



Legislatura de la Provincia de Río Negro

FUNDAMENTOS

La historia del desarrollo argentino se encuentra profundamente vinculada al ferrocarril como herramienta de integración territorial, crecimiento económico y construcción del federalismo. Desde mediados del siglo XIX, la expansión ferroviaria permitió vincular regiones alejadas con los principales centros productivos y portuarios del país, consolidando circuitos comerciales, favoreciendo el poblamiento del interior y fortaleciendo la soberanía nacional sobre vastos territorios.

En la Patagonia, el ferrocarril ocupó un lugar estratégico en el proceso de organización y desarrollo regional. La Provincia de Río Negro formó parte de esa visión de integración nacional mediante obras ferroviarias, viales e hidráulicas destinadas a transformar el territorio y potenciar sus capacidades productivas. En ese proceso histórico resulta imprescindible destacar la figura del ingeniero César Cipolletti, cuya planificación hidráulica y territorial permitió consolidar el desarrollo del Alto Valle de Río Negro y Neuquén, convirtiendo zonas áridas en uno de los principales polos frutícolas del país. Aquella concepción de infraestructura estratégica como motor de desarrollo constituye hoy un antecedente fundamental para pensar los desafíos logísticos y productivos del presente.

A lo largo del siglo XX, la Patagonia consolidó distintos corredores ferroviarios destinados a integrar el territorio con los puertos atlánticos y con los pasos cordilleranos hacia el Pacífico. En ese marco, la integración bioceánica constituyó uno de los principales objetivos de planificación territorial de la Norpatagonia. La conexión ferroviaria entre Zapala y los pasos internacionales hacia Chile representó durante décadas una aspiración estratégica destinada a vincular el océano Atlántico con el Pacífico mediante un corredor de transporte y comercio de escala continental.

El desarrollo ferroviario alcanzado en la Provincia del Neuquén permitió consolidar a Zapala como un nodo logístico fundamental del interior patagónico, proyectando la posibilidad concreta de una articulación interoceánica capaz de fortalecer el intercambio comercial y la competitividad regional. Esa visión estratégica de integración territorial recupera hoy plena vigencia frente al nuevo escenario energético, productivo y exportador que atraviesa la región.

En igual sentido, la Provincia de Río Negro posee una ubicación geográfica estratégica para



Legislatura de la Provincia de Río Negro

potenciar el desarrollo del Corredor Bioceánico Norpatagónico desde una concepción y un sistema de articulación más integral que el previsto inicialmente.

El Corredor Bioceánico Norpatagónico, desde una visión sistémica, se vertebra sobre dos ejes complementarios: Norte (Ruta 22) y Sur (Ruta 23) con importantes ventajas:

1. Pasos fronterizos: amplía y mejora en posibilidades, sumando a Pino Hachado el paso más transitable como el Cardenal Samoré y, en el futuro el Paso del Manso.
2. Ferrocarril: incorpora otro ramal completo como el de Viedma-Bariloche.
3. Puertos: articula una trama de áreas portuarias de tres puertos del lado chileno (Talcahuano, Corral y Puerto Montt) y tres del lado argentino (Bahía Blanca, San Antonio Este y Puerto Madryn).

Resulta estratégico vincular e integrar ambos ejes mediante infraestructura ferroviaria con la construcción de un corredor ferroviario que una el nodo ferroviario Choele Choel-Darwin con el Puerto de San Antonio Este y que proyecte su continuidad hacia el área de influencia de Vaca Muerta permitiendo consolidar un sistema logístico multimodal de alcance regional, fortaleciendo la competitividad de toda la Norpatagonia.

Existen antecedentes legislativos e institucionales que reflejan la importancia histórica de esta iniciativa. En tal sentido, la Legislatura de Río Negro impulsó en el año 2004 el proyecto vinculado al Ferrocarril Trasandino del Sur y la integración bioceánica, reconociendo el valor estratégico de la conectividad ferroviaria para el desarrollo regional y la vinculación con los puertos del Pacífico. Asimismo, el Consejo Federal de Inversiones (CFI) desarrolló estudios de prefactibilidad económica y financiera sobre el Ferrocarril Trasandino del Sur, analizando la viabilidad de una conexión bioceánica destinada a reducir costos logísticos y fortalecer la competitividad de las economías regionales.

También distintos actores institucionales y regionales han puesto en la agenda pública la necesidad estratégica de desarrollar un corredor ferroviario entre la costa atlántica rionegrina y el Valle Medio.

El intendente de Choele Choel, Diego Ramello, señaló recientemente que la construcción de un ramal



Legislatura de la Provincia de Río Negro

ferroviario entre San Antonio Este y el Valle Medio ya había sido proyectada desde 1929 y retomada posteriormente mediante estudios de viabilidad económica en el año 2002, destacando además el carácter estratégico de Choele Choel como futuro nodo logístico regional vinculado al desarrollo energético y productivo de Vaca Muerta. Estas expresiones ratifican la vigencia histórica y territorial de una iniciativa que continúa siendo considerada clave para la competitividad logística y la integración regional de la Norpatagonia.

Resulta oportuno señalar que con la sanción de la ley N° 5737, se eliminó la "Corporación para el Desarrollo y Promoción del Corredor Bioceánico Norpatagónico que fuera creado por la ley E N° 4014, reflejando un cambio en las prioridades del Estado rionegrino en la planificación estratégica de políticas públicas de integración regional.

Actualmente, el propio vicegobernador de la provincia, Pedro Pesatti planteó una iniciativa parlamentaria en esa dirección, con argumentos que se comparten, ante la consolidación de Vaca Muerta como uno de los principales polos hidrocarburíferos de América Latina que abre una oportunidad histórica para el desarrollo económico de Río Negro y de toda la Patagonia. Sin embargo, dicha oportunidad exige resolver las limitaciones logísticas estructurales que encarecen tanto el ingreso de insumos industriales como la evacuación de la producción energética.

El crecimiento sostenido de las actividades hidrocarburíferas, industriales y exportadoras genera una presión creciente sobre la infraestructura vial existente. El traslado de arenas, maquinaria, hidrocarburos, insumos industriales y producción regional incrementa los costos logísticos y limita la competitividad sistémica de las economías regionales.

Asimismo, el complejo frutícola del Alto Valle de Río Negro —con eje en la producción de peras y manzanas— enfrenta crecientes desafíos para sostener su presencia en los mercados internacionales. La reducción de costos logísticos constituye, por lo tanto, un factor crítico para preservar mercados, ampliar exportaciones y sostener el empleo regional. Del mismo modo, la actividad pesquera, minera, industrial y petroquímica requiere infraestructura eficiente para incrementar competitividad y capacidad exportadora.

En este contexto, el desarrollo de infraestructura ferroviaria moderna, complementada con nodos portuarios y sistemas intermodales eficientes, se presenta como una condición indispensable para promover un modelo de desarrollo federal equilibrado, fortalecer la integración



Legislatura de la Provincia de Río Negro

regional y diversificar la matriz de transporte mediante alternativas más eficientes y ambientalmente sostenibles.

La presente iniciativa propone la creación de una Unidad de Gestión para el Desarrollo del Corredor Ferroviario Estratégico Atlántico-Vaca Muerta, con el objeto de elaborar y elevar al Gobierno Nacional una propuesta integral para la construcción de una vía férrea que vincule el Puerto de San Antonio Este con el nodo ferroviario Choele Choel-Darwin, asegurando la continuidad ferroviaria hacia el área de influencia directa de Vaca Muerta, en articulación con la Provincia del Neuquén y promoviendo el fortalecimiento logístico-productivo de la Norpatagonia.

La propuesta toma como base preliminar de análisis la vinculación ferroviaria entre el Puerto de San Antonio Este y el nodo Choele Choel-Darwin, estimada en aproximadamente doscientos kilómetros lineales, así como la continuidad ferroviaria hacia el área de influencia de Vaca Muerta mediante un tramo adicional aproximado de noventa y cinco kilómetros lineales. Asimismo, contempla la integración portuaria y comercial entre los sistemas logísticos del Atlántico y del Pacífico. Tales proyecciones poseen carácter indicativo y deberán ser precisadas mediante los correspondientes estudios técnicos, económicos, ambientales y territoriales.

La importancia estratégica de esta iniciativa radica en la posibilidad de fortalecer la conectividad logística regional y proyectar a Río Negro como un nodo estratégico dentro de los ejes del Corredor Bioceánico de la Norpatagonia, favoreciendo la vinculación comercial entre los sistemas portuarios del Atlántico y del Pacífico.

A su vez, la incorporación del modo ferroviario contribuirá a reducir costos logísticos de largo plazo, disminuir la presión sobre las rutas existentes y reducir la huella ambiental del sistema de transporte. También permitirá fortalecer el turismo regional mediante la recuperación de conectividad ferroviaria entre distintas áreas patagónicas, ampliando oportunidades de desarrollo económico y social para numerosas localidades del interior provincial.

Sin embargo, la magnitud del proyecto exige necesariamente la creación de una instancia institucional específica que articule capacidades técnicas, consensos políticos y estrategias de financiamiento. Por ello, la iniciativa establece la conformación de una Unidad de Gestión integrada por representantes del Poder Ejecutivo Provincial, legisladores provinciales, municipios involucrados, especialistas técnicos y representantes de los sectores productivos estratégicos.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Asimismo, se invita a la Provincia del Neuquén a integrar dicha Unidad de Gestión en virtud del carácter estratégico e interjurisdiccional de la iniciativa, promoviendo además la articulación con organismos nacionales, entidades técnicas, universidades y sectores productivos vinculados al desarrollo logístico, ferroviario y portuario de la Norpatagonia.

La experiencia internacional demuestra que los grandes procesos de desarrollo regional se encuentran acompañados por infraestructura logística eficiente y sistemas multimodales integrados. La Patagonia argentina posee condiciones estratégicas excepcionales para transformarse en un nodo de integración continental, aprovechando su ubicación geográfica, sus recursos naturales y su potencial productivo y energético.

Por todo lo expuesto, la presente iniciativa toma el Asunto Oficial 1164/2026 de autoría del vicegobernador de Río Negro que procura recuperar una visión histórica de integración territorial y transformar una necesidad estructural en una política pública estratégica, orientada a fortalecer la competitividad regional, promover el empleo, consolidar la integración logística de la Norpatagonia y profundizar un modelo de desarrollo federal para Río Negro y toda la región.

Por ello;

Autor: José Luis BERROS - Fabián Pilquinao.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

SANCIONA CON FUERZA DE

L E Y

Unidad de Gestión para el Desarrollo del Corredor Ferroviario Estratégico Atlántico - Vaca Muerta

Artículo 1°.- Objeto. Se crea la Unidad de Gestión para el Desarrollo del Corredor Ferroviario Estratégico Atlántico-Vaca Muerta con el objeto de elaborar y presentar al Gobierno Nacional una propuesta integral para la construcción de una vía férrea que vincule el Puerto de San Antonio Este con el nodo ferroviario Choele Choel-Darwin, asegurando la continuidad del servicio ferroviario hasta el área de influencia directa de Vaca Muerta, en articulación con la Provincia del Neuquén, promoviendo la integración y el fortalecimiento logístico-productivo de la Norpatagonia.

Artículo 2°.- Finalidad. La Unidad de Gestión tiene como finalidad:

- a) Analizar la factibilidad técnica del trazado ferroviario propuesto.
- b) Evaluar la viabilidad económica, financiera y ambiental del proyecto.
- c) Determinar el impacto logístico sobre la industria hidrocarburífera, el complejo frutícola y las economías regionales que involucra.
- d) Analizar los efectos ambientales, sociales y territoriales de la obra.
- e) Elaborar alternativas de financiamiento mediante esquemas de inversión pública, privada o mixta.
- f) Diseñar una estrategia de articulación con organismos provinciales, nacionales e internacionales.
- g) Promover la integración con la reactivación del Corredor Bioceánico de la Norpatagonia.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Artículo 3°.- Base de estudio. La Unidad de Gestión toma como base preliminar de estudio y análisis:

- a) La construcción de 200 km lineales, aproximados, de línea férrea entre el Puerto de San Antonio Este y el nodo Choele Choel-Darwin.
- b) La construcción de 95 km lineales, aproximados, de línea férrea para asegurar la continuidad ferroviaria desde el nodo interprovincial Río Negro-Neuquén hasta el área de influencia de Vaca Muerta.

Artículo 4°.- Integración. La Unidad de Gestión se integra por:

- a) Representantes del Poder Ejecutivo Provincial.
- b) Legisladores provinciales designados por la Legislatura, respetando la representación de los distintos bloques parlamentarios.
- c) Representantes de los municipios involucrados.
- d) Especialistas en materia ferroviaria, logística, portuaria y planificación territorial.
- e) Representantes del sector productivo, incluyendo la industria hidrocarburífera y el complejo frutícola.

Artículo 5°.- Invitación. Se invita a la Provincia del Neuquén a integrar la Unidad de Gestión creada por la presente y a designar representantes políticos y técnicos, en virtud del carácter estratégico e interjurisdiccional del proyecto.

Artículo 6°.- Plazo e Informe Final. Se establece que la Unidad de Gestión debe elaborar un informe final en un plazo no mayor a ciento ochenta (180) días desde su constitución, el cual es remitido al Poder Ejecutivo Provincial para su elevación al Gobierno Nacional.

Artículo 7°.- Reglamentación. Se faculta al Poder Ejecutivo Provincial a dictar las normas reglamentarias necesarias para la implementación de la presente.

Artículo 8°.- Se invita al Estado Nacional a considerar la propuesta elaborada por la Unidad de Gestión en el marco de las políticas de desarrollo de infraestructura estratégica federal.

Artículo 9°.- De forma.