FUNDAMENTOS

El Corredor Bioceánico Norpatagónico es un sistema de integración y desarrollo que atraviesa de este a oeste importantes áreas de Argentina y Chile en la Patagonia Norte, cuyos ejes centrales de conectividad son la ruta nacional n° 23 y el Tren Patagónico, enlazando al océano Atlántico con el Pacífico con la menor distancia continental sudamericana.

Se trata de un organismo público-privado creado por la ley provincial n° 4014 del 2005, concebido bajo los parámetros de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Sudamericana (IIRSA) y cuyos propósitos son la integración binacional y el desarrollo de las regiones postergadas con alta disponibilidad de recursos y potencial productivo.

Las mejoras en infraestructura vinculadas a la Conectividad en los distintos medios son parte sustancial de los objetivos estratégicos del Corredor. Con respecto a la Conectividad Vial plantea:

- finalización de la pavimentación de la ruta nacional n° 23.

- pavimentación de las rutas subtroncales que son parte integrante del sistema de conectividad vial de la ruta n° 23.

- pavimentación de la ruta provincial n° 83 que comunica al Paso Internacional "El Manso" con la Región de Los Lagos (Chile).

En relación a la Conectividad Ferroviaria propone:

- remodelación y modernización del ramal Ferroviario Bahía Blanca – San Carlos de Bariloche.

- construcción de la Traza Ferroviaria Choele-Choel - Puerto de San Antonio Este.

- construcción de la Traza Ferroviaria San Antonio Este – Puerto Madryn – Rawson.

Y en cuanto a la Conectividad Marítima fija como objetivos la ampliación, modernización y desarrollo de nuevas actividades logísticas en el Puerto de San Antonio Este.

En julio próximo pasado se constituyó en Viedma el Comité Ejecutivo Interportuario Norpatagónico (CEIN), con el objeto de promover no sólo la conexión Atlántico-Pacífico, sino también la Norte-Sur a través del ferrocarril. Lo que se propone es poner en tándem los puertos de Bahía Blanca, de Puerto Rosales y San Antonio Este, y eventualmente también el de Punta Colorada en Sierra Grande, partiendo de la idea de una primera etapa en la que se logre poner en funcionamiento como mínimo el tramo de ferrocarril entre Bahía Blanca y San Antonio Oeste.

El Comité también está considerando la inclusión de otros proyectos muy interesantes que –de ser factibles- cambiarían el paradigma de la exclusiva conectividad este-oeste. Tal es el caso de una interconexión norte-sur de todo el país con el Corredor Central Norte Patagonia (CCNP), el que cuenta con una infraestructura ferroviaria que uniría Tucumán con San Carlos de Bariloche.

Las vías están interrumpidas en dos tramos, en Villa Mercedes, San Luis, y en Córdoba: unos 200 kilómetros en un caso y un puente en el otro, pero no pasan ni por Rosario ni por Buenos Aires, con lo cual, los puertos de salida de esta interconexión norte-sur serían Bahía Blanca, San Antonio Este, Puerto Rosales y, eventualmente, Punta Colorada, éste último en función del desarrollo minero.

El 3 de agosto se llevó a cabo la segunda reunión plenaria del CEIN en Pedro Luro, de la que participó el ministro de Agricultura, Ganadería y Pesca, Alberto Diomedi, en la que se reafirmó la necesidad de recuperación y puesta en marcha del ferrocarril Bahía Blanca – San Antonio Oeste, así como la solicitud de que el tendido ferroviario llegue hasta los puertos de San Antonio Este y Coronel Rosales, enfatizando que con las operaciones regulares de carga existirían varios nodos de transferencias a potenciar y que inclusive, podrían contemplar oportunidades para trenes metropolitanos o regionales de pasajeros.

A nadie escapa que el Corredor Bioceánico Norpatágónico constituye una herramienta extraordinaria para el desarrollo de la región con enormes potencialidades en cuanto a los recursos naturales que ofrece y a la consecuente diversidad productiva, como así también a sus ejes de conectividad vial, ferroviaria y portuaria.

De avanzar en el sentido de mejorar la conectividad, estaríamos hablando de enlazar una trama de seis puertos de ambos litorales oceánicos con una red vial y ferroviaria suficientes que permitirían establecer -en la menor distancia continental entre el Pacífico y el Atlántico-

una conexión bioceánica similar a la de Panamá pero con costos significativamente menores.

Por ello:

Autores: Jorge Armando Ocampos; Daniela Beatriz Agostino.

Legislatura de la Provincia
de Río Negro

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

D E C L A R A

Artículo 1°.- De interés social, económico y estratégico provincial la recuperación y puesta en marcha del ferrocarril que une las ciudades de Bahía Blanca y San Antonio Oeste, manifestada por el Comité Ejecutivo Interportuario Norpatagónico (CEIN).

Artículo 2°.- De forma.