FUNDAMENTOS

La Región Sur, abarca un extenso territorio de la Provincia de Río Negro (ocupa más del sesenta por ciento (60%) de la superficie total provincial), extendiéndose desde la Costa Atlántica hasta la Cordillera de los Andes, conectada principalmente por la ruta nacional n° 23. La población es dispersa, con varias localidades de escasa densidad poblacional.

El clima imperante en la región posee características desérticas; es seco, con fuertes vientos de hasta 150 Km. y escasas lluvias. El invierno es una época verdaderamente sufrida y larga, con temperaturas bajo cero de hasta 35°, con abundante nieve, que torna intransitables los caminos, provocando aislamiento de los pobladores de parajes y pueblos, evidenciándose así la importancia de las vías de comunicación.

Las actividades económicas principales resultan de la producción ganadera ovina y caprina, la extracción de minerales metalíferos y no metalíferos, destacándose entre estos últimos los pórfidos, que resultan materiales nobles y vistosos para la construcción. Otras actividades menos explotadas resultan los depósitos de vestigios arqueológicos, paleontológicos y pinturas rupestres, potenciando estos recursos los circuitos turísticos. El surgimiento de actividades económicas alternativas en la región, devela una vez más las potencialidades existentes.

Resulta evidente que por las características propias de la región las obras de infraestructura resultan ser un eje fundamental para lograr el desarrollo integrado. Así, las obras fundamentales para propiciar este desarrollo resultan de la pavimentación de la ruta nacional n° 23 y de las rutas provinciales n° 06 y 08.

La pavimentación de la ruta nacional n° 23, conjuntamente con la terminación de la pavimentación de las rutas provinciales n° 06 y 08, serían el punto de partida para una seria integración de la Región Sur con el resto de las regiones de la Provincia de Río Negro.

En el caso de la ruta nacional n° 23, que atraviesa el territorio por el corazón de la Línea Sur, de Este a Oeste, su pavimentación fue comprometida por sucesivos gobiernos nacionales, sin que se haya concretado; incluso se licitaron tramos de la obra, pero las escasas partidas presupuestarias que se destinaron extendieron los plazos de

ejecución, provocando sentimientos de frustración y postergación en los habitantes de la región.

En este sentido, el impacto que esta obra tendría desde el punto de vista social y económico resulta evidente, ya que es la comunicación obligada de las doce poblaciones y más de treinta parajes que tienen a esta ruta como única vía de conexión con las dos grandes poblaciones cabeceras, San Carlos de Bariloche y San Antonio Oeste, que la enlazan con las grandes rutas nacionales.

En términos estrictamente económicos, esta obra desarrollaría el Corredor Bioceánico Puerto Montt-San Antonio Este, que consiste en un eje de circulación oeste-este que, en un recorrido de aproximadamente 1.000 Km. conecta las zonas de Valdivia, Osorno y Puerto Montt, en Chile, San Carlos de Bariloche, en nuestra zona andina, con el área de San Antonio (Golfo San Matías) en el Atlántico, a través de todos los pueblos más importantes de la Región Sur.

De este modo, se generaría una importante alternativa para el transporte de carga y pasajeros, permitiendo la conexión directa Océano Pacífico-Océano Atlántico, lo que redundaría en un mejor aprovechamiento del Puerto de San Antonio Este y permitiendo una alternativa, especialmente para el transporte de cargas, a la densamente poblada zona del Alto Valle del Río Negro.

Desde el punto de vista turístico, la disposición de este eje de circulación, en el sentido Oeste-Este, atravesando la Patagonia del Pacífico al Atlántico, permitiría apreciar distintos ambientes geográficos en todo su recorrido, bien diferenciados, con un paisaje imponente que ofrece la naturaleza en estas latitudes.

El turismo selectivo, no masivo, que actualmente posee la región a través de la reactivación del tren turístico "La Trochita" (tren a vapor de trocha angosta que une las localidades de Ingeniero Jacobacci con Esquel) puede ser aprovechado para el turismo ecológico, arqueológico, paleontológico y de pinturas rupestres factible de desarrollar en la Región a través del desarrollo de circuitos turísticos.

Por lo expuesto, resulta clave para el desarrollo de este Corredor Bioceánico y sus benéficas consecuencias económicas, sociales, turísticas y hasta geopolíticas, en el sentido de una política de desarrollo regional equilibrada, que la ruta nacional n° 23 se termine de pavimentar, cerrando un importante anillo comunicacional a través de la concreción del pavimento de la ruta provincial n° 8 en el tramo La Esperanza – Los Menucos y la ruta provincial n° 06 que comunica a Ingeniero Jacobacci con General Roca,

permitiendo y facilitando la comunicación de la Línea Sur con el Valle del río Negro.

Resultaría, además, un reconocimiento a los pobladores que, a pesar de todos los obstáculos y desventajas, se quedan a vivir en esta Región, orgullosos de su herencia y pertenencia.

Por todo lo antedicho, la Provincia de Río Negro debe afrontar seriamente estas tres obras, las que, dada su envergadura y montos de inversión, deberían ser financiadas por la Nación, por sí o a través de préstamos de Organismos Internacionales de crédito o fomento.

Recientemente, la Legislatura sancionó la ley nº 3931, por la que se creó el Fondo Fiduciario de Desarrollo de Infraestructura Rionegrina, que tiene por objeto, entre otros, al financiamiento de obras de infraestructura económica o social. Creemos necesario establecer desde esta Legislatura como prioritarias a la pavimentación de las rutas antes mencionadas, afectando para ello un porcentaje de ese Fondo con este destino específico.

Como la ruta nº 23 resulta ser de jurisdicción nacional, se le encomendará al Poder Ejecutivo la firma de un Convenio que permita que la Provincia adelante la obra con estos fondos, y que las sumas invertidas le sean luego reintegradas por la Nación, a medida que ésta disponga de las partidas presupuestarias al efecto. De esta manera, los habitantes de la Línea Sur contarán con la seguridad de que su Gobierno irá pavimentando estas rutas progresivamente, destinando ese porcentaje fijo del FFDIR en todos los Presupuestos. No hay más que pensar que si el Gobierno Nacional hubiera destinado una suma parecida desde la gran promesa de pavimentación del ex Presidente Menem realizada en 1996 en la localidad de Los Menucos, ya se hubiera pavimentado gran parte de ella.

Por ello.

AUTOR: Emilio Fabio Solaiman

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

SANCIONA CON FUERZA DE

L E Y

Artículo 1°.- Aféctase el quince por ciento (15%) del patrimonio del Fondo Fiduciario de Desarrollo de Infraestructura Rionegrina (FFDIR), creado por ley n° 3931, a obras de infraestructura vial de la Línea Sur, conforme el detalle de los artículos siguientes.

Artículo 2°.- El cincuenta por ciento (50%) de los montos del FFDIR que se afecten conforme lo dispuesto por el artículo anterior, serán destinados en partes iguales a la pavimentación de las rutas n° 6 y 8, conforme el plan de obra que desarrolle al efecto la empresa Vial Rionegrina Sociedad del Estado (ViaRSE).

Artículo 3°.- El restante cincuenta por ciento (50%) de los montos que se afecten conforme lo establecido en el artículo 1° de la presente, estará destinado a financiar el adelanto de la obra de pavimentación de la ruta nacional n° 23.

Artículo 4°.- Encomiéndase al Poder Ejecutivo la negociación y firma de un Acuerdo con el Poder Ejecutivo Nacional para la operativización de lo dispuesto en el artículo anterior, previendo los plazos y formas de inversión y devolución por parte del Gobierno Nacional de los fondos que la provincia anticipe.

Artículo 5°.- De forma.