



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

VIEDMA, 28 de septiembre de 20005.

Nota n° 13

Al señor Presidente:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, a fin de elevar a consideración de esa Legislatura el proyecto de ley que se adjunta, por el cual se propicia la creación de un ente autárquico que se denominará Corporación para el desarrollo y promoción del Corredor Bioceánico Norpatagónico.

En cumplimiento de los establecido por el artículo 181 inciso 15 de la constitución Provincial comunico a Usted, que hago propios los fundamentos del proyecto presentado por los legisladores Bautista Mendioroz y Javier Iud, por lo cual se transcribe el mismo en forma textual.

"A escala mundial el proceso de globalización establece la necesidad de crear nuevos sistemas de relaciones económicas entre los países.

En ese sentido, los procesos de regionalización económica, financiera, cultural y productiva (tales como el NAFTA, la UE, el ALCA o el MERCOSUR) instrumentan esos nuevos sistemas, fomentando la integración y conduciendo a una redefinición de las actuales formas y vías de comunicación terrestre, fluvial, marítima y aérea, entre otras variantes.

Obviamente, hay diferencias en torno a los objetivos que tienen los acuerdos regionales. muchos intelectuales y políticos latinoamericanos, por ejemplo, advierten sobre la magnificación de las asimetrías comerciales y económicas que implicaría el Acuerdo de Libre Comercio de las Américas (ALCA). Como antecedente ya se visualizan los efectos adversos del Acuerdo de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA) sobre todo en la nación más débil del tridente: México.

Ubicados en la Región Sur del Continente Americano, se debe destacar que los acuerdos de complementación entre Chile y Argentina y, los avances logrados en la integración comercial entre los países del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y, fundamentalmente entre estos y la Unión Europea y la Región Asia-Pacífico, dan el marco político y económico adecuado para continuar desarrollando el incipiente proceso de integración regional



Legislatura de la Provincia de Río Negro

que involucra fuertemente a nuestra provincia con el sur de Chile.

Entonces, las políticas de creación de macro regiones binacionales proponen un nuevo sistema de relación entre los territorios, creando expectativas y también incertidumbres en aquellas microregiones que no han podido asimilar, e incluso incorporar, las innovaciones tecnológicas y organizacionales necesarias para que los procesos de crecimiento y desarrollo económico y social puedan instalarse y mantenerse en el tiempo

Es menester destacar que este proceso necesita de operadores concretos y es por ello que, *tanto el Sector Público como el Sector Privado, deben cumplir un rol muy importante e insertarse como actores activos en la promoción de la integración a través de la definición de políticas de intervención y estrategias integradoras.*

- Integración Regional y Macro Regiones.

Perfiles de las Macro Regiones

En la caracterización de las Macro Regiones se deben considerar al menos dos factores. Por un lado se debe evaluar y analizar el Perfil Físico-Geográfico, con el objeto de determinar el grado en que este Perfil favorece al proceso de integración. Por otro lado se debe considerar el Perfil Económico-Productivo-Social de la Macro Región, distinguiendo los distintos grados de desarrollo e inserción en los mercados de las regiones que la conforman, así como las posibilidades de mejorar esos aspectos.

Ahondando en la caracterización, en los espacios en vías de desarrollo, como lo son los de nuestro país, los aspectos físicos sumados a la escasa infraestructura de servicios condicionan fuertemente las relaciones espaciales, dificultando las comunicaciones, la circulación y el tránsito del transporte y el tráfico de bienes y servicios, e imponen una estructura y configuración geo-económica y social atada a ciertos grados de determinismo geográfico. Esto quiere decir que el Perfil Físico- Geográfico limita al Perfil Económico-Productivo-Social y que ambos son, a su vez, complementarios.

Los Corredores Bioceánicos

Los Corredores Bioceánicos son instrumentos que permiten concretar la Integración Regional a partir del eslabonamiento de diversas regiones, diferentes en aspectos físico-geográficos, económicos, culturales, etc., en una Región aún mayor: la Macro Región.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Si bien las vías de circulación vial y ferroviaria en nuestro país se trazaron, y se continúan trazando, respondiendo a un esquema de producción y comercialización que tenía como centro de salida al exterior al puerto de Buenos Aires¹, los actuales procesos de integración desarrollados "por fuera" de ese eje alientan el desarrollo de Corredores Alternativos que disminuyan el efecto centrípeto, que es potenciado a su vez por el hecho de que la actual configuración del MERCOSUR (Formula 4 + 1) pivotea sobre eje San Pablo (Brasil) - Buenos Aires (Argentina) - Santiago (Chile), generando una mayor concentración del intercambio en esa Región.

Como prueba de esto último, se debe mencionar que, en orden a lograr una mayor y mejor articulación entre estos espacios, casi todas las obras de infraestructura como lo son, entre otras, la autopista Sao Paulo-Buenos Aires, el túnel de mediana altura en la Cordillera de Los Andes, el puente Buenos Aires-Colonia y un puerto de aguas profundas en Uruguay, se circunscriben a ese Eje. Es decir que las respectivas localizaciones de estas futuras obras de infraestructura estructuran una mayor concentración de riqueza, desarrollo y posibilidades en unos pocos Estados y kilómetros cuadrados, prefigurando un espacio-corredor próspero y el surgimiento -en términos socioeconómicos y al ritmo de este proceso integrador- de una especie de nuevo país.

De todas maneras, y abonando la posibilidad de alentar la creación de corredores alternativos, si observamos el mapa de la Argentina, se visualizan tres ejes principales de conexión y vinculación con Chile por ferrocarril y/o ruta. Por el Norte se conectan Buenos Aires, Salta y Antofagasta, por el centro del país Buenos Aires, Mendoza, Santiago de Chile y Valparaíso; y por el Sur, Buenos Aires, San Antonio Oeste, Línea Sur de Río Negro, San Carlos de Bariloche y Puerto Montt en Chile. En este último caso, el ferrocarril tiene punta de riel en San Carlos de Bariloche, aunque el proyecto original contemplaba el cruce a Chile.

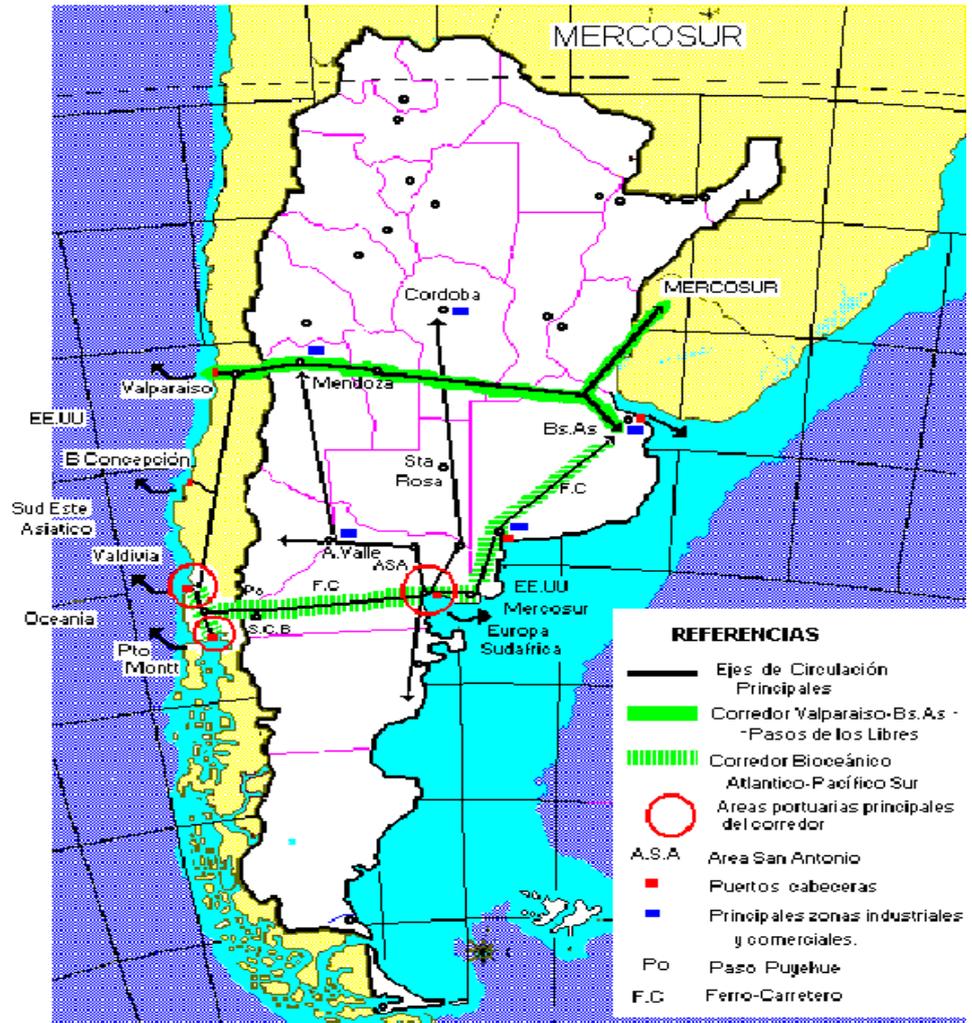
Por lo expresado en los párrafos anteriores, es evidente que el de mayor movimiento es el Corredor del Centro, aunque se debe destacar que de las tres vinculaciones con Chile el que ocupa el segundo lugar, desde el punto de vista comercial y del transporte en general, es el que vincula a,

Buenos Aires, San Antonio Oeste, Línea Sur de Río Negro, San Carlos de Bariloche y el Sur de Chile, realizado por el Paso cordillerano Cardenal Samoré (ex Paso



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Puyehue) tal cual lo certifican y demuestran las estadísticas realizadas por Vialidad Nacional, el INDEC, la Administración Nacional de Aduanas, etc.



Corredores Centro y Sur

El Corredor Bioceánico Norpatagónico

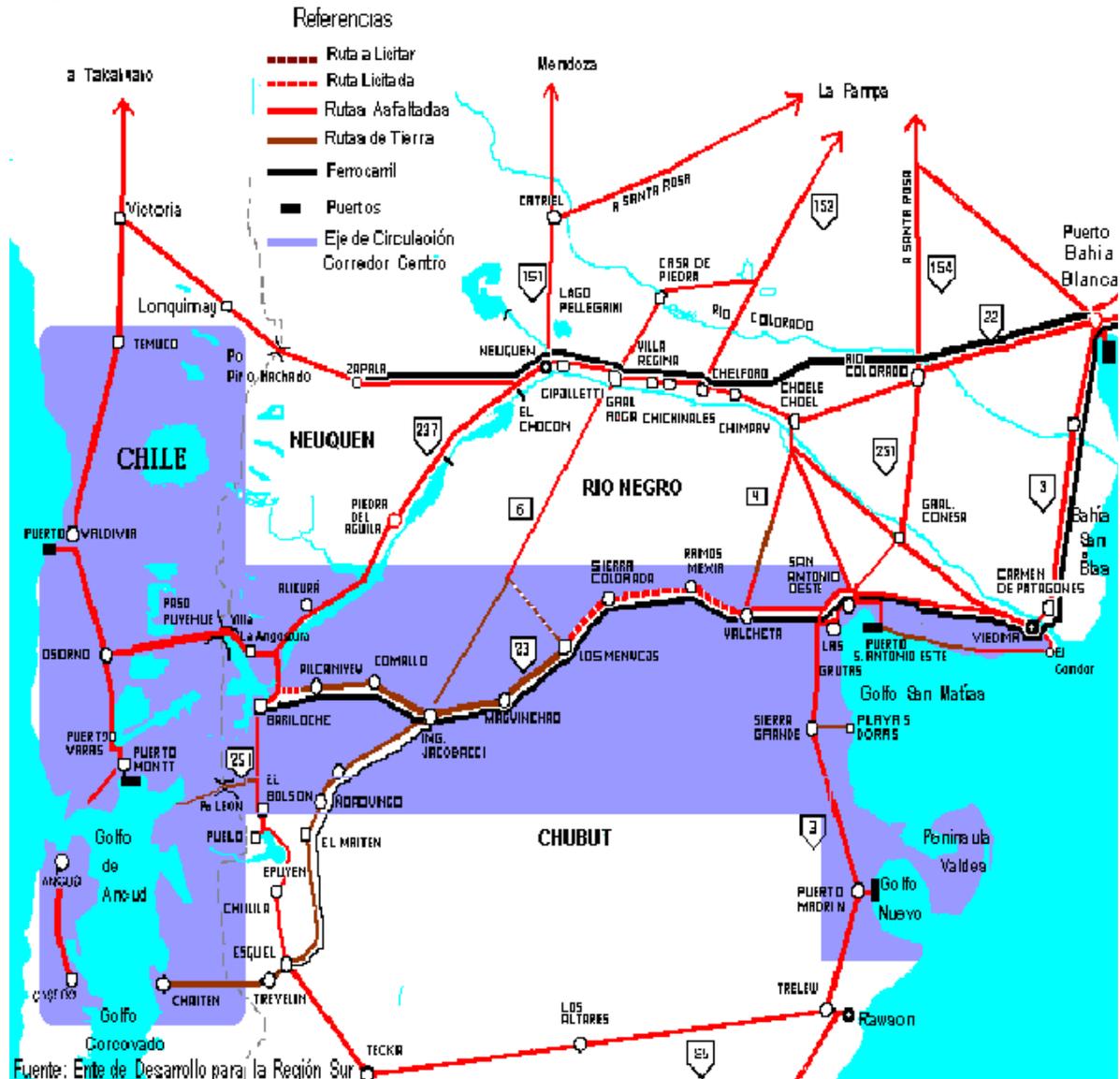
La Macro Región conformada por el Sur de la provincia de Río Negro (Regiones Andina, Sur y Atlántica) y la Xª Región de Chile, presenta una situación geográfica altamente ventajosa.

Para no quedar excluida geográficamente de la integración, la Macro Región debe sumarse al nuevo esquema de Intercambio de Bienes y Servicios, a través de la vinculación de los océanos Atlántico y Pacífico que permite el Corredor a la par del potencial desarrollo intra regional.

Macro Región Bioceánica



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

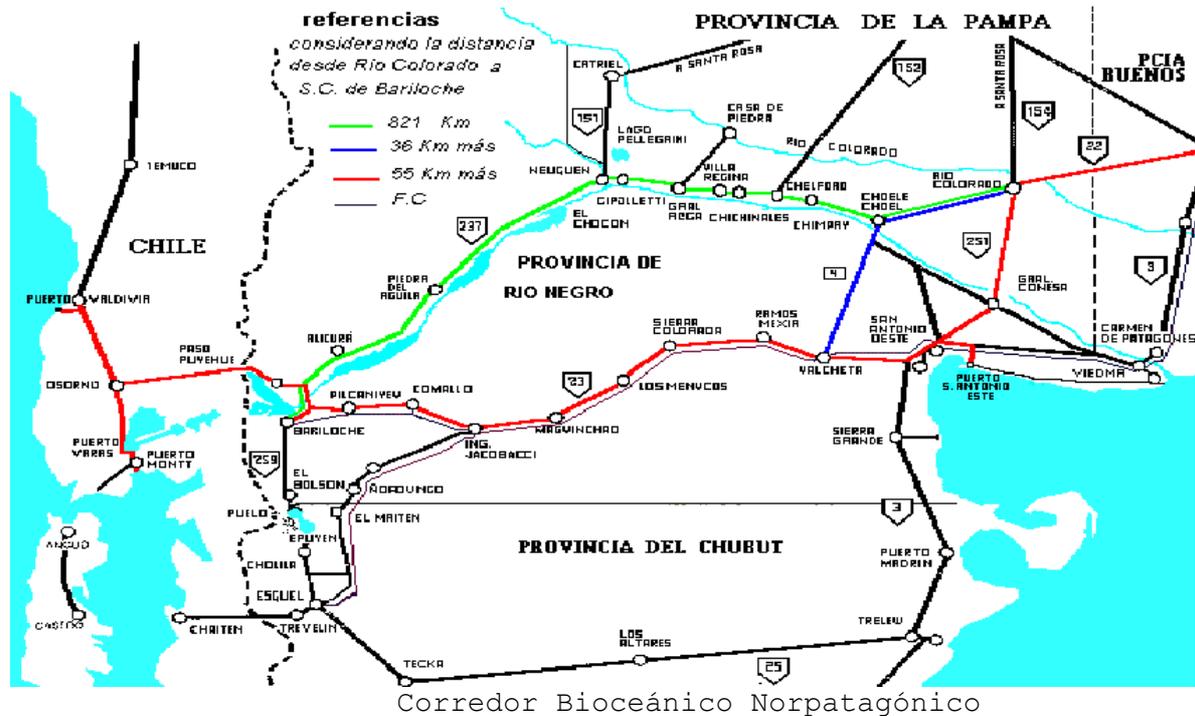


El Desarrollo del Corredor Bioceánico Norpatagónico, que vincularía a la Macro Región, estaría posibilitado, entre otras cuestiones, por el hecho de que el corredor ferroviario Buenos Aires-Bariloche y Bariloche-Puerto de San Antonio Este está disponible, aunque esto no niegue la necesidad de redimensionarlo y equiparlo. Las inversiones en infraestructura (sobre todo aquellas relacionadas con las Terminales de Transferencia Ferrocarril-Transporte Automotor) se verán plenamente justificadas cuando sean comparadas con los altos beneficios económico-sociales generados por el desarrollo del Corredor.

A ello, le debemos agregar una obra fundamental: la Pavimentación de la Ruta n° 23.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*



En la caracterización y el análisis de las ventajas y desventajas comparativas de este Corredor respecto a otros, se debe considerar en primer lugar que las estadísticas de tránsito internacional con Chile nos dicen que, por problemas climáticos, la única vía terrestre de comunicación con el Centro y Sur de Chile, en determinada época invernal y repitiéndose en años sucesivos, estaría dada por el Paso Internacional Cardenal Samoré.

Por otra parte, La topografía cordillerana y los bajos costos comparativos de inversión, juegan a favor para demostrar la factibilidad técnica de este eje de circulación, para ser incluido en un esquema de circulación del transporte dentro del MERCOSUR, como Eje de Integración Bioceánica Atlántico-Pacífico Sur.

También se cuenta con la Ruta Nacional n° 23, que une San Carlos de Bariloche con el Puerto de San Antonio Este en el Atlántico, a la cual debe considerarse como complementaria al ferrocarril. Su asfaltado vigorizará de manera sustancial la infraestructura disponible del corredor, conteniendo esta obra otras connotaciones desde el punto de vista económico-social y territorial en la integración provincial. Este complemento de la Ruta Nacional n° 23 asfaltada, con plazos ciertos de ejecución de la obra a partir de los anuncios del Presidente Néstor Kirchner, alientan la esperanza de que por lo menos tres generaciones de esforzados



Legislatura de la Provincia de Río Negro

rionegrinos, quienes han luchado por consolidar esta vía de comunicación fundamental para el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la Región Sur de Río Negro, vean satisfechas sus expectativas.

Es evidente que este Eje de circulación del transporte con mayor equipamiento e infraestructura, consolidará sus ventajas comparativas, jerarquizando la Macro Región y creando las condiciones para un crecimiento económico sostenido.

La Provincia de Río Negro -como Estado patagónico- pretende que el Estado Nacional sume, a la lógica de la integración económica, estrategias de integración de orden político. Esto es, estrategias que eviten o atemperen previsibles y reales fenómenos de exclusión que seguramente devendrán en sociedades marginadas.

Desde esta perspectiva, estamos convencidos de que la Provincia de Río Negro y con ella la Región Patagónica, podrán ser partícipes de la dinámica del proceso integrador si, como Nación y Región, reconocemos que:

- El corredor Atlántico-Pacífico existe hoy en nuestra Provincia;
- Es viable -en el corto plazo y con relativamente reducidos costos- capitalizar su condición de alternativa actual de circulación;
- Estaremos permitiendo la incorporación, al mundo productivo, de un enorme potencial de escurrimiento hídrico en clima templado, zonas libres de contaminación y óptimos espacios de habitabilidad,
- Hasta tanto se concreten las mega-obras del eje Sao Paulo-Hidrovia Colonia-Buenos Aires- Mendoza-Valparaíso, podemos ofrecer al MERCOSUR y al mundo un Eje Bioceánico de Integración que solo necesita ser **potenciado** con el redimensionamiento y operatividad de la infraestructura con que cuenta, es decir con inversiones en:
 - Rutas Nacionales n° 23 y n° 3 que unen Bariloche-San Antonio Oeste y Este- Buenos Aires.
 - Ramal Ferroviario Bariloche-San Antonio Oeste-Buenos Aires.
 - Puerto Internacional de aguas profundas en San Antonio Este.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

- Aeropuerto Internacional en San Carlos de Bariloche.
- Paso Internacional Cardenal Samoré.
- Ramal Ferroviario Choele Choel-Puerto de San Antonio Este.
- Puerto Mineralero de Punta Colorada-Sierra Grande.
- Terminales de Transferencia en San Carlos de Bariloche y San Antonio Oeste
- Puerto de Ultramar de Puerto Montt.

Siendo más específicos, pasaremos a detallar algunos atributos del Corredor comenzando con la importancia superlativa del Paso Internacional Cardenal Samoré en la Integración Regional. Actualmente el paso fronterizo cumple un papel trascendente en las relaciones y vinculaciones Chileno-Argentinas, siendo el segundo paso en importancia, después del Cristo Redentor (Mendoza), utilizado para el transporte de cargas y personas entre los dos países.

Esto se debe, entre otras cosas, a las características del relieve, que permiten que sea transitable todo el año, a lo que debemos sumar que está totalmente asfaltado. A su vez esta condición ha permitido declararlo como prioritario, razón por la cual a la brevedad tendrá Aduana Integrada posibilitándose la realización de todos los trámites aduaneros, migratorios o zoofitosanitarios de una sola vez (modalidad País Entrante- País Sede) en las dependencias del Complejo Fronterizo.

Debemos aclarar que todo el tránsito Chile-Chile por Argentina pasa por el Samoré.

En síntesis, esta zona fronteriza de Argentina y Chile, es estratégica para la vinculación y las relaciones entre ambos países, ya que conecta el Sur Argentino con Rutas de importancia comercial, como ser la Panamericana Chilena (a través de ella se vincula a todo Chile).

Del lado chileno de esta unidad geográfica territorial -Región de los Lagos- son crecientes las actividades turísticas, forestales, agrícola-ganaderas, pesqueras y portuarias. De hecho a 248 Kms. en la ciudad de Osorno, el ferrocarril chileno vincula el Norte y Sur del país con ramales a los principales puertos de ultramar (entre los que se encuentra el de Puerto Montt)



Legislatura de la Provincia de Río Negro

San Carlos de Bariloche es el centro poblacional más grande e importante localizado al S-O del país en la Patagonia, próximo al límite con Chile. Este centro de jerarquía turística internacional constituye a la vez un centro comercial de gran importancia para esa zona fronteriza, vinculada con otras regiones del mundo a través de su aeropuerto internacional.

Los vínculos comerciales con las ciudades chilenas (Puerto Montt, Puerto Varas, Valdivia, etc.) son de apreciable interés, dándose una relación funcional en esa región de considerable importancia desde el punto de vista de la integración económica con Chile.

La vinculación entre el Sur de Chile y los Puertos de San Antonio Este y Punta Colorada, no sería posible sin las ventajas que ofrece la Región Sur de Río Negro. Su potencial turístico se ha planteado como alternativa válida para el desarrollo sustentable sumando a esos atributos paisajísticos, únicos en el mundo, la consolidada actividad ovino-lanera. No caben dudas que la potenciación del Corredor redundará en innumerables beneficios para esta Región que vincula a más de 12 poblaciones y 30 parajes sumando una población superior a los 30.000 habitantes.

El Puerto de San Antonio Este se encuentra al reparo del Golfo San Matías, ubicado en la Península Villarino, distante a 60 Kms. de una importante convergencia de rutas que conforman un nodo central, permitiendo un acceso y conexión vial hacia el Sur y Norte -Este y Oeste- de la Región Patagónica.

Esta característica es única en la costa Atlántica, dado que de forma radial, este puerto de aguas profundas, se vincula directamente por rutas principales con Cuyo, el Centro del país, la Región Pampeana, al Sur de la Patagonia y la Región de los Lagos Argentino-Chilena.

A esta situación geográfica se agrega la disponibilidad de infraestructura energética y servicios para abastecer a una considerable área industrial.

La puesta en marcha de la planta de Soda Solvay, y la creciente actividad pesquera y exportadora de los productos regionales, dan muestra de las posibilidades económicas del área San Antonio.

Mención especial merece el Centro Turístico Las Grutas, que con el correr de los años se ha ido consolidando como destino para los turistas del país, de Chile y Brasil. A la vista de los incrementos incesantes de



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

visitantes y de la capacidad de alojamiento del Centro, su potencialidad es aún indescifrable.

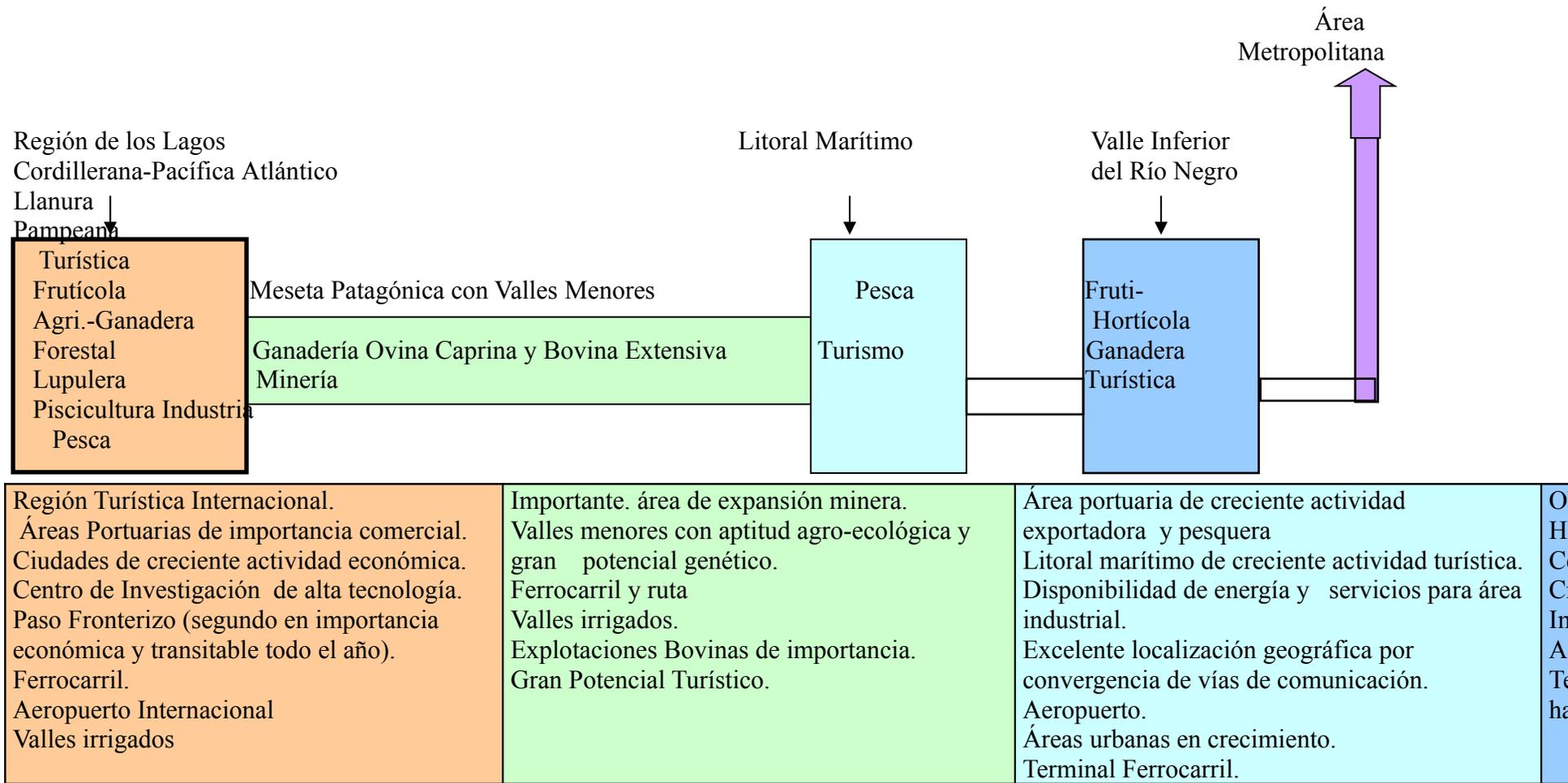
El Puerto de aguas profundas de San Antonio Este, presenta una localización estratégica dentro de la Región Patagónica y costa Atlántica. La concreción de determinadas obras de infraestructura y equipamiento, posibilitaría una mayor inserción en el transporte marítimo regional e internacional.

Al nodo Vial se le suma el Ferrocarril que partiendo de la región cordillerana de Los Lagos (San Carlos de Bariloche) llega a la costa atlántica pasando por toda la Región Sur de Río Negro, vinculando los puertos de San Antonio Este, Bahía Blanca, Buenos Aires y Rosario.

Por último y de gran importancia, el Puerto de Punta Colorada, que se incorpora a este circuito, se encuentra cercano a la ciudad de Sierra Grande y dará salida a toda la producción de Hierro peletizado proveniente del Complejo Ferrífero que se encuentra en pleno proceso de reactivación a partir de la concesión otorgada por el Gobierno de Río Negro a Empresas de Capitales Chinos (A Grade Trading).

En conjunto, estas bondades sumadas a las posibilidades de mejoramiento de la infraestructura, configuran un potencial insólito en comparación a los demás corredores bioceánicos planteados en nuestro país, sobre todo aquellos ubicados en el Sur.

Con el fin de mejorar la exposición y hacer una breve síntesis, se presenta en la página siguiente un esquema que remarca los atributos y los vincula con la Macro Región en la que se desenvuelven y desarrollan.





*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

- La Corporación Provincial

La propuesta de transporte de cargas Multimodal (Transporte Automotor-Ferrocarril-Transporte Fluvial y Marítimo) , tendiente a establecer un mayor flujo de tránsito de mercancías y personas, con el objeto de dinamizar, afianzar y aumentar los actuales vínculos y relaciones de la Macro Región, en la integración de los Mercados del Sur, aparece con un alto grado de viabilidad, teniendo presente los recursos disponibles en infraestructura, los costos de inversión y el tiempo de implementación.

El "Estudio de Prefactibilidad Económico Financiera, realizado por el Grupo Consultor CUCATTO y Asoc./CONSULFER SRL./ HIDRA SRL, solicitado por la Provincia de Río Negro, plantea un esquema de transporte Multimodal viable en su implementación e integrando de forma asociativa a los distintos sistemas de carga y traslado de mercaderías.

Con el aliento de lo expresado anteriormente, es que se crea la Corporación Provincial para el desarrollo y la promoción del Corredor Bioceánico Norpatagónico que en su devenir deberá desarrollar, entre otros, los siguientes aspectos:

- La implementación del Corredor Bioceánico, adecuando y completando el equipamiento en infraestructura, material y servicios, con una visión de Región Bioceánica Atlántica-Pacífica, posibilitando el mayor intercambio entre Argentina y Chile, promoviendo el incremento comercial entre la Décima Región con la Provincia de Río Negro a través de los pasos fronterizos comerciales y turísticos, con la posibilidad de acceder a los países del área Pacífico utilizando puertos Chilenos.
- Paralelamente lograr un mejor y mayor acercamiento entre empresarios de todos los sectores en general y de los productores argentinos y chilenos, sobre la base de incrementar el intercambio de productos con mayor demanda, de consumo primarios e industrializados, e insumos requeridos por la estructura industrial de ambos países.

En su relación con Chile, la Corporación Provincial tendrá que abordar de manera diferente, aunque integrada, dos áreas geográficas de trabajo de características distintas:

La zona Sur de Chile, ofrece un mercado con posibilidades para productos como los mencionados



Legislatura de la Provincia de Río Negro

anteriormente (consumo final, materias primas, semi o industrializados), concentrando un número de población muy importante con un tamaño de mercado creciente en actividades productivas y comerciales.

El área del Pacífico, constituye en cambio un contexto geográfico de gran magnitud, con amplias posibilidades comerciales. Este mercado, por su magnitud es muy significativo por su nivel demanda en general. En este marco, los productos que pueden ser exportados a esta zona, deben presentar reconocidas condiciones de competitividad y calidad.

Con el objeto del intercambio, la Corporación Provincial deberá considerar que ambas zonas constituyen casos diferentes para la oferta exportable actual y potencialmente posible de la Provincia de Río Negro, a saber:

- Para esta Región de Chile, considerando un proceso de integración orientado- planificado, podría generarse un tráfico de productos y servicios al existente entre las provincias Argentinas (productos de consumo final, industriales, materias primas). En igual sentido de Chile hacia Argentina.
- El área Pacífica es para movilizar grandes volúmenes de experimentada idoneidad exportadora, existiendo la posibilidad de identificar nichos de mercados para productos de excelencia y alto valor.

Teniendo en cuenta las posibilidades de promover un mayor intercambio, la Corporación Provincial tendrá como funciones esenciales las siguientes:

- Establecer las normativas básicas que regulen el movimiento comercial interzonal con Chile.
- Completar las obras de infraestructura, equipamiento y servicios, que posibiliten un mayor intercambio sobre bases de conveniencia económica.
- Establecer acuerdos básicos que permitan mutuamente el uso de puertos en ambos países en condiciones de equidad.
- Acuerdos binacionales comerciales entre sectores privados entre sí y oficiales, de la Décima Región y la Provincia de Río Negro.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

- Lograr que la Nación incluya en el presupuesto, la terminación de todos los tramos de la Ruta Nacional n° 23, o buscar financiamiento externo como proyecto binacional.
- Establecer acuerdos sobre comercialización entre empresarios del transporte ferroviario, camionero, portuario, marítimo y fluvial.
- Instalar esta propuesta a nivel de ambos países y lograr que los inversores privados se interioricen de la misma.
- Inversión en material rodante y tractivo, además de en vías y obras.

Las tradicionales economías regionales de nuestra Provincia, deben redefinir y reorientar su base productiva-económica y organizativa para no quedar excluidas geográficamente de una propuesta de integración y regionalización comercial, económica y política

Debemos replantear las políticas de comercialización internas y externas, redefinir y articular mecanismos de intercambio entre países, donde las fronteras no se debilitan, sino que por el contrario se fortalecen como bloque económico en el marco de una reafirmación soberana y democrática.

Las alternativas que se disponen para hacerle frente a un mercado mundializado, siguen siendo las ventajas comparativas y competitivas que tenemos, por: disponibilidad de recursos naturales, cualidades y calidades ambientales, cercanía geográfica, aspectos históricos y culturales en común. Promover y facilitar la organización, y la instrumentación e implementación de políticas complementarias en el marco de una negociación de intereses nacionales entre los dos países, es la tarea que debemos darnos.

Para reactivar las economías regionales, el acento debe estar puesto en los aspectos productivos y comerciales, para que estos últimos puedan cumplirse de la manera más ágil, rápida y eficiente como hoy en día los mercados y operatividad comercial lo exige, es fundamental disponer de una eficiente y eficaz infraestructura para el transporte en general y servicios.

El Banco Mundial ha señalado la importancia para Argentina, de disponer de un sistema de transporte Multimodal. Esto significa, contar con una red de rutas asfaltadas que articulen las distintas regiones,



Legislatura de la Provincia de Río Negro

redimensionamiento y equipamiento del sistema ferroviario y portuario, de acuerdo a las nuevas logísticas del transporte nacional e internacional.

Para promover el desarrollo de una economía regional es necesario disponer de la mayor infraestructura en comunicación, transportes y servicios. No contar con estos, es condicionar fuertemente la comercialización de la producción y los aspectos que hacen a las ventajas comparativas y competitivas de determinados productos y zonas. De esta manera, todos los esfuerzos puestos en las cuestiones productivas se diluyen o dispersan, no existiendo una verdadera y concreta articulación y complementación entre los países.

El corredor Atlántico-Pacífico por la Región de los Lagos, que involucra fuertemente a Río Negro, es un hecho, y ha sido usado con mayor intensidad en los últimos años, reemplazando por problemas climáticos al principal corredor Valparaíso-Buenos Aires.

Esta condición de actual circulación, debe ser aprovechada y capitalizada en el corto plazo, para no seguir siendo una alternativa más solamente por un período de tiempo, mientras se comienzan y terminan las obras de integración física ya mencionadas, sino que, para formar parte, de una red de la circulación del transporte de bienes y servicios a nivel nacional e internacional.

Para llevar adelante esta tarea, es fundamental la creación de una Corporación Provincial que tendrá como objeto principal el análisis y elaboración de una Política de Estado Provincial que aliente el desarrollo del Corredor.

Su estructura será muy simple y de gran capacidad ejecutiva, reflejando de esa manera las últimas innovaciones en materia organizacional, las cuales requieren de organizaciones flexibles, con objetivos claros y precisos, y de alta capacidad de gestión.

La Corporación Provincial tendrá un Directorio compuesto por el Sector Público y Privado, en el convencimiento de que la definición de una política integral e integradora requiere de la participación del Estado y de la Sociedad. Por otra parte, tendrá una Unidad Ejecutora simple y flexible que tendrá la potestad de convocar a las organizaciones del estado (Públicas y Privadas) para gestionar el desarrollo del Corredor, entre otras funciones.

La Corporación Provincial será un Instrumento para la difusión y el desarrollo de nuestro Corredor, afianzando lo presente y alentando lo potencial,



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

siempre bajo la tutela del Gobierno Provincial, que es quien en definitiva construye, junto a la Sociedad, la Agenda del Estado.

Este corredor ya es un hecho, existe y está esperando de nosotros los rionegrinos, que le demos el protagonismo y la proyección necesaria para insertarlo en la nueva configuración que presentará nuestro país”.

Transcriptos que fueron los fundamentos del Proyecto de los Legisladores Bautista Mendioroz y Javier A. Iud, remito adjunto Proyecto de Ley por el que se propicia la Declaración de Interés Político, institucional, económico, social, turístico, deportivo y cultural, la creación, promoción y desarrollo del Corredor Bioceánico Norpatagónico y la creación de un Ente autárquico a esos fines, para su tramitación, conforme la Constitución Provincial.-

FIRMADO: doctor Miguel Angel Saiz, gobernador

SEÑOR PRESIDENTE
LEGISLATURA PROVINCIAL
ING. MARIO DE REGE0
SU DESPACHO



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

SANCIONA CON FUERZA DE

LEY

Título I

Del Corredor Bioceánico

Artículo 1°.- Declarar de interés político, institucional, económico, social, turístico, deportivo y cultural, la creación, promoción y desarrollo del Corredor Bioceánico Norpatagónico.

Artículo 2°.- Definir como Corredor Bioceánico Norpatagónico, al espacio geoeconómico que incluye la Región de los Lagos Cordillerana-Pacífica, la Meseta Patagónica con sus valles menores, el Litoral Marino Atlántico y el Valle Inferior del Río Negro.

Reconocer como ejes de integración y circulación de bienes y servicios a las localidades Chilenas de Puerto Montt, Puerto Varas, Valdivia, Puerto Corral y Osorno en Chile; el Paso Cardenal Samoré ubicado en la Provincia de Neuquén; la Ruta 23 y el Tren Patagónico, que unen a San Carlos de Bariloche con el Atlántico, comunicando a todos los pueblos de la Región Sur, para terminar enlazando los Puertos de San Antonio Este y Punta Colorada, así como las poblaciones Atlánticas de Viedma, San Antonio Oeste, Las Grutas y Sierra Grande de la Provincia de Río Negro.

Título II

Capítulo I

Del Ente Autárquico Provincial

Artículo 3°.- Crear un Ente Provincial, en adelante denominado Corporación para el desarrollo y promoción del Corredor Bioceánico Norpatagónico, cuyo objeto será analizar y elaborar la política específica tendiente a desarrollar el Corredor Bioceánico generando todas aquellas acciones que promuevan y desarrollen el intercambio integral entre todos los actores participantes del Corredor y entre éstos y el



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

resto del mundo, el que quedará sujeto en su organización a las disposiciones de la presente ley y su reglamentación.

Artículo 4°.- El Ente Provincial estará integrado por: Un Directorio y Una Unidad de Gestión Ejecutiva y tendrá dependencia funcional del Ministerio de Producción del Poder Ejecutivo de la Provincia de Río Negro.

**Capítulo II
De la Autoridad de Aplicación**

Artículo 5°.- El Ente Provincial será la Autoridad de Aplicación de la presente ley y, como organismo autárquico de derecho público, tendrá las atribuciones y obligaciones que la misma le acuerda y sus resoluciones estarán sujetas a lo establecido en el Artículo 181 inciso 7) de la Constitución Provincial.

Artículo 6°.- Además de lo determinado en el Artículo 3° de la presente, serán funciones del Ente Provincial las siguientes:

- a) Efectuar el relevamiento de los recursos económicos y sociales de las regiones abarcadas,
- b) Desarrollar una planificación integral, definiendo fundamentalmente un orden de prioridades en las acciones a emprender y las metas y resultados a obtener,
- c) Promover las iniciativas públicas y privadas de inversión que hagan al aprovechamiento integral del Corredor Bioceánico Multimodal,
- d) Promover, Programar y Ejecutar por sí o por convenio con otros organismos públicos o privados, las obras de infraestructura necesarias para el desarrollo del Corredor Bioceánico Multimodal,
- e) Producir material informativo que sirva de referencia y aporte fundamental para los diversos requirentes del mismo,
- f) Promover aquellos planes que posibiliten el aprovechamiento racional de los recursos económicos existentes, la industrialización de los productos primarios generados en las regiones involucradas y, la equitativa distribución de los ingresos que estas actividades originen o su reinversión en las regiones involucradas,



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

- g) Coordinar con organismos nacionales, provinciales y municipales a través de convenios, los proyectos y trabajos de inversión e infraestructura de jurisdicción de estos a ejecutarse en el área de su competencia y que se relacionen con los objetivos del Ente Provincial,
- h) Promover la apertura de nuevos mercados para los productos de las regiones involucradas,
- i) Contratar empréstitos de organismos provinciales, nacionales e internacionales, con destino a la ejecución de programas específicos de inversión, planificación o desarrollo, previo acuerdo del Poder Ejecutivo Provincial y ratificación legislativa,
- j) Llevar a cabo los demás actos necesarios para el cumplimiento de sus objetivos.

Artículo 7°.- El Ente Provincial actuará por delegación expresa que le formule el Poder Ejecutivo Provincial, a fin de llevar a cabo las acciones de planificación, gestión y coordinación que son propias de ese Poder.

**Capítulo III
Del Directorio del Ente Provincial**

Artículo 8°.- El Directorio del Ente estará integrado de la siguiente manera:

- a) Un Representante del Ministerio de Producción de la Provincia de Río Negro
- b) Un Representante de la Secretaria de Estado de Turismo de la Provincia de Río Negro
- c) .Un Representante del Ente de Desarrollo de la Región Sur.
- d) Dos Intendentes de las ciudades de la Provincia de Río Negro pertenecientes al Corredor.
- e) Un Representante de Tren Patagónico S.A.
- f) Un Representante de las Asociaciones Empresariales de San Carlos de Bariloche.
- g) Un Representante de las Asociaciones Empresariales de San Antonio Oeste - Las Grutas.
- h) Un Representante de las Asociaciones Empresariales de la Región Sur de la Provincia de Río Negro.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

- i) Un Representante de las asociaciones empresariales de Viedma.
- j) Un Representante de las Organizaciones Privadas del Puerto de San Antonio Este.
- k) Tres Legisladores Provinciales, dos por la mayoría y uno por la primera minoría.
- l) Un representante del Emprotur de San Carlos de Bariloche.

Artículo 9°.- El Directorio tendrá la siguiente estructura:

- Presidencia
- Vicepresidencia Primera

- Vicepresidencia Segunda
- Vicepresidencia Tercera
- Secretario
- Subsecretario
- Vocales

La presidencia del Ente es honoraria y será ejercida por el Señor Gobernador de la Provincia de Río Negro o por quien este designe en ese carácter.

Las Vicepresidencias serán tres, correspondiendo una a la Región Sur, otra a la Región Andina y la tercera a la Región Atlántica de la Provincia de Río Negro, funcionando el resto de los integrantes como vocales del directorio. La prelación de las vicepresidencias será rotativa modificándose la misma cada seis meses.

Los representantes de cada Vicepresidencia serán elegidos anualmente en forma rotativa, por la suma de la simple mayoría de los votos de los miembros presentes en reunión de Directorio

En caso de ausencia o acefalía, la presidencia del Directorio será ejercida por el Vicepresidente primero o por quien determine el reglamento interno del Ente. El Secretario, Subsecretario y los Vocales del Directorio tendrán las funciones, atribuciones y deberes, y serán electos según los mecanismos que el reglamento Interno determine.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Artículo 10.- El Directorio es el órgano deliberativo, ejerce el gobierno del Ente Provincial y durará en sus funciones un lapso de tres (3) años.

Sesionará de acuerdo a lo que establezca su reglamento interno, el cual deberá incluir la determinación del periodo de tiempo entre sesiones así como la cantidad de miembros presentes requerida en cada una de ellas.

Las resoluciones que adopte el directorio serán por simple mayoría de votos, salvo en los casos en que se requiera una mayoría especial. Cada uno de los miembros del directorio tendrá un (1) voto, en caso de empate el presidente tendrá doble voto.

Artículo 11.- El Directorio podrá celebrar sesiones extraordinarias convocadas por quien ejerza la presidencia o a requerimiento de tres (3) de sus miembros, según los plazos y condiciones que se determinen en el Reglamento Interno. Se requerirá en tales casos un quórum de dos tercios de los miembros para sesionar.

Artículo 12.- No podrán ser miembros del directorio, las personas inhabilitadas para el ejercicio del comercio o de la función pública, siendo de aplicación las inhabilidades establecidas con carácter general para los agentes de la administración pública provincial.

Artículo 13.- Las funciones de los integrantes del Directorio serán ejercidas "ad honorem", teniendo los mismos, derecho a viático y movilidad, cuando correspondiere.

Artículo 14.- Son atribuciones y deberes del directorio:

- a) Aprobar o enmendar el programa de trabajo, obras y servicios y el presupuesto de gastos y recursos y el balance que le presente el Coordinador de la Unidad de Gestión, referidos a períodos no inferiores a un (1) año.
- b) Celebrar los actos jurídicos necesarios para el mejor cumplimiento de los objetivos del Ente Provincial.
- c) Autorizar la solicitud de contratación de créditos con organismos internacionales, requiriéndose la aprobación de los dos tercios de los miembros del directorio.
- d) Autorizar la celebración de convenios con otros organismos del Gobierno Nacional, de la Provincia de Río Negro, de otras provincias, o municipales.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

e) Expedir el reglamento interno que regirá sus deliberaciones y actuaciones, dentro de los sesenta (60) días de integrado el primer directorio.

Para la constitución del primer directorio realizará la convocatoria el Poder Ejecutivo Provincial.

f) Promover la formación de sociedades, consorcios, asociaciones de usuarios y cooperativas, que tomen a su cargo la concesión de obras, prestación de servicios, realización de trabajos o explotación de actividades económicas en el área, previstos en programas del organismo y con ajuste a la legislación vigente, a los que podrá aportar capitales, financiación, avales, maquinarias, estudios, asistencia o dirección técnica.

g) Designar al Coordinador de la Unidad de Gestión, priorizando en la selección a quienes residan en la zona, demuestren idoneidad para el ejercicio del cargo y, fijar su retribución de acuerdo a las funciones que realice.

h) Remover y reemplazar al Coordinador de la Unidad de Gestión cuando este no se hubiera desempeñado correctamente o en forma deficiente.

i) Examinar la rendición de cuentas que debe presentarle el Coordinador de la Unidad de Gestión y expedirse sobre ellas.-

j) Promover la participación de las comunidades que integran el Corredor a través de las entidades intermedias que las representen.

Adquirir bienes muebles e inmuebles para el ejercicio de sus funciones.

Contratar los trabajos de Consultoría y Asesoramiento necesarios para la concreción de los objetivos del Ente.

Artículo 15.- La Presidencia y las Vicepresidencias del directorio tendrán las siguientes atribuciones y deberes, además de las que le confiera el reglamento Interno:

Convocar a la conformación del Directorio.

Representar legalmente al organismo.

c) Velar por el cumplimiento de esta ley, de los reglamentos que se dicten en su consecuencia y de las resoluciones del directorio.

Convocar y presidir las reuniones del directorio.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

**Capítulo IV
De la Unidad de Gestión Ejecutiva**

Artículo 16.- La Unidad de Gestión es el órgano ejecutor de las decisiones adoptadas por el Directorio; será ejercida por un Coordinador General, quien será elegido en reunión del Directorio por mayoría de las dos terceras partes de los miembros presentes.

Artículo 17.- El Coordinador General tendrá las siguientes atribuciones y deberes, además de las que determine el Reglamento Interno del Ente:

- a) Preparar y someter al Directorio el programa anual de acción del Ente Provincial, el que incluirá el presupuesto financiero, plan de inversiones, los
- b) balances y memorias anuales.
- c) Proponer al directorio su régimen interno y su estructura funcional.
- d) Actuar como jefe administrativo y técnico del organismo, cumpliendo y haciendo cumplir todas las leyes de la Provincia cuya aplicación esté a cargo del Ente Provincial y velando por el cumplimiento y ejecución de los reglamentos y disposiciones que dicte el directorio, asumiendo la responsabilidad de los trabajos que se cumplan bajo su contralor.
- e) Participar con voz pero sin voto en las reuniones del directorio.
- f) Ejercer las facultades de administración que le sean delegadas por el directorio.-
- g) Previa autorización del directorio, podrá nombrar o contratar y remover a todo el personal que ingrese a la planta funcional de la Unidad de Gestión, el que será regido en sus obligaciones y derechos por la ley de Contrato de Trabajo y sus normas complementarias. Asimismo en la contratación de consultores, expertos, servicios técnicos o trabajos profesionales técnicos, para lo cual deberá previamente hacer un ofrecimiento público del trabajo, que permita a eventuales interesados presentar a consideración sus antecedentes.
- h) Solicitar asesoramiento técnico y profesional a los organismos públicos y privados de referencia en las distintas áreas de incumbencia de la presente ley.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Capítulo V
De los Recursos y el Patrimonio del Ente Provincial

Artículo 18.- El patrimonio y los recursos del Ente Provincial estarán compuestos por:

- a) Las tierras y demás bienes que adquiera o reciba por compra, permuta, donación o cualquier otro título.
- b) Las obras de propiedad del Estado Provincial transferidas por éste y útiles para
- c) el cumplimiento de sus objetivos.-
- d) Los bienes ubicados en su jurisdicción que correspondan al Estado Provincial por herencias vacantes.
- e) El producido de la venta, arrendamiento, canon y demás derechos que establezca por los bienes que integren su patrimonio.-
- f) El importe de los créditos que obtenga.-
- g) Por los aportes asignados por el presupuesto anual de la Provincia de Río Negro.
- h) Todo otro recurso proveniente de diversas fuentes o de aquellos que determine la reglamentación.

Artículo 19.- El control externo sobre la ejecución contable y financiera del Ente Provincial será realizado por los organismos públicos constitucionales de la Provincia de Río Negro.

Artículo 20.- Esta ley deberá ser reglamentada por el Poder Ejecutivo en un plazo de sesenta (60) días.

Artículo 21.- Comunicar al Poder Ejecutivo y archivar.