



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

**FUNDAMENTOS**

Todos sabemos que el tren es el medio de transporte más eficiente y eficaz, barato, que no contamina, que genera más empleo y que une geografías que sólo él puede unir, entre otras bondades.

También sabemos lo que pasó en Argentina, durante la década del noventa durante el gobierno menemista, en el que el mismo fue literalmente desmantelado y destruido porque "era deficitario" y, seamos sinceros, porque competía con el camión. Pero ese es otro tema.

En Río Negro, por decisión soberana del gobierno de aquel entonces, se afrontó una difícil opción: desmantelar o mantener el tren patagónico. Y, por suerte para los rionegrinos, se eligió lo segundo con la creación de lo que, resumiendo, después sería la empresa SEFEPA.

Hoy, con esa verdadera piedra filosofal que parece ser Vaca Muerta, se está dando vuelta una triste página en la historia del transporte nacional en general y del tren en particular. La fuerza de atracción de dicho emprendimiento energético, ha generado y generará un boom de inversiones enormes.

Desde hace algunos meses, desde el Ministerio de Transporte de la Nación se anunció la licitación para recuperar 700 km de vías férreas, "que unen las provincias de Neuquén y Buenos Aires, mediante el proyecto Tren Norpatagónico, y que fue presentada en Neuquén, lo que genera una serie de oportunidades para las empresas bonaerenses y beneficios concretos para el puerto de Bahía Blanca y toda su zona de influencia".

Se proyecta que, por la obra, el costo logístico y operativo descienda en un 50 por ciento, logrando mayor competitividad gracias a una infraestructura segura y a la operación abierta. Asimismo, los insumos necesarios para la explotación de los recursos localizados en las reservas de Vaca Muerta, serán movilizados también hacia el sur del territorio bonaerense.

Por otro lado, cabe destacar que es una obra estratégica para el desarrollo de la Región, porque mejora la eficiencia y productividad: hoy se transportan 20 millones de toneladas, con potencial para mover 100 millones más.



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

Por dicho motivo, el Ministro Dietrich anunció la licitación para recuperar las vías que hoy se encuentran en pésimo estado.

El anuncio fue realizado desde Neuquén por el Ministro de Transporte, Guillermo Dietrich, junto con los gobernadores de esa provincia, Omar Gutiérrez, y de Río Negro, Alberto Weretilneck. También estuvieron presentes Guillermo Fiad, presidente de Trenes Argentinos Infraestructura, José Luis Morea, Secretario de Participación Público Privada y Fernando Giliberti, miembro del directorio de YPF.

“El proyecto del Tren Norpatagónico, a través de la reactivación del ferrocarril de cargas, impulsará el desarrollo de Vaca Muerta, lo cual se traduce en más inversiones petroleras, mayor crecimiento de las economías regionales y, también, en más trabajo para todos los argentinos. Gracias a estas obras bajarán los costos logísticos y se reducirá la cantidad de camiones por rutas, mejorando el tránsito y disminuyendo la contaminación” - Guillermo Fiad, Presidente de Trenes Argentinos Infraestructura.

La reactivación del Tren Norpatagónico permitirá sextuplicar la cantidad de cargas transportadas en tren a Vaca Muerta, pasando de 700.000 toneladas anuales a 4,1 millones en 2030, de productos como arena, tubos sin costura, frutas, materiales de construcción, metanol, alimento balanceado, entre otros.

Con esta obra se reducirán en un 50% los costos de transporte y además aumentará la velocidad de las formaciones, que hoy en algunos tramos llegan a circular a 12 km/h, para alcanzar hasta 90 km/h. Se trata de una inversión inédita, ya que entre 2003 y 2015 en el ramal sólo se invirtió 1 millón de dólares.

Las obras comprenden la intervención de 700 kilómetros de vías entre Bahía Blanca y el Puerto de Ingeniero White, en el sur de la provincia de Buenos Aires, y Añelo, en la provincia de Neuquén atravesando estas dos provincias más La Pampa y Río Negro; conectando así la zona portuaria de Bahía Blanca con el yacimiento de Vaca Muerta.

Los trabajos incluyen obras de mejoramiento y renovación de vías, y además la construcción de 83 kilómetros de vía completamente nueva entre Contralmirante Cordero, en Río Negro, y Añelo, en Neuquén.

Las obras tienen un plazo estimado de 4 años, con lanzamiento de la licitación previsto para el cuarto



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

trimestre de este año. El nuevo esquema de participación público-privada (PPP) garantiza la seguridad jurídica y financiera y genera incentivos para que las empresas finalicen las obras en el menor tiempo posible, fomentando la eficacia y la rapidez; así como altos estándares de calidad y transparencia y competitividad, con pliegos gratuitos, digitalizados y disponibles en Internet.

A las inversiones en el ferrocarril se suma una inversión contemplada adicional en accesos viales a Bahía Blanca en un total de 220 kilómetros de 5 rutas nacionales por un total de 26,7 millones de dólares -las RN 3, 33, 229 y 252 (nueva autopista) y en la RN 22 (ruta segura).

Esta inversión en el Tren Norpatagónico por 570 millones de dólares, se suma a las inversiones que está ejecutando el Ministerio de Transporte para reactivar el tren de cargas en el país por un total de 9000 millones de dólares para renovar 9850 kilómetros de vías y crear 70.000 empleos directos en las obras.

Actualmente, con una inversión de 2900 millones de dólares, se está renovando el Belgrano Cargas, con casi 500 kilómetros de vías nuevas finalizados, otros 400 con obras en ejecución y 200 adjudicados, y la compra de 3500 vagones y 156 locomotoras para los ferrocarriles Belgrano, San Martín y Urquiza. A esto se suman 31.800 millones de pesos de inversiones privadas en el sistema, incrementando en 5 millones de toneladas la capacidad de carga y descarga en la red.

Además, el Gobierno Nacional lanzó la puesta en marcha del nuevo sistema de Operación Abierta de los Trenes de Carga, para bajar los costos logísticos del transporte en la cadena productiva y el desarrollo de las economías regionales.

Con el nuevo sistema de operación más las inversiones, se proyecta quintuplicar el potencial de carga del sistema ferroviario para 2031: en 2015, en uno de sus puntos históricos más bajos, el tren de cargas transportó 18,4 millones de toneladas, y en los próximos años se proyecta llevar la capacidad del sistema a 97,9 millones, incrementando de esta manera no sólo la cantidad de carga en toneladas sino además la variedad de productos y las condiciones operativas para ampliar el volumen, beneficiando tanto a la agroindustria como la construcción, los productos con origen y destino Vaca Muerta, y las cargas en general.

El Tren Norpatagónico, en cifras:

- 570 millones de dólares de inversión.



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

- 700 kilómetros de vías recuperadas.
- 10.000 empleos generados.
- 50% de ahorro de costos logísticos.
- 6 veces más de carga transportada (700.000 tn anuales vs 4,1 millones en 2030).
- 90 km/h de velocidad vs 14 km/h actuales de circulación de los trenes.
- 4 provincias: Neuquén, Río Negro, Buenos Aires, La Pampa.
- Productos transportados: frutas, arena, materiales de construcción, tubos sin costura, metanol, entre otros.
- 4 años de obra

El yacimiento Vaca Muerta, abre además posibilidades para la industria metal mecánica y la industria minera referida a los minerales no metalíferos que funcionan en la Provincia de Buenos Aires.

Asimismo, la reducción de costos de logística que representa el uso del ferrocarril impactará también en las mineras que funcionan en Olavarría, Azul, Tandil, Mar del Plata y Bahía Blanca, que también se verán beneficiadas.

En fin, que dicha obra tendrá un claro impacto económico por la creación de por lo menos tres mil empleos más el efecto multiplicador que toda obra pública conlleva, sobretodo teniendo en cuenta la difícil situación por la que atraviesa actualmente la economía nacional.

Simultáneamente a los anuncios referenciados anteriormente, los intendentes del Alto Valle rionegrino se manifestaron en contra del paso del tren, que unirá el yacimiento de Vaca Muerta con el puerto de Bahía Blanca, por el centro urbano y piden el rediseño y un estudio de impacto ambiental y social. Lo hicieron mediante una nota elevada al ministro de Transporte de la Nación, Guillermo Dietrich.

Los jefes comunales de Campo Grande; Chimpay; Chichinales; Choele Choel; Cinco Saltos; Cipolletti; Contraalmirante Cordero; Coronel Belisle; Darwin; General Cervantes; General Enrique Godoy; General Fernández Oro; General Roca; Ingeniero Huergo; Mainque; Regina; y Río



## *Legislatura de la Provincia de Río Negro*

Colorado plantearon su visión . Más allá de valorar la "importancia estratégica para el interés nacional que implica la explotación de los yacimientos de la formación Vaca Muerta", expresaron su "preocupación por la falta de consulta acerca de esta obra" y de su "impacto en movimiento de personas, bienes y al proceso de un desarrollo urbano sustentable". "Alertaron sobre la cantidad de formaciones que atravesarán sus ciudades y el peligro que conlleva para la población las cargas que transportará. Es por ello que solicitaron "se considere la alternativa de una traza en la meseta norte" y un "estudio de impacto ambiental en todas sus etapas: proyecto, construcción, operación y abandono".

En función de este reclamo el Ministerio de Transporte de la Nación convocó a todos los intendentes del Alto Valle rionegrino por las que pasan las vías del Tren Norpatagónico. Las reuniones se llevarán a cabo en la sede de Trenes Argentinos Infraestructura, organismo a cargo de los estudios técnicos, y se extenderán durante tres días.

Los funcionarios nacionales adelantaron que el proyecto de recuperación del tren de cargas comprende la transformación de 700 kilómetros de vías que se encuentran en mal estado, la implementación de nueva tecnología y obras de seguridad urbana. Se intervendrán los pasos a nivel y se sumarán barreras automáticas y cerramiento de vías.

Gracias a la nueva infraestructura explicaron, los trenes duplicarán la velocidad de operación. Esto disminuirá los tiempos en los que se ve afectado el tránsito de las ciudades por el paso del tren. Se reducirá a la mitad el tiempo de espera en los cruces, lo que hoy representa una dificultad para el tránsito, sobre todo en los tejidos urbanos más poblados.

A las mejoras mencionadas se suman las ventajas de las barreras automáticas, del cerramiento de vías y de la puesta en valor de los pasos a nivel, que mejorarán significativamente la seguridad en los cruces. También aumentará la seguridad en las rutas de la región puesto que el tren reemplazará el uso de camiones.

Participarán de los encuentros Guillermo Fiad, presidente de Trenes Argentinos Infraestructura, junto al equipo técnico del proyecto del Ministerio de Transporte de la Nación; y Andrés Barresi, secretario de Planificación de Río Negro, y Sergio Wisky, diputado nacional.

Es por todo lo expuesto en cifras como en conceptos, que entendemos como esencial el anuncio realizado por el gobierno nacional, dado la trascendencia y el impacto de la obra que puede ser un comienzo para que el tren



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

sea, en el futuro, aquello que fué en el pasado y que lo hizo esencial para el desarrollo armónico del país.

También creemos y lo dejamos especialmente planteado en esta iniciativa, que el gobierno nacional deberá atender los reclamos de las distintas provincias y municipios que forman parte de el Tren Norpatagonico y acordar la intervención que en cada caso requiera el proyecto, atendiendo las particularidades de cada uno de ellos.

Por ello:

**Autores:** Jorge Armando Ocampos; Daniela Beatriz Agostino.



*Legislatura de la Provincia  
de Río Negro*

## **LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO**

### **D E C L A R A**

**Artículo 1°.-** Su beneplácito por el llamado a licitación para el inicio del proyecto de recuperación del tren de cargas denominado Tren Norpatagónico que implica la transformación de 700 kilómetros de vías que se encuentran en mal estado, además de la implementación de nueva tecnología y obras de seguridad urbana. Dicha obra tendrá una duración de 4 (cuatro) años y se realizará bajo la modalidad de Participación Público Privada.

**Artículo 2°.-** La necesidad de que el proyecto de Tren Norpatagónico sea acordado entre la Nación, las Provincias y los Municipios intervinientes.

**Artículo 3°.-** De forma.