



H. Cámara de Diputados de la Nación

2019 Año de la Exportación

PROYECTO DE DECLARACION

“Tren Transpatagónico”

La Honorable Cámara de Diputados

DECLARA:

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo Nacional, declare de interés nacional el “Proyecto Construcción de un Ferrocarril Transpatagónico” que atravesará las provincias de Neuquén, Río Negro, Chubut y Santa Cruz y se interconectará con la red ferroviaria existente; e impulse los trabajos que permitan concretarlo.



H. Cámara de Diputados de la Nación

2019 Año de la Exportación

Fundamentos:

Señor Presidente:

La red ferroviaria argentina comenzó a construirse en la segunda mitad del siglo XIX. Originalmente vinculada con el modelo económico agroexportador, basado fundamentalmente en la producción agrícola y ganadera de la región pampeana, ese hecho se reflejó en una mayor cantidad de tendido férreo en esa zona, siguiendo un esquema radial donde las líneas principales confluyen en la Ciudad de Buenos Aires, en el puerto; desatendiendo en ocasiones la necesidad de vincular entre sí a las poblaciones a lo largo del territorio. Su diseño no estaba pensado para satisfacer las necesidades de la población con miras a un crecimiento sustentable.

Más allá de los distintos actores (estatales y privados) e intereses involucrados a lo largo de su historia, la red ferroviaria argentina se desarrolló hasta llegar a ser de las más grandes del mundo, conservando aún un lugar preponderante en Latinoamérica.

La política ferroviaria osciló de la mano del modelo político imperante y en algún momento el énfasis puesto en el transporte automotor, junto con otra serie de decisiones políticas llevó a la red ferroviaria a su reducción.

No obstante a lo largo de la cronología de su desarrollo se destacan hitos en los cuales aquella idea de principios de siglo sobre la red ferroviaria nacional se corporizó en iniciativas concretas.

Así en el año 1985 se sancionó la Ley 23.212, por medio de la cual se declaró de Interés Público Nacional la ejecución de obras para la vinculación física del territorio de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur con la provincia de Santa Cruz. La misma tenía como fin el desarrollo de obras que conectasen la provincia más austral del país con el resto de la Argentina.

Con posterioridad e inserta en otro marco político-económico, en el año 1994 se sancionó la Ley 24.364 por la cual se le encomendó al Estado Nacional un estudio de prefactibilidad para la construcción y funcionamiento bajo el régimen de concesión, de una línea férrea en la región patagónica, que se interconecte con la red ferroviaria existente, atravesando las provincias de Río Negro, Chubut, y que desde Santa Cruz llegue a Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, concretando así la vinculación física con el continente, a través del Estrecho de Magallanes, de conformidad con lo establecido por la mencionada Ley 23.212.

La ley 24.364 facultó además al Estado Nacional a constituir una Comisión Nacional Pro Ferrocarril Transpatagónico ad hoc, con la finalidad de elaborar un



H. Cámara de Diputados de la Nación

2019 Año de la Exportación

plan de acción para promover los objetivos de esa legislación, la cual fuera instrumentada mediante el Decreto N° 334/95.

En el año 1998 se suscribió entre el Estado Nacional y las provincias de Chubut, La Pampa, Neuquén, Río Negro, Santa Cruz y Tierra Del Fuego, el “Tratado para el Desarrollo Portuario y Ferroportuario de las Provincias Patagónicas”, con el propósito de impulsar el desarrollo de las infraestructuras del transporte ferroviario, y en el que sus conclusiones dieron sustento a los considerando del Decreto 345/99.

El mencionado decreto dispuso declarar de Interés Público la Iniciativa Privada de la empresa canadiense Canarail Consultants Inc., autorizando a realizar una convocatoria destinada para la precalificación de postulantes interesados en participar para la Licitación Pública del proyecto de vinculación antes descripto.

A fin de dar cumplimiento, mediante Resolución N° 259/99 de la Secretaría de Transporte de la Nación, se convocó para dicha Precalificación a los postulantes interesados.

Como consecuencia de dicha convocatoria, la Resolución N° 362/99 de la Secretaría de Transporte de la Nación, declaró como precalificado para el proceso licitatorio, a la única presentación recibida correspondiente a un Consorcio de Empresas integrado por la citada empresa canadiense.

Asimismo, por el Decreto N° 346/99, se estableció que esa Secretaría dispondría de todo el material de vía necesario para la construcción del Ferrocarril Trasandino Sur y del Ferrocarril Transpatagónico, que hubiera sido transferido al Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios (ENABIEF), autorizando a disponer de las partidas presupuestarias que demanden la realización de lo establecido.

A todo lo expuesto, se agregan numerosos proyectos de ley que promueven la construcción de este tren dada la importancia del mismo y su impacto en el desarrollo productivo. De igual modo, existen diferentes intentos tanto municipales cuanto provinciales que tienen como propósito reflotar el anhelado proyecto.

En 2015 en la sede de la empresa estatal China Machinery Engineering Corporation (CMEC), en Beijing, el Secretario de Transporte de la Nación avanzó con la firma de un acuerdo de cooperación para concretar importantes inversiones en el sector ferroviario.

El Memorándum de Entendimiento suscrito por la Secretaría de Transporte de la Nación y el presidente de CMEC, expresa que el Gobierno argentino y la empresa estatal establecerán “relaciones de cooperación” para llevar adelante el “Proyecto Construcción de un Ferrocarril Transpatagónico” que atraviese las



H. Cámara de Diputados de la Nación

2019 Año de la Exportación

Provincias de Neuquén, Río Negro, Chubut y Santa Cruz y se interconecte con la red ferroviaria existente.

El acta también explicita los tramos que abarcará el futuro ferrocarril, que -hasta ahora en forma preliminar- contempla conexiones entre las ciudades de:

- Choele Choel y San Antonio Oeste (Río Negro) con una distancia total de 183 Km;
- desde San Antonio Oeste a la ciudad de Puerto Madryn (Chubut), con una longitud de 350 Km;
- de Trelew a Comodoro Rivadavia, pasando por Rawson (Chubut) con una distancia total de 381 Km.;
- finalmente un tramo entre Comodoro Rivadavia y Río Gallegos (Santa Cruz), de 783 km de extensión.

El referido convenio se promovió en el marco de los acuerdos binacionales entre la Argentina y la República Popular de China, que contemplan también inversiones para la renovación del material rodante de la línea Belgrano Cargas.

Este proyecto impulsará el desarrollo de cinco provincias que totalizan el 29% del territorio argentino.

La inversión prevista aproximada será de u\$s 2.100 millones, y generará miles de puestos de trabajo directos.

Un dato fundamental es que generará un exponencial ahorro de costos y tiempos de logística a las industrias. Motorizará el desarrollo regional diversificando la actividad productiva.

Las industrias y sectores que se impulsarán con la concreción de este proyecto son: Energía, Minería, Hidrocarburos, Petroquímica, Cementeras, Sanitarios, Siderúrgica, Metalúrgica, Automotriz, Maquinaria, Transporte, Electrónica, Construcción, Textil, Frutihortícola, Ganadería, Agroindustria, Frigoríficos, Curtiembre, Pesquera, Enlatadoras.

Algunos ejemplos de los principales sectores que impulsará la obra:



H. Cámara de Diputados de la Nación

2019 Año de la Exportación

| Producción Hoy | Neuquén | Río Negro | Chubut | Santa Cruz | T. Del Fuego |
|--------------------|---------|-----------|---------|------------|--------------|
| Petróleo (bls/día) | 111.867 | 41.957 | 152.699 | 120.255 | 12.303 |
| Gas (miles m3/día) | 49.593 | 4.571 | 9.256 | 10.742 | 9.599 |
| Minería (ton) | 637.500 | 671.200 | 107.800 | 509.200 | 0 |
| Pesca (ton) | 0 | 11.500 | 157.900 | 138.200 | 42.800 |
| Peras (ton) | 86.500 | 105.500 | 0 | 0 | 0 |
| Manzanas (ton) | 105.500 | 585.000 | 0 | 0 | 0 |
| Bovino (cab) | 204.000 | 459.000 | 255.000 | 102.000 | 51.000 |
| Lana (ton) | 420 | 3.402 | 13.272 | 7.266 | 1.638 |
| Turismo (pas/año) | 318.800 | 707.000 | 166.400 | 282.800 | 249.600 |

El “Proyecto Construcción de un Ferrocarril Transpatagónico” será de gran impacto para la economía regional. En la actualidad el producto bruto regional es de u\$s 31.196 y el impacto en cinco años del funcionamiento del tren lo llevaría a u\$s 46.170. De igual forma las exportaciones regionales aumentaría un 186%, pasando de u\$s 5.425 en la actualidad a u\$s 15.516 en cinco años de funcionamiento del tren.

En ese orden de ideas, el sector del transporte también resultaría beneficiado con el Tren Transpatagónico. El costo de construcción de este proyecto es similar a transformar en Autopista la Ruta Nacional N° 3 que sería la alternativa. Pero por las 4.000.000 de toneladas anuales que se transportarían, generaría un ahorro mínimo de u\$s 800 millones por año si se compara transportar esa cantidad en camión por Autopista.

Para concluir, el desarrollo del “Proyecto Construcción de un Ferrocarril Transpatagónico” generará nuevas fuentes de trabajo para todo el sector, de forma tal que se traducirá en los siguientes beneficios:

1. Automotor: se instalarán industrias y empresas en el interior de las provincias patagónicas que serán viables gracias al tren pero que requerirán del transporte automotor para su operación diaria e intraprovincial.
2. Ampliación de Infraestructura Portuaria: para el movimiento, almacenaje y despacho de cargas a gran escala.
3. Aéreo: con la habilitación de pistas provinciales.



H. Cámara de Diputados de la Nación

2019 Año de la Exportación

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares que me acompañen en este proyecto de declaración, con la convicción de que la puesta en marcha del Tren Transpatagónico será un paso fundamental para concretar un territorio integrado y para todos los argentinos.



Anexo

TREN TRANSPATAGÓNICO

INVERSIÓN: u\$s 2.100 M

Impulsará el desarrollo de 5 Provincias que totalizan 798.701 km² de superficie, el 29% del territorio argentino:

- Neuquén: 94.078 km²
- Río Negro: 203.013 km²
- Chubut: 224.686 km²
- Santa Cruz: 243.943 km²
- Tierra del Fuego: 32.981 km²





TREN TRANSPATAGÓNICO

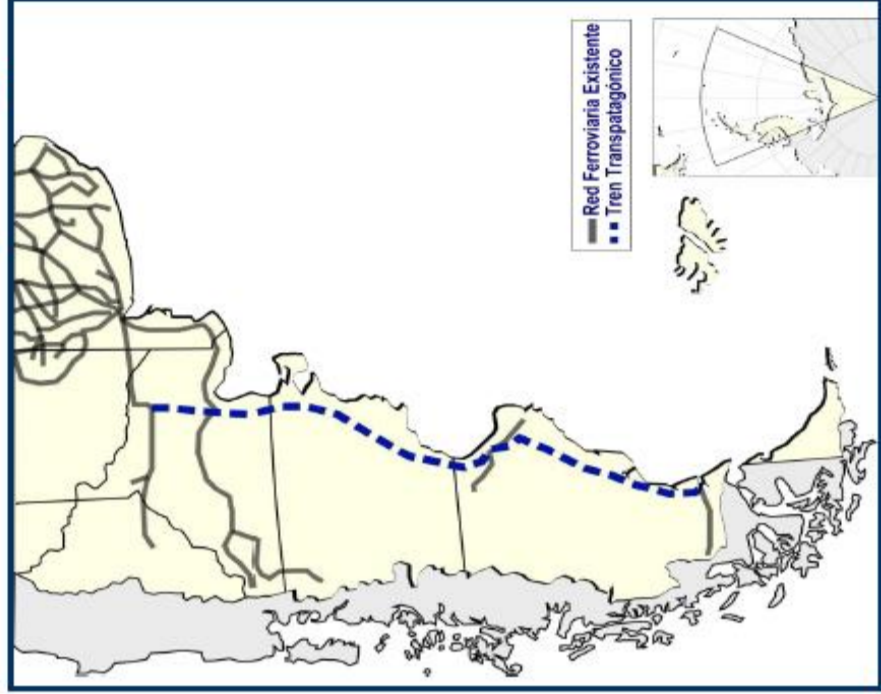
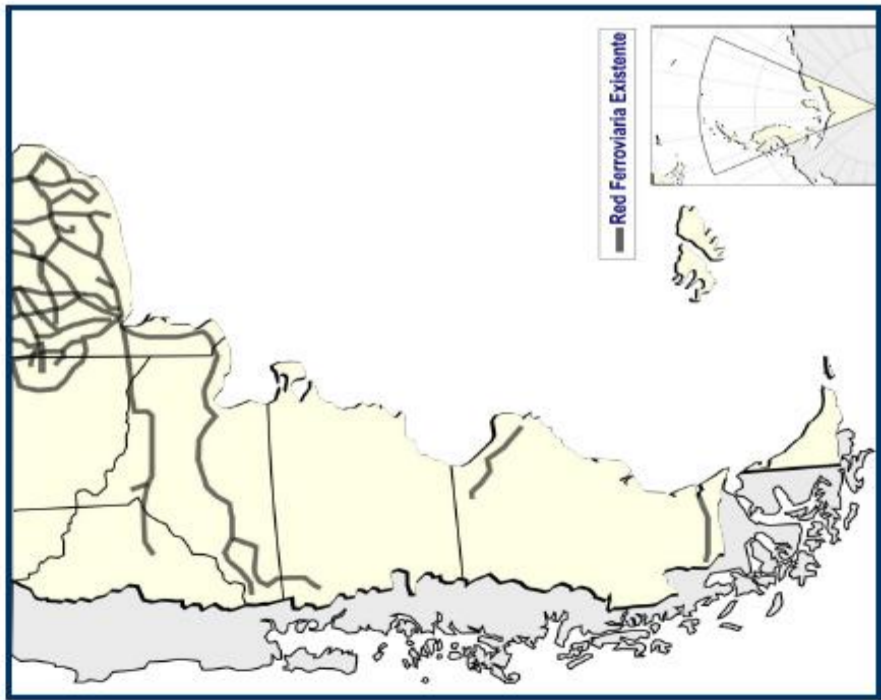


- Inversión aproximada: u\$s 2.100 M
- 1.700 kilómetros con opción eléctrico.
- Plazo total de obra: 5 a 6 años.
- La obra ocupará 6.000 puestos de trabajo directos e indirectos.
- Impacto: Generará un exponencial ahorro de costos y tiempos de logística a las industrias. Motorizará el desarrollo regional diversificando la actividad productiva.



TREN TRANSPATAGÓNICO

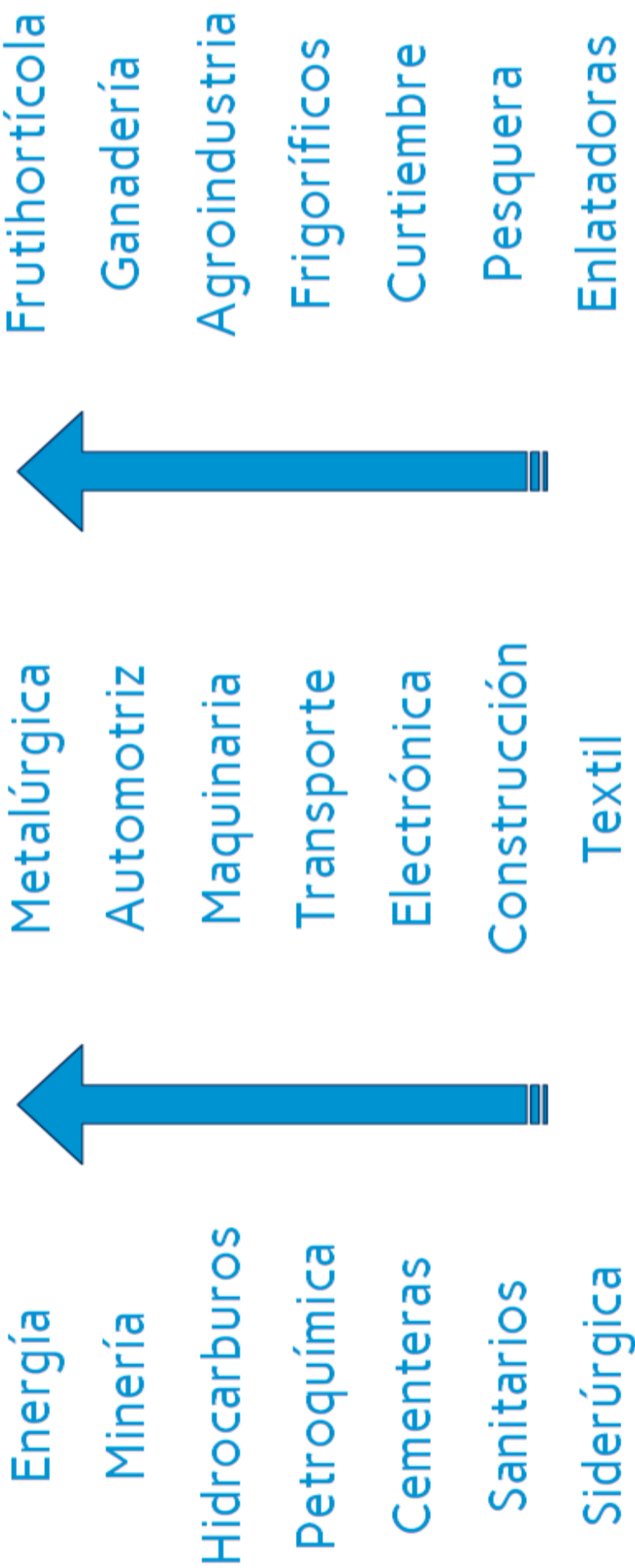
Red Ferroviaria Actual Con el Tren Transpatagónico





EL DESARROLLO

INDUSTRIAS Y SECTORES QUE SE IMPULSARÁN





TREN TRANSPATAGÓNICO

Infraestructura adyacente actual a lo largo de la traza

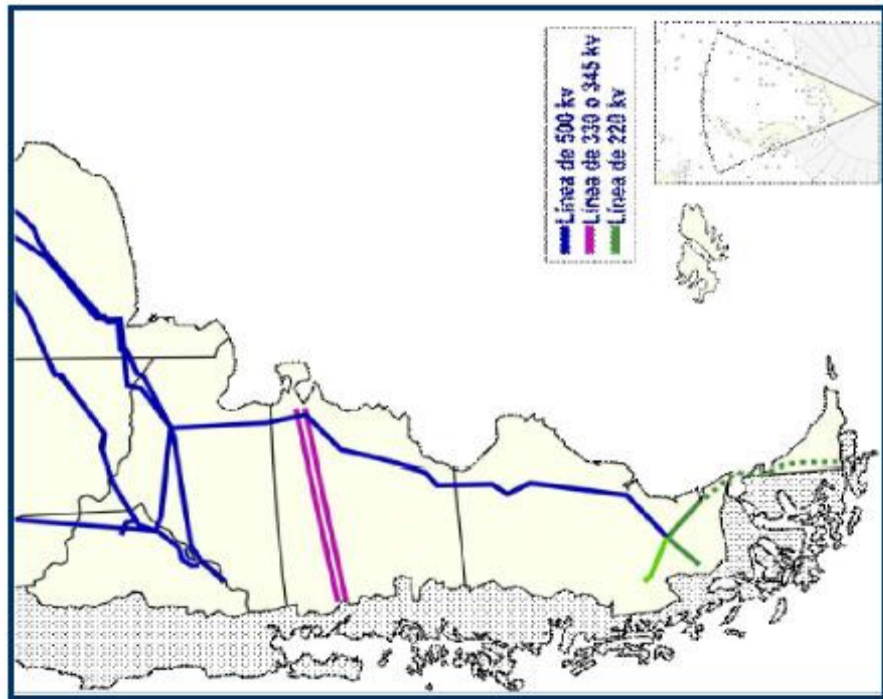
- Tendido Eléctrico en 500 kv.
- Gasoducto troncal.
- Rutas Nacionales.
- 8 Aeropuertos.
- 15 Puertos.
- Tendido de Fibra Óptica.
- 3 Zonas Francas Aduaneras



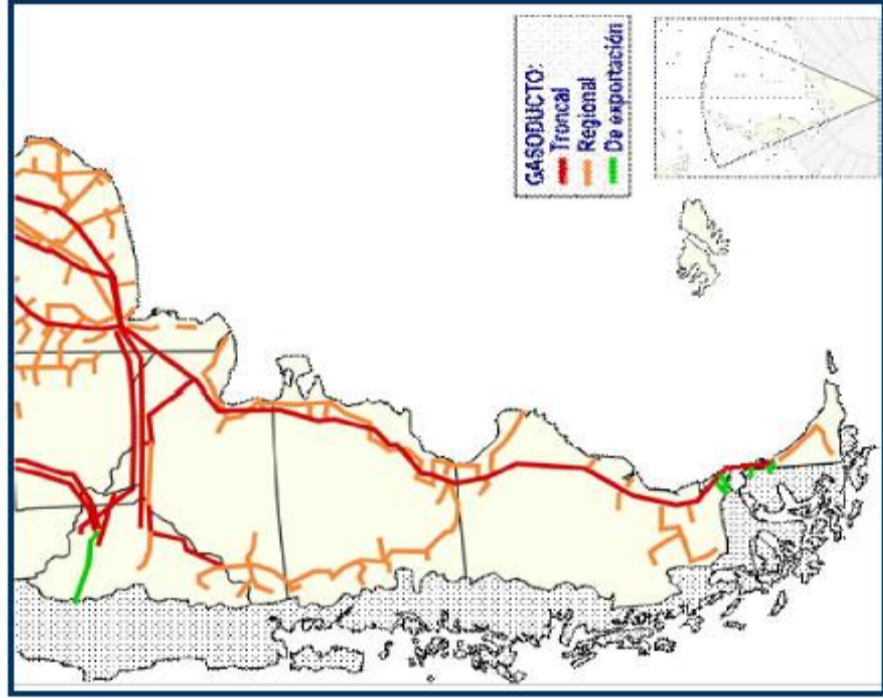


TREN TRANSPATAGÓNICO

Interconectado Eléctrico



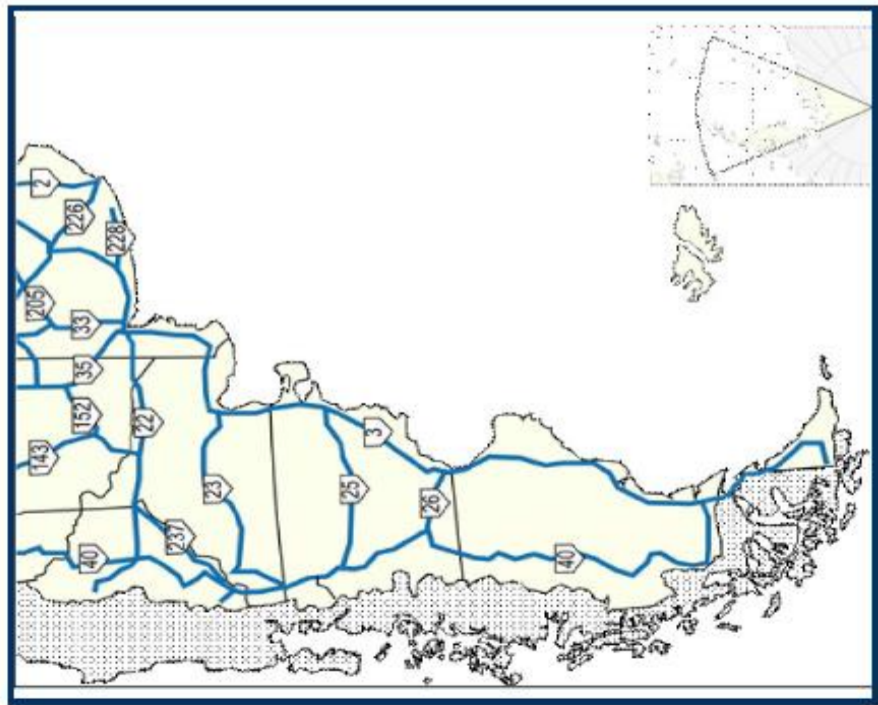
Sistema de Gas Natural



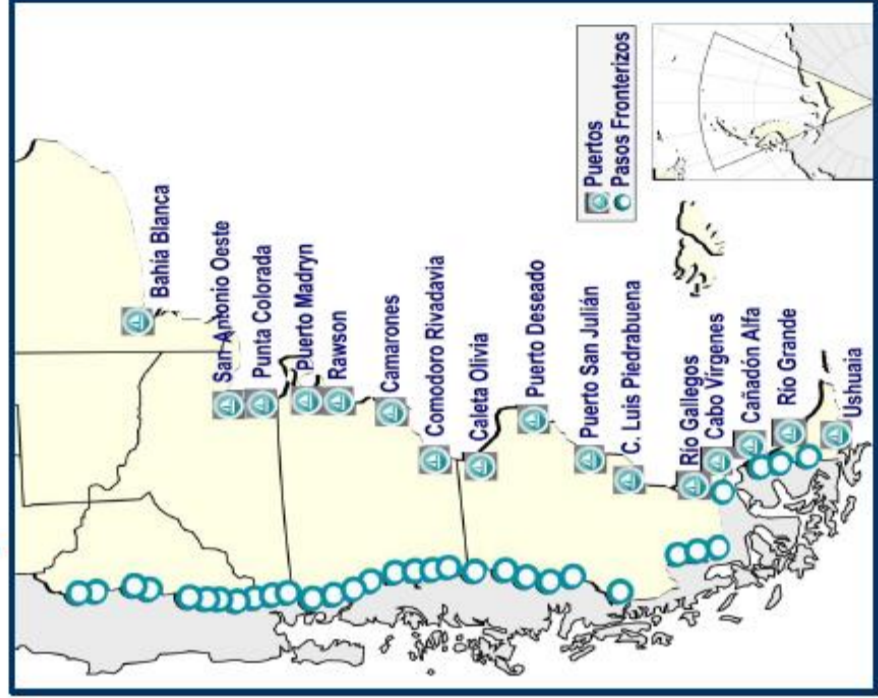


TREN TRANSPATAGÓNICO

Rutas Nacionales



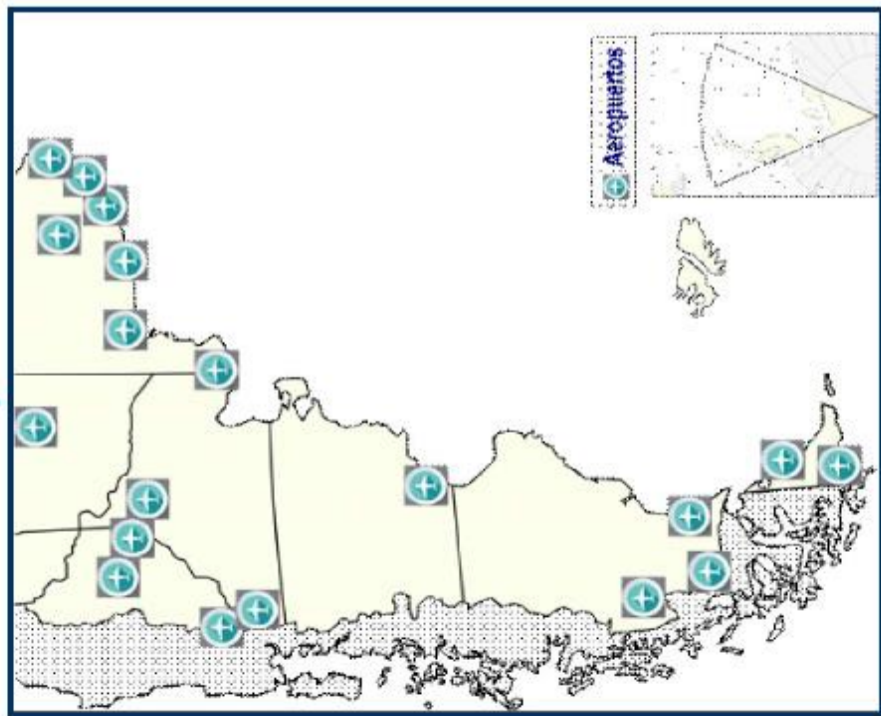
Puertos y Pasos Fronterizos



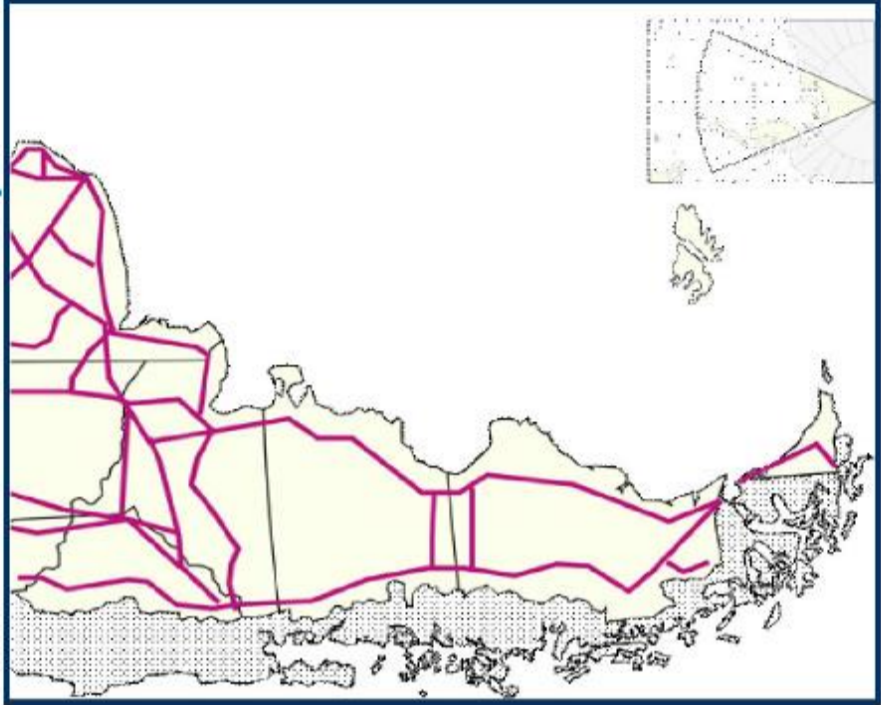


TREN TRANSPATAGÓNICO

Aeropuertos



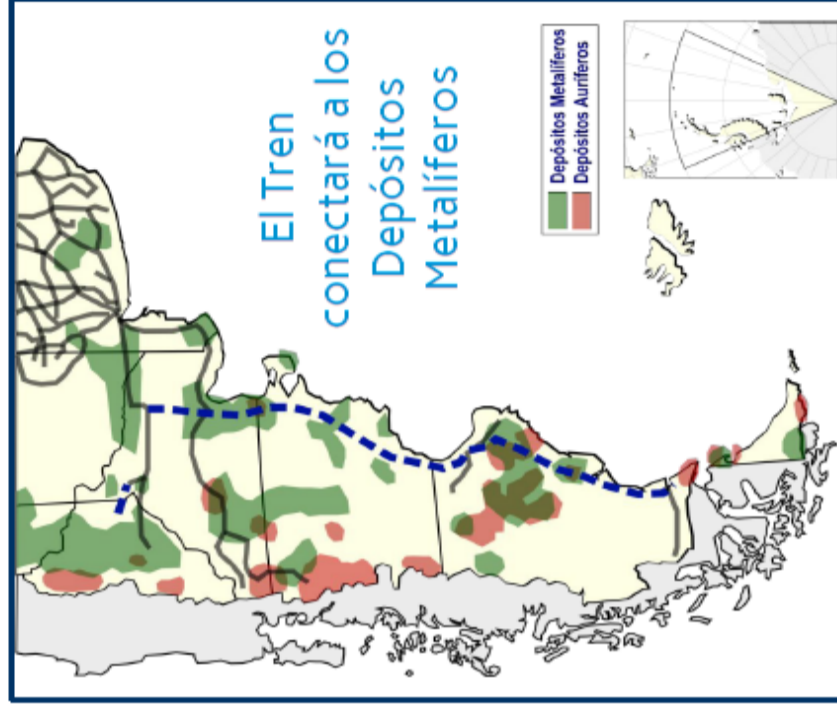
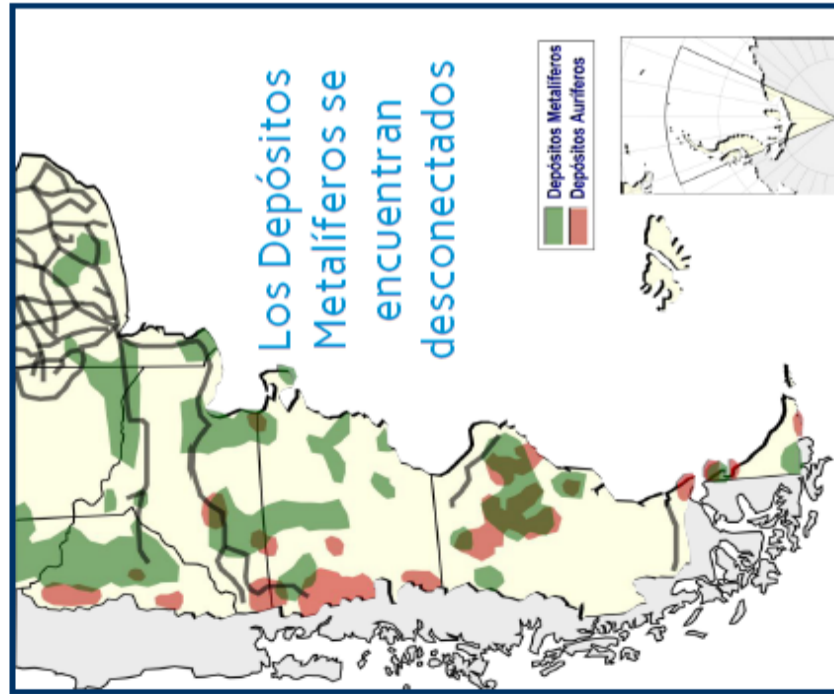
Red de Fibra Óptica





TREN TRANSPATAGÓNICO - MINERIA

Red Ferroviaria Actual Con el Tren Transpatagónico



TREN TRANSPATAGÓNICO – MINERIA 2015 2025

| Indicador | Actual toneladas/año | Con el Tren toneladas/año | |
|------------------------|-------------------------|------------------------------|-------|
| Producción de Oro | 11,4 ton | 20,7 ton | +82% |
| Producción de Plata | 394,8 ton | 923,8 ton | +134% |
| Monto de Exportaciones | u\$s 530 MM | u\$s 1.050 MM | +98% |

Viabilizará más de 28 Proyectos actualmente en Prospección que requieren de esta obra para lograr competitividad.





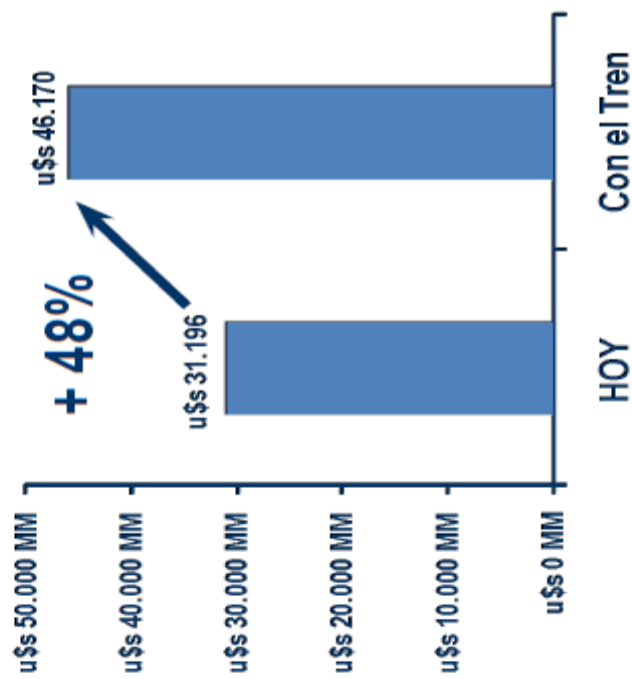
IMPACTO EN LA ECONOMÍA REGIONAL SECTORES PRINCIPALES QUE IMPULSARÁ LA OBRA

| Producción Hoy | Neuquén | Río Negro | Chubut | Santa Cruz | T. Del Fuego |
|--------------------|---------|-----------|---------|------------|--------------|
| Petróleo (bls/día) | 111.867 | 41.957 | 152.699 | 120.255 | 12.303 |
| Gas (miles m3/día) | 49.593 | 4.571 | 9.256 | 10.742 | 9.599 |
| Minería (ton) | 637.500 | 671.200 | 107.800 | 509.200 | 0 |
| Pesca (ton) | 0 | 11.500 | 157.900 | 138.200 | 42.800 |
| Peras (ton) | 86.500 | 105.500 | 0 | 0 | 0 |
| Manzanas (ton) | 105.500 | 585.000 | 0 | 0 | 0 |
| Bovino (cab) | 204.000 | 459.000 | 255.000 | 102.000 | 51.000 |
| Lana (ton) | 420 | 3.402 | 13.272 | 7.266 | 1.638 |
| Turismo (pas/año) | 318.800 | 707.000 | 166.400 | 282.800 | 249.600 |

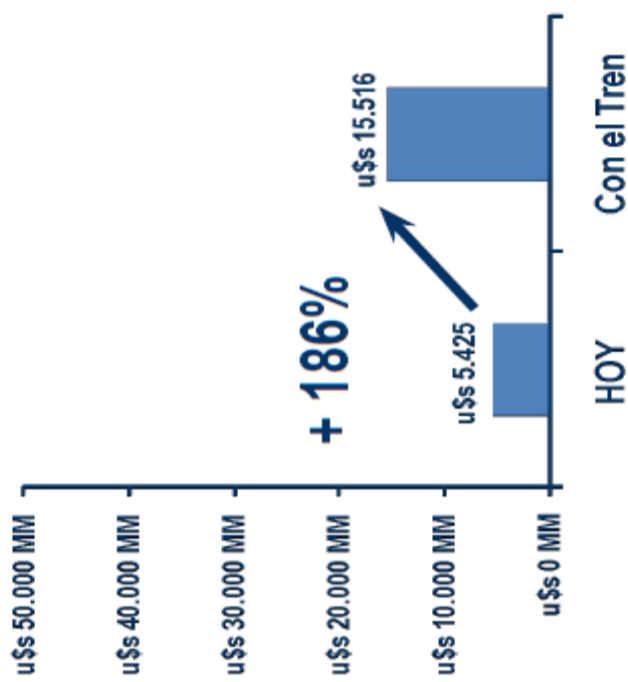


IMPACTO EN 5 AÑOS DE FUNCIONAMIENTO DEL TREN

Producto Bruto Regional



Exportaciones Regionales





EL IMPULSO AL SECTOR DEL TRANSPORTE

- El costo de construcción es similar a transformar en Autopista la Ruta Nacional No 3 que sería la alternativa. Pero por las 4.000.000 de toneladas anuales que se transportarían, generaría un ahorro mínimo de u\$s 800 millones por año si se compara transportar esa cantidad en camión por Autopista.
- Al desarrollarse nuevas industrias que serían inviábiles sin este Ferrocarril Transpatagónico, se promoverá fuertemente el crecimiento de todo el Sector del Transporte en la Patagonia.



La Red Ferroviaria un modelo sustentable y de integración

Costo de Ton. por Km

Transporte Automotor

U\$ 1,00

Transporte Ferroviario

U\$ 0,30

→ Por cada punto porcentual que se traslada del transporte automotor al ferroviario se ahorran \$ 1.500 M