



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

Durante el transcurso del año 2017 el Bloque Alianza Frente Progresista por la Igualdad y la Rública (Hoy Alianza CC ARI-Cambiemos) presentó los proyectos y esta Legislatura aprobó la Comunicación N° 123/2107 "Al Poder Ejecutivo Provincial, que vería con agrado gestione ante el Poder Ejecutivo Nacional, la construcción del tendido ferroviario que conecte los puertos de San Antonio Este y Coronel Rosales; y la Declaración N° 215/2017 "De interés social, económico y estratégico provincial la recuperación y puesta en marcha del ferrocarril que une las ciudades de Bahía Blanca y San Antonio Oeste, manifestada por el Comité Ejecutivo Interportuario Norpatagónico -CEIN-. En los mismos ya se señalaba la trascendencia de las decisiones políticas para la ejecución de una auténtica política de Estado vinculada a la idea de un Corredor Bioceánico Norpatagónico como herramienta extraordinaria para el desarrollo de la región, con enormes potencialidades en cuanto a los recursos naturales que ofrece y a la consecuente diversidad productiva, como así también a sus ejes de conectividad vial, ferroviaria y portuaria.

Destacaba el Legislador Ocampos en ese entonces que "el Corredor Bioceánico Norpatagónico es un sistema de integración y desarrollo que atraviesa de este a oeste importantes áreas de Argentina y Chile en la Patagonia Norte, cuyos ejes centrales de conectividad son la Ruta Nacional N° 23 y el Tren Patagónico, enlazando al océano Atlántico con el Pacífico con la menor distancia continental sudamericana".

Asimismo y vinculado a la conectividad ferroviaria, el legislador y presidente de la Comisión Proyecto Tren del Valle de la Legislatura rionegrina, destacó en la sesión mencionada que "se propone la remodelación y modernización del ramal Ferroviario Bahía Blanca - San Carlos de Bariloche, la construcción de la Traza Ferroviaria Choele-Choel - Puerto de San Antonio Este, y la construcción de la Traza Ferroviaria San Antonio Este - Puerto Madryn - Rawson" en una concepción integral de desarrollo de la misma para la región.

En una rápida mirada hacia algunos años atrás, ya en el año 2005 se resaltaba desde el Ente Promotor del Corredor Bioceánico Trasandino del Sur la importancia del anuncio que por aquel entonces realizara el ex presidente Néstor Kirchner en la ciudad de Cipolletti, referido al proyecto de construcción del ramal ferroviario entre Choele-Choel y el puerto de San Antonio Este, en tanto se definía a esta obra como "vital para el desarrollo de la terminal



Legislatura de la Provincia de Río Negro

portuaria, de la provincia de Río Negro y de la región Norpatagónica en su conjunto".

La mencionada traza del proyecto del ramal ferroviario entre Choele Choel y San Antonio Este se estima en casi 240 kilómetros de longitud a lo que debe agregarse en términos de obra, la playa de maniobras en el área portuaria.

Los beneficios alcanzarán sin duda no sólo al tan ansiado Corredor Bioceánico en términos de conectividad Atlántico-Pacífico sino también al desarrollo económico para la región produciendo un impacto favorable en el sector frutícola del Alto Valle de Río Negro y Neuquén así como a las actividades industriales asociadas.

El 23 de Septiembre de 2015 el entonces Secretario de Transporte de la Nación, Alejandro Ramos, encabezó una visita oficial a la sede de la empresa estatal China Machinery Engineering Corporation (CMEC), en Pekín, donde firmó un memorándum de entendimiento para la realización del proyecto de construcción de un nuevo tendido ferroviario que uniría los principales puntos de la Patagonia argentina, y avanzó con la firma de un acuerdo de cooperación para concretar inversiones en el sector ferroviario.

Dicho anuncio se enmarcaba en los acuerdos binacionales entre la República Argentina y la República Popular de China, firmados por la ex presidenta Cristina Fernandez de Kirchner en los que los trabajos previstos para la primera etapa del proyecto y que fueran incluidos en el memorándum, incluían las áreas de ingeniería; adquisición de equipos y materiales; construcción de obras civiles y estudio de demanda y potencialidad comercial.

Más allá en el tiempo podemos afirmar que el proyecto de unir los valles Medio y Alto de la provincia de Río Negro, con el litoral marítimo y específicamente con el puerto de San Antonio Este, data de la primera mitad del siglo pasado. Sucesivos estudios y proyectos han confirmado la factibilidad económica del tendido por su impacto favorable en la optimización de los costos del transporte y de mejora de los aspectos logísticos de la economía productiva de la región.

Asumimos que la convicción de la necesidad de consolidar nuestras líneas férreas en el país recuperando un eje de desarrollo que ha formado parte de la historia de los pueblos y el crecimiento económico de nuestro país supera las gestiones presidenciales de las últimas décadas. Es, además, apoyada por historiadores, investigadores y economistas de nuestro país, como lo señala el Artículo



Legislatura de la Provincia de Río Negro

periodístico del Investigador CIJS/UNC Roberto Fermín Bertossi que en el contexto de una visita del Presidente de la Nación Mauricio Macri al Papa Francisco, describe en algunos de sus párrafos "Entre la temática abordada el Presidente argentino repasó también su nuevo plan de infraestructuras y sobre todo de ferrocarriles. La coincidencia del Pontífice fue grande cuando afirmó: "con cada ferrocarril que se recupere será una comunidad más que vuelva a revivir, pues llevará trabajo y recreará pertenencia a la misma, cuyos miembros ya no tendrán que emigrar para buscar trabajo o crearse un futuro, lejos de su pueblo".

Y continúa el autor del artículo: " Es que nuestros ferrocarriles de pasajeros y de carga aportaron y pueden aportar mucho al desarrollo de una infraestructura imprescindible en orden a mejorar y abaratar sensiblemente la vinculación de personas y economías regionales, ampliando y favoreciendo las condiciones para el desarrollo y cohesión de las economías locales, facilitando conducentemente el desarrollo humano, el crecimiento económico, la productividad de la economía, la generación de empleo decente y un aprovechamiento equitativo de oportunidades..." (<https://www.cronista.com/columnistas/La-importancia-de-recuperar-nuestros-ferrocarriles-20161020-0057.html> Copyright © www.cronista.com).

Finalmente, es menester recordar que fue en julio del año 2017 cuando se constituyó en Viedma el Comité Ejecutivo Interportuario Norpatagónico (CEIN), con el objeto de promover no sólo la conexión Atlántico-Pacífico, sino también la Norte-Sur a través del ferrocarril.

Una vez más nos ocupamos de esta temática y proponemos el presente Proyecto de Comunicación al Poder Ejecutivo Provincial para su consulta, gestión y continuidad ante el Poder Ejecutivo Nacional respecto a la traza ferroviaria Choele Choel-San Antonio Este y su vinculación con el Memorándum de Entendimiento, y los proyectos de inversión en sintonía, entre los gobiernos de Argentina y China.

Por ello:

Autores: Jorge Armando Ocampos, Daniela Beatriz Agostino.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

COMUNICA

Artículo 1°.- Al Poder Ejecutivo, que vería con agrado solicite al Gobierno Nacional precisiones respecto a si se mantiene la vigencia del Memorándum de Entendimiento entre nuestro país y la República Popular de China a través de la Empresa Estatal China Machinery Engineering Corporation (CMEC), mediante el cual se planificó la realización del proyecto de construcción de un nuevo tendido ferroviario que uniría los principales puntos de la Patagonia Argentina y se concretarían inversiones en el sector ferroviario, en particular la construcción del ramal entre Choele Choel y el puerto de San Antonio Este. Y, en el caso de una respuesta positiva a lo requerido precedentemente, se dé continuidad a las gestiones necesarias ante la Nación para que en el marco de dicho Memorándum de Entendimiento se comience con los trabajos previstos para la primera etapa del proyecto que incluyen las áreas de ingeniería; adquisición de equipos y materiales; construcción de obras civiles y estudio de demanda y potencialidad comercial.

Artículo 2°.- De forma.