

PROYECTO DE DECLARACION

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación Argentina

DECLARA

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo nacional por intermedio de los organismos que correspondan arbitre los medios necesarios para:

1. Impulsar la recuperación de la traza del Ferrocarril General Belgrano, Ramales A, que vinculan a las ciudades de Serrezuela (Córdoba) – Chamental (La Rioja) y Catamarca; según detalle:
A3 – Patquía – Chilecito (La Rioja); A4 Cebollar(La Rioja) y Andalgalá (Catamarca); A5 – Mazan (La Rioja) y Tinogasta (Catamarca); y el Ramal CC10, deinterconexión, Cebollar (La Rioja) con Recreo (Catamarca), como parte del proyecto Corredor Bioceánico, con el objetivo de implementar el transporte de carga, fomentando el desarrollo productivo e integrador regional.
2. Disponer en conjunto con las Universidades Nacionales, la Universidad de Buenos Aires y la Universidad Tecnológica Nacional, un estudio de factibilidad relacionado con el proyecto que incluya la reactivación de la traza ferroviaria, obras de arte, material rodante, logística y transporte.
3. Diseñar una planificación estratégica relacionada con la rehabilitación de los ramales ferroviarios mencionados en el presente proyecto, contemplando la intervención de organismos internacionales de crédito,

países interesados, participación público-privada, sector privado y/o
Unión Transitoria de Empresa, conformada en la República Argentina.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

En Europa desde el siglo XIX el desarrollo del ferrocarril tuvo un papel determinante en la unificación del espacio geográfico, decisivo para el aumento de las transacciones económicas y la consolidación del estado nación.

En Argentina y otros países periféricos los ferrocarriles, como las redes viales o los enclaves portuarios se diseñaron de acuerdo a los intereses de los sectores exportadores y de los países importadores que contaban, además, con los medios financieros y técnicos para desarrollar las infraestructuras.

El ferrocarril fue una de las principales obras de infraestructura que impulsó el desarrollo económico de Argentina en los siglos XIX y XX. La construcción de la red ferroviaria permitió la conexión de diferentes regiones del país y la expansión de la actividad agrícola, ganadera e industrial.

También fue clave en el transporte de pasajeros, facilitando la movilidad de las personas y fomentando el turismo interno. Además, el transporte de carga por ferrocarril fue fundamental para la exportación de productos argentinos, como cereales, carne y minerales.

Aún con distorsiones y deficiencias, en el sistema ferroviario se desarrolló una serie de talleres de construcción y reparación que generaron demandas para la industria local. Algunas de las actividades alcanzaron un buen nivel técnico y el país llegó incluso a exportar material ferroviario. Decisiones gubernamentales a partir de la década

del 60 provocaron un vuelco negativo en la política de transporte ferroviario privilegiando el automotor. Esa orientación combinó la “racionalización ferroviaria” con la promoción de inversiones en la industria automotriz, el petróleo, la petroquímica y el caucho.

En los años noventa la política se profundizó con una privatización del servicio ferroviario, que condujo a su reducción y desmembramiento.

La red ferroviaria argentina llegó a ser la más extensa de América Latina y el país era pionero en la fabricación de material rodante. En los años cincuenta, la traza ferroviaria había alcanzado los 55.000 km., en los noventa se había reducido a 44.000 y luego de la privatización a 10.000 km.

La caída de la demanda de los ferrocarriles afectó a numerosas empresas locales fabricantes de material de transporte y repuestos, lo que implicó la pérdida de capacidades tecnológicas. Un ejemplo dramático de este proceso es el de la fabricación de rieles, un producto de tecnología relativamente compleja. Hasta los noventa, la siderúrgica estatal Somisa fabricaba rieles con un buen nivel tecnológico y era la única en América Latina en su tipo. Cuando se privatizó, el tren de laminado fue desmontado.

El desgaste y deterioro de los rieles existentes, por la falta de reposición, explica que los trenes en operación tengan que circular a baja velocidad. Incluso en algunas locomotoras se modificaron los sistemas de transmisión para que se adaptaran a las menores velocidades actuales.

Con la privatización, el sistema ferroviario fue dividido en “unidades de negocios”, y en consecuencia la descentralización no permite administrar racionalmente los recursos y distribuirlos según las necesidades y

posibilidades de cada línea. En una gestión centralizada, una necesidad de locomotoras o vagones de un segmento puede ser cubierta por los recursos libre de otro. En una administración fragmentada pueden coexistir necesidades y materiales ociosos, lo cual aumenta el costo total de la operación.

En consecuencia, la recomposición del sistema exigiría, no sólo aumentar la inversión en el sistema, sino cambiar la actual organización por una administración centralizada a la cual deben integrarse los operadores privados. Ese es, precisamente, el sistema en España y otros países con operadores ferroviarios privados.

Catamarca y el ferrocarril

El ferrocarril ha sido una pieza fundamental en el desarrollo de las regiones y la conectividad de los pueblos y ciudades de la República Argentina. Catamarca, una provincia ubicada en el noroeste de Argentina, no ha sido la excepción. A lo largo de los años, el ferrocarril ha jugado un papel crucial en la historia y el progreso de esta región, ayudando a impulsar su economía y facilitar el transporte de personas y mercancías.

La llegada del ferrocarril a Catamarca marcó un hito en la historia de la provincia. Fue en el siglo XIX cuando se comenzaron a construir las primeras vías férreas en la región, como parte del ambicioso proyecto de conectar todo el país a través de una extensa red ferroviaria. El objetivo principal consistió en facilitar el transporte de los productos agrícolas y minerales, que eran de vital importancia para la economía de la provincia.

La construcción del ferrocarril en Catamarca no estuvo exenta de desafíos. La topografía montañosa y accidentada de la región dificultó la planificación y construcción de las vías férreas. Sin embargo, gracias al esfuerzo conjunto de ingenieros, trabajadores y autoridades gubernamentales, finalmente se logró superar estos obstáculos y completar la red ferroviaria en la provincia.

Entre los beneficios más destacados que trajo el ferrocarril, la mejora en la conectividad de la provincia, permitió a las personas viajar de manera más rápida y segura a diferentes partes del país. Además, facilitó el transporte de mercancías, lo que impulsó el comercio y la economía local. Otro beneficio importante fue el impulso que recibieron las actividades mineras y agrícolas de la región. Gracias al ferrocarril, se pudo transportar de manera más eficiente los minerales extraídos de las minas de Catamarca, así como los productos agrícolas cultivados en la provincia. Esto permitió un mayor desarrollo de estas industrias y contribuyó al crecimiento económico de la región.

A pesar de los beneficios iniciales, el ferrocarril en Catamarca comenzó a enfrentar dificultades a partir de la segunda mitad del siglo XX. Con el avance de la tecnología y la aparición de otros medios de transporte, como el automóvil y el avión, el ferrocarril fue perdiendo protagonismo y su uso fue disminuyendo.

Además, el mantenimiento de las vías férreas y los trenes se volvió cada vez más costoso, lo que llevó a la reducción de servicios y al cierre de estaciones en Catamarca. Esto afectó negativamente a la provincia, ya que se vio limitada en términos de transporte y conectividad.

A pesar de los desafíos y el declive del ferrocarril en Catamarca, en los últimos años ha habido un renovado interés en revitalizar este medio de transporte para la provincia. En este sentido se han realizado estudios y proyectos para evaluar la viabilidad de la reactivación de algunas líneas ferroviarias y mejorar la infraestructura existente.

La idea es, además de posibilitar el transporte de mercaderías, aprovechar el potencial turístico de Catamarca y promover el turismo en la región a través de la oferta de viajes en tren. Esto no solo permitiría a los turistas disfrutar de los hermosos paisajes de la provincia, sino también generar empleo y desarrollo económico en las comunidades locales.¹



El ferrocarril y Tinogasta

¹<https://ingenieriaferroviaria.com.ar/el-ferrocarril-en-catamarca/>

La llegada del ferrocarril a Tinogasta, de la cual soy oriundo, en 1898 fue un hito histórico para esta ciudad ubicada en la provincia de Catamarca, con un impacto significativo en el desarrollo de la región. Durante muchos años, Tinogasta fue un punto estratégico en la ruta comercial entre Chile y Argentina. Esta obra fue parte de la línea ferroviaria que conectaba la ciudad de La Rioja con Chile, conocida como el Ferrocarril Central Norte.

La obra de esta línea ferroviaria fue un amplio desafío debido a la geografía montañosa de la región, construyéndose numerosos puentes y túneles para superar los obstáculos naturales.

Sin embargo, el esfuerzo valió la pena, ya que el ferrocarril permitió una conexión más rápida y segura entre Tinogasta y otras ciudades de la región.

La presencia del ferrocarril en Tinogasta trajo consigo una serie de beneficios para la ciudad y sus habitantes, siendo los principales:

- **Desarrollo económico:** El ferrocarril impulsó el desarrollo económico de Tinogasta al facilitar el transporte de productos agrícolas, ganaderos y minerales hacia otras regiones del país.
- **Mayor conectividad:** La llegada del ferrocarril permitió una mayor conectividad entre Tinogasta y otras ciudades de la región, lo que facilitó el intercambio comercial y el turismo.
- **Mejora en la calidad de vida:** El ferrocarril facilitó el acceso a servicios y productos que resultaban difíciles de obtener en Tinogasta, mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

- Generación de empleo: La construcción y operación del ferrocarril generó empleo en Tinogasta, brindando nuevas oportunidades laborales a los habitantes de la ciudad.

Actualmente, la línea ferroviaria que llegaba a Tinogasta ha dejado de funcionar. Sin embargo, el legado del ferrocarril sigue presente en la ciudad, y la antigua estación de tren se ha convertido en un símbolo histórico de Tinogasta.²

La importancia del transporte ferroviario

La presente iniciativa traducida en la rehabilitación de los ramales ferroviarios que recorren las provincias de Córdoba, La Rioja y Catamarca se ve favorecida en la posibilidad de reducir costos de flete y exportar por un lado, mercaderías a través del Puerto de Rosario, provincia de Santa Fé.

Asimismo, y una vez concluido el proyecto Corredor Bioceánico, alcanzar la posibilidad de exportar mercaderías por la salida al Océano Pacífico.

Es por ese motivo que el trayecto que comprende la traza ferroviaria a reactivar es de vital importancia que podría generar un nodo logístico en Serrezuela, provincia de Córdoba, constituyendo un puerto seco, como una terminal intermodal de mercaderías que posibilite la conexión de esta red ferroviaria con el tramo terrestre y posteriormente con el puerto marítimo de origen o destino.

²<https://ingenieriaferroviaria.com.ar/llegada-del-ferrocarril-a-tinogasta/>

De esta forma se estaría frente a una plataforma intermodal, combinando el transporte ferroviario, terrestre y marítimo, constituyendo una importante cadena de medios de transporte que facilita la canalización de los flujos de mercancía.

Otro centro logístico vinculado con actividades productivas como la extracción de carbonato de litio podría constituirse en Fiambalá, departamento Tinogasta, Catamarca.

Sobre este particular, el nuevo proyecto de Tres Quebradas, ya en ejecución para producir 20 mil toneladas anuales de carbonato de litio, en uno de los yacimientos que se espera sea de los más productivos de la provincia junto a los ya iniciados en el Salar del Hombre Muerto.

Tres Quebradas tiene como objetivo el aprovechamiento integral de los recursos litíferos del salar de Laguna Verde mediante distintas técnicas de captación y purificación de la materia prima y es de gran importancia para Argentina, Catamarca y Fiambalá, crucial para el diseño y desarrollo general del nuevo sector energético, que colaborará con la recuperación económica de la provincia y el país,

Asimismo tendrá valor agregado en la utilización de mano de obra y proveedores de servicios catamarqueños, en el marco del desarrollo sustentable de la nueva energía, adquiriendo relevancia que trabajadores de Belén, Tinogasta, Andalgalá y demás departamentos cercanos se verán beneficiados directamente por este proyecto como así también contrataciones de servicios proporcionados por empresas de la región.

En igual sentido, el proyecto Mara (Minera Agua Rica Alumbreira), relacionado con la producción de cobre podría generar otro nodo

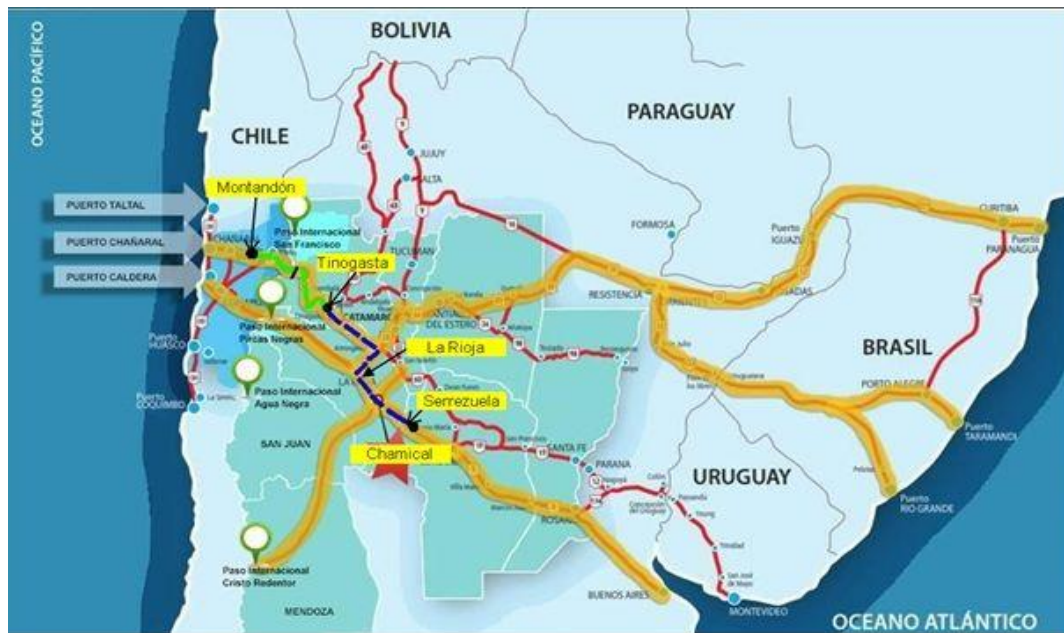
logístico en Andalgalá, y bien Chamical o Mazán, en la provincia de La Rioja, como estaciones de transferencia, podrían ofrecer un polo de desarrollo productivo con la rehabilitación propuesta de los ramales ferroviarios, transportando mercadería producida en la región para mercados internos o bien con el objetivo de exportación.

Los nodos logísticos se destacan por su valor territorial y desarrollo regional. Se trata de espacios de intercambio intermodal donde se realizan tareas de valor agregado en la cadena de abastecimiento.

Pueden ser regionales o locales, forman parte de una compleja red de distribución y contribuyen al uso eficiente de recursos y a la baja de costos logísticos, contribuyendo al ágil y eficiente movimiento de cargas.

Los nodos logísticos representan un eslabón sumamente importante dentro de la cadena logística, permiten disminuir los costos logísticos y mejoran la conectividad del transporte, fomentan el desarrollo de las economías regionales y aumentan la competitividad en el comercio exterior nacional.

Para poder planificar los nodos logísticos y los sistemas de transporte integrados que el país necesita, es necesario realizar un diagnóstico de cuál es la situación logística actual y así desarrollar planes de acción para realizar las obras de infraestructura necesarias y determinar cuáles son los espacios adecuados para instalarlas y que complejo productivo caracteriza la región.



PLANIMETRIA CORREDOR BIOCEANICO

Las Universidades y el proyecto ferrocarril

En sintonía con lo expuesto en el anterior párrafo, es central la relevancia que adquieren las Universidades Nacionales, la Universidad de Buenos Aires y la Universidad Tecnológica Nacional, para desarrollar un estudio de factibilidad con respecto a la reactivación de los ramales ferroviarios, que contemple el reacondicionamiento de la traza ferroviaria (rieles, durmientes, balasto piedra partida, etc.) obras de arte (puentes, alcantarillas), material rodante, etc., como así también sobre los aspectos logísticos y de transporte.

Es preciso materializar el concepto del triángulo virtuoso en la vinculación tecnológica que requiere la articulación entre el Estado, la Universidad y el sector productivo en general, como un verdadero desafío frente a este proyecto de reactivación de ramales ferroviarios fortaleciendo la vinculación tecnológica entre las universidades y desde

allí hacer un trabajo intenso con las carreras, para que trabajen profundamente en las opciones de transferencia de conocimiento, aportando con su conocimiento e investigación. En este sentido, se plantea como fundamental impulsar la vinculación de las distintas unidades académicas (facultades, institutos, departamentos) con el sector socio-productivo.

Las Universidades tienen tres funciones básicas que son la enseñanza, la investigación y la extensión. *La Ley de Educación Superior N° 24.521 establece en su Título II, Capítulo 1, -De los fines y objetivos- Artículo 3°: "La Educación Superior tiene por finalidad proporcionar formación científica, profesional, humanística y técnica en el más alto nivel, contribuir a la preservación de la cultura nacional, promover la generación y desarrollo del conocimiento en todas sus formas, y desarrollar las actitudes y valores que requiere la formación de personas responsables, con conciencia ética y solidaria, reflexivas, críticas, capaces de mejorar la calidad de vida, consolidar el respeto al medio ambiente, a las instituciones de la República y a la vigencia del orden democrático."*³

Asimismo en su Artículo 4° menciona conceptos relacionados con la iniciativa que se presenta, tales como:

"a) Formar científicos, profesionales y técnicos, que se caractericen por la solidez de su formación y por su compromiso con la sociedad de la que forman parte;

g) Promover una adecuada diversificación de los estudios de nivel superior, que atienda tanto las expectativas y demandas de la población

³<https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/25394/texact.htm>

como a los requerimientos del sistema cultural y de la estructura productiva;

h) Propender a un aprovechamiento integral de los recursos humanos y materiales asignados;

j) Promover mecanismos asociativos para la resolución de los problemas nacionales, regionales, continentales y mundiales.”⁴

La vinculación de las Universidades con el territorio, establecida en proyectos institucionales universitarios, hace que la participación de las mismas en esta iniciativa resulte por demás un objetivo de máxima para desarrollar en conjunto.

Transporte de la producción por ferrocarril

La reactivación de los ramales ferroviarios permitiría que la producción agro ganadera y minera del oeste de Catamarca reciba un importante impulso vital que conecte Andalgalá, Tinogasta, Recreo, Patquía, Chilecito, Chamental, Cebollar, Mazán y Serrezuela con el puerto de Rosario (Santa Fe), atravesando las provincias de Catamarca, La Rioja y Córdoba, y a partir de Serrezuela disponer de otros medios de transporte hasta su destino final en el puerto de salida.

“La logística requiere de una base en infraestructuras que lleva tiempo construirla o adecuarla, pero que al momento de desatarse ciertos booms disruptivos pero de cierta previsibilidad como es el caso del litio y el cobre traccionados por la electro-movilidad, deben de alguna manera estar allí, operables..., estas infraestructuras deben planificarse a partir

⁴<https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/25394/texact.htm>

de múltiples beneficios sociales y de conectividad, y a partir del desarrollo de economías regionales; todos ellos beneficios que se generan paulatinamente hacia el largo plazo....En forma exógena pero central en nuestro análisis, se sitúan los beneficios sociales provenientes principalmente de las mejoras en la conectividad: accesibilidad de poblaciones alejadas a la salud, educación y otros servicios, receptividad del turismo, de servicios, mayor oferta de trabajo, reducción de la migración y el desarraigo, entre otras tantas. Estos beneficios, llamados generalmente exógenos porque no están vinculados directamente con el volumen de carga transportada, y a pesar de lo que la palabra exógeno pueda dar a entender (en el sentido de colaterales o secundarios), al momento de llevarse a cabo evaluaciones ex-post de mediano y largo plazo, terminan siendo los beneficios que van a sostener los proyectos de transporte en el largo plazo y los van a caracterizar en su verdadero perfil.”⁵

“...Argentina tiene, por un lado, la fortuna de que años atrás cuando se pensó al país, se lo pensó integrado y por ello “están allí” redes de ferrocarriles y caminos. La contracara es que estas redes pueden no estar en condiciones en las áreas de influencia de los proyectos. Desde hace más de un siglo se viene dando una concentración de la economía en las regiones centrales, particularmente las agroexportadoras, las más cercanas a los puertos, las más pobladas; en una suerte de círculo vicioso de despoblación, desinversión y también desconexión de las regiones y provincias periféricas. Esta paradójica falta de visión federal y planificación territorial de un país que es federal, lleva a que hoy

⁵<https://www.camarco.org.ar/wp-content/uploads/2023/07/14-Logistica.pdf>

tengamos departamentos provinciales en los hechos prácticamente desconectados, vías de ferrocarril inusables, caminos discontinuados, rutas troncales de ripio sin circulación permanente y de alto costo.”⁶

Una mejora de la conectividad ferroviaria genera una oportunidad en vistas de los crecientes volúmenes de carga, dado que se podría promover el cambio de transporte vial a ferroviario y contribuir con la descarbonización del sector de transporte. Sin embargo, para promover dicho cambio es fundamental contar con redes ferroviarias eficientes y bien conectadas que puedan manejar grandes volúmenes de carga. Reactivar ramales ferroviarios puede crear un sistema de transporte más sostenible y eficiente que contribuya a reducir las emisiones y mitigar los impactos negativos de los crecientes volúmenes de carga.

Los puertos secos, estaciones de transferencia o nodos logísticos proyectados en Andalgalá, Tinogasta, Chamental, Mazán, Serrezuela, pueden facilitar aún más el uso del transporte ferroviario, ya que permiten la concentración de diversas actividades económicas (depósitos, servicios de logística) y pueden ampliar el alcance de los servicios ferroviarios más allá de las áreas a lo largo de las líneas.

El ferrocarril tanto en Catamarca, como La Rioja y Córdoba ha sido una pieza clave en la historia y el desarrollo de las mismas. Aunque ha enfrentado dificultades en los últimos años, existe un renovado interés en revitalizar este medio de transporte y aprovechar su potencial de cargas y turístico. Con la reactivación de líneas ferroviarias, y la mejora

⁶<https://www.camarco.org.ar/wp-content/uploads/2023/07/14-Logistica.pdf>

de la infraestructura, podrían activarse los beneficios económicos y sociales que el ferrocarril trae consigo.

La rehabilitación de los ramales resultaría un elemento decisivo para el transporte de carga, recreando nuevamente el símbolo de expansión, crecimiento, progreso y trabajo en la Argentina.

En vísperas de la canonización del Cura Brochero en el año 2016, el papa Francisco 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".⁷

En base a lo establecido por la *Constitución Nacional* y con el objetivo de alcanzar la unidad territorial resulta de relevancia lo establecido por el *artículo 75, inciso 18*, como una de las atribuciones del Congreso: "Proveer lo conducente a la prosperidad del país, al adelanto y bienestar de todas las provincias, y al progreso de la ilustración, dictando planes de instrucción general y universitaria, y promoviendo la industria, la inmigración, *la construcción de ferrocarriles* y canales navegables, la colonización de tierras de propiedad nacional, la introducción y establecimiento de nuevas industrias, la importación de capitales extranjeros y la exploración de los ríos interiores, por leyes protectoras de estos fines y por concesiones temporales de privilegios y recompensas de estímulo."⁸

⁷<https://sindicatolafaternidad.org/noticias/papa-francisco-la-importancia-de-recuperar-nuestros-ferrocarriles/>

⁸<https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/804/norma.htm>

Por los motivos expuestos, solicito a las y los diputadas y diputados que acompañen este proyecto de declaración.

Acompañan con su firma:

- Diputado Dante López Rodríguez
- Diputado Eduardo Toniolli.
- Diputado Juan Manuel Pedrini
- Diputado Carlos Daniel Castagneto
- Diputada Silvana Ginocchio
- Diputado Diego Giuliano
- Diputado José Pablo Carro.