



Vicegubernación

ANTEPROYECTO PARA LA GESTIÓN DEL CORREDOR BIOCEÁNICO PARA LA INTEGRACIÓN Y EL DESARROLLO DE LA NORDPATAGONIA (CBID)

Propuesta para articular el Puerto de San Antonio Este, la red ferroviaria troncal norpatagónica, la formación Vaca Muerta, los pasos cordilleranos del sur y los puertos del Biobío en una plataforma de integración productiva, sinergia regional y proyección bioceánica.

Río Negro - Mayo de 2026

Destinatarios institucionales

El presente Anteproyecto se somete para su consideración, debate y eventual concertación de una agenda común, a los siguientes ámbitos institucionales y productivos:

- Gobernación de la Provincia de Río Negro
- Legislatura de Río Negro
- Presidencia de la Nación
- Gobernación de Neuquén
- Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
- Honorable Congreso de la Nación
- Legislaturas de las Provincias de Río Negro y del Neuquén
- Embajada de la República de Chile en la República Argentina
- Gobierno Regional del Biobío y autoridades portuarias del Pacífico
- Cámaras frutícolas, industriales, energéticas, mineras, pesqueras, petroquímicas y portuarias de la región
- Universidades Nacionales del Comahue y de Río Negro
- INVAP S.E., INTA y organismos nacionales de ciencia y técnica
- Operadoras hidrocarburíferas, proveedores de Vaca Muerta, complejos petroquímicos y operadores logísticos
- Autoridad del Puerto de San Antonio Este y autoridades portuarias rionegrinas

En este punto, proponemos que cada destinatario, dentro de la órbita de su competencia, designe un punto focal para la conformación de la Unidad de Gestión Político-Técnica del CBID, cuya creación se postula en el articulado final de este documento.

I. Presentación

*“La política de los pueblos está
escrita en su geografía.”*

Napoleón Bonaparte

La presente iniciativa pone a consideración de los destinatarios institucionales el Anteproyecto destinado a la creación y puesta en marcha de la Unidad de Gestión Político-Técnica del Corredor Bioceánico para la Integración y el Desarrollo de la Nordpatagonia (CBID).

El instrumento que aquí se presenta no agota el proyecto técnico ni reemplaza los estudios de prefactibilidad y factibilidad que una obra de esta envergadura demanda; en cambio, propone la decisión institucional inicial sin la cual ninguna política de infraestructura puede prosperar: la constitución de un ámbito formal, multijurisdiccional y técnicamente solvente, en el que las provincias de Río Negro y del Neuquén, el Estado nacional argentino, las contrapartes chilenas y los actores productivos de la región norpatagónica acuerden una agenda común de obra, financiamiento, gobernanza y operación.

El CBID se concibe como una plataforma ferroviaria, portuaria, intermodal y productiva, cuyo eje estructural es el sistema San Antonio Este-Choele Choel/Darwin-Confluencia-Añelo-Zapala-Pino Hachado/Mallín Chileno-Biobío. Su finalidad inmediata consiste en vincular el Atlántico rionegrino con el Pacífico chileno; su finalidad histórica, en organizar la nueva arquitectura productiva de la Nordpatagonia y devolverle a la Patagonia norte la condición de bisagra continental que su geografía siempre tuvo y que la falta de infraestructura le impidió ejercer durante el último medio siglo.

El Anteproyecto parte de una convicción que orienta su diseño y que conviene anticipar desde la primera línea: Vaca Muerta provee la escala económica, la recurrencia y el horizonte temporal que justifican la inversión; pero el sentido público del corredor reside en utilizar esa demanda energética como palanca para fortalecer la fruticultura compartida entre Río

Negro y Neuquén, recuperar las economías regionales históricamente erosionadas por los costos logísticos, potenciar el desarrollo de complejos petroquímicos de valor agregado, alumbrar nuevas actividades productivas en torno al eje ferroviario y proyectar al conjunto de la Nordpatagonia hacia los mercados del Pacífico y del Asia-Pacífico. En definitiva, se trata de convertir la oportunidad hidrocarburífera —por naturaleza acotada en el tiempo— en una infraestructura permanente, de uso multisectorial, capaz de sostener el desarrollo regional cuando el ciclo del shale alcance su madurez y comience su declinación.

Esta presentación institucional se dirige, por lo tanto, a un universo deliberadamente amplio de destinatarios. Se dirige a los gobiernos provinciales, porque sin acuerdo entre Río Negro y Neuquén el corredor carece de cuerpo territorial; al Gobierno nacional, por el impacto federal y binacional del proyecto en tanto la integración bioceánica compromete la política exterior y la política de transporte; al Honorable Congreso, porque una infraestructura de esta magnitud requiere marcos legales y compromisos presupuestarios estables; a las contrapartes chilenas, porque sin la concurrencia de la República de Chile no hay corredor bioceánico; a los actores productivos, porque la justificación última del proyecto depende de contratos concretos de carga; y a las universidades y organismos de ciencia y técnica, porque la formulación rigurosa de los estudios técnicos es la única vía para transformar la convicción política en un expediente defendible.

II. Fundamentos del Anteproyecto

La iniciativa que aquí se propone responde a una constatación territorial que ningún diagnóstico serio ha podido controvertir. La Nordpatagonia dispone de los elementos necesarios para constituir un sistema productivo integrado y exportador, pero carece de la infraestructura que los articule. En efecto, contamos con un puerto atlántico de aguas profundas y operativo —San Antonio Este— históricamente vinculado al tráfico frutícola y crecientemente apto para cargas energéticas, industriales y de proyecto; con valles agroindustriales de larga trayectoria —el Alto Valle y el Valle Medio del río Negro— que producen junto con el Neuquén la pera, la manzana, los jugos concentrados, las hortalizas, la vid, los frutos finos y la cadena agroalimentaria de la región; con la formación Vaca Muerta, segunda reserva mundial de gas no convencional y cuarta de petróleo, hoy en plena fase de expansión productiva, despliegue de oleoductos y proyectos de licuefacción; con una red ferroviaria troncal preexistente que enlaza el Valle Medio con Cipolletti, la Confluencia, Senillosa y Zapala; con pasos cordilleranos —Pino Hachado y Mallín Chileno entre los principales— habilitados para tráfico binacional; y con la proximidad inmediata a los puertos del Biobío, plataforma chilena de salida al Pacífico y al Asia-Pacífico. Tenemos los elementos. Lo que falta, sin embargo, es la pieza que los organiza, los integra y los proyecta como un sistema único. Esa pieza es el corredor.

Ahora bien, no se trata de proponer una obra abstracta ni una fantasía geográfica. La singularidad de este Anteproyecto consiste en reconocer que la Nordpatagonia argentina dispone, hoy, de una demanda estructural capaz de sostener financieramente la infraestructura: la demanda logística que genera y seguirá generando Vaca Muerta. Esa demanda no es coyuntural; corresponde a un horizonte de actividad que se prolongará por décadas y que requiere insumos, equipamiento, materiales, cargas de proyecto y servicios cuyo ingreso eficiente al área operativa exige modos de transporte de mayor capacidad y menor costo unitario que el camión. La oportunidad histórica que se abre consiste en utilizar esa demanda ancla para construir una red ferroviaria que sirva, a la vez, a la fruticultura, a la pesca, a la minería, a la horticultura, a la industria petroquímica, a la carga general y a las nuevas actividades que la propia infraestructura alumbrará.

Sin embargo, ninguna de estas posibilidades se realizará por sí sola. La historia económica patagónica es elocuente: la riqueza que se extrae sin que se construya infraestructura para sostener el desarrollo posterior se

traduce, invariablemente, en territorios empobrecidos cuando el ciclo extractivo concluye. La lana, el petróleo convencional, los frutales y la pesca dejaron, en sucesivas etapas, esa lección a la vista. La generación que hoy administra los recursos de la Nordpatagonia no puede repetir el error. Por lo tanto, este Anteproyecto se inscribe en una convicción federal de fondo: la energía debe financiar desarrollo; la infraestructura, una vez construida, debe servir a la producción; y los puertos, los valles, los yacimientos y los pasos cordilleranos —piezas hoy aisladas de la geografía norpatagónica— deben dejar de ser pensados como compartimentos estancos para ser articulados como un sistema productivo único.

Idea-fuerza del Anteproyecto

Impulsado por la escala que justifica Vaca Muerta y el sentido federal que Río Negro le imprime desde su cabecera en San Antonio Este, este corredor articula el sistema ferroviario norpatagónico, la fruticultura regional, la industria petroquímica y la conexión con los puertos del Biobío para consolidar un modelo donde la energía financia el desarrollo y la infraestructura sirve a la producción en una Nordpatagonia constituida, por primera vez en su historia, como un sistema integrado.

III. Vaca Muerta como argumento medular y demanda ancla del corredor

Una obra de la escala del CBID requiere una demanda estructural, permanente y expansiva que justifique la inversión y permita su repagabilidad en plazos razonables. Esa demanda existe, hoy, en la cuenca neuquina. La actividad hidrocarburífera no convencional ha multiplicado las necesidades logísticas de Vaca Muerta hasta exceder la capacidad eficiente del transporte carretero, con consecuencias visibles en la siniestralidad vial, el deterioro acelerado de las rutas nacionales y provinciales, los costos de combustible, las emisiones por tonelada transportada y la presión sobre las localidades intermedias. Arena de fractura, tubulares, equipos pesados, productos químicos, repuestos, insumos industriales, materiales de construcción y cargas sobredimensionadas circulan, en su mayor parte, sobre rutas que no fueron diseñadas para soportar esos volúmenes y cuya saturación se agrava año tras año.

El ferrocarril no sustituye a los oleoductos ni a los gasoductos. Esa precisión es indispensable y conviene establecerla con claridad para evitar confusiones técnicas. El crudo seguirá circulando, principalmente, por sistemas de evacuación como el Vaca Muerta Oleoducto Sur (VMOS), que define la lógica de salida hidrocarburífera. El gas se desplazará por gasoductos hasta las plantas de licuefacción o de consumo. Lo que el ferrocarril aporta es la capacidad de mover, de modo eficiente, recurrente y previsible, los insumos, equipamientos, cargas de proyecto y materiales que la actividad demanda permanentemente. En ese segmento —voluminoso, persistente y económicamente significativo— el modo ferroviario presenta ventajas decisivas frente al camión: menor costo por tonelada-kilómetro, menor emisión, menor siniestralidad, menor desgaste de infraestructura vial y mayor previsibilidad operativa.

Vaca Muerta aporta, en consecuencia, los tres atributos que toda demanda ancla debe reunir para sostener una infraestructura ferroviaria: volumen, recurrencia y horizonte temporal. Los volúmenes preliminares estimados ubican la carga de arena de fractura en un rango de 1,5 a 3,0 millones de toneladas anuales; los tubulares, químicos, equipos y cargas de proyecto en un rango adicional de 0,5 a 1,2 millones de toneladas. Sumadas a las cargas regionales, complementarias y bioceánicas, las matrices preliminares sugieren un escenario base de 5 a 7 millones de toneladas anuales y un escenario expansivo de 8 a 10 millones, condicionado a la consolidación de

la etapa chilena, los contratos de carga y el sistema de terminales intermodales. Estas magnitudes no son arbitrarias; corresponden a un orden de actividad reconocible en cualquier corredor ferroviario sudamericano de relevancia.

Por lo tanto, postulamos que la primera función del CBID consiste en construir la infraestructura ferroviaria que dé respuesta a esa demanda y, simultáneamente, en aprovechar la escala que esa demanda habilita para alumbrar una plataforma multisectorial de integración productiva.

Sostenemos, en este punto, una tesis política precisa: el corredor no debe ser pensado como un accesorio del enclave hidrocarburífero, sino como una herramienta de diversificación productiva para Río Negro, Neuquén y la Patagonia norte. Esa formulación —corredor de integración y desarrollo, con demanda ancla energética y aprovechamiento multisectorial— es la que permite convertir una oportunidad sectorial en una política federal.

IV. La fruticultura compartida entre Río Negro y Neuquén: una economía regional que el corredor repotenciará

La fruticultura del Alto Valle y del Valle Medio constituye, junto con la actividad energética, el segundo gran argumento productivo del CBID. No se trata, en este punto, de una industria nueva en busca de infraestructura, sino de una matriz histórica que Río Negro y Neuquén han construido en común y que ha visto erosionada su competitividad por una sucesión de factores entre los cuales el costo logístico ocupa un lugar central. La pera, la manzana, los jugos concentrados, las hortalizas, los frutos finos y la cadena agroalimentaria del Comahue han sostenido durante décadas una matriz productiva que combina propiedad familiar, empaque, frío industrial, transporte refrigerado, servicios técnicos y exportación. El conjunto de empleo directo e indirecto vinculado a este complejo productivo supera ampliamente lo que cualquier estadística sectorial parcial logra capturar; es, junto con la fruta del Mediterráneo o la fruta de Estados Unidos, una de las matrices frutícolas más relevantes del hemisferio sur.

Sin embargo, el deterioro de la competitividad logística ha sido sostenido. La distancia a los puertos atlánticos, los costos del transporte camionero de larga distancia, la falta de servicios ferroviarios regulares, la imposibilidad de asegurar cadenas de frío continuas en contenedores reefer y la dependencia de un único corredor exportador han reducido los márgenes del productor primario hasta umbrales que, en muchos casos, hacen inviable la reposición de capital. La consecuencia visible es la concentración: pocos actores integrados sobreviven, mientras la chacra familiar —el sujeto histórico del Alto Valle— se retrae. Cualquier política que se proponga revertir esta tendencia debe operar sobre los costos logísticos, porque ellos definen, antes que ningún otro factor, la viabilidad de la pequeña y mediana producción.

El CBID interviene, precisamente, sobre ese cuello de botella. Un ferrocarril moderno entre el Valle Medio y el Puerto de San Antonio Este, con terminales intermodales en Choele Choel/Darwin y servicios regulares de contenedores refrigerados, modifica la ecuación logística de la fruticultura en cuatro dimensiones simultáneas. En primer lugar, reduce el costo unitario de transporte respecto del camión, especialmente en distancias superiores a los doscientos kilómetros, donde el modo ferroviario expresa con plenitud su ventaja comparativa. En segundo lugar, asegura una previsibilidad operativa que el camión no puede garantizar y que es

indispensable para la cadena de frío y la sincronización con los buques portacontenedores. En tercer lugar, libera capacidad vial y reduce el desgaste de las rutas, con consecuencias fiscales y de seguridad que conviene considerar. Y en cuarto lugar, abre la posibilidad —inérita en la historia frutícola argentina— de una salida en el Pacífico hacia los mercados asiáticos a través de los puertos del Biobío, alternativa que diversifica el riesgo exportador y reduce el tiempo de tránsito hacia destinos que hoy concentran el crecimiento de la demanda mundial de fruta de hemisferio sur.

En consecuencia, sostenemos que la fruticultura compartida entre Río Negro y Neuquén no es un beneficiario lateral del CBID, sino uno de sus argumentos de mayor densidad política. La obra que la Nordpatagonia necesita por razones energéticas es, simultáneamente, la obra que la fruticultura demanda desde hace décadas. Esa coincidencia rara vez se presenta en la historia económica de un territorio; cuando lo hace, exige ser aprovechada con decisión institucional. La energía paga la infraestructura; la fruta vuelve a tener competitividad; el productor familiar gana una posibilidad de continuidad; las exportaciones se diversifican; y los valles — que son la memoria histórica del Comahue— recuperan el horizonte que la pérdida de competitividad logística les fue cerrando.

V. Sinergias productivas: actividades existentes a profundizar y nuevas economías a alumbrar

Cuando una infraestructura de la escala del CBID se incorpora a un territorio, modifica las condiciones de posibilidad de un conjunto de actividades que excede largamente las dos que motivan la inversión inicial. Esa expansión de posibilidades —que la teoría económica denomina sinergia y que la experiencia ferroviaria sudamericana acredita en el corredor minero del norte chileno, en el sistema sojero de Brasil y en la red carbonífera de Colombia— constituye uno de los argumentos que conviene exponer con detenimiento, porque allí radica la diferencia entre una obra meramente sectorial y una verdadera plataforma de desarrollo regional. Distinguiremos, a continuación, dos categorías analíticas que el lector institucional debe poder reconocer con claridad: actividades existentes que el corredor profundiza y nuevas actividades que el corredor alumbrará.

V.1. Actividades existentes que el corredor profundiza

Junto a la fruticultura ya analizada, existen en la Nordpatagonia un conjunto de actividades que operan con escalas significativas pero limitadas por el costo logístico, y que el CBID llevará a un nivel superior de competitividad. La pesca, asentada en el Golfo San Matías y con cabecera natural en San Antonio Este, dispondrá de una salida ferroviaria hacia los centros de consumo y hacia los puertos del Biobío, condición indispensable para la exportación de productos frescos y congelados con destino a los mercados asiáticos. La horticultura del Valle Medio, históricamente desplazada por los costos de salida, recuperará márgenes y horizonte. La vitivinicultura del Alto Valle y de la Patagonia norte, que ha consolidado denominaciones de origen reconocidas, contará con un canal exportador propio capaz de competir en plazos y costos con las regiones tradicionales del centro y oeste argentino. La ganadería y la actividad minera —en particular la minería no metalífera asociada a yacimientos identificados en las provincias de Río Negro y Neuquén, así como la propia provisión de arena de fractura— encontrará en el ferrocarril el modo de transporte que su volumen y su lógica de costos exigen.

V.2. Industria Petroquímica: una oportunidad estratégica para la integración vertical

La petroquímica constituye, junto con la fruticultura y la pesca, uno de los pilares estratégicos sobre los que el CBID construye su viabilidad económica y su sentido de integración productiva. La Nordpatagonia, y en particular la cuenca neuquina, dispone de acceso directo a las materias primas que la industria petroquímica demanda: gas natural, condensados, etano y propano de Vaca Muerta. Sin embargo, la falta de infraestructura ferroviaria moderna ha impedido que la región capture el valor agregado que la transformación de esos hidrocarburos en productos petroquímicos representa.

El CBID habilita, por primera vez en la historia económica de la Patagonia, la posibilidad de desarrollar complejos petroquímicos integrados que procesen localmente los hidrocarburos extraídos en Vaca Muerta, generando productos de mayor valor agregado: polietileno, polipropileno, aromáticos, fertilizantes, resinas, plásticos especializados y derivados químicos de uso industrial. Esa transformación local, que hoy es imposible por la falta de infraestructura logística, se vuelve viable cuando el corredor ferroviario asegura el transporte eficiente de insumos, productos intermedios y bienes finales hacia los puertos de salida.

La industria petroquímica argentina ha estado históricamente concentrada en el Gran Buenos Aires y en la zona de La Plata, generando una dependencia logística que encarece los productos y limita la competitividad regional. El CBID propone descentralizar esa industria, aprovechando la proximidad de Vaca Muerta a los yacimientos de materias primas y la capacidad del corredor ferroviario para conectar los complejos petroquímicos con los puertos del Biobío y, desde allí, con los mercados del Asia-Pacífico. Esa integración vertical —desde la extracción de hidrocarburos hasta la transformación petroquímica y la exportación de productos finales— es la que permite capturar el máximo valor agregado en el territorio norpatagónico.

Los beneficios de esta integración son múltiples. En primer lugar, la radicación de complejos petroquímicos genera empleo industrial calificado y permanente, multiplicando las oportunidades de trabajo directo e indirecto en la región. En segundo lugar, la transformación local de hidrocarburos en productos petroquímicos aumenta significativamente el valor de la carga exportada por tonelada, mejorando los indicadores de rentabilidad del corredor. En tercer lugar, la industria petroquímica demanda servicios técnicos, mantenimiento, ingeniería y logística que dinamizan el ecosistema

productivo regional. En cuarto lugar, la proximidad a los puertos del Biobío permite que los productos petroquímicos norpatagónicos accedan a los mercados asiáticos con ventajas de costo y tiempo respecto de los productos originarios del Gran Buenos Aires.

Por lo tanto, postulamos que la industria petroquímica debe ser tratada, desde el diseño inicial del CBID, como un sujeto estratégico del proyecto y no como un beneficiario incidental. La constitución de la Unidad de Gestión del CBID debe incluir, entre sus puntos focales, representantes de complejos petroquímicos existentes, proveedores de tecnología petroquímica, operadores logísticos especializados en productos químicos y cámaras empresariales del sector. Los estudios de prefactibilidad deben incluir análisis específicos sobre la viabilidad de radicación de nuevos complejos petroquímicos en los nodos intermodales del corredor, particularmente en Confluencia y Añelo, donde la proximidad a Vaca Muerta es máxima.

V.3. Otras actividades complementarias

La industria de servicios y el complejo metalmecánico vinculado al sector hidrocarburífero ganará escala y competitividad. Y la producción de cargas generales —desde materiales de construcción hasta bienes industriales de retorno— ocupará la capacidad disponible reduciendo el costo de los servicios para el conjunto del sistema.

V.4. Nuevas economías que el corredor alumbró

Más allá de las actividades preexistentes, conviene anticipar el conjunto de nuevas economías que un corredor en operación habilita y que, con frecuencia, son subestimadas por quienes evalúan la obra con criterios estrictamente sectoriales. En primer lugar, la conformación de parques industriales asociados a los nodos intermodales —Choele Choel/Darwin, Confluencia, Añelo y Zapala— habilita la radicación de plantas de procesamiento, embalaje, almacenamiento y valor agregado que hoy no encuentran condiciones competitivas en la región. En segundo lugar, la consolidación de una cadena de frío sobre rieles entre los valles productivos y el puerto crea una infraestructura logística que puede ser ampliada hacia la pesca, la carne, los lácteos y los alimentos procesados. En tercer lugar, la operación ferroviaria misma genera una demanda industrial específica —talleres de mantenimiento, servicios de reparación, fabricación local de durmientes, señalamiento, logística portuaria, telecomunicaciones ferroviarias— cuya radicación en la Nordpatagonia constituye, por sí misma, un capítulo de desarrollo industrial regional.

En cuarto lugar, la disponibilidad de un corredor de cargas confiable habilita el desarrollo de un complejo agroindustrial exportador que hoy se ve obstaculizado por la imposibilidad de garantizar trayectos seguros y predecibles a los productos perecederos: jugos concentrados, frutos finos congelados, conservas, deshidratados y derivados que requieren cadena de frío continua y plazos certeros. En quinto lugar, la integración bioceánica habilita servicios logísticos transversales —operadores integrados, depósitos fiscales, servicios aduaneros, servicios fitosanitarios, despachantes binacionales— que no existen en la magnitud necesaria y cuyo desarrollo crea, simultáneamente, empleo profesional calificado y capacidad institucional. En sexto lugar, la propia obra ferroviaria habilita, en franjas paralelas a las vías, la radicación de infraestructura de servicios asociados —ductos secundarios, redes de fibra óptica, líneas de transmisión eléctrica de media tensión, infraestructura de comunicaciones— que reduce los costos marginales de proveer telecomunicaciones, energía y servicios digitales a las localidades intermedias.

En séptimo lugar, el CBID habilita un capítulo turístico que conviene no soslayar. La existencia de un corredor ferroviario que enlaza la costa atlántica, los valles, la zona de Vaca Muerta y la cordillera abre la posibilidad —experimentada en Europa y en algunos corredores sudamericanos— de servicios de pasajeros temáticos, turismo ferroviario, cruceros del valle, conexión con los pasos cordilleranos en la temporada de esquí y rutas binacionales hacia Chile que multiplican el potencial turístico del territorio.

En octavo lugar, la consolidación del nodo San Antonio Este como cabecera ferroviaria modifica el horizonte del propio puerto: aumenta su atractivo como base operativa para servicios marítimos, habilita la radicación de astilleros y servicios navales, y posiciona a la costa rionegrina como plataforma logística del Atlántico sur.

Y en noveno lugar, conviene reconocer un efecto de naturaleza demográfica: la operación de un corredor ferroviario y el desarrollo industrial asociado generan empleo estable y calificado en localidades intermedias, contienen los procesos migratorios hacia los grandes centros urbanos y consolidan la población en territorios que durante décadas vieron amenazada su continuidad.

VI. La proyección bioceánica: comercio con Chile y apertura al Asia-Pacífico

El CBID adquiere su denominación bioceánica en virtud de su proyección última: la conexión entre el Atlántico rionegrino y los puertos del Biobío en la República de Chile. Esa proyección no es un complemento decorativo del proyecto; es el rasgo que transforma una obra ferroviaria doméstica en una infraestructura de integración continental, y que vincula la economía de la Nordpatagonia con la corriente comercial más dinámica del mundo contemporáneo: el Asia-Pacífico. Por esa razón, conviene exponer con precisión el sentido y la magnitud de esa proyección, evitando tanto la sobreestimación voluntarista como la subestimación que la falta de costumbre de pensar la geografía argentina hacia el Pacífico ha instalado en el debate público nacional.

Argentina es, por composición de su comercio exterior, una economía atlántica. Sus puertos principales miran hacia el este; sus rutas marítimas tradicionales se dirigen hacia Europa, América del Norte y Brasil; y sus redes ferroviarias, cuando funcionaron, fueron pensadas en clave centrípeta hacia Buenos Aires. Sin embargo, el siglo XXI ha desplazado el centro de gravedad del comercio mundial hacia el Asia-Pacífico, y los productos que la Nordpatagonia produce —fruta de hemisferio sur, productos energéticos, pescado, vino, alimentos procesados, carnes, productos petroquímicos— encuentran allí una demanda creciente y de mayor precio relativo. La distancia geográfica desde San Antonio Este hasta Shanghái o Tokio por la ruta atlántica, vía Cabo de Buena Esperanza o Canal de Panamá, supera con holgura la distancia equivalente desde un puerto del Biobío por la ruta directa del Pacífico. La diferencia se traduce en días de tránsito, en costo de combustible, en la frescura de los productos y en posicionamiento competitivo en los mercados de destino. Por lo tanto, la integración bioceánica es una decisión logística que reacomoda la geografía exportadora argentina hacia el patrón comercial dominante del siglo en curso.

Junto a esa proyección oceánica, la integración con Chile reviste un valor propio que conviene destacar. Chile es un socio comercial estratégico de la Argentina, y la relación binacional ha producido en los últimos decenios un volumen creciente de comercio fronterizo, inversión recíproca, complementación industrial y movimiento de personas. Sin embargo, la infraestructura que sostiene esa relación —pasos cordilleranos saturados estacionalmente, dependencia camionera, falta de pasos ferroviarios

operativos en la Patagonia— está por debajo de las posibilidades reales de integración. El CBID corrige esa carencia. La conexión ferroviaria por Pino Hachado o Mallín Chileno, articulada con la red chilena hacia Lonquimay, Victoria, Púa y los puertos del Biobío, permite institucionalizar un corredor binacional moderno cuya funcionalidad excede el comercio bilateral y se proyecta sobre el conjunto de las cadenas logísticas regionales. Argentina exporta a Chile hidrocarburos, alimentos, productos industriales, productos petroquímicos y servicios; Chile exporta a la Argentina cobre, productos químicos, salmón, fruta, manufacturas; el corredor reduce el costo de ese intercambio, lo torna previsible y lo extiende hacia terceros destinos.

En consecuencia, postulamos que el CBID debe ser presentado a las contrapartes chilenas no como una iniciativa argentina que requiere su acompañamiento, sino como una agenda binacional de mutuo interés. Para Chile, el corredor amplía el hinterland productivo de los puertos del Biobío, fortalece la integración del sur chileno con la economía argentina, multiplica el flujo de cargas que sostiene la actividad portuaria y consolida una alternativa estratégica frente a la concentración logística en Valparaíso y San Antonio. Para la Argentina, abre una salida en el Pacífico para sus producciones patagónicas, reduce los plazos de exportación al Asia-Pacífico y articula un corredor sur que complementa los esfuerzos bioceánicos en curso por el norte y el centro del país. La concertación binacional que el corredor demanda es, por lo tanto, una concertación entre socios con intereses convergentes.

VII. Externalidades positivas del corredor en operación

La evaluación rigurosa de un proyecto de infraestructura no se agota en sus flujos directos de carga ni en sus rendimientos tarifarios. Existe un conjunto de externalidades —es decir, de efectos que el corredor produce sobre el sistema económico, social, ambiental y territorial pero que no se reflejan en la facturación del operador ferroviario— cuya magnitud es decisiva para la evaluación pública del proyecto. La omisión de estas externalidades es una de las causas más frecuentes por las cuales obras de alto valor social no logran financiamiento, mientras que su correcta valorización permite acceder a instrumentos multilaterales, fondos de desarrollo regional y compromisos públicos de largo plazo. Por esa razón, este Anteproyecto las expone con detenimiento.

En el plano vial, el CBID en operación reduce significativamente el tránsito pesado sobre las rutas nacionales y provinciales que hoy soportan el tráfico de Vaca Muerta. La consecuencia inmediata es la reducción del deterioro acelerado de la red vial, con el consiguiente ahorro en obras de mantenimiento que, en la actualidad, no alcanzan a compensar el desgaste real. La consecuencia mediata es la reducción de la siniestralidad: cada tonelada que migra del camión al ferrocarril reduce, en proporciones documentadas internacionalmente, las muertes y lesiones graves vinculadas al transporte de cargas. La consecuencia tercera es la disminución del consumo de combustibles fósiles por tonelada-kilómetro y la correspondiente reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, factor que el corredor habilita registrar en mercados internacionales de bonos de carbono.

En el plano fiscal, el corredor habilita una expansión de bases tributarias provinciales y municipales por la radicación de actividades productivas en los nodos intermodales y por el incremento de la actividad económica regional. Este efecto, combinado con la reducción del gasto público en obras viales reactivas, genera un impacto fiscal neto positivo cuya magnitud puede estimarse mediante estudios específicos pero que conviene anticipar como un argumento sustantivo para los Estados provincial y nacional. En el plano ambiental, los efectos positivos exceden la reducción de emisiones: incluyen la disminución de la presión sobre rutas que atraviesan áreas protegidas, la posibilidad de transportar cargas peligrosas en condiciones de seguridad superiores a las del camión y la liberación de capacidad vial para tráfico de pasajeros y movilidad regional.

En el plano demográfico y social, el corredor produce efectos cuya importancia conviene subrayar para los lectores institucionales. La operación de servicios ferroviarios regulares, los nodos intermodales, los talleres y los servicios asociados generan empleo estable y calificado en localidades intermedias —Choele Choel, Darwin, San Antonio Oeste, San Antonio Este, Cipolletti, Plottier, Senillosa, Zapala, entre otras—, contienen los procesos migratorios hacia los grandes centros urbanos y consolidan poblaciones que, en muchas zonas de la Patagonia, ven amenazada su continuidad. En el plano educativo, la presencia industrial habilita la articulación con escuelas técnicas, institutos terciarios y universidades, generando una demanda formativa que repercute sobre la oferta educativa regional y eleva el capital humano disponible. En el plano sanitario, la reducción del tránsito pesado disminuye la exposición a accidentes, las emisiones contaminantes en zonas urbanas y los efectos respiratorios documentados en corredores saturados de tráfico camionero.

En el plano geopolítico, el CBID consolida la presencia argentina en la frontera cordillerana, refuerza la integración con Chile y establece una infraestructura de soberanía cuyo valor estratégico excede su función económica. En el plano federal, la obra modifica la relación histórica entre el interior productivo y los puertos atlánticos, fortalece a las provincias patagónicas frente al centralismo logístico y materializa una agenda federal que rara vez encuentra instrumentos concretos para expresarse. Y en el plano cultural, conviene reconocer que la concreción de un corredor bioceánico moderno modifica la representación social de la Nordpatagonia: deja de ser pensada como periferia y comienza a ser vivida como bisagra continental. Esa transformación simbólica, frecuentemente subestimada en los análisis técnicos, tiene consecuencias económicas: incide sobre las decisiones de inversión, sobre las decisiones migratorias y sobre la capacidad de los actores regionales de proyectar su acción en horizontes de largo plazo.

VIII. Viabilidad institucional, técnica y financiera del Anteproyecto

La pregunta por la viabilidad de una obra de esta envergadura debe ser respondida sin retórica y con argumentos verificables. Sostenemos que el CBID es viable en sus tres dimensiones críticas —institucional, técnica y financiera— y que, además, presenta una secuencia de etapas con valor autónomo cada una de ellas, de modo que la utilidad económica del corredor no depende exclusivamente del cierre cordillerano final. Esa propiedad —la existencia de etapas con valor autónomo— es uno de los rasgos distintivos del proyecto y conviene exponerlo con precisión, porque allí radica la diferencia entre una obra de este tipo y una aspiración que sólo se materializa cuando todas sus piezas están disponibles.

En el plano institucional, el CBID se inscribe en marcos jurídicos preexistentes y operativos: el régimen ferroviario nacional, las normativas portuarias provinciales, los acuerdos binacionales con Chile en materia de pasos fronterizos y los regímenes de promoción de inversiones disponibles. Las dos provincias involucradas —Río Negro y Neuquén— han manifestado, en distintos ámbitos y oportunidades, su interés en avanzar sobre infraestructura de integración norpatagónica. La concurrencia de la Nación es indispensable, pero la red ferroviaria troncal de la región ya forma parte del sistema de gestión nacional, lo que reduce la complejidad jurisdiccional. Y la contraparte chilena dispone de una experiencia consolidada en gestión de pasos fronterizos y en operación portuaria del Biobío, lo que habilita una concertación binacional sobre bases técnicas firmes.

En el plano técnico, el proyecto se apoya sobre infraestructura preexistente en la mayor parte de su trazado. La red ferroviaria entre Choele Choel/Darwin, Cipolletti, la Confluencia, Senillosa y Zapala —aproximadamente cuatrocientos kilómetros— requiere rehabilitación profunda pero no obra nueva integral. El cierre cordillerano hacia Chile dispone de pasos identificados y antecedentes técnicos. La obra nueva crítica se concentra, en consecuencia, en dos tramos específicos: el enlace entre el Puerto de San Antonio Este y el nodo Choele Choel/Darwin, en el orden de los doscientos veinte a doscientos cincuenta kilómetros, y el ramal energético entre la zona de Confluencia/Contralmirante Cordero y Añelo, en el orden de los ochenta a noventa y cinco kilómetros. Esa concentración de la obra nueva en tramos identificables y con trazados preliminares disponibles reduce significativamente la incertidumbre técnica del proyecto.

En el plano financiero, la estrategia que se propone consiste en separar etapas bancables y articular distintos instrumentos según las características de cada componente. La etapa doméstica del corredor —que comprende el enlace San Antonio Este-Choele Choel/Darwin, la rehabilitación del eje troncal hasta Zapala, el ramal a Añelo y las terminales intermodales— puede estructurarse mediante asociación público-privada, concesión de largo plazo, fideicomiso de infraestructura, financiamiento multilateral y contratos de carga de tipo take-or-pay con operadoras hidrocarburíferas, proveedores de arena, cámaras frutícolas, complejos petroquímicos y operadores logísticos. El rango preliminar de costos para esta etapa se ubica entre USD 1.800 y 2.800 millones, magnitud absorbible por una combinación de instrumentos disponibles en el sistema financiero nacional e internacional. La etapa binacional —que comprende el cierre cordillerano y la compatibilización del lado chileno— requiere un esquema específico con participación de ambos Estados y bancos de desarrollo, y su rango preliminar agrega entre USD 1.800 y 3.200 millones adicionales.

Sin embargo, el rasgo decisivo de la viabilidad del CBID no es el rango de costos, sino la existencia de una demanda ancla que sostiene la repagabilidad de la etapa doméstica con independencia del avance de la etapa binacional. Esa propiedad permite que la obra avance por fases con resultados verificables, que cada fase produzca utilidad económica antes de la siguiente y que el riesgo financiero quede acotado. La etapa cero —constitución de la Unidad de Gestión y prefactibilidad— puede completarse en un horizonte de doce meses; la etapa uno —enlace San Antonio Este-Choele Choel/Darwin— en cuatro años; la etapa dos —rehabilitación del eje troncal y ramal a Añelo— en plazos paralelos; la etapa tres —terminales y operación logística inicial— entre el tercer y el sexto año; la etapa cuatro —cierre cordillerano— entre el cuarto y el noveno; y la etapa cinco —consolidación bioceánica plena— a partir del año octavo. Esa secuencia, con resultados parciales valiosos en cada etapa, es la condición que vuelve al CBID financiable y, por lo tanto, materializable.

IX. Articulado del Anteproyecto: la Unidad de Gestión Político-Técnica del CBID

El presente Anteproyecto propone, como acto institucional inicial, la creación de la Unidad de Gestión Político-Técnica del Corredor Bioceánico para la Integración y el Desarrollo de la Nordpatagonia, en adelante Unidad de Gestión del CBID. Su instrumento jurídico de creación deberá adoptar la forma que cada jurisdicción concurrente considere adecuada, pudiendo articularse mediante ley provincial en Río Negro, convenio interjurisdiccional con la Provincia del Neuquén, decreto del Poder Ejecutivo Nacional, comunicación oficial al Honorable Congreso y memorando de entendimiento con la República de Chile. El articulado que se propone a continuación constituye una propuesta marco, abierta al ajuste técnico y político de los destinatarios, y orientada a fijar las funciones, la composición y los plazos iniciales de la Unidad.

Artículo 1° – Creación

Créase la Unidad de Gestión Político-Técnica del Corredor Bioceánico para la Integración y el Desarrollo de la Nordpatagonia (CBID), como ámbito interjurisdiccional de carácter promotor, articulador y técnico, destinado a impulsar la formulación, la concertación, la prefactibilidad, la factibilidad y la ejecución por etapas del corredor ferroviario, portuario, intermodal y productivo definido en el presente Anteproyecto.

Artículo 2° – Objeto

La Unidad de Gestión del CBID tiene por objeto impulsar la realización del corredor mediante la elaboración del documento técnico-institucional, la concertación con Neuquén, la Nación y la República de Chile, la búsqueda de financiamiento, la celebración de contratos preliminares de carga y la coordinación con los operadores ferroviarios, portuarios y productivos involucrados.

Artículo 3° – Funciones

La Unidad de Gestión del CBID tendrá las siguientes funciones, sin perjuicio de las que se le encomienden en lo sucesivo:

- Elaborar la prefactibilidad técnica, económica, ambiental y social del corredor en sus etapas doméstica y binacional.
- Definir el trazado preliminar del enlace San Antonio Este–Choele Choel/Darwin y del ramal Confluencia/C. Cordero–Añelo.
- Construir la matriz origen-destino y los escenarios de demanda conservador, base y expansivo.
- Promover la celebración de contratos preliminares de carga con operadoras de Vaca Muerta, proveedores de arena, cámaras frutícolas, complejos petroquímicos, operadores portuarios, sector pesquero, minero, hortícola, vitivinícola e industrial.
- Convenir con la Provincia del Neuquén el régimen jurisdiccional, operativo y de inversiones del corredor.
- Gestionar ante el Estado nacional las decisiones requeridas en materia ferroviaria, portuaria, aduanera, fitosanitaria, ambiental y de financiamiento.
- Sostener una agenda binacional con la República de Chile, la Región del Biobío y los operadores ferroviarios y portuarios chilenos.
- Articular con universidades, INVAP, INTA y organismos de ciencia y técnica los estudios técnicos requeridos.
- Promover el acceso a financiamiento multilateral —BID, CAF, Banco Mundial, bancos de desarrollo, compradores estratégicos— y el diseño de instrumentos público-privados.
- Producir informes públicos semestrales con destino a las legislaturas, los poderes ejecutivos y la opinión pública.

Artículo 4° – Composición

La Unidad de Gestión del CBID estará integrada por representantes designados por cada uno de los ámbitos institucionales y productivos destinatarios del presente Anteproyecto. Su estructura operativa contemplará un Comité Político integrado por las máximas autoridades provinciales y nacionales con competencia en la materia; un Comité Técnico integrado por especialistas ferroviarios, portuarios, ambientales, financieros y jurídicos; un Comité Productivo integrado por las cámaras y operadores con interés directo en el corredor, incluyendo representantes de complejos petroquímicos; y una Secretaría Ejecutiva cuyo funcionario responsable será designado por el Poder Ejecutivo de Río Negro.

Artículo 5° – Acuerdos requeridos

La Unidad de Gestión del CBID promoverá la suscripción, dentro de los primeros doce meses de su funcionamiento, de los siguientes acuerdos:

convenio interprovincial Río Negro-Neuquén; declaración nacional de interés estratégico; memorando binacional argentino-chileno; convenios marco con operadoras hidrocarburíferas, cámaras productivas y complejos petroquímicos; acuerdos preliminares con bancos multilaterales; convenios de cooperación técnica con universidades y organismos de ciencia y técnica.

Artículo 6° – Financiamiento de la Unidad

El funcionamiento inicial de la Unidad de Gestión del CBID se financiará con aportes de las jurisdicciones concurrentes, recursos propios afectados, eventual cooperación técnica de organismos multilaterales y aportes de cámaras productivas interesadas. Los recursos destinados al funcionamiento de la Unidad no comprometen, en esta etapa, el financiamiento de la obra, cuyo esquema se definirá en función de los estudios de prefactibilidad y factibilidad que la propia Unidad producirá.

Artículo 7° – Etapas iniciales

La Unidad de Gestión del CBID se constituirá dentro de los noventa días corridos siguientes a la firma del convenio interjurisdiccional Río Negro-Neuquén, y elevará en el plazo máximo de doce meses un informe de prefactibilidad con: trazado preliminar; matriz origen-destino; auditoría del estado real de la red existente; modelo de negocio; términos de referencia de los estudios técnicos requeridos; agenda binacional con Chile; y propuesta de instrumento jurídico definitivo.

Artículo 8° – Reporte y transparencia

La Unidad de Gestión del CBID producirá informes semestrales públicos sobre el avance de los estudios, los acuerdos suscritos, los compromisos de carga obtenidos y los hitos de gestión cumplidos. Los informes serán remitidos a las legislaturas provinciales y al Honorable Congreso de la Nación, y se publicarán en plataformas de acceso público.

Artículo 9° – Adhesión

Invítase a las jurisdicciones, organismos, cámaras, universidades y entidades destinatarias del presente Anteproyecto a manifestar su adhesión y a designar puntos focales para la integración de la Unidad de Gestión del CBID, dentro de los noventa días corridos siguientes a la formalización del convenio interjurisdiccional inicial.

X. Cierre: una decisión estratégica para la Nordpatagonia y la Argentina

El presente Anteproyecto no propone meramente un diseño técnico, sino una decisión política fundamental. Es imperativo formularla con la mayor precisión, pues la distinción entre un proyecto de ingeniería y este instrumento es la brecha que separa una aspiración técnica más en la historia argentina de un acto político fundacional capaz de transformar el horizonte productivo de la Patagonia norte. Esta decisión consiste en capitalizar la escala de Vaca Muerta para traccionar la infraestructura ferroviaria necesaria para consolidar, finalmente, un sistema regional integrado y exportador. Dicha determinación se apoya en tres convicciones estratégicas que definen el cierre de esta propuesta:

La primera convicción es que la energía debe financiar desarrollo. La historia económica patagónica enseña que las riquezas extraídas sin inversión paralela en infraestructura productiva dejan, al concluir el ciclo extractivo, territorios empobrecidos y economías sin alternativa. Ese patrón es evitable. La actividad de Vaca Muerta dispone hoy de la escala suficiente para sostener una infraestructura ferroviaria que servirá, simultáneamente, a la fruticultura, a la pesca, a la minería, a la ganadería, a la horticultura, a la vitivinicultura, a la industria petroquímica, a la industria y al comercio bioceánico. Si esa oportunidad se desaprovecha, la generación que hoy administra los recursos de la Nordpatagonia habrá repetido un error histórico que su propia experiencia desaconseja.

La segunda convicción es que la infraestructura debe servir a la producción. El CBID no es un corredor energético con beneficios laterales; es un corredor productivo cuya demanda ancla es energética. Esa precisión no es semántica: define la arquitectura del proyecto, su sistema de terminales intermodales, su matriz de cargas, su esquema tarifario y su gobernanza. Una infraestructura concebida desde el principio como plataforma multisectorial produce resultados distintos —y superiores— a una infraestructura concebida como apéndice de un enclave. Por esa razón, este Anteproyecto insiste en que la fruticultura compartida entre Río Negro y Neuquén, la pesca del Golfo San Matías, la horticultura del Valle Medio, la vitivinicultura del Comahue, la minería patagónica, la industria petroquímica y la carga general regional sean tratadas, desde el primer día, como sujetos del proyecto y no como sus beneficiarios incidentales.

La tercera convicción es que la Nordpatagonia tiene la oportunidad de dejar de pensarse como periferia. La geografía argentina y sudamericana cambió en el último medio siglo: el centro de gravedad del comercio mundial se desplazó hacia el Asia-Pacífico; los puertos chilenos del Biobío incrementaron su capacidad y su volumen de operación; los pasos cordilleranos del sur encontraron nuevas razones de uso; y Vaca Muerta convirtió a la cuenca neuquina en uno de los polos energéticos relevantes del hemisferio. La Nordpatagonia se encuentra, por primera vez en su historia moderna, en condiciones objetivas de operar como bisagra continental. Esa transformación no se produce por sí sola: requiere una infraestructura organizadora. El CBID es, precisamente, esa infraestructura.

Por todo lo expuesto, se propone a los destinatarios institucionales de este Anteproyecto avanzar, en el plazo más breve posible, en la concertación del convenio interjurisdiccional Río Negro-Neuquén, en la declaración nacional de interés estratégico, en la apertura de la agenda binacional con Chile y en la constitución de la Unidad de Gestión Político-Técnica del CBID. La obra comienza con un acto concreto: conectar el Puerto de San Antonio Este con el nodo Choele Choel/Darwin. Desde allí, todo lo demás es secuencia, financiamiento y tiempo. La decisión, sin embargo, debe tomarse hoy.

En definitiva, la Nordpatagonia ha esperado durante demasiado tiempo a que la infraestructura llegara desde otro lugar. Este Anteproyecto propone, sencillamente, que dejemos de esperar y comencemos a construir. Río Negro asume, en este acto, la convocatoria. Y aguarda la respuesta de quienes comparten la convicción de que la energía financia desarrollo, la infraestructura sirve a la producción, la industria petroquímica genera valor agregado en el territorio y la Patagonia norte —con sus puertos, sus valles, sus yacimientos, sus pasos cordilleranos y su gente— está en condiciones, ahora sí, de cumplir el destino bioceánico que su geografía le señaló desde siempre.

Pedro Pesatti
Vicegobernador
Provincia de Río Negro
Viedma - Mayo de 2026

ANEXO: Antecedentes, Estudios y Marcos Normativos

El presente anexo recopila los fundamentos técnicos, legales y académicos que sustentan la viabilidad y necesidad estratégica del Corredor Bioceánico para la Integración y el Desarrollo de la Nordpatagonia (CBID).

1. Marcos Legales y Acuerdos Binacionales

La viabilidad institucional del CBID se asienta sobre un andamiaje jurídico preexistente tanto a nivel nacional como binacional:

Acuerdos Argentina-Chile:

- Tratado de Paz y Amistad (1984): Establece el marco institucional fundamental para la consolidación de la integración bilateral.
- Tratado de Complementación e Integración Minera (1997): Constituye uno de los instrumentos más avanzados de integración productiva entre ambos países, habilitando el uso compartido de infraestructura fronteriza.
- Comisión Binacional de Ministros y Comisión de Seguimiento de Facilitación Fronteriza: Instancias activas que abordan el relevamiento y mejora de pasos como Pino Hachado y Mallín Chileno.

Normativa Nacional Argentina:

- Ley 27.132 (2015) y Decreto 1027/2018: Establecen la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y cargas, la renovación de la infraestructura y la implementación de la modalidad de Acceso Abierto.
- Ley 24.093 de Actividades Portuarias: Regula el funcionamiento y habilitación de los puertos comerciales e industriales.

2. Vaca Muerta: Demanda Ancla y Datos Técnicos

La justificación económica de la infraestructura ferroviaria se fundamenta en la escala de la formación Vaca Muerta:

- Magnitud de la Reserva: Constituye la segunda reserva mundial de gas no convencional (308 billones de pies cúbicos) y la cuarta de petróleo no convencional (16,22 mil millones de barriles), abarcando 35.000 km².

- **Demanda Logística Actual:** La actividad requiere el movimiento de 1,5 a 3,0 millones de toneladas anuales de arena de fractura, más 0,5 a 1,2 millones de toneladas en tubulares y equipos. Actualmente, esto implica el tránsito de aproximadamente 11.000 vehículos diarios (250 camiones por pozo).
- **Proyección:** El volumen total estimado para el corredor se sitúa entre 5 y 7 millones de toneladas anuales en un escenario base, alcanzando 8 a 10 millones en un escenario expansivo.

3. Fruticultura y Competitividad Regional

El corredor repotenciará la matriz histórica del Alto Valle y Valle Medio:

- **Producción:** La cosecha teórica de peras y manzanas alcanzó 1,18 millones de toneladas (agosto 2025), a pesar de una reducción del 30% en la superficie plantada en la última década.
- **Desafíos Logísticos:** Con un costo de producción cercano a los 30 centavos de dólar por kilo, los altos costos del transporte camionero y los recientes aumentos en fletes (9,1% en abril 2026) han erosionado los márgenes del productor primario.
- **Oportunidad:** La salida por el Pacífico reduce significativamente el tiempo de tránsito hacia los mercados asiáticos, diversificando el riesgo exportador.

4. Industria Petroquímica: Oportunidad de Integración Vertical

La petroquímica constituye una oportunidad estratégica para la Nordpatagonia:

- **Disponibilidad de Materias Primas:** Vaca Muerta provee acceso directo a gas natural, condensados, etano y propano necesarios para la transformación petroquímica.
- **Productos de Valor Agregado:** Polietileno, polipropileno, aromáticos, fertilizantes, resinas y plásticos especializados pueden ser producidos localmente.
- **Ventaja Competitiva:** La proximidad a materias primas y la conexión ferroviaria hacia puertos del Biobío permiten competir con complejos petroquímicos del Gran Buenos Aires en costos y plazos.

- Empleo Calificado: La radicación de complejos petroquímicos genera empleo industrial permanente y demanda servicios técnicos especializados.

5. Puertos del Biobío y Comercio Asia-Pacífico

La proyección bioceánica responde al desplazamiento del centro de gravedad del comercio mundial:

- Infraestructura Chilena: Los puertos de Talcahuano, San Vicente y Concepción se consolidan como nodos logísticos de clase mundial, potenciados por obras recientes como el Puente Industrial Biobío (2,5 km).
- Ventaja Geográfica: El Asia-Pacífico se encuentra aproximadamente 2.600 millas náuticas más cerca desde los puertos chilenos que desde nuestros puertos, lo que representa una reducción crítica en días de tránsito y costos de combustible.

6. Puerto San Antonio Este

La cabecera atlántica del corredor presenta una capacidad operativa en expansión:

- Movimiento de Carga: Registró un crecimiento del 2,2% en el primer bimestre de 2026, movilizand o 5,8 millones de toneladas en el primer trimestre.
- Infraestructura: Cuenta con capacidad de frío convencional para mercadería fresca (6.000 m² de acopio) y se consolida como hub estratégico para proyectos energéticos (GNL y Oleoducto Vaca Muerta Sur).

7. Sostenibilidad y Externalidades Ambientales

El impacto ambiental positivo del corredor constituye un argumento central para su financiamiento:

- Emisiones de Carbono: El transporte ferroviario emite hasta 5 veces menos CO₂ por tonelada-kilómetro que el transporte por carretera. A nivel europeo, el ferrocarril es responsable de menos del 0,5% de las emisiones de GEI del transporte.
- Seguridad Vial: La migración de carga del camión al tren reduce drásticamente la siniestralidad, siendo el ferrocarril el medio de transporte terrestre estadísticamente más seguro.

8. Bibliografía y Fuentes de Consulta

- CEPAL. "Conexiones de carga marítima entre Asia y el Pacífico y América Latina".
- INTA (2021). "Prospectiva frutícola del Alto Valle del río Negro al 2035".
- Real Instituto Elcano (2025). "Vaca Muerta: ¿excepción o referente?".
- Ministerio de Obras Públicas de Chile. Informes de avance sobre infraestructura portuaria en la Región del Biobío (2026).
- Informes estadísticos de ArgenPorts y Dataportuaria sobre movimiento de cargas en San Antonio Este (2025-2026).
- Estudios sobre viabilidad de complejos petroquímicos en la Patagonia norte y análisis de cadenas de valor petroquímico.