

Tren de cargas norpatagónico y planificación pública rionegrina.

Informe en el marco del Proyecto de Investigación “Economía y Organizaciones Públicas en Río Negro”¹

Mgter Soledad Inés Herrera²

En noviembre del 2019³, la Provincia de Neuquén firmó un convenio con el Instituto Argentino de Ferrocarriles para impulsar el tren Norpatagónico y concretar la recuperación de vías del ferrocarril Roca para conectar los puertos de Bahía Blanca con Añelo, en la provincia de Neuquén. Esta vía atraviesa los cascos urbanos de las ciudades más densamente pobladas de Río Negro, como Chichinales, Villa Regina, Huergo, Mainqué, Cervantes, Gral Roca, Allen, Fernandez Oro, Cipolletti y otras.

De acuerdo con investigadores de la Universidad Nacional de Buenos Aires⁴, Vaca Muerta es la principal formación de shale de Argentina y una de las más importantes del mundo, que si bien está localizada en la Provincia de Neuquén, es la Provincia de Río Negro la principal afectada por el tránsito pasante. Afirman los autores, que la técnica del “fracking” requiere de una gran cantidad de insumos, como arena, agua y químicos. En el caso de estos últimos, se producen en el polo petroquímico de Bahía Blanca, los cuales podrían ser transportados por camiones por la Ruta Nacional 3 y Ruta Nacional 22 o bien por ferrocarril. Estas cargas peligrosas, según los investigadores, seguramente, volverán a traer conflictos ambientales y sociales por los numerosos pueblos y ciudades del Alto Valle por donde circularán.

En efecto, una publicación del Ministerio de Transporte de la Nación⁵, especifica que la estimación del transporte de metanol para el año 2019 era de 300.000 Mtn al año y hasta el 2030 mientras la de arena de 902.000 Mtn, aumentando a 2.728.000 Mtn en un periodo

¹ El contenido de este artículo fue publicado por el Diario Río Negro el 28 de Febrero del 2020. <https://www.rionegro.com.ar/tren-de-cargas-norpatagonico-oportunidad-y-desafio-para-rio-negro-1270738/>

² Docente – Investigadora de la Universidad Nacional del Comahue y la Universidad Nacional de Río Negro. Ex Directora de Estudios, Proyectos y Programas de la Secretaria de Planificación y Control de Gestión de la Provincia de Río Negro, años 2000-2012.

³ <https://econojournal.com.ar/2019/11/luego-del-fracaso-de-los-ppp-neuquen-vuelve-a-impulsar-el-tren-a-vaca-muerta/>

⁴ Jimena Dmuchowsky y Maximiliano Velázquez. “Logística regional de insumos y dinámicas socioterritoriales en torno a la explotación de Vaca Muerta, Neuquén, Argentina”, compilación de Alberto Müller en “Transporte Urbano e Interurbano en la Argentina. Aportes desde la Investigación”, libro publicado por EUDEBA en Buenos Aires, en marzo del 2017.

⁵ Reactivación de los trenes de carga Línea Roca, Tren Norpatagónico. Ministerio de Transporte, Presidencia de la Nación, año 2017

de 10 años. En total, la estimación de carga transportada para el año era 2019 era de 1.796.000 Mtn, en el año 2025 de 3.177.000 Mts y en el 2030 de 4.145.000 Mts

En ese marco, la construcción de una nueva traza de vía constituye una propuesta a estudiar y analizar desde el punto de vista del desarrollo provincial rionegrino de largo plazo y por parte del sector público provincial. Esta alternativa habría sido propuesta en su momento por el Gobierno nacional y algunos intendentes de las localidades del Alto Valle de Río Negro ya que evitaría que las cargas circularan por la ruta Nacional 22 y por los principales cascos urbanos de las ciudades más densamente pobladas. Asimismo permitiría descomprimir los desequilibrios territoriales del Alto Valle de Río Negro, no agravar problemas urbanos de sus ciudades, e incorporar nueva inversión de transporte con su efecto multiplicador en la economía rionegrina y su impacto social, además del cuidado de la salud y del ambiente

Desde el punto de vista de la salud, el transporte de arena de sílice por ejemplo, si genera un entorno polvoriento y se inhala en repetidas ocasiones partículas de cuarzo, puede generar afecciones pulmonares, entre otras enfermedades. En el caso del metanol, que es considerado por la normativa internacional como “extremadamente peligroso”, que puede causar la muerte o daños graves si se inhala, ingiere o por contacto dermal, el transporte de metanol por zonas urbanas implicaría la asunción de un riesgo por parte de la población rionegrina que hoy no existe. Este riesgo poco probable pero posible, como se desprende de los Manuales de contingencias, se generaría al existir la posibilidad de fuga o pérdidas de la sustancia transportada, así como descarrilamientos y colisiones del medio de transporte dentro de zonas pobladas de las ciudades. Además, otros factores incrementarían el riesgo potencial, como la periodicidad o cantidad de los viajes, el estado de las vías férreas, la ausencia de barreras y la densidad poblacional de las zonas aledañas -escasos metros- a las vías férreas.

En este contexto, la Planificación estatal rionegrina y la participación de su comunidad, como así también de Universidades Nacionales Públicas en los estudios a realizar por empresas contratistas, es primordial por las consecuencias de este proyecto en el mediano y largo plazo sobre las dinámicas socio-territoriales en el Alto Valle, en la redefinición de los flujos de transporte norpatagónicos, en la concreción de nuevas inversiones en infraestructura de transporte, en la gestión del riesgo y en la planificación de la protección civil

Tabla 1. Transporte de cargas estimadas y de productos

DEMANDA ESTIMADA TRANSPORTE FERROVIARIO (M ton)							
Año	Productos				Insumos VM		Total
	Metanol	Total Arena	Tubos	Cemento + baritina	Otros Materiales	Otros	
2018		985.000	74.000	116.000	75.000	331.000	1.581.000
2019	300.000	902.000	69.000	108.000	70.000	347.000	1.796.000
2020	300.000	1.089.000	78.000	122.000	79.000	365.000	2.033.000
2021	300.000	1.250.000	85.000	133.000	87.000	383.000	2.238.000
2022	300.000	1.427.000	94.000	147.000	95.000	402.000	2.465.000
2023	300.000	1.593.000	101.000	159.000	103.000	422.000	2.678.000
2024	300.000	1.772.000	110.000	172.000	112.000	443.000	2.909.000
2025	300.000	1.982.000	120.000	188.000	122.000	465.000	3.177.000
2026	300.000	2.120.000	127.000	198.000	129.000	489.000	3.363.000
2027	300.000	2.274.000	134.000	210.000	136.000	513.000	3.567.000
2028	300.000	2.410.000	140.000	220.000	142.000	539.000	3.751.000
2029	300.000	2.579.000	148.000	232.000	151.000	550.000	3.960.000
2030	300.000	2.728.000	155.000	243.000	158.000	561.000	4.145.000

Fuente: Reactivación de los trenes de carga Línea Roca, Tren Norpatagónico. Ministerio de Transporte, Presidencia de la Nación, año 2017

Figura 1. Recorrido del tren de cargas propuesto



Fuente: Reactivación de los trenes de carga Línea Roca, Tren Norpatagónico. Ministerio de Transporte, Presidencia de la Nación, año 2017