

Gobierno de Río Negro - Consejo Federal de Inversiones



**Conectividad y coordinación de acciones en el territorio
de la provincia de Río Negro.**

Programa Provincia Integrada

Informe Final

Marzo de 2009



**PLANIFICACION Y
CONTROL DE GESTION**
SECRETARIA GENERAL DE LA GOBERNACION
GOBIERNO DE RIO NEGRO

Experto

Dr. Cristian Mildenberger.

Contraparte Técnica Provincial

Lic. Soledad Herrera.

Directora General de Estudios, Proyectos y Programas.

INDICE

1) Introducción.....	1
2) Relevamiento de antecedentes legislativos y de acciones desarrolladas en materia de conectividad en el ámbito público, estudios y proyectos.....	2
2.1) Proyectos llevados a cabo por la Secretaría de Planificación y Control de Gestión	2
2.1.1) Plan de Desarrollo Provincial RN 2015, ejes de trabajo año 2008.....	3
2.1.2) Plan Estratégico Territorial. Secretaría de Planificación y Control de Gestión – Ministerio Federal de Planificación, Inversión Pública y Servicios.....	6
2.2) Estudios y proyectos de otras reparticiones y Centro Provincial de Documentación e Información	7
2.2.1) Estudios realizados a partir del año 2007	7
2.2.2) Estudios que se encuentran en el Centro Provincial de Documentación e Información	13
2.3) Normativas Provinciales.	
Conectividad – Integración – Infraestructura de Transporte	17
2.3.1) Ley Nº 3110 Creación de Vial Rionegrina Sociedad del Estado –ViaRSE-	17
2.3.2) Ley Nº 651 Reglamenta el Servicio Publico de Transporte Automotor	19
2.3.3) Normas del Parlamento Patagónico. Conectividad. Integración. Infraestructura de transporte.....	20
3) Cuestionario base	35
4) Ejecución de las entrevistas	37
5) Análisis de la información recabada	38
5.1) Estrategia territorial	38
5.2) Modelo territorial actual y deseado	41
5.3) Identificación de corredores: El Corredor Bioceánico Norpatagónico	43
5.4) Nodos de comunicación provinciales	45
5.5) Identificación de fortalezas y debilidades de la provincia en materia de conectividad - infraestructura – transporte	52
6) Infraestructura existente	57
6.1) Infraestructura	57

6.1.1) Ferrocarril	57
6.1.2) Puerto de San Antonio	60
6.1.3) Red Vial	62
6.1.4) Infraestructura y Transporte aéreo.....	65
6.1.5) Redes energéticas	71
6.1.6) Localización. Establecimientos sanitarios	72
6.1.7) Localización. Establecimientos educativos	75
7) Identificación de Proyectos	76
7.1) Por regiones de la provincia	76
7.1.1) Región Andina	77
7.1.2) Región Meseta Centro Sur	77
7.1.3) Región de los Valles Interfluviales	78
7.1.4) Región Atlántica	80
7.2) Obras de infraestructura priorizadas por la Provincia	81
7.3) Proyectos: escalas de impacto, estado, plazo y monto estimado	83
8) Confección de los lineamientos del programa	
Río Negro Provincia Integrada	86
8.1) Fundamentación	86
8.2) Objetivos	87
8.3) Propuesta de trabajo	87
8.3.1) Estado de situación	87
8.3.2) El ordenamiento territorial y la política de ordenamiento territorial: ejes sugeridos de actuación.....	91
8.3.3) Abordaje propuesto	93
8.3.4) El Sistema de transporte y su infraestructura: propuesta de Esquema Director de infraestructura de transporte	96
9) Anexo I	98

1) INTRODUCCIÓN

La conectividad es como una red, en donde territorios y actividades se interrelacionan. Las características de ella dependerán de los aspectos estructurales de esos territorios -dificultades o facilidades que presenten- y de los flujos -bienes, servicios, información, personas-.

Pensar en un Plan Provincial de Desarrollo Estratégico implica ineludiblemente abordar la temática de la conectividad de Río Negro, por su asociación intrínseca con el desarrollo de una provincia y sus regiones, básicamente por sus efectos sobre la estructura económica productiva, la cohesión social y accesibilidad de zonas aisladas, como así también en lo relativo a la geopolítica.

En términos generales, la conectividad puede entenderse como una cualidad que surge y se desarrolla a partir de la existencia de vínculos entre territorios y actividades que se interrelacionan. De esta manera, se trata de una estructura conformada por una red de corredores e infraestructura que sirve para movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos.

Las características de esta red dependerán, en primer lugar, de los aspectos físicos del territorio. Como las condiciones geográficas de la provincia de Río Negro son muy disímiles, al momento de exigir la conexión de lugares específicos en función de las demandas económicas y sociales, es fundamental que el factor de equidad esté presente.

En ese marco, la finalidad del presente estudio es contribuir a la formulación de una estrategia de conectividad eficiente que promueva:

- Una provincia más integrada tanto al interior de ella como con su entorno;
- La ocupación, el dominio y la integración de las zonas aisladas;

- Sustentar el sistema económico – productivo, al asegurar la accesibilidad y comunicación entre los diferentes centros de provisión de materias primas e insumos, producción y de distribución.

2) RELEVAMIENTO DE ANTECEDENTES LEGISLATIVOS Y DE ACCIONES DESARROLLADAS EN MATERIA DE CONECTIVIDAD EN EL ÁMBITO PÚBLICO, ESTUDIOS Y PROYECTOS.

El proyecto se inició con la participación del equipo de trabajo en las reuniones llevadas a cabo entre la Secretaría de Planificación y Control de Gestión y el equipo de asesores externos que trabajan en el marco del RN 2015, como así también con autoridades públicas.

Luego se realizó un relevamiento en diferentes organismos públicos sobre antecedentes en la materia normativa y de trabajos realizados en la provincia sobre conectividad – integración – infraestructura de transporte.

2.1) Proyectos llevados a cabo por la Secretaría de Planificación y Control de Gestión.

Inicialmente se realizaron reuniones de trabajo con la Dirección General de Estudios, Proyectos y Programas a los fines de tomar conocimiento de los programas que actualmente lleva adelante la Secretaría de Planificación y Control de Gestión y aquellos financiados por el Consejo Federal de Inversiones.

En este marco podemos mencionar:

2.1.1) Plan de Desarrollo Provincial RN 2015, ejes de trabajo año 2008.

La Secretaría de Planificación y Control de Gestión, está llevando adelante la segunda fase de la primera etapa del Plan de Desarrollo Provincial RN 2015.

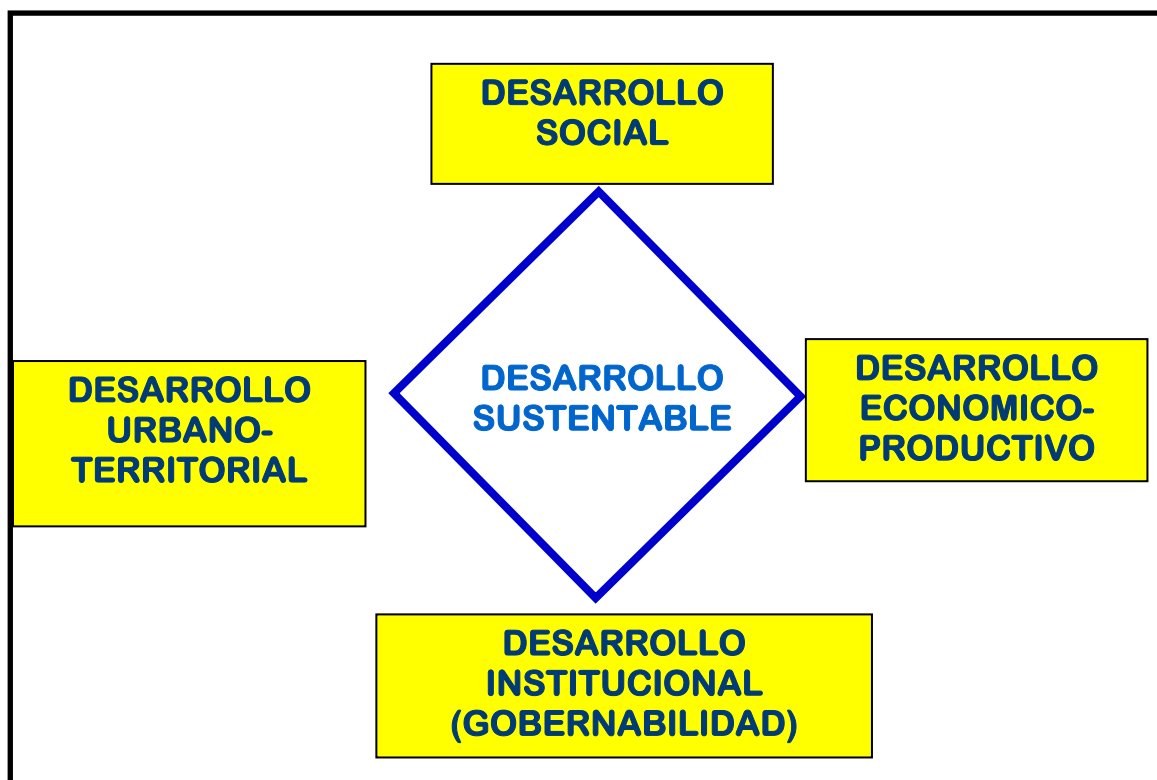
Un primer paso para establecer un marco general capaz de potenciar las acciones realizadas por el Poder Ejecutivo provincial y un plan de desarrollo, es reconocer los principales componentes del desarrollo sustentable, entendiendo como tal “Aquel que satisface las necesidades de las generaciones presentes, sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades” (definición originada en Naciones Unidas).

A partir de esta concepción, el RN2015 se articula en base a los cuatro vértices del rombo de la sustentabilidad: económico - productivo; social; territorial - urbano - ambiental e institucional. De esta manera y como puede observarse en el gráfico, un plan de desarrollo sustentable tiene que desagregar e integrar dialécticamente en forma sucesiva estos componentes, que operativamente, se traducen en programas, proyectos y acciones.

El presente proyecto se enmarca dentro del vértice “desarrollo urbano – territorial”, en el eje Infraestructura, conectividad y transporte.

El mismo busca dotar de una mejor infraestructura, facilitar la comunicación, el transporte y permitir una mayor integración en todo el territorio provincial; en un futuro que brinde una mejor calidad de vida a los rionegrinos.

RIO NEGRO 2015



Fuente : Arq. Ramón Martínez Guarino, asesor General del Plan. Secretaría de Planificación y Control de Gestión, Dirección General de Estudios, Proyectos y Programas

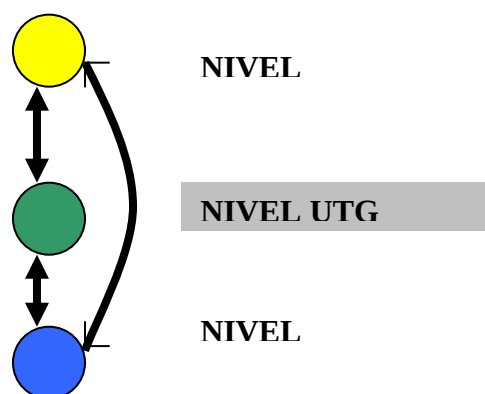
Las características más salientes del trabajo culminado en el marco de la Primera Fase del proyecto (2006/2007) del Plan de Desarrollo Provincial RN2015 fueron:

- o Marco Teórico (Visión de “alta Simplicidad”; “Rombo de la Sustentabilidad”; “Triángulo de Respaldos”; “Componentes de la Planificación estratégica”; etc.).
- o Definiciones metodológicas principales (7 ejes).
- o Constitución de los equipos de trabajo (central y locales).
- o Realización de talleres y jornadas de trabajo (Viedma y Gral. Roca).
- o Definición de la “marca” RN 2015.
- o Concreción de relaciones con áreas ministeriales.
- o Presentación pública en el principal escenario del gobierno provincial.

Ya con un grado de avance importante en estas cuestiones, y con el fin de comenzar un segundo tramo, en el cual la tarea principal es avanzar en el fortalecimiento de las UTG, o de “aterrizaje del RN 2015 en la escala sub regional”. Esto supone:

- o Un trabajo simultáneo en dos escalas, la central y la de las UTG, bajo el concepto de que el plan central hace de gran receptáculo del RN2015, mientras que es en la UTG donde se producen los anclajes concretos, sin desconocer que existen otras escalas territoriales (mayores y menores), entre las que hay que destacar por su importancia, la escala municipal.

Escala territorial estratégica del RN 2015



a) En el nivel provincial

Continuar con el trabajo de articulación con las distintas áreas del gabinete a los efectos de avanzar en la confección de una Agenda del Poder Ejecutivo provincial la cual aborde:

- Ideas Fuerza
- Proyectos Estratégicos
- Ámbitos de participación

b) A nivel de las UTG

Fortalecer el equipo de una UTG escogida como experiencia piloto a los efectos de avanzar en las siguientes direcciones:

- Primeros interrogantes.
- Fortalezas y debilidades de la UTG.
- Ideas Fuerza para el desarrollo de la UTG.
- Identificación de los Proyectos Estratégicos (de escala Provincial, Nacional o Municipal) que impactan en la UTG.
- Constitución de los Foros Temáticos (de la producción, sociales, de la cultura, etc. allí donde estén dadas las condiciones) como los ámbitos de participación para la construcción de respaldos.

2.1.2) Plan Estratégico Territorial. Secretaría de Planificación y Control de Gestión – Ministerio Federal de Planificación, Inversión Pública y Servicios.

El objetivo del PET es ser el marco de referencia que permita identificar las inversiones en infraestructura y equipamiento necesarias para el desarrollo territorial de la Nación y las Provincias, ayudar a planificar las políticas de inversión del Gobierno Nacional y los gobiernos provinciales y a analizar su impacto por encima de los límites jurisdiccionales y sectoriales, en un plazo de 10 años.

Las acciones realizadas han sido la caracterización del Modelo Territorial Actual de la provincia, una caracterización del Modelo Deseado (sustentado en objetivos previamente definidos), la definición de la estrategia para alcanzarlo y un listado de proyectos estratégicos (en marcha y nuevos).

2.2) Estudios y proyectos de otras reparticiones y Centro Provincial de Documentación e Información.

2.2.1) Estudios realizados a partir del año 2007

➤ Alternativas de conectividad vial en la margen sur de los ríos Negro y Limay, ENDEMAS.

El presente trabajo, denominado el estudio “*Alternativas de conectividad vial en la margen sur de los ríos Negro y Limay. Área Gral. Roca-Cipolletti-El Chocón-Cerro Policía*”, en la Provincia de Río Negro, tiene por finalidad:

1. Definir, evaluar y estimar los costos de las alternativas de conexión vial técnicamente factibles entre los siguientes puntos de la margen sur de los ríos Negro y Limay en la provincia de Río Negro:



- Las Perlas – dique Arroyito, por la margen sur del río Limay.

- Arroyito – dique El Chocón de manera directa, por la margen Sur del río Limay. Actualmente, para acceder a El Chocón por la margen Sur desde Arroyito se debe llegar al empalme con la ruta provincial 68.
- Puente en la Isla Jordán – Anfiteatro – Rentería.

2. Realizar un diagnóstico del estado actual y estimar los costos de mejora de las vías de conexión existentes entre los siguientes puntos de la margen Sur de los ríos Negro y Limay en la provincia de Río Negro:

- Puente de la Isla Jordán – Las Perlas, por la margen Sur de los ríos Negro y Limay. Este trayecto está cubierto por la Ruta Provincial N°7
- Puente en la Isla Jordán con el puente Paso Córdoba en General Roca, por la margen Sur del Río Negro (en color naranja). Este trayecto también está cubierto por la Ruta Provincial N°7.
- Rentería – Cerro Policía, pasando por El Jagüelito – Bajada de Bravo – El Manzano. Este tramo está conectado por la Ruta Provincial N°74. La localidad de Cerro Policía se une a través de la Ruta Provincial N°71 con la Ruta 6, de “integración provincial”.
- Rentería – dique El Chocón. Este tramo está conectado por la Ruta Provincial N°68.

➤ **Tren interurbano del Valle.**

Estudio de factibilidad. Análisis de pautas y alternativas de implementación de un servicio de transporte de pasajeros por ferrocarril en el Alto Valle.

El área del Alto Valle de Río Negro y Neuquén, que abarca desde la localidad de Villa Regina (Río Negro) hasta la localidad de Plottier (Neuquén) y se desarrolla a lo largo de la ruta nacional N° 22, tiene la particularidad de conformar un continuo urbano/suburbano de unos 103 kilómetros de extensión, lo que involucra a una población aproximada de unos 475.000 habitantes, este fenómeno ha sido denominado en algunos escritos como “ciudad lineal”.

Dentro de esta particular área urbana/suburbana existen ciudades colindantes que conforman, sin dudarlo, un mismo aglomerado urbano, como es el caso de Cipolletti (Río Negro) y Neuquén/Plottier (Neuquén). En menor medida, pero también mostrando una fuerte vinculación, se encuentran las ciudades rionegrinas de General Roca y Allen, incluyendo las localidades intermedias de Coronel Gómez y Comandante Guerrico.

Esta extensa mancha suburbana tiene un único camino de conexión, la Ruta Nacional N° 22, la cual por tramos presenta características de calle urbana (por ejemplo en la ciudad de Villa Regina), y siempre con indicadores suburbanos de tránsito en cuanto a la velocidad media de circulación de los vehículos. Sin embargo, la Ruta Nacional N° 22 es parte de un corredor de conexión de larga distancia que la transforma, por sus usos mixtos, en una vía de circulación con muchos accidentes, por ejemplo, entre bicicletas (modo de transporte muy utilizado en las ciudades medianas del interior del país) y automóviles, o entre éstos y camiones, etc.

Si bien la vinculación entre las localidades del área es fuerte por diferentes motivos, laborales y de estudio principalmente, la oferta pública de transporte local o regional muestra ciertas falencias en materia de frecuencias. Es de recordar que en el año 1992 el Gobierno Nacional suprimió los servicios interurbanos de pasajeros de la ex empresa Ferrocarriles Argentinos y el ferrocarril dejó de ser una posible alternativa de

transporte para la conexión de esta “ciudad lineal”. Esta reducción en la oferta de transporte, conjuntamente con una muy fuerte motorización, agravó los problemas ya mencionados de congestión y accidentes.

En septiembre de 2006, un grupo de vecinos Río Negro y Neuquén se congregaron alrededor de la idea fuerza de que el ferrocarril local volviera a operar en el Valle, aprovechando, al menos parcialmente, la infraestructura ferroviaria del hoy ferrocarril de cargas operado por la empresa ALL.

Esta idea fue ganando fuerza y las autoridades, tanto nacionales como provinciales de Río Negro, se involucraron en esta problemática culminando con dos hechos relevantes: el 18 de marzo del corriente año, el Gobierno Nacional, por intermedio de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario de la Nación, solicitó a la provincia de Río Negro la restitución al Estado Nacional del sector de la Línea General Roca comprendido entre las localidades de Río Colorado y Cipolletti, con el objeto de establecer un nuevo servicio ferroviario entre las localidades de Chichinales (Río Negro) y Senillosa (Neuquén). La respuesta provincial a este pedido fue satisfactoria al acceder a esta requisitoria, mediante la firma de un decreto de transferencia del poder concedente a la Nación.

Esta alta movilización hacia la puesta en funcionamiento de un tren local en el Alto Valle de Río Negro y Neuquén ha motivado la realización de un estudio específico que realice un diagnóstico sobre la situación actual del transporte de vinculación local y regional y analice las posibilidades de llevar adelante el emprendimiento.

➤ **Estudio de prefactibilidad conectividad aérea. Análisis de prefactibilidad de la implementación de nuevos servicios aéreos dentro de la provincia.**

Este estudio presenta un estado de situación del transporte aéreo argentino en general y de la región patagónica en particular, analizando los factores económicos y políticos que lo afectan, a saber:

- Marco legal, normas y reglamentos vigentes
- Normativa, requerimientos y procedimientos para el establecimiento de una línea aérea.
- Estudio de mercado de la región.
- Análisis de la competencia, posicionamiento de la línea aérea.
- Tráfico aéreo potencial.
- Aportes gubernamentales. Complementación económica o subsidios.
- Alianzas estratégicas. Costos compartidos y cooperación.

Expone luego un completo informe técnico sobre el mercado de la región, basado en encuestas, análisis de variables como volúmenes del mercado, segmentación, tráfico aéreo potencial, competencia y posicionamiento.

Sobre la base de esta información se define el producto (frecuencias, destinos, tipos de avión, tarifas promociones, etc.) y se diseña un Plan Comercial para la futura línea aérea.

La definición de la flota contempla el tipo y cantidad de aviones necesarios, las capacidades técnicas de las aeronaves, sus costos y las opciones de crecimiento.

El análisis de la estructura de costos desarrolla los factores o ítems constitutivos del costo, tales como: el leasing de las aeronaves, su mantenimiento, el combustible, la tripulación, costos de distribución y ventas, salarios, seguros, tasas aeronáuticas, etc.

Determinación de la estructura de costos especificados por ruta, por block horario, por asiento/kilómetro. Análisis operacional, costo por ruta y costos de la red aérea. Asimismo, se plantean algunos proyectos y soluciones para la reducción de costos.

En el desarrollo de la estructura de ingresos, se calculan los ingresos estimados por kilómetro transportado y por hora de vuelo, el coeficiente de ocupación y los ingresos por vuelos charter y cargas.

En base a esta información se determina el punto de equilibrio operacional.

Finalmente, el trabajo sobre la prefactibilidad de la línea aérea ofrece el siguiente resultado:

- Expone una propuesta del Start up o puesta en funcionamiento de la línea aérea.
- Determina los resultados de explotación por vuelo y mensuales de la red.
- Realiza una proyección de resultados a 60 meses.

2.2.2) Estudios que se encuentran en el Centro Provincial de Documentación e Información.

➤ Algunos Datos Sobre el Corredor Bioceánico Sur.

Este estudio presenta un estado de situación actual y de antecedentes vinculados con el Proyecto del Corredor Bioceánico del Sur.

Describe el Proyecto Ferroviario denominado Trasandino del Sur, que es una parte del conjunto de Corredores Bioceánicos Atlántico.

Expone el caso de la Hidrovía Río Tiete - Río Paraná / Brasil - Rosario - Buenos Aires - Bahía Blanca /Argentina y su potencialidad para comunicar Brasil con el Océano Pacífico, integrándola al corredor Bioceánico Sur. En este marco, se expone información estadística de las importaciones y exportaciones brasileras al Océano Pacífico.

Describe la situación de la red ferroviaria argentina y chilena, y destaca las inmediatas posibilidades de la red argentina para la habilitación del servicio intermodal, utilizándose la conexión vial entre Zapala / Neuquén y Lonquimay / Victoria / Chile, para arribar a los puertos chilenos.

Finalmente, se presentan aseveraciones y estudios vinculados con las exportaciones argentinas. En particular se trata el tema del Este Asiático.

➤ Comité Binacional Secretaría Ejecutiva Argentina.

Estudio realizado por la Secretaría de Estado de Planificación y el Ente de Desarrollo de la Región Sur sobre el Corredor Bioceánico Atlántico – Pacífico Sur.

Las actuales posibilidades de incrementar la comercialización con Chile en el marco de la integración , considerando la presente infraestructura de transporte vial y de servicios, utilizando las ventajas comparativas que ofrecen el Paso Cardenal Samoré (Puyehue), el ferrocarril desde San Carlos de Bariloche a Buenos Aires, uniendo los puertos de San Antonio Este, Bahía Blanca y Buenos Aires, integrado a la Hidrovía Paraná – Uruguay, aparece como una alternativa viable técnicamente y económicamente rentable, a través del sistema de transporte multimodal (ferrocarril – camión – barco), vinculando puertos chilenos y argentinos.

La propuesta de transporte de cargas con estas características, conformando el Corredor Bioceánico, tendiente a establecer un mayor flujo de tránsito de mercancías, con el objeto de dinamizar, afianzar y aumentar los actuales vínculos y relaciones de esta región, en el marco de las negociaciones de integración de un Mercado del Sur, aparece con un alto grado de viabilidad, teniendo presente la disponibilidad en infraestructura, los bajos costos de inversión, el corto tiempo de implementación y la disponibilidad de los estudios de prefactibilidad técnica – operativa, económico y financiera favorables, realizados por la provincia de Río Negro.

Uno de los mencionados estudios que se analiza y desarrolla en este escrito es el “Estudio de Prefactibilidad Económico Financiera”, realizado por el Grupo Consultor CUCATTO y Asoc. / CONSULFER S.R.L. / HIDRA S.R.L.

➤ **Diagnóstico de Infraestructura de Transporte en las Provincias Patagónicas.**

La finalidad de este estudio es presentar el diagnóstico de la oferta de infraestructura existente que, como primera etapa, posibilite la realización

de estudios tendientes a estimar las necesidades de mejoras futuras, concordantes con las demandas que surjan como consecuencia de la expansión económica regional.

La ubicación relativa de la República Argentina en el extremo austral del continente, hace que los vínculos con sus vecinos sean casi domésticos y sus vínculos con los países centrales sean siempre a distancia. La Región Patagónica es paradigmática en este aspecto y a esta circunstancia debe sumarse el clima frío y árido y la morfología física, que condicionan tanto los asentamientos humanos como las explotaciones económicas.

En este marco, la infraestructura de transporte cobra un papel fundamental y preponderante posibilitando la ocupación del territorio de la región, vinculando sus áreas internas, y haciendo posible su inclusión en la vida socio – económica extra regional.

Las actividades realizadas para cumplimentar el diagnóstico de infraestructura de transporte son:

1. Recopilación de antecedentes.
2. Formulación de la metodología para la ejecución del relevamiento complementario y actualización del inventario físico de las infraestructuras.
3. Formulación de la metodología para la ejecución de la evaluación de las infraestructuras.
4. Formulación de la metodología para la cuantificación y caracterización de la demanda usuaria de las infraestructuras.
5. Relevamiento de la información acorde con los procedimientos establecidos.

6. Análisis, evaluación y procesamiento de la información.
7. Presentación de los resultados y conclusiones.
8. Lineamientos marco para definir políticas públicas de infraestructura. Recomendaciones de intervención.

➤ **Estudio de Interconexión. Argentina-Chile por el paso de Puyehue.**

Estudio realizado en el año 1993 por la Dirección Provincial de Planificación.

Este trabajo refleja lo que constituyen los antecedentes del Corredor Bioceánico Atlántico – Pacífico Sur. Se realizó con el objeto de evaluar las posibilidades de desarrollo del corredor de vinculación interoceánica Atlántico - Pacífico, buscando determinar las condiciones necesarias y los principales parámetros de referencia que permitan en el futuro el funcionamiento del corredor.

A este fin, se desarrolló un Plan de Trabajo que consta de cinco capítulos:

1. Introducción. Las provincias de Neuquén y Río Negro en la integración con Chile. San Carlos de Bariloche centro turístico internacional y comercial en la zona de frontera. La importancia del Paso Puyehue en una integración de la Patagonia chileno-argentina. Población del área de los lagos.
2. Determinación de las inversiones mínimas necesarias para la operación de transporte en los sistemas viales, ferroviarios y portuarios.

3. Análisis de los fletes terrestres (viales y ferroviarios) y marítimos, para los productos principales actuales y potenciales, y de los costos de operación de los centros de transferencia de cargas, incluyendo las terminales portuarias.
4. Determinación de los posibles productos a transportar.
5. Conclusiones.

2.3) Normativas Provinciales.

Conectividad – Integración – Infraestructura de Transporte

2.3.1) Ley N° 3110 Creación de Vial Rionegrina Sociedad del Estado -ViaRSE-

Sancionada el 29/07/1997

Promulgada el 04/08/1997

Entrada en vigencia el 19/08/1997

Mediante la presente ley se facultó al Poder Ejecutivo a constituir una Sociedad del Estado sujeta al régimen de la Ley Nacional N° 20.705, cuya denominación es Vial Rionegrina Sociedad del Estado (Via.R.S.E.), la que tiene por objeto:

- La planificación, ampliación, remodelación, conservación, mantenimiento, explotación y administración por concesión, de toda la red vial que actualmente se encuentra a cargo de la Dirección de Vialidad de Río Negro. Asimismo tomará a su cargo aquellas instalaciones y servicios que siendo actualmente de competencia

interprovincial o nacional, sean transferidos bajo cualquier título a jurisdicción del Estado Provincial, pudiendo en ambos casos ejecutarlos por sí, asociada a terceros o a través de estos últimos, de acuerdo a los términos que surjan de los contratos respectivos.

- El estudio, proyecto, construcción, reconstrucción, mejora, ampliación, remodelación, conservación, mantenimiento, explotación y administración de las redes viales provinciales o extraprovinciales, pudiendo celebrar con dicho objeto convenios con otros entes internacionales, nacionales, regionales, provinciales, municipales, cooperativas o particulares.
- La prestación de servicios viales en los ejidos municipales de acuerdo a los convenios que al respecto se suscriban con los Municipios.
- La ejecución por convenio con el organismo provincial competente de la instrumentación e implementación del régimen de las inspecciones técnicas periódicas y obligatorias sobre vehículos automotores, de transporte de carga y pasajeros, con los alcances previstos en el artículo 8º de la Ley Provincial Nº 2942.
- El estudio, proyecto, construcción, compra y explotación de diferentes medios de producción y la realización de cualquier otra tarea complementaria, concurrente, vinculada y/o conexas con la prestación del servicio público vial.
- El asesoramiento al Gobierno Provincial sobre las materias relacionadas con sus fines específicos.

2.3.2) Ley N° 651 Reglamenta el Servicio Publico de Transporte Automotor.

Sancionada el 29/07/1971

Promulgada el 29/07/1971 De Hecho

Establece que el servicio público de transporte por automotor, cualquiera fuere su naturaleza, dentro del territorio de la Provincia, estará sujeto a las prescripciones de la presente ley.

Su fiscalización y cumplimiento estará a cargo de las Direcciones de Transporte y Aeronáutica y de Transporte de Carga de la Provincia, según corresponda, quienes podrán a tal efecto solicitar la colaboración de todas las reparticiones provinciales, municipales y el auxilio de la fuerza pública si fuese necesario.

Las Municipalidades actuarán como delegatarias de las Direcciones cuando las mismas lo consideren oportuno.

Las prescripciones de la presente ley y su reglamentación, regirán para los servicios públicos de transporte automotor, efectuados por toda persona o sociedad que se proponga realizar mediante retribución y por cuenta de terceros, el transporte de pasajeros, cargas, encomiendas o hacienda dentro del ámbito provincial.

Estarán exceptuados de las prescripciones de la presente ley, el transporte de cosas, siempre que fueran conducidas en vehículos de propiedad del vendedor o comprador y los servicios de transporte urbanos que se desarrollen totalmente dentro de los ejidos municipales.

El servicio público de transporte de pasajeros por automotor, será realizado mediante concesiones a otorgar por el Poder Ejecutivo, ad-referéndum de la Legislatura.

Las concesiones serán adjudicadas por Licitación Pública cuando la existencia de varios presuntos proponentes lo justifiquen o en su defecto,

en base al ofrecimiento que formulare el propio interesado, previo estudio de las condiciones propuestas y cumplimiento de las exigencias de la presente ley.

El Poder Ejecutivo por medio de la repartición técnica correspondiente promoverá la planificación y ejecución de los servicios de transporte y muy especialmente:

- Propenderá a una competencia regulada y económicamente sana entre los prestatarios;
- Proyectará y asegurará servicios permanentes, eficientes y económicos;
- Promoverá el bienestar y mejoramiento de los trabajadores de transporte y la estabilidad financiera de las empresas transportadoras;
- Desarrollará y coordinará los servicios en concordancia con los intereses sociales, políticos, económicos y turísticos de la provincia; las necesidades de la población y el equilibrio de los intereses en juego.
- Procurará igualmente obtener una efectiva coordinación y organización de los servicios provinciales de transporte con las nacionales y la uniformidad de normas legales y reglamentarias aplicables.

2.3.3) Normas del Parlamento Patagónico.

Conectividad. Integración. Infraestructura de transporte.

ACTAS DE ACUERDO

- **Acta Acuerdo Asamblea Gobernadores Patagónicos 2004**

En la ciudad de San Carlos de Bariloche, Provincia de Río Negro, a los 6 días del mes de Noviembre de 2004, en el marco de la Asamblea de Gobernadores Patagónicos, representando a la Provincia de La Pampa el Sr. Gobernador Ing. Carlos Alberto Verna; a la Provincia de Chubut Sr. Gobernador Don Mario Das Neves; a la Provincia de Santa Cruz el Sr. Gobernador Dr. Sergio Acevedo; a la Provincia de Tierra del Fuego Sr. Ministro Coordinador Dr. Alejandro Vernet; y a la Provincia de Río Negro el Sr. Gobernador Dr. Miguel ángel Saiz.

Los mandatarios patagónicos presentes acuerdan implementar políticas conjuntas que potencien el desarrollo de la Región Patagónica, a través de las siguientes acciones:

1. Proponer a los legisladores del Parlamento Patagónico elaborar una normativa común que rija la actividad turística en la región.

2. Instruir a la Comisión Administrativa integrada por los Ministros de Gobierno de cada una de las Provincias parte, a elaborar el Reglamento de Funcionamiento de la Asamblea de Gobernadores, y a supervisar los programas fijados por esta Asamblea.

3. Desarrollar una política aerocomercial acorde a la demanda turística internacional y a las necesidades de la Región Patagónica.

4. Impulsar la creación de crédito regional para la aplicación de políticas de crecimiento en el marco interprovincial e interregional.

5. Impulsar un Fondo de Infraestructura para el desarrollo de la región patagónica.

6. Impulsar la redacción de la Agenda Ambiental Patagónica.

7. Trabajar sobre nuevos parámetros para la distribución de la coparticipación federal.

- **Acta Acuerdo 2005**

En la ciudad de Ushuaia a los veinticuatro días del mes de Junio del año 2005, se reúnen los señores gobernadores de las provincias de Chubut, Río Negro, Neuquén, Santa Cruz, Tierra del Fuego y La Pampa, a los fines de dar respuesta política a los desafíos que demanda la región en el contexto del nuevo modelo de desarrollo que está asumiendo el país, reinstalar al Estado en su rol de orientador y controlador de procesos, y recuperar la capacidad de la planificación como instrumento apropiado de diseño de estrategias, planes, programas y proyectos.

En virtud de las finalidades mencionadas los gobernadores de las provincias signatarias acuerdan:

Artículo 1º: Recogiendo la feliz iniciativa del Parlamento Patagónico, promover la concertación de una Agenda para el Desarrollo Sostenible de la Patagonia (ADSPat), como espacio permanente de elaboración de acuerdos y formulación de políticas interprovinciales que concreten las finalidades antedichas.

Artículo 2º: Asumir como criterio rector de la ADSPat al desarrollo sostenible con equidad social intersectorial e intergeneracional, que armonice las dimensiones sociales, culturales, ecológicas, productivas, tecnológicas y políticas propias de un desarrollo integral, dirigido a satisfacer las necesidades de los habitantes de la región, así como a impulsar el desarrollo local.

Artículo 3º: Establecer como objetivo de la ADSPat, la puesta en marcha de procesos, estrategias y acciones que pongan en valor la competitividad territorial y ambiental patagónica y, más específicamente, los bienes y servicios que la caracterizan (recursos genéticos, producción primaria orgánica, producción secundaria con tecnología apropiada, riqueza pesquera, energía renovable, turismo ecológico, riqueza paleontológica, etc.).

Artículo 4º: Desarrollar políticas y estrategias de promoción en las cuales, se valoricen los productos y servicios de la región y resalten el valor de la marca Patagonia como expresión de la singularidad productiva, cultural y ambiental de la región, que ponga en valor su competitividad territorial y sus recursos estratégicos, como dimensión sostenible en el tiempo.

Artículo 5º: Crear un Consejo Directivo integrado por el Gobernador de cada una de las provincias signatarias y por el Presidente del Parlamento Patagónico, para presidir el proceso de construcción, actuación y seguimiento de la ADSPat.

Artículo 6º: Establecer que las áreas responsables de producción y ambiente de las provincias signatarias, estén respectivamente representadas en la institucionalidad que acompañe al proyecto.

Artículo 7º: Incorporar a la presente Acta Acuerdo, todos los documentos suscriptos por el Parlamento Patagónico en relación con la ADSPat.

Artículo 8º: Gestionar, aportar o integrar los fondos necesarios para solventar el financiamiento de las actividades vinculadas a la implementación de la ADSPat para el Desarrollo Sostenible de la Patagonia.

- **Acta Comisión de Transporte**

En la Ciudad de San Martín de los Andes, a los 27 días del mes de Mayo de 2005, se reúne la comisión de terrestre y ferroviario, en el marco del Primer Encuentro de Política Aero comercial y Terrestre, del Parlamento Patagónico.

Como primer punto, y al solo efecto de ordenar el debate, se resuelve elegir un presidente y un secretario recayendo tales designaciones en la Diputada por Río Negro, Sra. Marta Milesi, y la diputada por Neuquén, Sra. Herminda Acuña respectivamente.

Seguidamente se hace una autopresentación de los asistentes, procediendo a iniciar las deliberaciones. Comienza hablando el Sr. M. Carrasco, representante de AETAP de Bariloche, quién enumera las dificultades a las que se ven sometidos los distintos transportistas de pasajeros de la región. Estos inconvenientes son: A nivel seguros automotores, para recorridos locales y de hasta 100 kms., la imposibilidad de contratar seguro de mutual con franquicia.

REVISIONES TECNICAS: Los talleres habilitados más cercanos se encuentran en Neuquén (más de 450 Km.).

CUESTIONES TECNICAS: Se pide no exigir: tacógrafo, suspensión neumática, motor trasero, caja automática, antigüedad (en algunas provincias es de 15 años) y otros requisitos a crearse que puedan ser lógicos en una región como la nuestra. Con respecto a la documentación, menor costo de tasas a nivel provincial. Se pide que la tramitación se pueda hacer a nivel local, evitando gestores en Bs. As. Disminuir el tiempo de realización de los trámites. También se extiende sobre los beneficios del corredor de los lagos. La Lic. Turco contesta que esta es una cuestión regional y los permisos del corredor no

permiten circular por el resto del país. El Diputado Sánchez pregunta sobre las PyMES que realizan transporte en minibuses y las exigencias. Se le contesta que se estudia reabrir el registro. El Sr. Jara opina que cuando el registro estaba abierto, el trámite era engorroso.

DECLARACION DE SAN MARTÍN DE LOS ANDES

Los Diputados del Parlamento Patagónico reunidos en el marco del 1º Encuentro de Política Aerocomercial y Terrestre, realizado en la ciudad de San Martín de los Andes el día 27 de Mayo de 2005,

DECLARAN:

1) Que tal cual lo expresara el Dto. 1654/02, al declarar el estado de emergencia del transporte aerocomercial en todo el Territorio Nacional que en sus fundamentos señalaba: “que es deber del Estado Nacional velar por la prestación de los servicios públicos preservando la salud del Transporte Aéreo....que en este marco coyuntural fueron afectadas las empresas aerocomerciales de cabotaje....que es necesario declarar en forma expresa la emergencia del sector y en consecuencia fijar políticas que coadyuven a compensar los desfasajes existentes....que en marco precedentemente expuesto se considera conveniente la adopción de medidas de carácter fiscal que permitan a las empresas aerocomerciales nacionales morigerar el efecto de los incrementos de costos que soporta el sector, tanto por los cambios estructurales producidos dentro del país, como así también por las circunstancias de carácter internacional acaecidas a partir del 11 de Septiembre del 2001.”

La Región Patagónica en su conjunto ha sufrido las consecuencias de este estado de crisis de la actividad. En este contexto se han producido

innumerables perjuicios a la actividad económica (el turismo por excelencia), a la población por la ausencia de conexión aérea de la inmensa geografía patagónica, a la desaparición de distintas empresas aerocomerciales que prestaban servicios en la región.

En este mismo marco se produce una intensa reactivación económica en materia turística, procesos de desarrollo de inversión pero que, sin embargo, se ven afectados por esta falta de disponibilidad de oferta de plazas que requiere la intensa demanda del producto Patagonia Turística.

Por lo tanto el Parlamento Patagónico considera de vital importancia una nueva política aerocomercial para la región que permita el desarrollo de su potencial turístico y el derecho de su población a acceder al transporte público aéreo como un derecho social indispensable.

Propuesta para la política Aerocomercial

Es necesario elaborar una sólida política aerocomercial en el marco de una política de Estado de la Nación Argentina para con la Región Patagónica. Por ello el Parlamento Patagónico requiere del Estado Nacional que asuma el compromiso de trabajar en pos de resolver los problemas de la región en dirección a las siguientes consideraciones:

a) Definir nuevos ejes de distribución aerocomercial con un adecuado sistema de HUB (aeropuertos de conexión) en la Patagonia.

- **Acta de fecha 27 de Mayo de 2005 de la Subcomisión de Transporte Aerocomercial del Parlamento Patagónico.**

Diagnóstico

Tal cual lo expresara el Dto. 1654/02, al declarar el estado de emergencia del transporte aerocomercial en todo el Territorio Nacional que en sus fundamentos señalaba: “que es deber del Estado Nacional velar por la prestación de los servicios públicos preservando la salud del Transporte Aéreo....que en este marco coyuntural fueron afectadas las empresas aerocomerciales de cabotaje....que es necesario declarar en forma expresa la emergencia del sector y en consecuencia fijar políticas que coadyuven a compensar los desfases existentes....que en marco precedentemente expuesto se considera conveniente la adopción de medidas de carácter fiscal que permitan a las empresas aerocomerciales nacionales morigerar el efecto de los incrementos de costos que soporta el sector, tanto por los cambios estructurales producidos dentro del país, como así también por las circunstancias de carácter internacional acaecidas a partir del 11 de Septiembre del 2001”

La Región Patagónica en su conjunto ha sufrido las consecuencias de este estado de crisis de la actividad. En este contexto se han producido innumerables perjuicios a la actividad económica (el turismo por excelencia), a la población por la ausencia de conexión aérea de la inmensa geografía patagónica, a la desaparición de distintas empresas aerocomerciales que prestaban servicios en la región.

En este mismo marco se produce una intensa reactivación económica en materia turística, procesos de desarrollo de inversión pero que, sin embargo, se ven afectados por esta falta de disponibilidad de oferta de plazas que requiere la intensa demanda del producto Patagonia Turística.

Por lo tanto el Parlamento Patagónico considera de vital importancia una nueva política aerocomercial para la región que permita

el desarrollo de su potencial turístico y el derecho de su población a acceder al transporte público aéreo como un derecho social indispensable.

Propuesta

Es necesario elaborar una sólida política aerocomercial en el marco de una política de Estado de la Nación Argentina para con la Región Patagónica. Por ello el Parlamento Patagónico requiere del Estado Nacional que asuma el compromiso de trabajar en pos de resolver los problemas de la región en dirección a las siguientes consideraciones:

1) Definir nuevos ejes de distribución aerocomercial con un adecuado sistema de HUB (aeropuertos de conexión) en la Patagonia.

2) Definir rutas estratégicas de interés turístico y regional que permita la vinculación aérea de los tres grandes centros de desarrollo turístico: Región de los Lagos, Patagonia Atlántica y Patagonia Austral.

DECLARACIONES

- **Declaración N° 4/2004 “P.P.”**

EL PARLAMENTO PATAGONICO DECLARA

Artículo 1º.- Declárase de Interés Económico y Turístico el PETITORIO de fecha 11 de Abril de 2004 refrendado por las Autoridades de las provincias de Chubut, Neuquén y Río Negro, al cual adhieren todas las provincias signatarias del Parlamento Patagónico .

Primero: Solicitar expresamente al Señor Presidente de la República, Dr. Néstor Kirchner, la aprobación de la norma que implemente el régimen definitivo que regula el otorgamiento de los permisos para la prestación de los servicios de transporte automotor de pasajeros en la zona turística denominada "Corredor de los Lagos Andinos Patagónicos", conforme lo determinado en el artículo 5º de la Resolución Nº 100 de fecha 11 de Febrero del año 2004 del Registro de la Secretaria de Transporte de la Nación.

Segundo: A sabiendas de la profunda vocación del desarrollo de la región patagónica por parte del Señor Presidente de la República, Dr. Néstor Kirchner, solicitarle la extensión de lo requerido en el artículo primero del presente, para ser aplicado en el resto del territorio de las provincias signatarias.

Tercero: En dicho marco, las Direcciones de Transporte de las provincias signatarias del presente acuerdo deberán establecer en conjunto, los requisitos mínimos y básicos para la prestación, con calidad y seguridad, de los servicios mencionados, entre los que se incluirá: el permiso provincial vigente, la revisión técnica obligatoria vigente, personal de conducción habilitado, certificado de habilitación de la unidad y póliza de seguro vigente.

Cuarto: Avalar el Acta Acuerdo que fuera suscrita por los directores de Transporte de las provincias de Chubut, Neuquén y Río Negro, y solicitar al Señor Presidente de la República la ratificación de la misma.

- **Declaración Nº 8/2004**

FUNDAMENTOS

El Ferrocarril Trasandino del Sur es un proyecto ferroviario, en el que solamente restan ejecutar unos doscientos kilómetros de enlace entre las puntas de riel de los sistemas ferroviarios de Chile y Argentina, uniendo los puertos de la Bahía de Talcahuano (Chile) con los puertos de Bahía Blanca y San Antonio Este (Argentina).

Su propósito es conectar por esta vía los océanos Atlántico y Pacífico, contribuyendo a un desarrollo conjunto de la zona patagónica y su equivalente en el vecino país de Chile, abarcando una faja geográfica de siete millones de habitantes.

Esta obra se inscribe en el Corredor Bioceánico del Sur, proyecto regional binacional de total actualidad, que une comercial y turísticamente a Chile y Argentina, que es hoy un corredor energético con sus gasoductos y oleoductos, y que una vez dotado de una infraestructura ferroviaria de transporte, producirá un incesante aumento del volumen de intercambio de productos a través de la zona más permeable de la Cordillera de los Andes.

Este Corredor, uno de los pocos con sentido económico en el Cono de Sur de América, permitirá generar un canal de alta fluidez entre Chile y los países del Mercosur, con posibilidades de intercambiar los productos de la región hacia la costa oeste de los EE.UU., Sudeste Asiático, Europa y otros destinos, con importantes ventajas en tiempos, distancias y fletes, con relación a otros itinerarios más convencionales, con un mercado de intercambio que en la actualidad supera largamente las ocho millones de toneladas al año. Esta razón ha motivado la decisión del Estado Neuquino a dar el puntapié inicial.

Algunos otros de los aspectos que hacen que este corredor sea viable se apoyan en las siguientes consideraciones:

- Desde el punto de vista macroeconómico para el país cabe señalar que el consumo de combustible de un tren con 40 vagones y 1500 toneladas de carga es traccionado por una locomotora de 2400 HP y equivale a 60 camiones de 350 HP c/u, es decir, 20.000 HP, más el consumo de cubiertas, lubricantes, etc. Lo que significa un sobre costo que fácilmente podríamos denominar de lapidación de recursos.
- Con el tren queda capacidad de inversión en camiones, equipos y maquinaria para producir el aumento del producto geográfico, aumentando la ocupación y generando mayores volúmenes de carga a transportar. Estamos hablando entonces de una optimización de la inversión en activos privilegiando los productivos al haber reducido los logísticos.
- Agreguemos la menor accidentología y la seguridad para el transporte de sustancias peligrosas que resultan del ferrocarril respecto de rutas congestionadas para transportar grandes tonelajes.
- Y por último, no por ello menos importante, la preservación del medio ambiente al evitar la circulación de gran cantidad de camiones, acotar los periodos de mantenimiento de rutas, etc.

Planificar el desarrollo de la Patagonia para lograr un rol relevante y protagónico de la región, consolidando un territorio para la integración y el desarrollo sustentable de sus pueblos, es una responsabilidad que nos compete a todos y a cada uno de nosotros, por tal motivo invito a los señores Diputados del Parlamento Patagónico a acompañar el presente proyecto para impulsar la concreción de esta herramienta que transformará la realidad productiva y económica de nuestra región.

Por ello:

EL PARLAMENTO PATAGONICO DECLARA

Artículo 1º.- Que considera pertinente apoyar las gestiones que viene realizando el Gobierno de la Provincia del Neuquén para concretar el “Ferrocarril Trasandino del Sur”, con aval de los Estados Nacionales de Chile y Argentina.

Artículo 2º.- Que en virtud de la importancia estratégica y geopolítica que reviste este proyecto ferroviario, insta a los representantes de las provincias Patagónicas a sostener la iniciativa y colaboración en su concreción.

Artículo 3º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional, al Congreso de la Nación, a los Poderes Ejecutivos y Legisladores que integran el Parlamento Patagónico.

Artículo 4º.- De forma.

- **Declaración N° 32/2005**

FUNDAMENTOS

Los corredores bioceánicos son instrumentos que permiten concretar la Integración Regional en diferentes aspectos físico-geográficos, económicos, culturales, etc.

Nuestro país ha desarrollado diferentes alternativas de articulación entre espacios geográficos alentando el desarrollo de “corredores”, es así que las obras de infraestructura como son entre otras la autopista Sao Paulo-Buenos Aires., el túnel de la cordillera de Los Andes, el puente Buenos Aires-Colonia y un puerto de aguas profundas de Uruguay, se inscriben como modelo a seguir.

Si se observa el mapa de la República Argentina se visualizan tres ejes 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.

La macro región conformada por el sur de la Provincia de Río Negro (Región Andina, Sur y Atlántica) y la Xª Región de Chile presenta una situación geográfica altamente beneficiosa, favoreciendo el intercambio de Bienes y Servicios a través de la Vinculación de dos océanos, Atlántico y Pacífico.

El desarrollo del Corredor Bioceánico del Sur, que vincularía la macro región mencionada, se dimensiona aún más si se considera que el trazado ferroviario Buenos Aires – Bariloche y Bariloche – Puerto de San Antonio Este, se puede constituir en la herramienta facilitadora de los intercambios comerciales, turísticos, culturales, etc que potencien las posibilidades de las zonas que comprende.

La pavimentación de la ruta 23 que une la Región Andina con la Atlántica, atravesando la Región Sur es otra obra que ofrece ventajas al momento de considerar las inversiones a realizar en el desarrollo del Corredor y que opera como complemento del ferrocarril.

El Corredor Atlántico – Pacífico existe hoy en la Provincia de Río Negro. El eje bioceánico de integración necesita ser potenciado dándole mayor operatividad a la actual infraestructura y realizando las inversiones necesarias que optimicen la posibilidad real del uso del espacio mencionado.

Las economías regionales para lograr una reactivación plena deben poner el acento en aspectos productivos y comerciales y estos

últimos deben realizarse de manera ágil, rápida y eficiente, disponiendo de infraestructura para el transporte en general y los servicios.

El Corredor de la Región Patagónica, puesto que se constituiría en el servicio por excelencia de tránsito entre la Región Patagónica, el país y la República de Chile.

Por ello:

EL PARLAMENTO PATAGÓNICO
DECLARA

Artículo 1º.- De interés Patagónico la Creación, promoción y desarrollo del Corredor Bioceánico del Sur.

Artículo 2º.- Se define como Corredor Bioceánico del Sur, 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.

Reconoce 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 en la Provincia de Neuquen, la Ruta Nacional Nº 23 y el Tren Patagónico que unen San Carlos de Bariloche con el Océano Atlántico, comunicado con todas las localidades de la Región Sur rionegrina, para terminar enlazando los puertos de San Antonio Este y Colorada, así como las poblaciones atlánticas de Viedma, San Antonio Oeste, Balneario Las Grutas y Sierra Grande en la Provincia de Río Negro.

Artículo 3º.- De forma.

3) CUESTIONARIO BASE

A los fines de identificar las necesidades prioritarias en materia de conectividad, infraestructura de servicios - aérea, ferroviaria y básica – rutas y puentes; como así también identificar y describir los proyectos estratégicos actuales, en marcha y a futuro que permitan mejorar la conectividad provincial, se confeccionó un cuestionario guía para realizar las entrevistas a organismos del Poder Ejecutivo Provincial, Nacional y otros actores relevantes.

CUESTIONARIO GUIA

- 1) Mencione la estrategia territorial actual de la provincia de Río Negro.
- 2) Mencione si conoce algún corredor básico.
- 3) Identifique nodos de comunicación provinciales.
- 4) Identifique las fortalezas y debilidades de la provincia en materia de conectividad - infraestructura – transporte.
- 5) Infraestructura existente
 - Vías de comunicación
 - o Rutas nacionales, provinciales, ferrocarriles, caminos rurales
 - o Puertos, aeropuertos,
 - o Centros multimodales
 - o Pasos fronterizos
 - o Puentes
 - Redes energéticas
 - o Gasoductos
 - o Red eléctrica

- Establecimientos sanitarios
 - o Camas por localidad
 - o Nivel de complejidad
- Establecimientos educativos
- Grandes equipamientos
 - o Centrales nucleares
 - o Centrales térmicas
 - o Represas

6) Identifique proyectos que :

- Sirvan para el mejoramiento de procesos productivos.
- Por sus características físicas y localización, generen alto impacto regional.
- Permitan complementariedad y conectividad directa con las redes principales.
- Incentiven el desarrollo de la intermodalidad del transporte.
- En ejecución.
- Permitan la integración regional, especialmente la integración de zonas rurales de baja accesibilidad.
- Permitan la integración con otras provincias y con Chile.

4) EJECUCIÓN DE LAS ENTREVISTAS.

En la actualidad, la Secretaría de Planificación y Control de Gestión de la Provincia de Río Negro está llevando adelante el Plan de Desarrollo Provincial RN 2015 y es la referente provincial del Plan Estratégico Territorial, de Secretaría de Planificación y Control de Gestión – Ministerio Federal de Planificación, Inversión Pública y Servicios.

Además, con financiamiento del CFI se han realizado recientemente los siguientes estudios:

- **Alternativas de conectividad vial en la margen sur de los ríos Negro y Limay, ENDEMAS:** Análisis de factibilidad de la conexión vial primaria en esa zona.
- **Tren interurbano del Valle:** Estudio de Factibilidad. Análisis de pautas y alternativas de implementación de un servicio de transporte de pasajeros por ferrocarril en el Alto Valle.
- **Estudio de prefactibilidad conectividad aérea:** Análisis de prefactibilidad de la implementación de nuevos servicios aéreos dentro de la provincia.

Es por ello que inicialmente se realizaron entrevistas a funcionarios y técnicos de esa Secretaria:

- Secretario de Planificación y Control de Gestión de la Provincia: Lic. Daniel Agostino.
- Directora General de Estudios, Proyectos y Programas: Lic. Soledad Inés Herrera.
- Técnica legal: Dra. Natalia Goñi, persona de referencia en las cuestiones de normas provinciales sobre conectividad – integración – infraestructura de transporte y de las normas del parlamento patagónico.

Luego se realizó una entrevista al vicegobernador de la Provincia, Ing. Bautista Mendioroz en relación Tren del Valle y posteriormente se entrevistó al Secretario de Obras y Servicios Públicos, Agrimensor Osvaldo Mildenberger y a técnicos de esa Secretaría.

Las entrevistas se realizaron de acuerdo a un cuestionario base, a los fines de identificar las necesidades prioritarias en materia de conectividad e infraestructura de servicios –aérea, ferroviaria– y básica –rutas, puentes– como así también identificar y describir los proyectos estratégicos actuales en marcha y a futuro que permitan mejorar la conectividad provincial.

5) ANALISIS DE LA INFORMACIÓN RECABADA

5.1) Estrategia territorial

La Secretaria de Planificación y Control de Gestión de la Provincia, considera necesario incorporar en las políticas públicas, la dimensión territorial en el desarrollo y diseño de las mismas, tendientes a fortalecer su capacidad organizativa.

Es por ello, que como metas estratégicas pueden mencionarse:

- Lograr un territorio más competitivo, alentando las inversiones y la generación de empleo.
- Crear condiciones de innovación y competencia territorial en el marco de las políticas de planificación provinciales.
- Propiciar una organización territorial más equilibrada y solidaria.
- Promover las subregiones con mayores dificultades.
- Integrar y articular el territorio.

Un camino posible para plantear la transformación de la realidad de la provincia de Río Negro, es realizar una revisión estructural de la organización territorial y su funcionalidad en relación al desarrollo y superación de la calidad de vida de los rionegrinos. Fue por ello que se ejecutó un estudio sobre los criterios para determinar la creación de los subespacios en la provincia, con las condiciones de funcionalidad espacial y social que generen desarrollo.

El ordenamiento del territorio y la identificación de sus distintas escalas, facilita enormemente su gestión. Posibilita aplicar estrategias diferenciadas y la utilización de instrumentos más variados y acordes a los objetivos del Plan Estratégico RN 2015. En muchos casos estas unidades territoriales existen a pesar de que se las ignore y de que no tengan marco legal alguno. Su identificación paulatina y puesta en marcha como sustento territorial de las estrategias de sustentabilidad constituye una pieza clave de la matriz territorial a la cual queremos arribar.

La Constitución Provincial establece que el territorio rionegrino se organiza en regiones, que se configuran por afinidad histórica, social, geográfica, económica y cultural de la población. Es el punto de partida para un nuevo reconocimiento del territorio, que adopte no sólo la escala regional sino también la microrregional, asumiendo de este modo un enfoque que contempla tanto el paisaje y la geografía, como la necesidad de rescatar y respetar la historia, las instituciones, los vínculos entre las personas; en definitiva, su propia identidad.

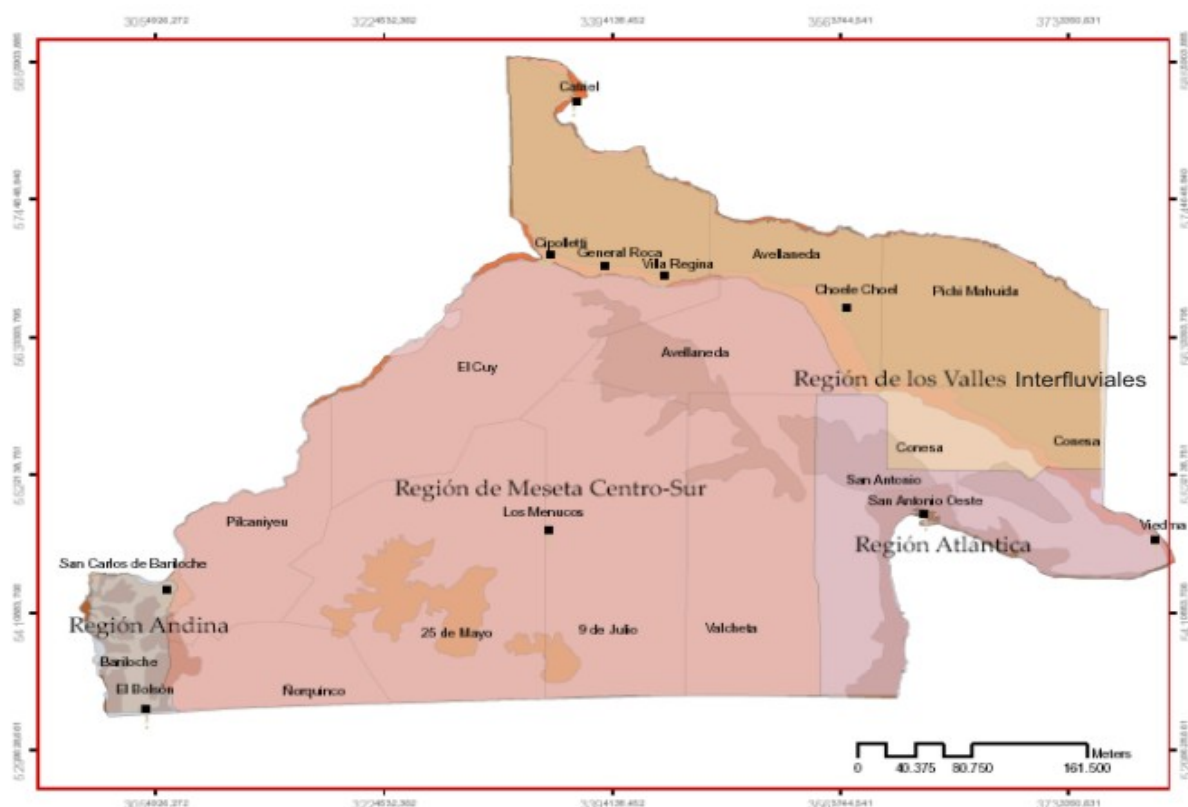
El Plan Estratégico de Desarrollo Provincial RN2015 parte del convencimiento de que una clara estrategia territorial es una de las estrategias claves para generar las condiciones que favorezcan el desarrollo sustentable y que además debe estar basada en un nuevo ordenamiento territorial de la provincia en base a microrregiones.

La microregión como nueva matriz territorial, puede confluir y articular las acciones sectoriales, muchas veces descoordinadas y compartimentadas, ya que

es un ámbito propicio para la descentralización, la participación y en definitiva para el acortamiento de la distancia entre el problema y su solución.

En un escenario microrregional, la escala comprende lo urbano y lo rural en una dimensión abarcable para el desarrollo local y surge entonces un nuevo piso para el desarrollo provincial sobre la base de una diversidad de situaciones e identidades.

La nueva propuesta de organización territorial basada en microrregiones es pues un avance en la dirección constitucional de reconocer regiones, como parte de la diversidad geográfica de la provincia.

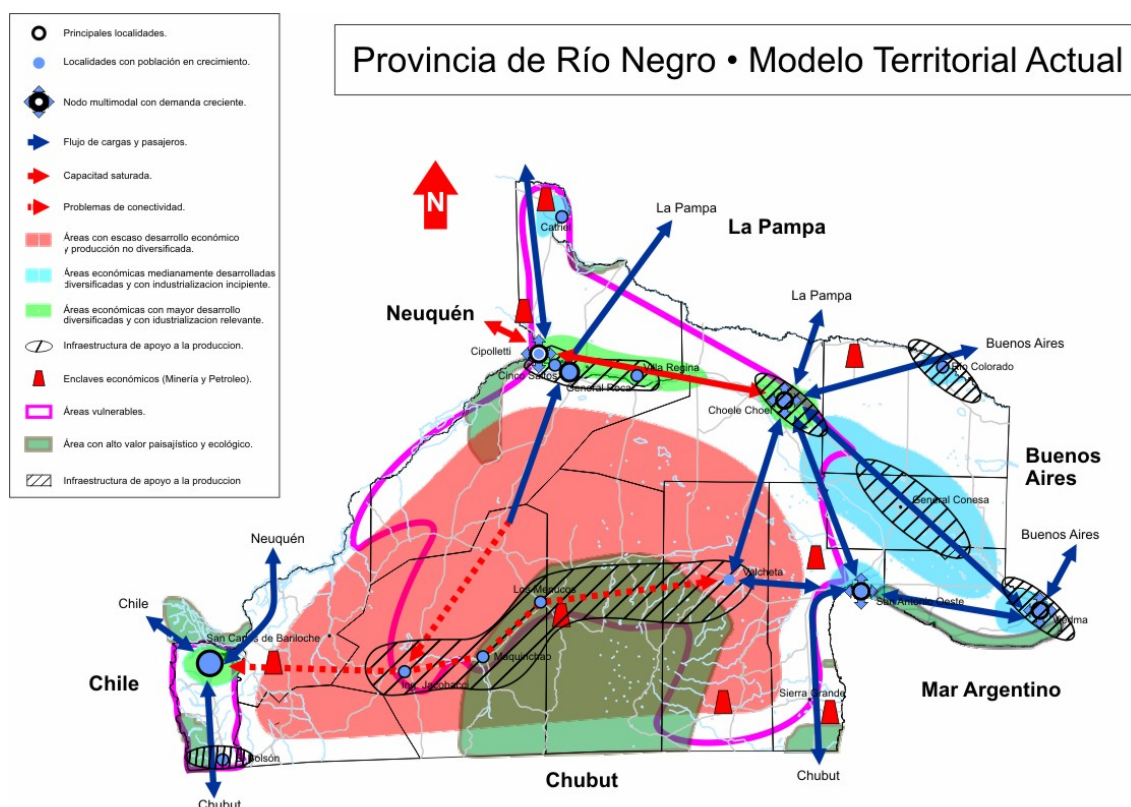


En relación a la temática, existe el proyecto de ley N° 426/2008 que crea el marco regulatorio de las microrregiones en la provincia de Río Negro, el cual se encuentra en el Anexo I.

5.2) Modelo territorial actual y deseado

Para analizar el territorio y los factores que intervienen en su conformación, se realizó en el marco del Programa PET la representación gráfica del Modelo Territorial actual, bajo la forma de un “mapa” síntesis. En él se expresan las características ambientales del territorio en cuestión, los procesos económicos que ahí se desarrollan, las características sociales de la población que reside en él, y la organización espacial (distribución de infraestructuras y equipamiento, vinculaciones, sistema de ciudades, etc.)

Es así que en el mapa puede observarse las localidades con población en crecimiento, las áreas económicas según su grado de diversificación e industrialización, las áreas vulnerables, el flujo de cargas y pasajeros, la existencia de capacidad saturada y problemas de conectividad, entre otros.

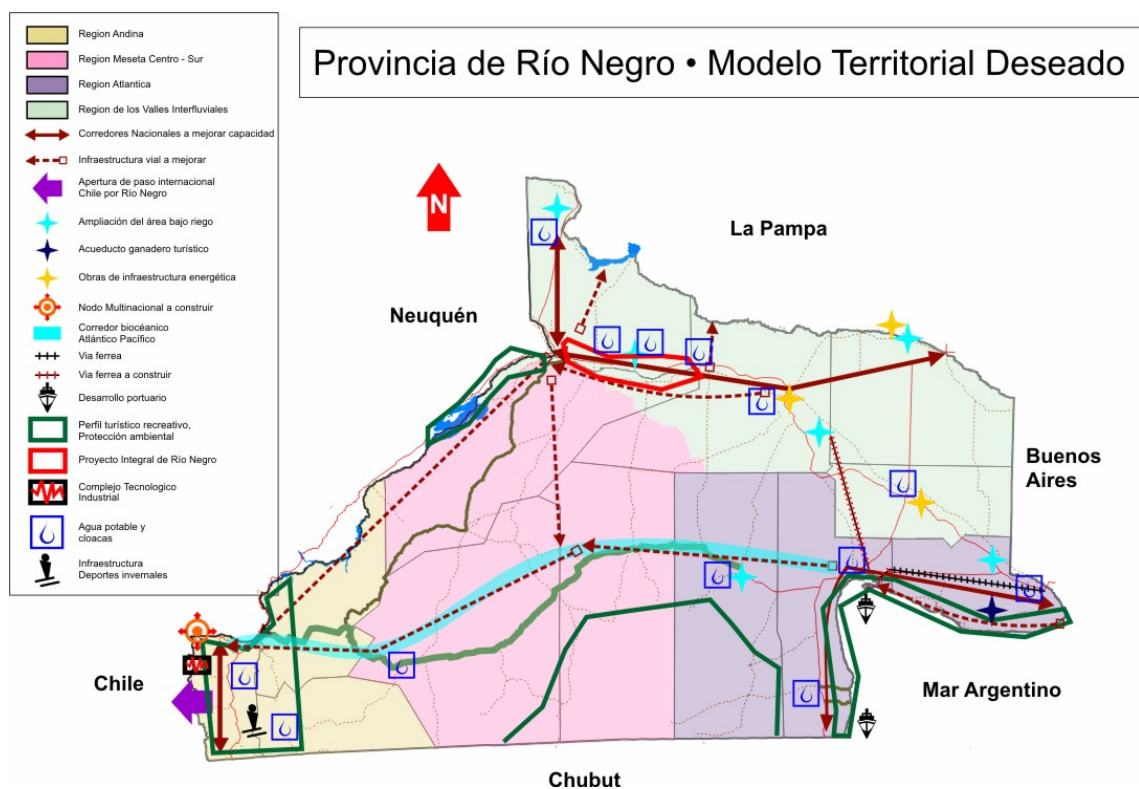


Fuente : Secretaria de Planificación y Control de Gestión, para el PET

El modelo territorial deseado surge como respuesta superadora del modelo territorial actual y comprende las siguientes líneas de acción integradoras:

- Áreas de intervención : a cualificar, a desarrollar y a potenciar
- Corredores de conectividad que articulan el territorio
- Sistema policéntrico de Núcleos Urbanos

En el gráfico a continuación, puede observarse las regiones de la provincia, obras de infraestructura, la infraestructura, corredores y nodos a construir.



Fuente : Secretaria de Planificación y Control de Gestión, para el PET

5.3) Identificación de corredores: El Corredor Bioceánico Norpatagónico

¿Qué es el Corredor Bioceánico Norpatagónico?

Es un Sistema de Integración y Desarrollo que atraviesa de este a oeste, importantes áreas de Argentina y Chile en el norte de la Patagonia, uniendo Atlántico y Pacífico. El Corredor Bioceánico Norpatagónico puede constituir una extraordinaria herramienta para acrecentar la producción, convocar inversiones e impulsar una gesta política superadora de la actual situación

La factibilidad de desarrollo del Corredor Bioceánico Norpatagónico depende de una concepción y un sistema de articulación más integral que el previsto inicialmente. Esa visión sistémica vertebró el Corredor sobre dos ejes complementarios norte (ruta 22) y sur (ruta 23), lo cual tiene importantes ventajas:

- Pasos fronterizos: amplía y mejora la cantidad y calidad sumando a Pino Hachado el más transitable paso de Cardenal Samoré y en el futuro, incluso el Paso del Manso.
- Ferrocarril: incorpora otro ramal completo (de Viedma a Bariloche), que si bien requiere una fuerte actualización y adaptación al transporte de cargas, constituye un elemento de singular importancia estratégica para la integración de la región patagónica de ambos países.
- Puertos: Articula una trama de áreas portuarias de tres puertos del lado chileno (Talcahuano, Corral y Puerto Montt) y tres del lado argentino (Bahía Blanca, San Antonio Este y Puerto Madryn).



Los objetivos básicos del Corredor Norpatagónico - IIRSA - son:

- Apoyar la integración de mercados para mejorar el comercio intrarregional;
- Consolidar cadenas productivas para alcanzar competitividad en los grandes mercados mundiales; y
- Reducir el “costo sudamericano” a través de la creación de una plataforma logística vertebrada e inserta en la economía global.

Sin embargo, es importante señalar las limitaciones que presenta la actual infraestructura ferroviaria y vial para atender los requerimientos del desarrollo regional y la generación de una mayor inserción internacional de la

producción de la región. El Corredor Norpatagónico manifiesta además la necesidad de recuperación de los ferrocarriles de carga y el estudio de un sistema de estaciones de transferencia para optimizar la combinación riel-camión.

5.4) Nodos de comunicación provinciales

La provincia de Río Negro presenta un esquema territorial conformado por diferentes regiones: Meseta Centro – Sur, Andina, Atlántica y Valles Interfluviales.

- **La Región de la Meseta Centro – Sur** la integran los departamentos de Ñorquinco, Pilcaniyeu, 25 de Mayo, Nueve de Julio, El Cuy, Valcheta y el sector sur del departamento Avellaneda.

En esta región el paisaje está identificado como de planicies esteparias semidesérticas, y de bajos esteparios. La meseta de 200 a 300 metros de altura, ocupa más del cincuenta por ciento de la superficie total de la provincia, posee un clima muy árido y con fuertes vientos y algunas cuencas sin desagües y pequeños arroyos.

La actividad predominante es la ganadería extensiva ovina y caprina, también se desarrolla la minería sobretodo la explotación de la piedra laja para ornamentación en la zona de Los Menucos.

En cuanto a los pueblos estos se distribuyen a lo largo de la línea del ferrocarril que se extiende desde la localidad de San Antonio Oeste hasta la ciudad de San Carlos de Bariloche. Además es posible encontrar parajes con población en su mayoría de origen mapuche cuya actividad principal está relacionada con las actividades rurales.

En cuanto a su localización se encuentra no solo a lo largo de la vía férrea sino también de la ruta nacional N° 23 que corre paralela a la vía del ferrocarril, con conexiones por rutas provinciales con el Valle Medio y el Alto Valle.

- **La Región Andina** se localiza en el extremo sud-oeste del territorio provincial y se encuentra circunscripta a la cordillera de los Andes y los valles cordilleranos. Es la región de menor extensión territorial de la provincia, representa el 2,66 % de su superficie y a su vez concentra la mayor cantidad de población con el 19,86 %.

En la región predominan dos paisajes uno definido por el ambiente cordillerano con alturas superiores a los 1200 metros de altura y la abundancia de bosques naturales, en la zona de mayor precipitación de la provincia con registros superiores a los 1500 Mm. anuales.

El segundo paisaje se identifica con los valles glacio-fluviales, recorridos por numerosos cursos fluviales. Muchos de estos valles se formaron con el retiro de los glaciares, a partir de los cuales fueron ocupados por un sistema de lagos muy ramificados.

Las dos principales localidades son San Carlos de Bariloche y El Bolsón, conectadas por la ruta provincial N° 258, con algunos pequeños asentamientos en diferentes lugares de la cordillera, sobretodo de servicios al turismo y al área rural más próxima.

En cuanto a la actividad económica principal esta relacionada con el turismo, principal fuente de ingreso de la región, por lo tanto movilizador de la economía de la región. Es importante la presencia en la zona de algunos establecimientos industriales y zonas de cultivo como el lúpulo y las frutas finas en la zona de El Bolsón, así mismo la presencia de establecimientos ganaderos también generan un aporte a la economía regional.

- **La Región Atlántica** esta conformada por los departamentos de San Antonio y Adolfo Alsina, esta región presenta una mayor diversidad de paisajes naturales, debido a la presencia del mar, el valle del río en su tramo inferior, las mesetas semidesérticas y los bajos como el de la Salina del Gualicho.

Las principales localidades de la región son Viedma, capital de la provincia y por lo tanto centro de la administración pública provincial, sede de los tres poderes del estado, con algunas actividades industriales y un valle bajo riego de casi 60.000 hectáreas. Próximo a la capital se encuentra el Balneario El Cóndor, y otros pequeños asentamientos como Guardia Mitre y San Javier.

La localidad de San Antonio Oeste conforma dentro de este espacio un nodo importante de comunicación y centro de la actividad pesquera de la provincia. En cuanto a su localización es privilegiada por ser conexión norte-sur de la provincia y el país a través del eje ruta nacional N° 3 y su conexión mediante rutas provinciales, con el Valle de General Conesa - Río Colorado, por ruta nacional N° 22 a Bahía Blanca, con Choele Choel al Alto Valle y norte del país a través de La Pampa y Córdoba, también este-oeste dentro de la provincia armando el circuito de montaña y mar, no sólo por ruta sino también por ferrocarril.

Otra actividad de importancia es el movimiento portuario dentro de la zona con el embarque principalmente de frutas del Alto Valle hacia diferentes destinos del mundo por el Puerto de San Antonio Este.

Las Grutas es el principal balneario de la costa atlántica de Río Negro, con una infraestructura turística importante para el turismo de playa, sobre el golfo San Matías posee un atractivo interesante en

cuanto a clima, aguas templadas y transparentes, por lo tanto se ubica cada vez más en los recorridos turísticos patagónicos.

Sierra Grande es el otro centro urbano de importancia en la región, que después de un proceso de crisis casi terminal por el cierre de la empresa HIPASAM que explotaba el yacimiento de hierro, hoy se recicla y vuelve a adquirir movimiento con la reapertura de la mina y se vuelve a poner en explotación a partir de la compra del yacimiento por una empresa de origen chino.

- Otra de las regiones y la más importante dentro de la provincia es la de los **Valles Interfluviales**, este paisaje abarca una gran extensión provincial, es una planicie aluvial con una suave pendiente hacia el este, con una altura media de los 600 a 300 metros.

Este paisaje se caracteriza por la presencia de dos valles de origen fluvial, recorridos por el río Colorado y el río Negro. Estos valles tienen orientación oeste – sureste y atraviesan la planicie aluvial.

Esta región de los valles, con una superficie de 70.827 kilómetros cuadrados, que representa el 35% de la superficie provincial ha compartido un proceso histórico de organización del territorio en diferentes períodos.

Un primer período relacionado con las campañas de dominación, como la del Desierto, la del Nahuel Huapi y la de los Andes. El otro estuvo relacionado con la ganadería y las colonias agrícolas que se gestaron a todo lo largo de los valles interfluviales: Valles del Río Negro, del Río Neuquén y del Río Colorado, como localizaciones que afianzaban el asentamiento de la población, en el período posterior a la conquista y el poder político en el territorio.

Es así que a partir de las actividades agrícolas comienzan a crecer y a desarrollarse los valles, consolidando una estructura productiva y poblacional de tamaño considerable como es el Alto Valle de Río Negro, que hoy junto con Neuquén conforma un área metropolitana de más de setecientos mil habitantes.

El Alto Valle de Río Negro ocupa un espacio que se extiende desde la localidad de Chichinales hasta Barda del Medio y Campo Grande con más de 100 kilómetros, donde se ubican las localidades de Villa Regina, General Roca, Allen, Cipolletti y Cinco Saltos, forma un conjunto urbano – productivo de gran significación en la provincia.

La región tiene una amplia gama de actividades relacionadas con la agricultura, la industria y los galpones de empaque de fruta para consumo interno y exportación, tanto en transporte por camiones, como también por barco a través del Puerto de San Antonio Este.

El eje de circulación de toda esta zona es la ruta nacional N° 22 que corre desde Bahía Blanca donde empalma con la ruta nacional N° 3, a Río Colorado y desde aquí a Choele Choel desde donde sigue hacia el Alto Valle. Este corredor de intenso tráfico automotor no solo hacia el valle sino también a Neuquén y San Carlos de Bariloche esta en los planes desde hace mucho tiempo de ampliación y transformación en una autopista de cuatro manos de circulación.

Pasada la mitad del siglo XX se produce en el territorio de la provincia, el descubrimiento de un nuevo recurso productivo: el petróleo. En el área de influencia de la ciudad de Catriel el 20 de noviembre de 1959 a partir de este hallazgo, se modifica la estructura de las exportaciones de Río Negro, que se transforma en el tercer circuito productivo regional después de la fruticultura y la lana.

La localidad de Choele Choel es el centro del Valle Medio y se localiza en la subregión del mismo nombre, es el centro urbano más importante de una extensión de aproximadamente 100 kilómetros, irrigada por el tramo medio del río Negro. Es un núcleo proveedor de servicios a las localidades de la subregión del valle, que se extiende entre Pomona y Chimpay.

En cuanto a Río Colorado es la entrada a la región Pampeana, por lo tanto importante punto de conexión entre esta y la Patagonia, ya que es el principal acceso que tiene la región centro este de la Argentina hacia la zona de los valles, la cordillera y la costa patagónica por ser el camino más corto, su localización es estratégica. Es otro de los nodos de conexión que tiene la provincia de donde si bien llega una sola ruta nacional la N° 22, si parten dos ejes fundamentales de comunicación norte – sur, la ruta provincial N° 251 y la continuación de la ruta nacional N° 22 de comunicación este – oeste de la provincia y el resto del país.

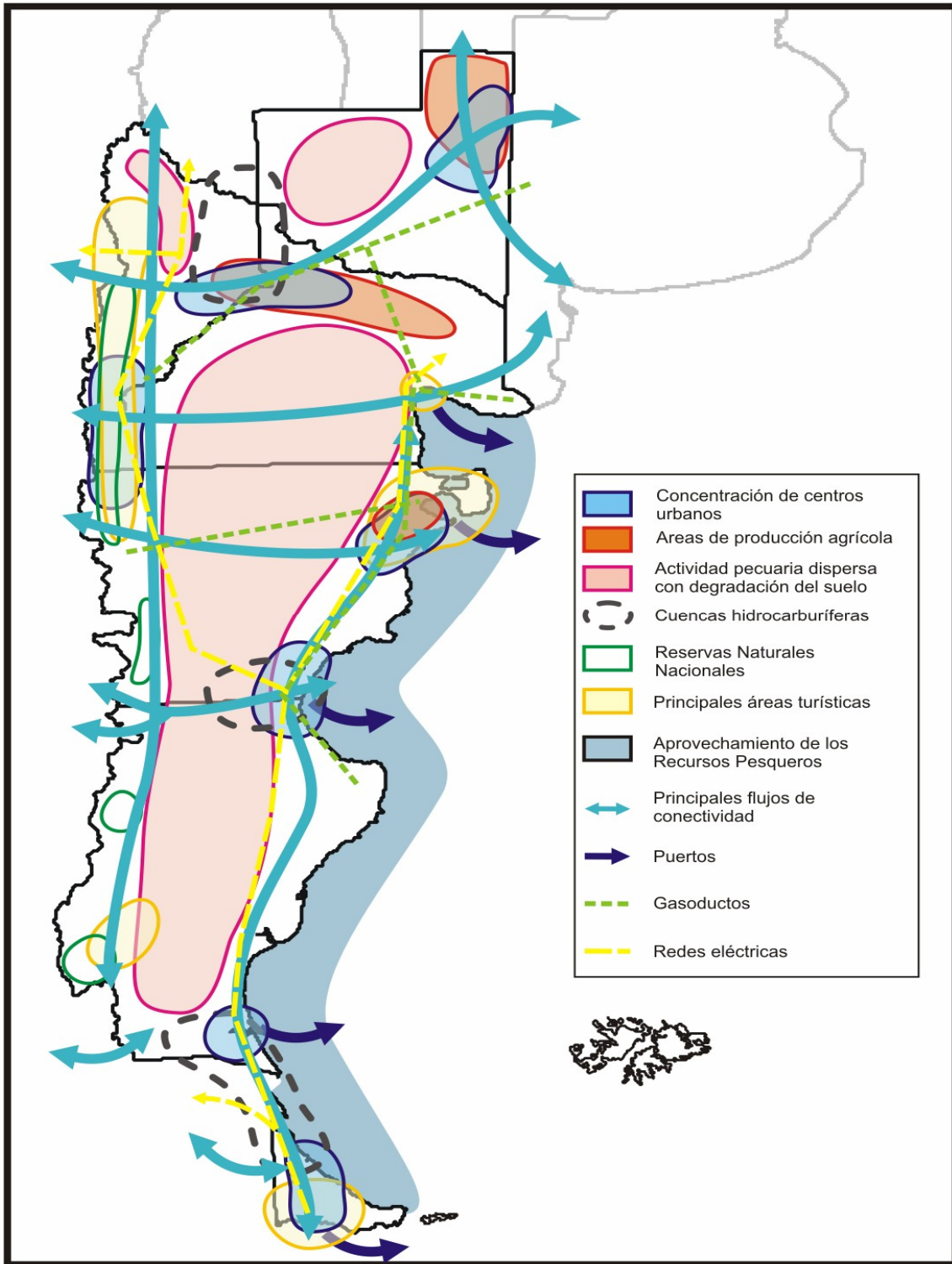
Las principales actividades se relacionan con la agricultura bajo riego y la actividad ganadera de secano. Las actividades industriales están relacionadas con la fruticultura.

La ciudad de Catriel se localiza en la margen sur del río Colorado, en el extremo noroeste de la provincia de Río Negro y vincula las localidades del Alto Valle de Río Negro y Neuquén, con la provincia de Mendoza, La Pampa, San Luis, Córdoba y Buenos Aires.

Esta localidad junto con Viedma, punto de acceso a la costa patagónica y el resto de la región, pero con la desventaja del camino más largo y Río Colorado, vía de ingreso bien posicionada en cuanto a cantidad de kilómetros, forman los tres puntos principales de conexión entre el norte y el sur, es decir hacen de bisagra para la conectividad, por lo tanto las tres tienen una posición geográfica

óptima como vías de acceso no sólo a la provincia de Río Negro sino también al resto de las provincias patagónicas.

REGION PATAGONIA



Fuente: Material de trabajo Secretaría de Planificación y Control de Gestión de Río Negro – PET.

5.5) Identificación de fortalezas y debilidades de la provincia en materia de conectividad - infraestructura – transporte.

Al abordar las fortalezas y debilidades de la provincia en materia de conectividad – infraestructura - transporte, es necesario tener en cuenta que la región de Alto Valle concentra el 46 % de la población y es la zona más densamente poblada, mientras que la zona andina tiene un 20 % y Viedma un 11 %.

Los departamentos de General Roca (densidad 19.22 hab. /Km²) y Bariloche (20.28 h/km²) tienen 3.5 y 3.3 veces más que la media provincial, además concentran la mayor actividad económica. El departamento General Roca concentra más del 80 % de la actividad frutícola de provincia.

Las principales ventajas que ofrece la provincia es la disponibilidad de infraestructura de apoyo a la inversión, como infraestructura vial y ferroviaria, parques industriales, aeropuertos, como así también una amplia costa sobre el Atlántico con adecuada infraestructura portuaria que permite acceder a los mercados del Atlántico. Al mismo tiempo puede accederse al Pacífico, a través de los pasos fronterizos ubicados en Neuquén.

Sin embargo, se evidencia un desequilibrio entre regiones, principalmente entre la región sur y el resto de la provincia, presentando las regiones del Alto Valle, Bariloche y Viedma la mayor dotación en infraestructura y servicios. Por otra parte, la infraestructura y los servicios están en estrecha relación con las principales actividades económicas y los principales centros de población.

Cabe destacar que:

- En relación al ferrocarril, el sistema ferroviario se encuentra conformado por dos líneas de trocha ancha y un ramal de trocha económica (Jacobacci – Esquel). Tanto la línea del Alto Valle como la de la línea sur cruzan la provincia en sentido este – oeste,

convergiendo en Bahía Blanca. La línea del Alto Valle tiene una longitud de 424 Km. y de Bariloche, hasta SAO, tiene 826 km. Actualmente, el tren es importante para la Línea Sur, sobre todo en invierno. En relación a la línea Ferrosur, siempre está latente el problema del paso de combustible y de metanol por los centros urbanos del Alto Valle.

- En relación a la red vial, se encuentra conformada por caminos nacionales y provinciales, que a su vez se estructura en un sistema primario y uno secundario de caminos. La red nacional contenida en la provincia abarca 2400 Km. de longitud, aunque se encuentra localizada en la provincia de Neuquén. La ruta 237 vincula el núcleo Cipolletti - Neuquén con Bariloche.

La red provincial tiene una longitud de 5000km, de los cuales un tercio corresponden a primaria. El sistema se encuentra estructurado globalmente en base al triangulo Cipolletti - Viedma - Bariloche, materializado por la ruta 22, 250, 3, 23 y 237.

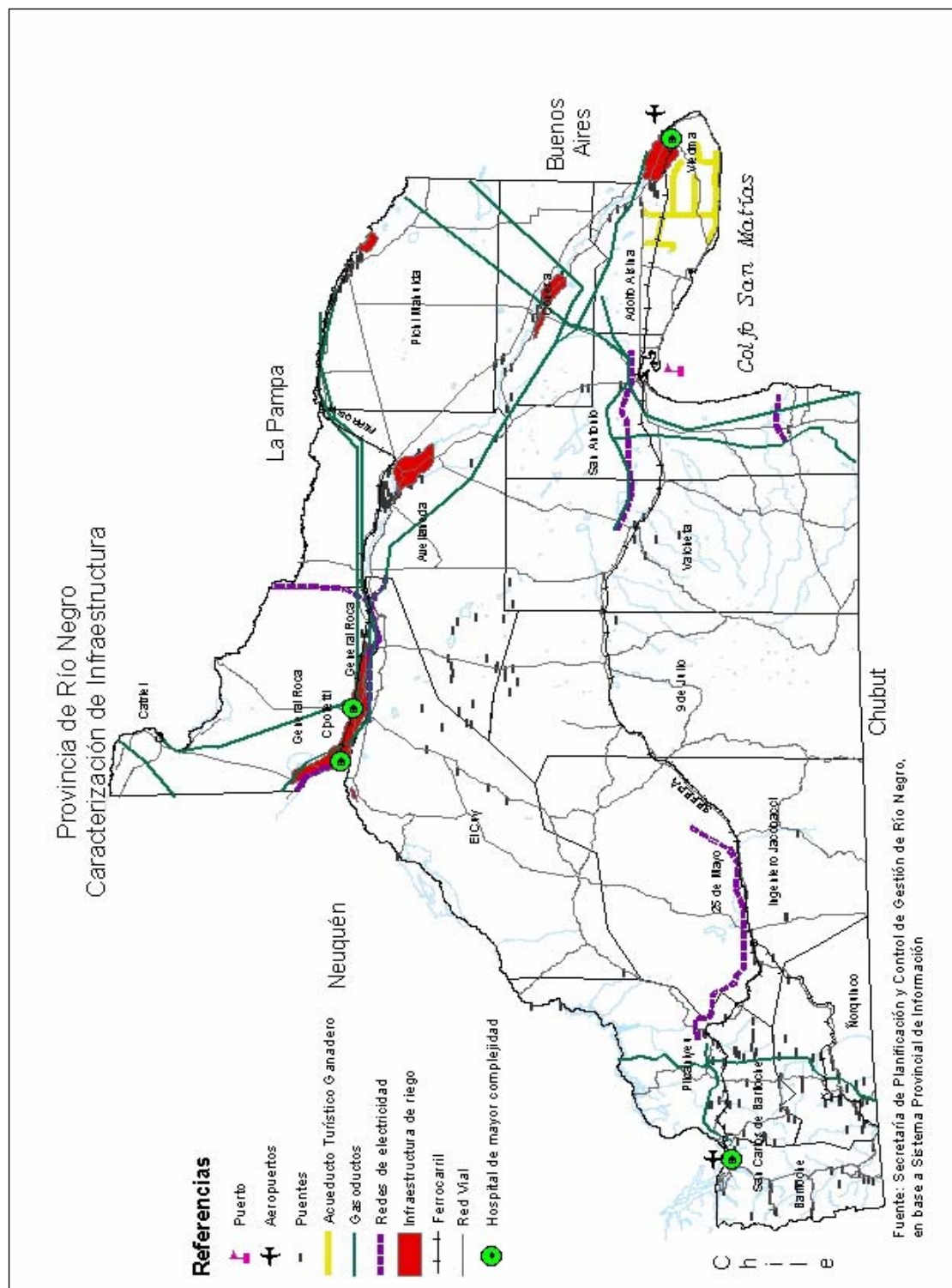
Los vínculos interiores son con las rutas provinciales 2, 6 y 8.

La ruta 22, que une las localidades del Alto Valle, se encuentra congestionada y colapsada. Por la ruta longitudinal del Alto Valle circula trafico liviano y pesado, que corresponde a tres tipos de viajes y que en un sistema vial orgánico encauzarían por canales separados: viajes con origen y destino fuera del Alto Valle, viajes con origen y/o destino en establecimientos agrícolas dentro de Alto Valle y viajes con origen o destino dentro de las aglomeraciones. La mezcla indiscriminada de estos viajes, el abandono del ferrocarril como medio de transporte, el aumento de la población y la producción son causas de esta congestión.

En la Línea Sur, se está pavimentando la ruta 23. La pavimentación de la ruta 23 constituye la obra más importante que se está realizando en el territorio de la provincia. Esta afirmación tiene sustento en dos razones fundamentales:

- 1) La posibilidad que con esta obra se logre un desarrollo equilibrado y sostenido de todas las regiones de la provincia, es decir poniendo a la Línea Sur en igualdad de condiciones (en términos de infraestructura básica) con el resto de las zonas productivas de Río Negro.
 - 2) La consolidación del corredor Biocénico, esto es; la comunicación comercial entre los dos océanos, a través de los puertos de aguas profundas de San Antonio Este y Puerto Montt.
- Existe una demanda insatisfecha de electricidad y una calidad inadecuada del servicio en relación a la recuperación económica que hubo en el Alto Valle. Entre las debilidades podemos mencionar:
 - o Transformadores saturados o con requerimientos de cargas cercanas y hasta superiores a las admisibles.
 - o Estructura débil del sistema de transmisión, con líneas de transmisión operando al límite (lo que en general implica en la operación diaria tener que trabajar con altos niveles en el otro, o tener que afrontar un colapso ante una salida de servicio de algún equipamiento).
 - o Mayor riesgo de falla para el equipamiento, por estar sometido a mayor carga y tensión.
 - o Energía no suministrada en condiciones de N-1.
 - o Frecuentes rechazos de pedidos de mantenimiento por falta de redundancia (lo que incrementa el riesgo de falla), etc.

- o Importante dependencia de la Generación Forzada para mantener niveles de tensión.
- Los hospitales de mayor complejidad se encuentran en los lugares de mayor población, lo cual genera derivaciones de otras localidades.
- El puerto de SAO es de aguas profundas, cuya principal actividad es la exportación de frutas y su funcionamiento estacional.
- El acueducto situado en cercanías de la Costa Atlántica permite llevar agua a una región en donde es uno de los principales problemas.
- En relación al transporte aéreo surge la imperiosa necesidad de contar con un transporte aéreo acorde a esta nueva realidad, que resulte eficiente y suficiente. En efecto, la capital de la provincia en varias oportunidades no tiene conexión aérea con la Capital Federal, no existen vuelos que comuniquen centros urbanos dentro de la provincia y los regionales se reducen a un vuelo quincenal de LADE que une Comodoro Rivadavia con Bariloche. Solamente la ciudad de San Carlos de Bariloche posee varias frecuencias diarias.



6) INFRAESTRUCTURA EXISTENTE

6.1) Infraestructura

Se denomina infraestructura territorial a aquella realización humana carente de utilidad directa que es, sin embargo, el conjunto básico y de soporte para el desarrollo de cualquier actividad o funcionamiento necesario en la organización estructural de la población.

El vocablo, utilizado habitualmente como sinónimo de obra pública por haber sido generalmente el Estado el encargado de su construcción y mantenimiento, se identifica bajo aspectos físicos, sociales, económicos, reglamentarios, etc.

6.1.1) Ferrocarril

Para el transporte ferroviario, Argentina cuenta con una red de 38.326 kilómetros de ferrovías. Como se aprecia en el gráfico, gran parte de la red está localizada en la parte central del país, conectándola muy diversificadamente con Buenos Aires. Este es un efecto principal de la integración del territorio que el Estado argentino emprendió en la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, en el marco del desarrollo del modelo agro-exportador, debido a las ventajas de costos que ofrecía este modo de transporte para la evacuación de granos y otros productos destinados a su exportación. Por esta razón, la red cubre principalmente el entorno de la región metropolitana y el norte, situación que contrasta con las contadas vías que se localizan al sur del territorio.

Red Ferroviaria Argentina



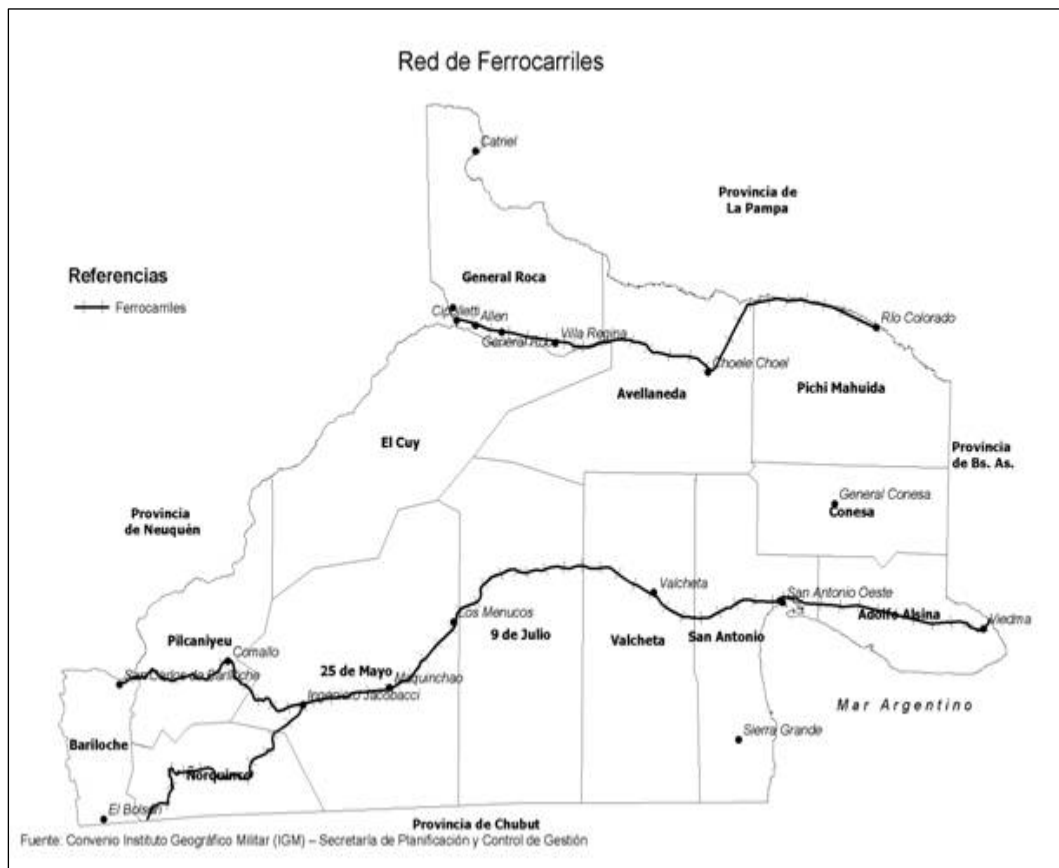
Fuente: <http://www.todotren.com.ar/mundo/>

En el año 1897 por decisión del Gobierno Nacional se trazó la red ferroviaria General Roca cuya vía principal parte de la ciudad de Buenos Aires y se dirige hacia el sur, atravesando las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Neuquén y Río Negro.

Uno de los ramales que atraviesa la provincia de Río Negro, conecta las localidades de Bahía Blanca y Zapala, fue construido entre los años 1897 y 1914 y pasa por la parte norte del suelo rionegrino uniendo las localidades de Río Colorado, Choele Choel y Cipolletti.

Entre los años 1913 y 1935 se construyó el segundo ramal, el cual une Bahía Blanca con Bariloche y Esquel, en la provincia del Chubut. El mismo conecta Viedma, San Antonio Oeste y atraviesa la meseta patagónica hasta llegar a Bariloche.

Entre las particularidades del Ferrocarril General Roca, se cuenta la existencia de una línea de trocha de 75 centímetros de ancho, que une las localidades de Ingeniero Jacobacci, en la provincia de Río Negro, y Esquel. Por sus vías circulan hasta el día de hoy las locomotoras de vapor originales que fueron adquiridas para servir este trayecto durante los primeros años de la década de 1920. Conocida localmente como “La Trochita” y oficial e internacionalmente como “Viejo Expreso Patagónico”, el ramal constituye un importante atractivo turístico por ser uno de los únicos de su tipo, además de su singular trayecto y la multitud de paisajes que se pueden observar en él.



Los primeros tramos de La Trochita fueron completados en 1935. En 1941 las vías llegaron hasta El Maitén, para alcanzar finalmente la localidad de Esquel en 1945. A partir de ese momento y hasta 1950 funcionó exclusivamente como un servicio de cargas que transportaba mercaderías desde y hacia los pueblos a los que servía. En 1950 se inauguró el servicio de pasajeros, que por tres décadas tuvo una intensa actividad, llegando a circular hasta tres servicios diarios.

6.1.2) Puerto de San Antonio

Ubicado sobre la margen norte de la península Villarino, se llega al mismo por una ruta nacional N° 251 (Sur), pavimentada, que nace sobre ruta nacional N° 3, a la altura del Km. 1.114, al noreste de San Antonio Oeste

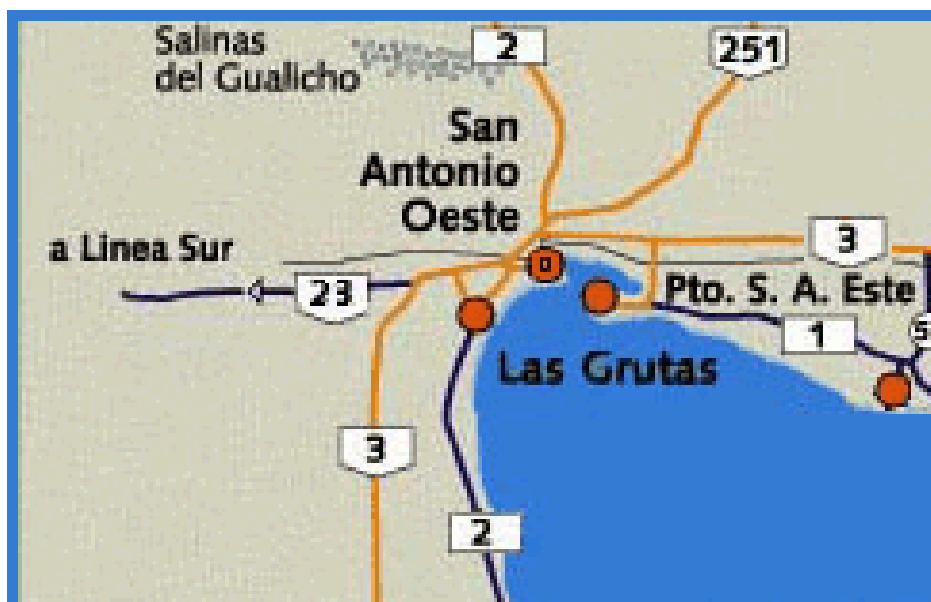
distante de 60 Km. al sur-este del mismo, a 72 Km. del Balneario Las Grutas y a unos 195 Km. de Viedma.

Sus playas son amplias, blancas, de conchillas de almejas, en contraste con el azul profundo del mar, y están ubicadas principalmente al sur de la mencionada península.

Inaugurado en 1982, es un puerto natural de aguas profundas. Posee una amplitud de mareas de 9 mts. para la máxima y 3,36 mts. para la mínima. Su principal actividad radica en la exportación de frutas provenientes del Alto Valle del Río Negro. La población es pequeña pero atractiva en cuanto a la propia actividad de una zona portuaria. La Administración Nacional de Aduanas y la Prefectura Naval Argentina poseen dependencias en el lugar.

Existe, de manera excepcional, un régimen de reintegros a las exportaciones por puertos patagónicos (Ley Nacional N° 23.018 y N° 24.490, su modificatoria), mediante el cual las exportaciones de producciones originarias y/o procesadas en la región gozan de un beneficio sobre valor. Este beneficio, en Río Negro era originalmente del 7%, disminuyendo hasta su extinción a razón de un punto por año a partir de diciembre de 1999.

Puerto de San Antonio



6.1.3) Red Vial

Al analizarse la distribución de la infraestructura vial por provincias se observa una mayor provisión de infraestructura vial en las regiones de mayor actividad económica y productiva, y algunas de las zonas localizadas en las zonas más aisladas y/o distanciadas de los principales centros urbanos tienen un porcentaje relevante de la red vial nacional. Aunque en varios casos esta relevancia se explica por las extensas superficies de los territorios, especialmente en las regiones patagónicas, en otros casos esta relevancia se explica por su intensa actividad fronteriza, como ocurre con las provincias que forman parte de la macro región del noreste, que se caracterizan incluso por tener un territorio reducido.

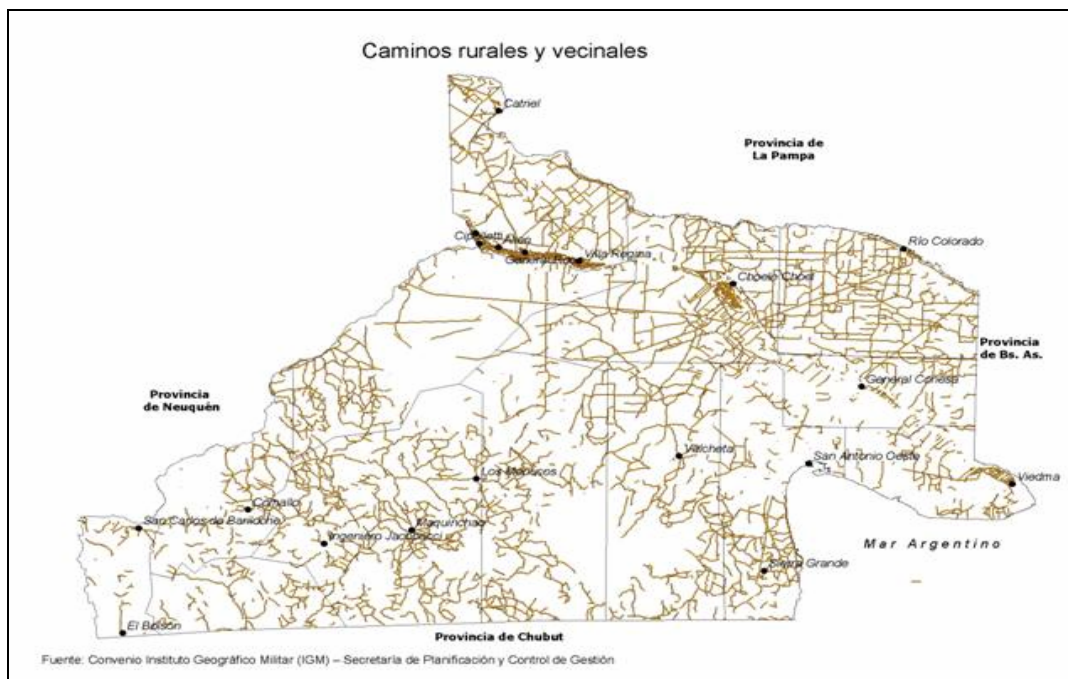


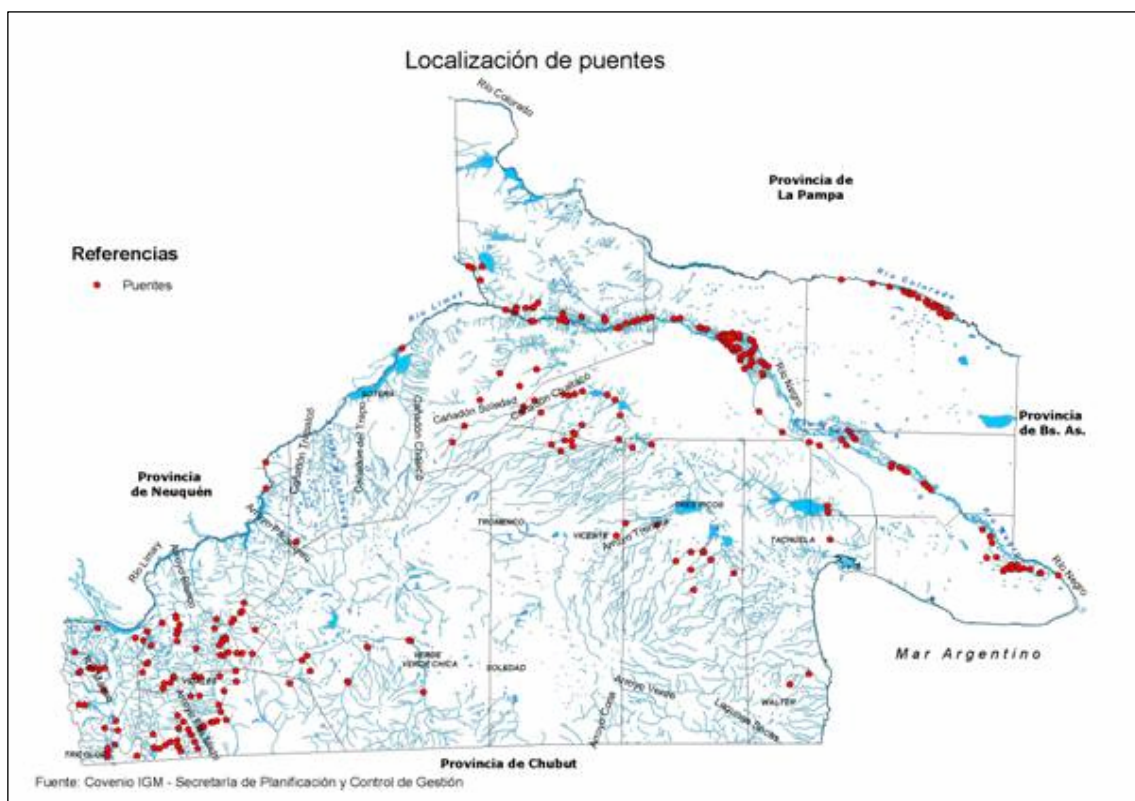
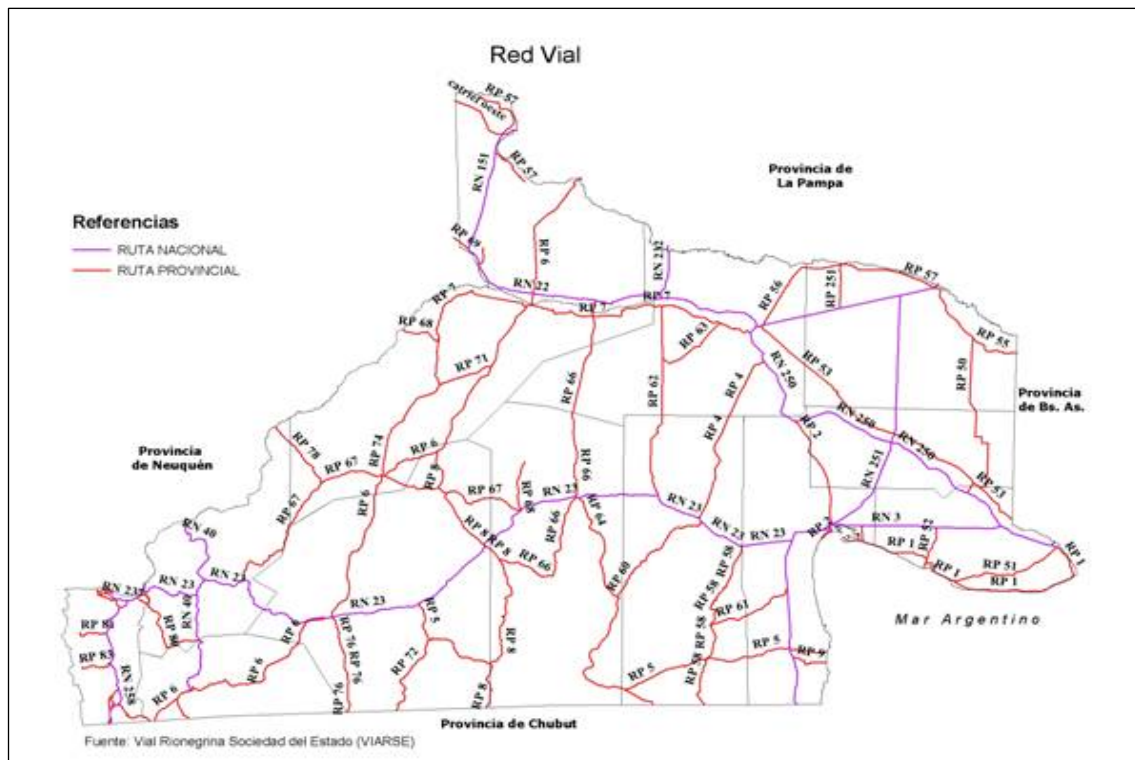
Fuente: http://www.vialidad.fov.ar/red%20troncal/red_troncal.htm.

Al encontrarse la provincia de Río Negro en el comienzo e ingreso a la Patagonia el sistema de transporte vial es un fuerte elemento de vinculación regional y nacional. Con la provincia de Neuquén se vincula por la ruta Nacional 237 y la 22; mientras que con la zona de Cuyo lo hace a través de la ruta Nacional 151 y 152. Los vínculos con Buenos Aires son la ruta 22 y la 3, esta última es la que junto a la 258 conecta al territorio rionegrino con el sur del país.

Internamente se distinguen marcados corredores de tráfico que conectan las distintas regiones de la provincia. Uno de ellos es el que integra el Alto Valle de Río Negro y Neuquén (zona frutihortícola) con el Puerto de San Antonio Oeste por medio de la ruta 22, la Nacional 250 y ruta Provincial 304; mientras que a través de la ruta Nacional 251 la conecta con la zona ganadera bovina del Noreste de la provincia.

Otro corredor es el que integra la zona Andina (turismo – forestal), la Línea Sur (mineral – ovino) con el Puerto de San Antonio Oeste. Este corredor está estructurado por el Ferrocarril y por la postergada ruta Nacional 23, actualmente ha cobrado impulso con la propuesta de fortalecimiento del Corredor Bioceánico.





6.1.4) Infraestructura y Transporte aéreo.

En la región patagónica la operación aerocomercial actual es prácticamente nula, no existiendo, salvo el caso de las líneas aéreas troncales que operan sobre Buenos Aires, ningún transportador regional en operación.

Desde el punto de vista político o económico no existen factores explícitos que afecten las operaciones aéreas ni su desarrollo, mas bien podemos afirmar que la Patagonia tiene una serie de ventajas comparativas respecto de otras regiones del país, no solo en los aspectos de distancias, falta de oferta, captación de turismo extranjero, etc., sino por una fuerte predisposición por parte de los gobiernos provinciales a dar una definitiva solución al tema de la conectividad de la región.

Desde el punto de vista político la conectividad en la patagonia ha sido y seguirá siendo un objetivo prioritario tanto nacional como regional.

Desde el punto de vista aeronáutico no existen factores condicionantes, como los relacionados con la meteorología, servicios técnicos y de apoyo en tierra o condiciones de seguridad de aeropuertos o de infraestructura, que influyan decisivamente en la actividad y su desarrollo.

La situación regional es aceptable y tiene además una serie de ventajas respecto de otras zonas del país en las que la congestión aérea, niebla, tormentas u otros condicionamientos si afectan las operaciones, sobre todo la de redes combinadas.

El modelo de redes, que es clave para el desarrollo aéreo, es importante que opere en regiones sin condicionamientos que afecten en forma permanente el cumplimiento de las programaciones y la regularidad en los horarios de los vuelos. En la patagonia no se dan justamente estos parámetros.

En relación a la infraestructura aeronáutica provincial disponible, en términos generales en la provincia existen dos grupos de aeropuertos. Por un lado, los controlados como Bariloche, Viedma y General Roca que disponen del equipamiento y personal requeridos para una operación regular y serían los indicados para la iniciación de la red básica provincial.

Por el otro, los No controlados como San Antonio Oeste y El Bolsón, operados en segunda etapa y en los cuales las operaciones aéreas se ven reducidas y/o limitadas a operaciones VFR (visuales), diurnas y condiciones meteorológicas visuales (VMC). La ausencia de balizamiento que posibilite operaciones nocturnas y de equipos de radio ayuda (VOR) o para operaciones instrumentales (IFR) reducen la “operatividad” en estos dos últimos aeropuertos y pueden constituir una restricción para la operación al momento de definir la programación de vuelos.

A continuación se destacan una síntesis de las características técnicas de los aeródromos de la provincia de Río Negro en cuanto a pistas, radioayudas, servicios disponibles y normas particulares.

- **VIEDMA/GOBERNADOR CASTELLO**

Aeropuerto Público controlado

Distancia a la ciudad 6 km.

RWY: 02/20 longitud 1510 mts x 45 mts (ancho) – piso Asfalto

RWY: 10/28 longitud 2550 mts x 45 mts (ancho) – piso Asfalto

Radioayudas:

NDB VIE 275.0 kHz 405145S – 0630024W. 27°/0,36

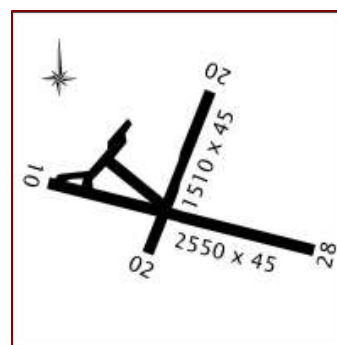
NDB/LI V 305 KHz 405150S – 0630133W 283°/0,70

VOR VIE 117,1 MHz 405202S – 0630003W 97°/0,60 -

H-24 Cobertura 343 Km.

Normas Particulares:

Las operaciones VFR (vuelo visual) deben ajustarse a lo



establecido en el Anexo BRAVO, donde debe reemplazarse el valor por 2000 pies.

El control del tránsito aéreo se realiza por Torre de Control igual que todo el movimiento en plataforma.

Estacionamiento:

Tres posiciones de estacionamiento que admiten aeronaves tipo B-737/700/DC-9, similar o menor porte y las otras cuatro restantes admiten aeronaves tipo METRO III (Hasta 17 Mts de envergadura), similar o menor porte.

Horario de servicio Lunes a domingos de 09:00 a 24:00 UTC

Servicios de combustible: AVGAS 100 LL - JET A1.

- **SAN CARLOS DE BARILOCHE**

Público controlado internacional

Distancia a la ciudad 13 Km.

RWY: 11/29 longitud 2348 mts x48 mts – piso Asfalto

Radioayudas

NDB/LI B 305 Khz H-24 410834S. - 0711055W - 286° MAG/1065 3 Mts. (0,6 NM)

VOR/DME BAR 117.4 MHz H-24 410825S - 0711120W 286° MAG/1694.0 Mts. (0,9

NM) Canal 121X. (324 Km.)

ILS/LLZ BR 109.5 MHz H-24 410844S - 0711025W Cat. II Pista 29

GP/DME 332.6 MHz H-24 410919S - 0710857W DME ubicado con el GP. Canal 32X

Coordinado con LLZ., Funciona sin indicación de funcionamiento de OM y MM en TWR.

Servicios combustible JET A-1 - AVGAS 100 LL

- **GENERAL ROCA/DR. ARTURO H. ILLIA**

Público aeradio

Distancia a la ciudad 4.8 km RWY: 09/27 longitud 2156 mts x45mts – piso Asfalto **Radioayudas** NDB GNR 275 KHz 385859S – 0673604W HJ (Sin control remoto)

Normas Particulares

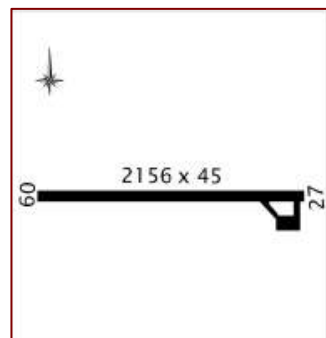
Las operaciones VFR deben ajustarse a lo establecido en el Anexo BRAVO.

Observaciones

Operaciones con precaución por alambrado perimetral deteriorado, animales sueltos.

Horario Aeradio de 08:00 A 14:00

Servicios: AVGAS 100 LL



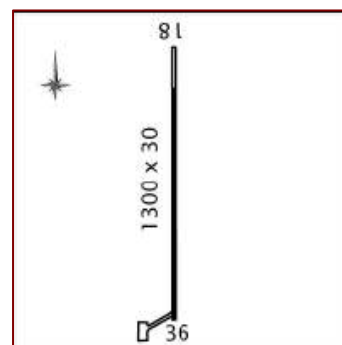
- **EL BOLSON**

Público aeradio

RWY: 18/36 longitud 1300 mts x30 mts – piso Asfalto

Normas Particulares

Las operaciones VFR deben ajustarse a lo establecido en el Anexo ALFA. Operaciones con precaución, animales sueltos.



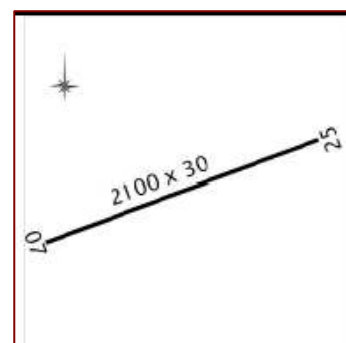
- **INGENIERO JACOBACCI/CABO F.A.A. H. R. BORDON**

Público aeradio

RWY: 07/25 longitud 2100 mts x30 mts – piso Asfalto

Normas Particulares:

Las operaciones VFR deberán ajustarse a lo establecido en el Anexo ALFA.



- **SAN ANTONIO OESTE/ANTOINE DE SAINT EXUPERY**

Público aeradio

Distancia a la ciudad 10 Km.

RWY: 12/30 1800 mts x30 mts – piso Asfalto 23t/1 30t/2

Radioayudas:

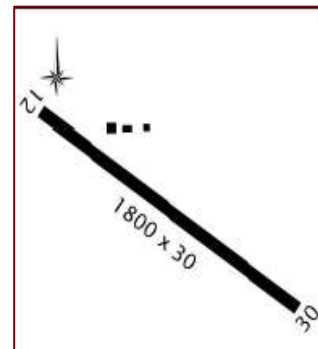
NDB SAN 220,0 Khz 404553S – 0650203W .H 24 cobertura 300 Km.

Normas Particulares:

Las operaciones VFR deben ajustarse a lo establecido en el Anexo ALFA.

Horario Servicio

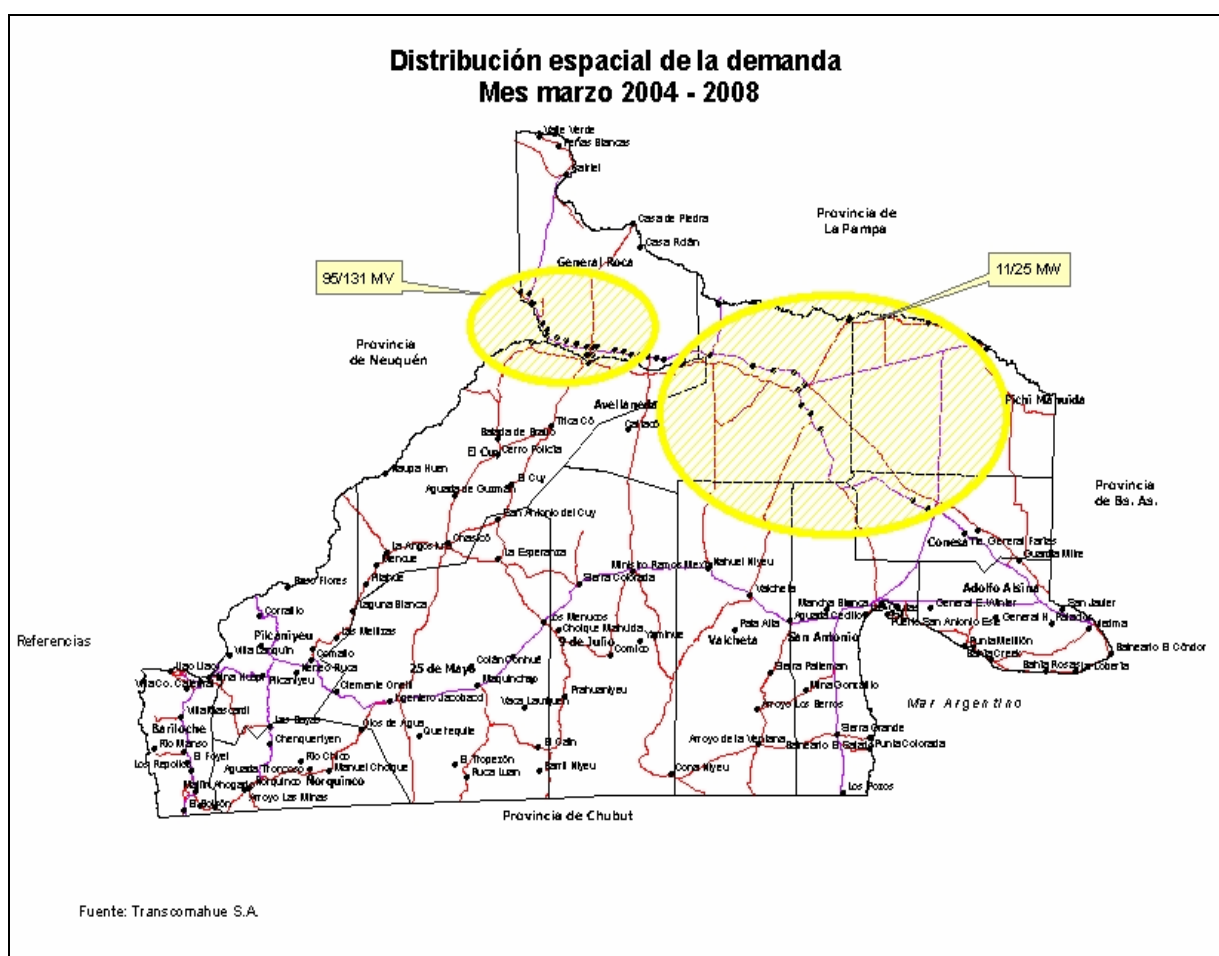
Lunes, Martes, Miércoles, Viernes. De 11:30 a 19:00 UTC Jueves de 11:30 a 20:30 UTC Sábado y Domingo sin servicio.

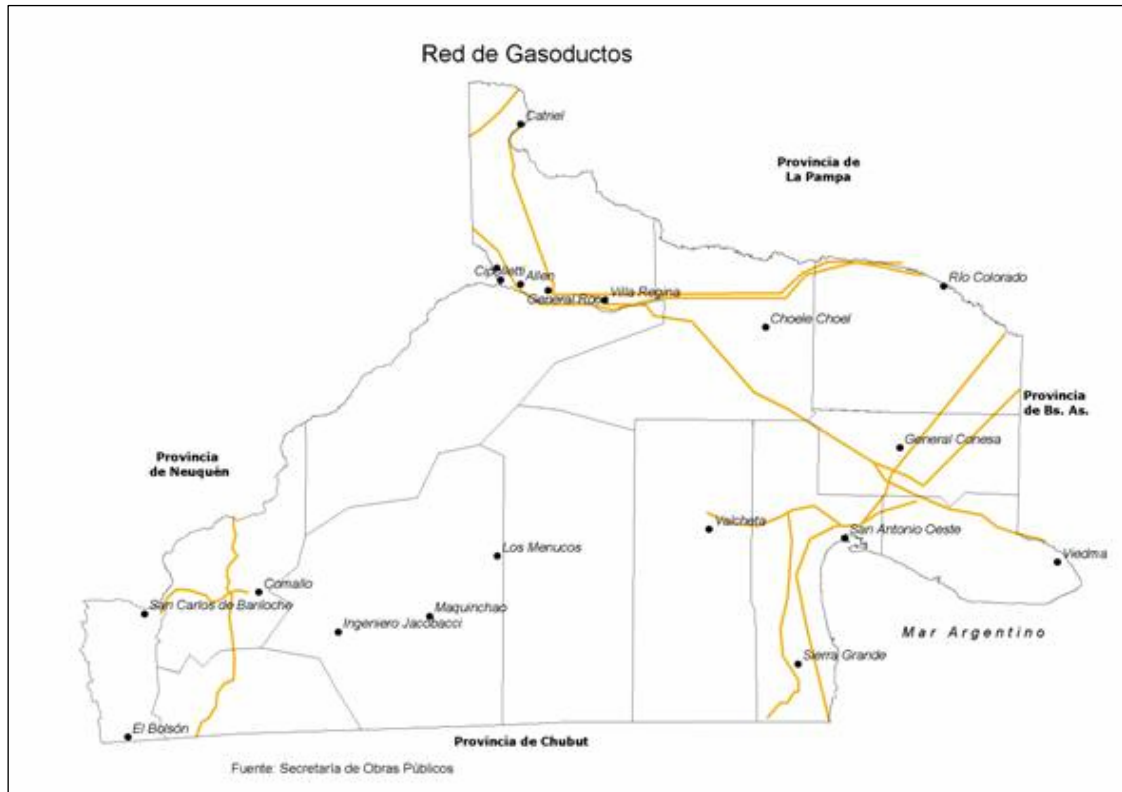


SIGLAS: RWY = PISTA - VFR = VISUAL - VOR- = RADIOFARO OMNIDIRECCIONAL NDB = RADIO FARO NO DIRECCIONAL - DME; EQUIPO TELEMETRICO - DISTANCIAS

6.1.5) Redes energéticas

El sistema de transporte de energía eléctrica en la provincia de Río Negro tiene característica radial con una sola línea de 132 KV que alimenta varios centros de consumo. Esto significa que la indisponibilidad de uno de los elementos de transporte provoca cortes del suministro o se abastece la demanda con una baja calidad del servicio. Existe también en forma latente la posibilidad de un apagón en grandes dimensiones con las consecuencias sociales y económicas que el mismo implica. Adicionalmente, el sistema de transporte en el Valle Medio depende de una antigua línea de 66 KV cuya capacidad está al límite de su capacidad de transmisión, no permitiendo el crecimiento de la demanda eléctrica, justamente en un lugar donde la producción frutihortícola está registrando un crecimiento explosivo.



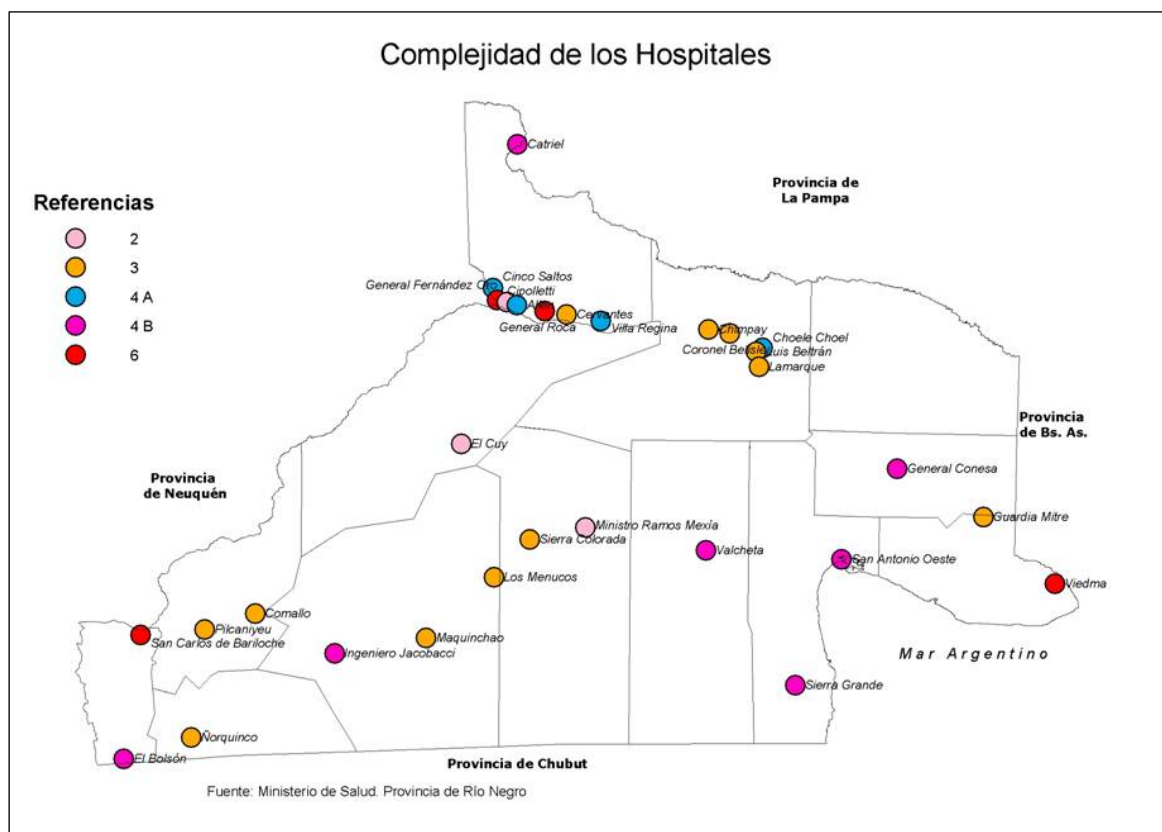


6.1.6) Localización. Establecimientos sanitarios



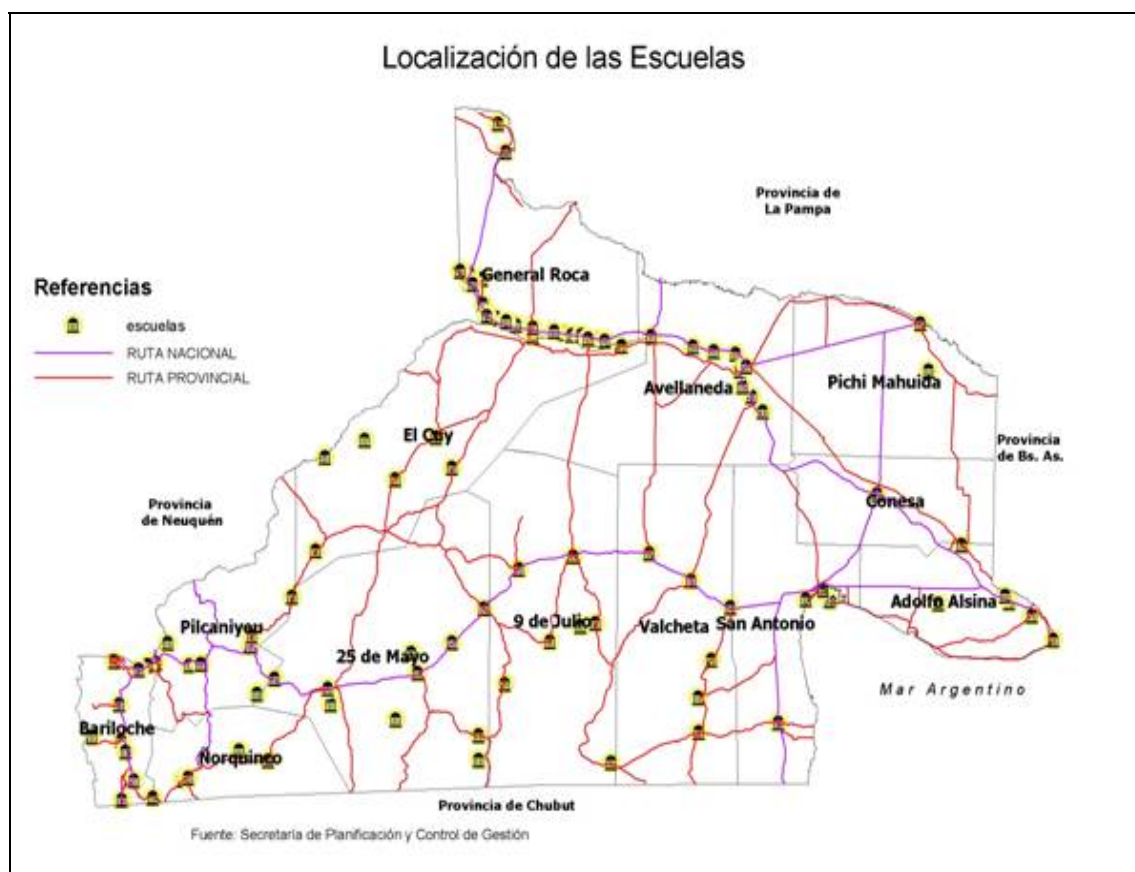
Localidad	Complejidad	Descripción
General Fernández Oro	2	internación, consulta externa de medicina general
El Cuy	2	internación, consulta externa de medicina general
Ministro Ramos Mexía	2	internación, consulta externa de medicina general
Cervantes	3	internación, medicina general y odontología.
Chimpay	3	internación, medicina general y odontología.
Coronel Belisle	3	internación, medicina general y odontología.
Luis Beltrán	3	internación, medicina general y odontología.
Lamarque	3	internación, medicina general y odontología.
Sierra Colorada	3	internación, medicina general y odontología.
Pilcaniyeu	3	internación, medicina general y odontología.
Comallo	3	internación, medicina general y odontología.
Los Menucos	3	internación, medicina general y odontología.
Maquinchao	3	internación, medicina general y odontología.
Norquingo	3	internación, medicina general y odontología.
Guardia Mitre	3	internación, medicina general y odontología.
Catriel	4 B	internación, medicina general, cirugía, clínica medica, tocoginecología, pediatría, salud mental y pueden tener otras especialidades médicas odontología, laboratorio, radiología.
Cinco Saltos	4 A	internación, medicina general, cirugía, clínica medica, tocoginecología, pediatría, salud mental y pueden tener otras especialidades médicas odontología, laboratorio, radiología.
Allen	4 A	internación, medicina general, cirugía, clínica medica, tocoginecología, pediatría, salud mental y pueden tener otras especialidades médicas odontología, laboratorio, radiología.
Villa Regina	4 A	internación, medicina general, cirugía, clínica medica, tocoginecología, pediatría, salud mental y pueden tener otras especialidades médicas odontología, laboratorio, radiología, laboratorio, radiología.
Choele Choel	4 A	internación, medicina general, cirugía, clínica medica, tocoginecología, pediatría, salud mental y pueden tener otras especialidades médicas odontología, laboratorio, radiología.
Ingeniero Jacobacci	4 B	internación, medicina general, cirugía, clínica medica, tocoginecología, pediatría, salud mental y pueden tener otras

		especialidades médicas odontología, laboratorio, radiología.
El Bolsón	4 B	internación, medicina general, cirugía, clínica medica, tocoginecología, pediatría, salud mental y pueden tener otras especialidades médicas odontología, laboratorio, radiología.
Valcheta	4 B	internación, medicina general, cirugía, clínica medica, tocoginecología, pediatría, salud mental y pueden tener otras especialidades médicas odontología, laboratorio, radiología.
Sierra Grande	4 B	internación, medicina general, cirugía, clínica medica, tocoginecología, pediatría, salud mental y pueden tener otras especialidades médicas odontología, laboratorio, radiología.
San Antonio Oeste	4 B	internación, medicina general, cirugía, clínica medica, tocoginecología, pediatría, salud mental y pueden tener otras especialidades médicas odontología, laboratorio, radiología.
General Conesa	4 B	internación, medicina general, cirugía, clínica medica, tocoginecología, pediatría, salud mental y pueden tener otras especialidades médicas odontología, laboratorio, radiología.
Cipolletti	6	todas las especialidades más subclínicas como oftalmología, neumonología, infectología. Actúan como hospitales de cabecera de zonas sanitarias
General Roca	6	todas las especialidades más subclínicas como oftalmología, neumonología, infectología. Actúan como hospitales de cabecera de zonas sanitarias
San Carlos de Bariloche	6	todas las especialidades más subclínicas como oftalmología, neumonología, infectología. Actúan como hospitales de cabecera de zonas sanitarias
Viedma	6	todas las especialidades más subclínicas como oftalmología, neumonología, infectología. Actúan como hospitales de cabecera de zonas sanitarias



Fuente: Ministerio de Salud, Provincia de Río Negro.

6.1.7) Localización. Establecimientos educativos



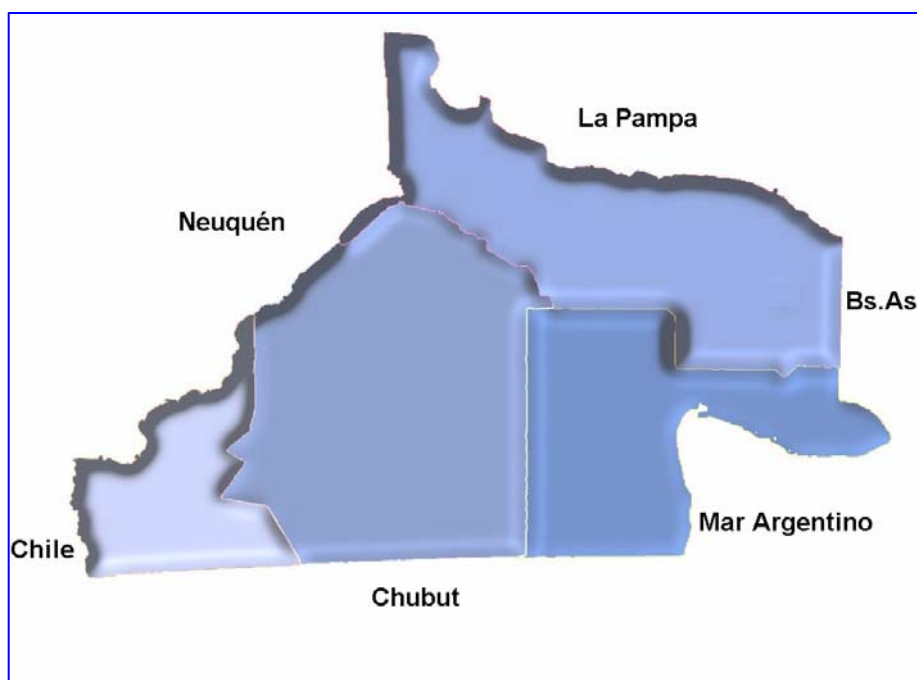
7) IDENTIFICACIÓN DE PROYECTOS

7.1) Por regiones de la provincia

A continuación se menciona algunos de los proyectos que se identificaron que responden a las siguientes características:

- Sirven para el mejoramiento de procesos productivos.
- Por sus características físicas y localización, generen alto impacto regional.
- Permitan complementariedad y conectividad directa con las redes principales.
- Incentivan el desarrollo de la intermodalidad del transporte.
- Permitan la integración regional, especialmente la integración de zonas rurales de baja accesibilidad.
- Permitan la integración con otras provincias y con Chile

Los proyectos prioritarios son identificados a nivel regional, teniendo en cuenta la nueva regionalización propuesta en materia de organización territorial por el RN 2015, que se tradujo en las regiones: Andina, Meseta Centro Sur, Valles Interfluviales y Atlántica.



7.1.1) Región Andina

Comprende los departamentos Bariloche, Ñorquinco y Pilcaniyeu, con el importante centro turístico internacional de San Carlos de Bariloche, otros menores como El Bolsón, y pequeños asentamientos urbanos de servicios turísticos y rurales, con una población de 118.019 habitantes (INDEC 2001).

En términos de desarrollo regional se considera fundamental su integración con los circuitos turísticos de la costa atlántica.

Los proyectos identificados como estratégicos son:

- Puesta en marcha del proyecto Corredor Bioceánico Atlántico – Pacífico
(Puerto de San Antonio Este – Puerto Montt - Valdivia).
- Apertura del paso terrestre internacional de Río Negro a la República de Chile por El Manso.
- Proyecto Complejo Tecnológico Industrial de San Carlos de Bariloche. Construcción de una playa multimodal de transferencia de cargas en San Carlos de Bariloche.
- Mejoramiento de la Infraestructura de turismo para deportes de invierno en el cerro Perito Moreno en El Bolsón.

7.1.2) Región Meseta Centro Sur

Está conformada por los departamentos 25 de Mayo, 9 de Julio y El Cuy y ubicada en el centro de la meseta patagónica con condiciones climáticas extremas. Es la menos poblada de la provincia con 20.906 habitantes.

Para mejorar la calidad de vida de los pobladores, es prioritaria la finalización de la pavimentación de la ruta nacional N° 23, que vincula la región con el oeste y este de la provincia, y de la ruta provincial N° 8 que la conecta con el Alto Valle.

Requiere, además, un mejor equipamiento de las localidades en servicios educativos, salud, vivienda y saneamiento ambiental, y acciones que frenen la permanente migración que sufre la región hacia centros poblados más importantes.

Algunos de los proyectos identificados como estratégicos son:

- Finalización de las obras de pavimentación de la Ruta Nacional N° 23.
- Represa de Chipauquil en el arroyo Valcheta para aprovechamiento de riego (2.500 ha), turístico y agua potable.
- Pavimentación de la ruta provincial N° 8 Los Menucos, La Esperanza (56 kilómetros).

7.1.3) Región de los Valles Interfluviales

Es la región más importante de la provincia por su población - 334.278 habitantes (INDEC 2001) - y por las actividades económicas que la caracterizan. Comprende los departamentos General Roca, Avellaneda, Pichi Mahuida y General Conesa y está localizada en el área mesopotámica de Río Negro entre los valles fluviales de los ríos Colorado y Negro.

Se procura integrar los valles fluviales de ambos ríos, ampliar la conectividad norte-sur e integrarla al resto del país. Es imprescindible mejorar y repavimentar las rutas existentes.

El Alto Valle requiere en forma perentoria la concreción del Proyecto Integral del Río Negro cuyos objetivos son: protección contra inundaciones, mejoramiento del sistema de drenaje, recuperación de tierras y generación eléctrica entre otros.

A continuación se mencionan los proyectos identificados como estratégicos:

- Presa de Salto Andersen en el río Colorado para el riego de 20.500 ha en Río Negro y La Pampa.
- Ampliación de la red eléctrica del Valle Medio.
- Mejoramiento y obras de riego para la localidad de Catriel (5.000 ha).
- Protección de 20.000 ha bajo riego del área frutícola, generación de energía y línea de contención de crecidas Cipolletti – Chichinales.
- Mejoramiento y obras de riego para la localidad de Catriel (5.000 ha).
- Acceso pavimentado desde la ruta nacional N° 3 a Playas Doradas (30 kilómetros).
- Proyecto de Riego de Colonia Josefa, sistematización y puesta en producción de 67.000 ha.
- Pavimentación de la ruta Chelforó a La Japonesa y Gobernador Duval en la provincia de La Pampa (36 kilómetros).
- Tren interurbano del Valle.

7.1.4) Región Atlántica

Conformada por los departamentos Adolfo Alsina, Valcheta y San Antonio tiene una población de 79.619 habitantes.

La provincia inició el desarrollo de un corredor turístico costero integrado por los balnearios El Cóndor, Las Grutas y Playas Doradas. Pero es indispensable la pavimentación de la ruta provincial N° 1 o Ruta de la Costa, el acceso de la ruta nacional N° 3 a ese último balneario y la construcción de un acueducto ganadero turístico, que abastecerá 250 mil hectáreas ganaderas y pequeños asentamientos turísticos.

Se prevé incrementar a 19.500 hectáreas la superficie regada en la margen norte del río Negro, en la localidad de Guardia Mitre, y potenciar la zona bajo riego con producción frutihortícola del Instituto de Desarrollo del Valle Inferior (IDEVI) vecina a la capital provincial, Viedma.

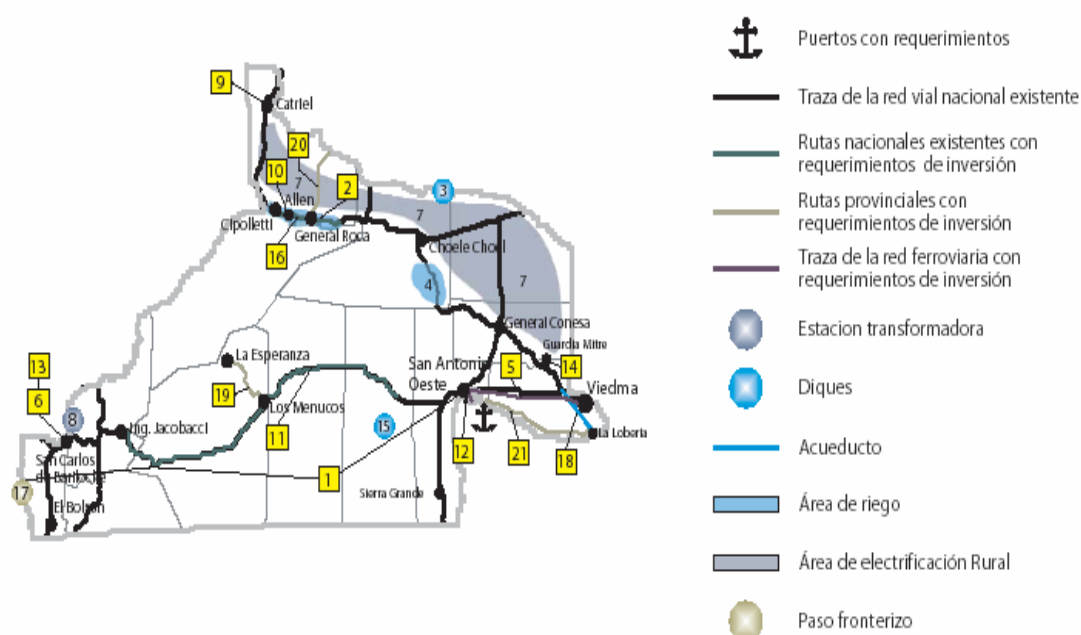
Los proyectos estratégicos para esta región son:

- Acueducto ganadero - turístico desde el río Negro hasta La Lobería (35 Km. y 250 mil ha).
- Muelle de cargas generales, mineralero y pesquero en San Antonio Este.
- Acceso pavimentado desde la ruta nacional N° 3 a Playas Doradas (30 kilómetros).
- Desarrollo integral bajo riego de la margen norte del río Negro en Guardia Mitre (19.500 ha).
- Empalme ramal ferroviario Viedma – San Antonio – Puerto de San Antonio Este (26 kilómetros).

- Construcción del ramal ferroviario Choele Choel – Vintter – San Antonio Este – San Antonio Oeste (219 kilómetros).
- Ampliación y mejoramiento de la ruta nacional N° 22 desde Chichinales a Cipolletti.
- Proyecto Integral del río Negro para la protección de 20.000 ha bajo riego del área frutícola, generación de energía y línea de contención de crecidas Cipolletti – Chichinales.
- Pavimentación ruta provincial N° 1 de La Lobería hasta el Puerto de San Antonio Este (150 kilómetros).
- Ampliación del Puerto de San Antonio.

7.2) Obras de infraestructura priorizadas por la Provincia

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA



Fuente: Secretaría de Planificación y Control de Gestión para el PET

Referencias

1. Puesta en marcha del Proyecto Corredor Bioceánico Atlántico - Pacífico (Puerto de San Antonio Este - Puerto Montt - Valdivia).
2. Proyecto integral del río Negro de Cipolletti a Chichinales: protección de 20.000 há. bajo riego, generación de energía y línea de contención de crecidas.
3. Presa de Salto Andersen en el río Colorado.
4. Proyecto de riego de Colonia Josefa (67.000 há.).
5. Empalme ramal ferroviario Viedma - San Antonio - Puerto de San Antonio Oeste (26 Km.).
6. Construcción de la Playa de transferencia de cargas en San Carlos de Bariloche.
7. Obras de electrificación rural en la margen norte del río Negro.
8. Ampliación de la estación transformadora de San Carlos de Bariloche.
9. Mejoramiento y obras de riego para la localidad de Catriel (5.000 há.). Construcción del canal terciario de riego en Valle Verde.
10. Puente sobre el canal principal de riego en Allen.
11. Finalización de las obras de la RN23.
12. Construcción del muelle de cargas generales, mineralero y pesquero en San Antonio Este.
13. Proyecto Tecnológico Industrial de San Carlos de Bariloche.
14. Proyecto de máxima de ampliación de la zona de riego en altiplanicies de la meseta al sur del río Negro.
15. Represa de Chipauquil en el arroyo Valcheta para el aprovechamiento de riego (2.500 há.), turístico y de agua potable.
16. Ampliación RN22 desde Chichinales a Cipolletti (98 Km.).
17. Apertura del paso terrestre internacional de Río Negro a la República de Chile por El Manso.
18. Acueducto ganadero turístico desde el río Negro hasta La Lobería (35 Km. y 250.000 há.)
19. Pavimentación de la RP8 Los Menucos - La Esperanza (56 Km.)
20. Mejoramiento de la RP6 General Roca - Casa de Piedra (94 Km.)
21. Pavimentación de la RP1 La Lobería - Puerto de San Antonio Este (150 Km.)
22. Ampliación de la red eléctrica del Valle Medio.
23. Ampliación de la red de electrificación rural Trapalcó – General Conesa.

7.3) Proyectos: escalas de impacto, estado, plazo y monto estimado

REF.	PROGRAMA / PROYECTO	ESCALA DE IMPACTO	ESTADO	PLAZO	MONTO ESTIMADO (millones de \$)
1	Puesta en marcha del proyecto Corredor Bioceánico Atlántico - Pacífico (Puerto de San Antonio Este - Puerto Concepción - Talcahuano)	Regional	S/D	S/D	S/D
2	Proyecto Integral del río Negro de Cipolletti a Chichinales: protección de 20 mil has bajo riego, generación de energía y línea de contención de crecidas	Regional	Con estudio de factibilidad	Medio	S/D
3	Presa de Salto Andersen en el río Colorado	Local	Con estudio de factibilidad	Corto	S/D
4	Proyecto de riego de colonia Josefa (67.000 ha)	Regional	Prefactibilidad	Medio	60
5	Empalme ramal Viedma - San Antonio - Puerto de San Antonio Este (26 Km)	Regional	Nuevo	Medio	S/D
6	Construcción de la playa de transferencia de cargas en San Carlos de Bariloche	Internacional	Con estudio de factibilidad	Medio	S/D
7	Obras de electrificación rural en la margen norte del Río Negro	S/D	S/D	S/D	S/D
8	Ampliación de la estación transformadora de San Carlos de Bariloche	S/D	S/D	S/D	S/D
9	Mejoramiento y obras de riego para la localidad de Catriel (5.000 ha) Construcción del canal terciario de riego en Valle Verde	Local	S/D	Corto	S/D
10	Puente sobre el canal principal de riego en Allen	S/D	S/D	S/D	S/D
11	Finalización de las obras de pavimentación de la RN 23	Internacional	Con estudio de factibilidad	Corto	S/D
12	Construcción de muelle de cargas generales, mineralero y pesquero en San Antonio Este	Internacional	Con estudio de factibilidad	Corto	S/D
13	Proyecto Complejo Tecnológico Industrial de San Carlos de Bariloche	Internacional	Nuevo	Largo	S/D
14	Proyecto de máxima ampliación de la zona de riego en altiplanicies de la meseta al sur del río Negro	Local	Nuevo	Largo	S/D
15	Represa de Chipauquill en el arroyo Valcheta para aprovechamiento de riego (2.500 ha), turístico y de agua potable	Local	Con estudio de factibilidad	Corto	S/D
16	Ampliación RN 22 desde Chichinales a Cipolletti (98 Km)	Regional	S/D	S/D	S/D
17	Apertura del paso terrestre internacional de Río Negro a la República de Chile por El Manso	Regional	S/D	S/D	S/D
18	Acueducto ganadero - turístico desde Río Negro hasta La Lobería (35 Km y 250 mil ha)	Local	Ejecución	Medio	37
19	Pavimentación de la RP 8 Los Menudos-La Esperanza (56 Km)	S/D	S/D	S/D	S/D
20	Mejoramiento de la ruta provincial 6 General Roca - Casa de Piedra (94 Km)	Local	S/D	Corto	S/D
21	Pavimentación RP 1 La Lobería-Puerto de San Antonio Este (150 Km)	Regional	Con estudio de factibilidad	Medio	S/D
22	Ampliación de la red eléctrica del Valle Medio	Local	S/D	Corto	S/D
23	Ampliación de la red de electrificación rural Trapalcó - General Conesa	Local	S/D	Corto	S/D

Fuente: Secretaría de Planificación y Control de Gestión para el PET

Proyectos estratégicos del Corto Plazo

NOMBRE DEL PROYECTO ¹	BREVE DESCRIPCION	MONTO DEL PROYECTO	OBJETIVO GENERAL	TIEMPO DE EJECUCION ²	VINCULACION CON OTROS ORGANISMOS DEL P.E.	FORTALEZAS	DEBILIDADES
Viarse- Conservación de la red de caminos de jurisdicción provincial	Seguridad en las vías de comunicación terrestre de la provincia		Mantener la red vial de la provincia	Contratación anual	Todos las localidades de la provincia	-Mantenimiento de la red de caminos de jurisdicción provincial -Disminución de los costos de transporte Traslado seguro que permita mantener la calidad del producto transportado	
Tren Patagónico- Servicio Viedma-Bariloche	Operar la red ferroviaria que comunica la línea sur		Comunicar a la provincia desde el mar a la cordillera	En desarrollo	Ciudadanos rionegrinos de la línea Sur con el resto de la población	-Reactivación de las economías regionales -Comunicación continua de la población de la línea sur a los demás centros urbanos de la provincia	

Fuente: Secretaría de Planificación y Control de Gestión en base a Secretaría de empresas Públicas. Plan Estratégico de Desarrollo Provincial RN 2015

¹ Mencione al menos seis

² Corto plazo: de 0 a 3 años.

Mediano plazo: de 3 a 10 años.

Largo plazo: más de 10 años.

Proyectos estratégicos del mediano y largo plazo

NOMBRE DEL PROYECTO ³	BREVE DESCRIPCION	MONTO DEL PROYECTO	OBJETIVO GENERAL	TIEMPO DE EJECUCION ⁴	VINCULACION CON OTROS ORGANISMOS DEL P.E.	FORTALEZAS
Transcomahue- Construcción Línea 132 Kv Villa Regina- Choele Choel	Construcción de 147 Km. De línea aérea de 132 Kv		Resolver el problema de baja tensión sin necesidad de requerir generación forzada		La ciudades de Villa Regina y Choele Choel	
Tren Patagónico- Corredor Bioceánico	Estudio integral para elaborar las bases del llamado a licitación para la remodelación y adecuación del sistema ferroviario a los fines de proceder a operar como corredor bioceánico		Expansión del mercado de cargas internacionales		Línea sur rionegrina y mercado de cargas	-Reactivación de las economías regionales
Viarse- Rehabilitación y mejora de la red de jurisdicción nacional	Pavimentación de la ruta nacional 22		Ensanchamiento del tramo Chichinales -Cipolletti de la ruta nacional 22 cuyo proyecto ejecutivo fue aprobado y elevado a la dirección nacional de vialidad para su construcción	En desarrollo	Mejora de la red de comunicación vial	-Mejora la columna vertebral de la mayor zona productiva de la provincia
Viarse- Rehabilitación y mejora de la red de jurisdicción nacional	Pavimentación de la ruta nacional 23		Pavimentación de los tramos faltantes de la ruta nacional 23 cuyo proyecto ejecutivo fue aprobado y elevado a la dirección nacional de vialidad para su construcción	En desarrollo	Mejora de la red de comunicación vial	-Comunicación rápida y directa de la costa atlántica con la cordillera, constituyéndose en un eje de integración bioceánico

Fuente : Secretaría de Planificación y Control de Gestión en base a Secretaría de empresas Públicas. Plan Estratégico de Desarrollo Provincial RN 2015

³ Mencione al menos 6.

T⁴ Corto plazo: de 0 a 3 años.

Mediano plazo: de 3 a 10 años.

Largo plazo: más de 10 años

8) CONFECCIÓN DE LOS LINEAMIENTOS DEL PROGRAMA RÍO NEGRO PROVINCIA INTEGRADA

8.1) Fundamentación

El Gobierno de la Provincia de Río Negro considera al territorio como un recurso estratégico y por ello es necesario incorporar en el diseño y desarrollo de las políticas públicas, la dimensión territorial tendiente a fortalecer su capacidad organizativa.

Fortalecer la capacidad organizativa de los territorios es hoy objetivo fundamental de la política territorial. Fortalecer dicha capacidad implica por un lado, potenciar la cohesión territorial y por el otro, potenciar la competitividad, construir la consistencia sistémica de los espacios nacionales y regionales y fortalecer así, su capacidad de inserción en el espacio de la economía global.

En es contexto, se plantearía el programa “Río Negro, Provincia Integrada “, para:

- Lograr un territorio más competitivo, alentando las inversiones y la generación de empleo.
- Crear condiciones de innovación y competencia territorial en el marco de las políticas de planificación provinciales.
- Propiciar una organización territorial más equilibrada y solidaria.
- Promover las subregiones con mayores dificultades.
- Integrar y articular el territorio.

8.2) Objetivos

Generales

- o Profundizar los conocimientos de la nueva dinámica económica y socio-territorial y sus tendencias en la provincia de Río Negro.
- o Promover y mantener un debate sobre los problemas territoriales críticos y las diferentes opciones para solucionarlos.

Específicos

- o Promover un sistema integrado de transporte.
- o Mejorar la accesibilidad.
- o Reorganizar el sistema de transporte sobre el territorio.
- o Desarrollar los servicios de transporte.

8.3) Propuesta de trabajo

8.3.1) Estado de situación

En función de las figuras 1 y 2 y del relevamiento realizado en el presente trabajo, puede decirse que el estado de avance del trabajo llevado a cabo por la Provincia de Río Negro corresponde a la fase preliminar de un proceso general de ordenamiento territorial y de caracterización territorial. El estudio más completo a la fecha es “Organización Territorial de Río Negro, Diagnostico y propuestas de criterios para regionalizar” – Secretaría de Planificación y Control de Gestión – CFI, años 2005 y 2006.

En función de ello, se recomienda tratar y/o profundizar del estado de avance actual ciertos aspectos, como el marco legal e institucional y profundizar el análisis a nivel provincial por subsistema, sobre todo en lo relativo a definición de problemas, potencialidades y limitantes del sistema

territorial. Por otra parte, debería lograrse contar con un diagnóstico que profundice:

- Sistema biofísico: Clima, problemas y riesgos climáticos, hidrogeología y recursos hídricos, geología y geomorfología, recurso edafológico, biodiversidad y áreas naturales protegidas, riesgos naturales, usos de suelo, paisaje, unidades ambientales de integración
- Sistema Urbano y Poblamiento: Poblamiento, ciudades, regiones, ejidos. Vivienda y urbanismo, patrimonio cultural, asociatividad municipal y desarrollo local, medio rural, demografía e información básica municipal.
- Sistema de infraestructuras: transportes, infraestructuras hidráulicas, eléctricas, de comunicación, saneamiento ambiental.
- Sistema socioeconómico: variables y aspectos macroeconómicos. Sectores económicos basados en los recursos naturales (agropecuaria, pesca, minería, forestal, turismo), Desarrollo Humano, Educación, Salud y Género.

En las etapas subsiguientes, el Programa Provincial “Río Negro Provincia Integrada” luego de contar con el diagnóstico general para determinar la funcionalidad actual del sistema territorial y así proporcionar las bases para revertir, prevenir o modificar los efectos e inercias negativas, en las fases III y IV debería contar con una evaluación del uso del territorio, el desarrollo socioeconómico municipal y regional y de la integración funcional del territorio para poder diseñar los escenarios de uso y aprovechamiento de territorio que permiten proponer modelos de uso y aprovechamiento del mismo y elaborar el Programa de Ordenamiento Territorial general, regional y sectorial (Infraestructura).

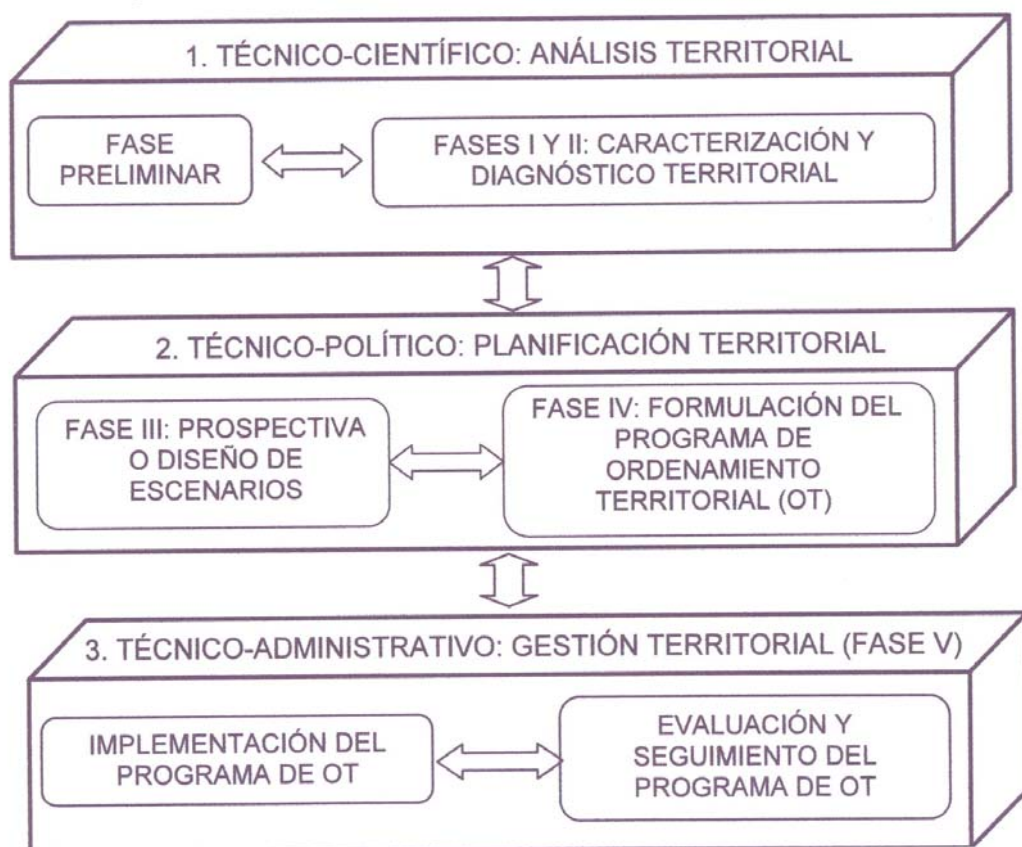
Es así que el programa propuesto, debería contemplar:

- Ordenamiento y desarrollo de sistemas, infraestructuras y usos estructurantes del territorio a escala nacional: Sistema de ciudades, vivienda y desarrollo humano; Sistemas infraestructurales; Uso sostenible

de los recursos naturales y culturales del territorio; Sistemas ambientales y conservación de la biodiversidad; Gestión del riesgo.

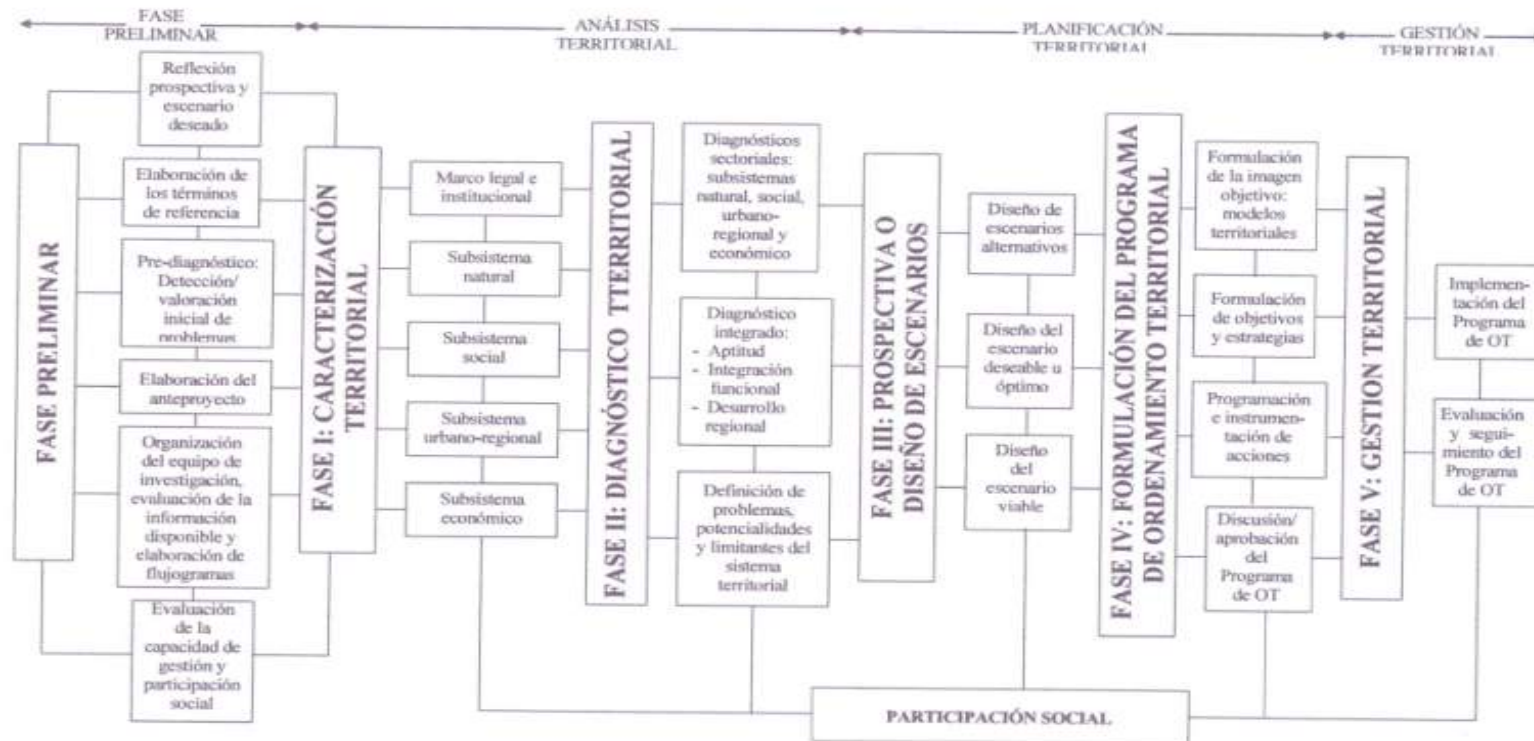
- Ordenamiento y desarrollo territorial a nivel regional y subregional: Regiones y microregiones a fines de la planificación; Estrategia de desarrollo territorial y directrices para la planificación de las regiones.
- Lineamientos estratégicos; Objetivos específicos y resultados a alcanzar; Viabilidad, escenarios y desafíos en la gestión del Plan.

Figura 1. Momentos/Fases del Proceso de Ordenamiento Territorial



Fuente : “ Metodologías para el ordenamiento territorial”. María Teresa Sánchez Salazar. Instituto de Geografía, UNAM. Día virtual de ordenamiento territorial. Marzo 2009.

Figura 2. Fases y Etapas del Proceso General de Ordenamiento Territorial



Fuente : " Metodologías para el ordenamiento territorial". María Teresa Sánchez Salazar. Instituto de Geografía, UNAM. Día virtual de ordenamiento territorial. Marzo 2009.

8.3.2) El ordenamiento territorial y la política de ordenamiento territorial: ejes sugeridos de actuación.

El Ordenamiento Territorial se concibe como un proceso y una estrategia de planificación de carácter técnico-político a través del cual se pretende configurar, en el corto, mediano y largo plazo, una organización del uso y ocupación del territorio, acorde con las potencialidades y limitaciones del mismo, las expectativas y limitaciones de la población y los objetivos sectoriales de desarrollo (económicos, sociales, culturales y ecológicos). Se concreta en planes que expresan el modelo territorial a largo plazo que la sociedad percibe como deseable y las estrategias mediante las cuales se actuará sobre la realidad para evolucionar hacia dicho modelo.

La política de ordenación territorial debe apoyar un proceso de promoción de la cohesión e integración territorial, favoreciendo un desarrollo socioeconómico más equilibrado y potenciando la competitividad de ciudades y regiones. Para ello es necesario trabajar sobre tres ejes:

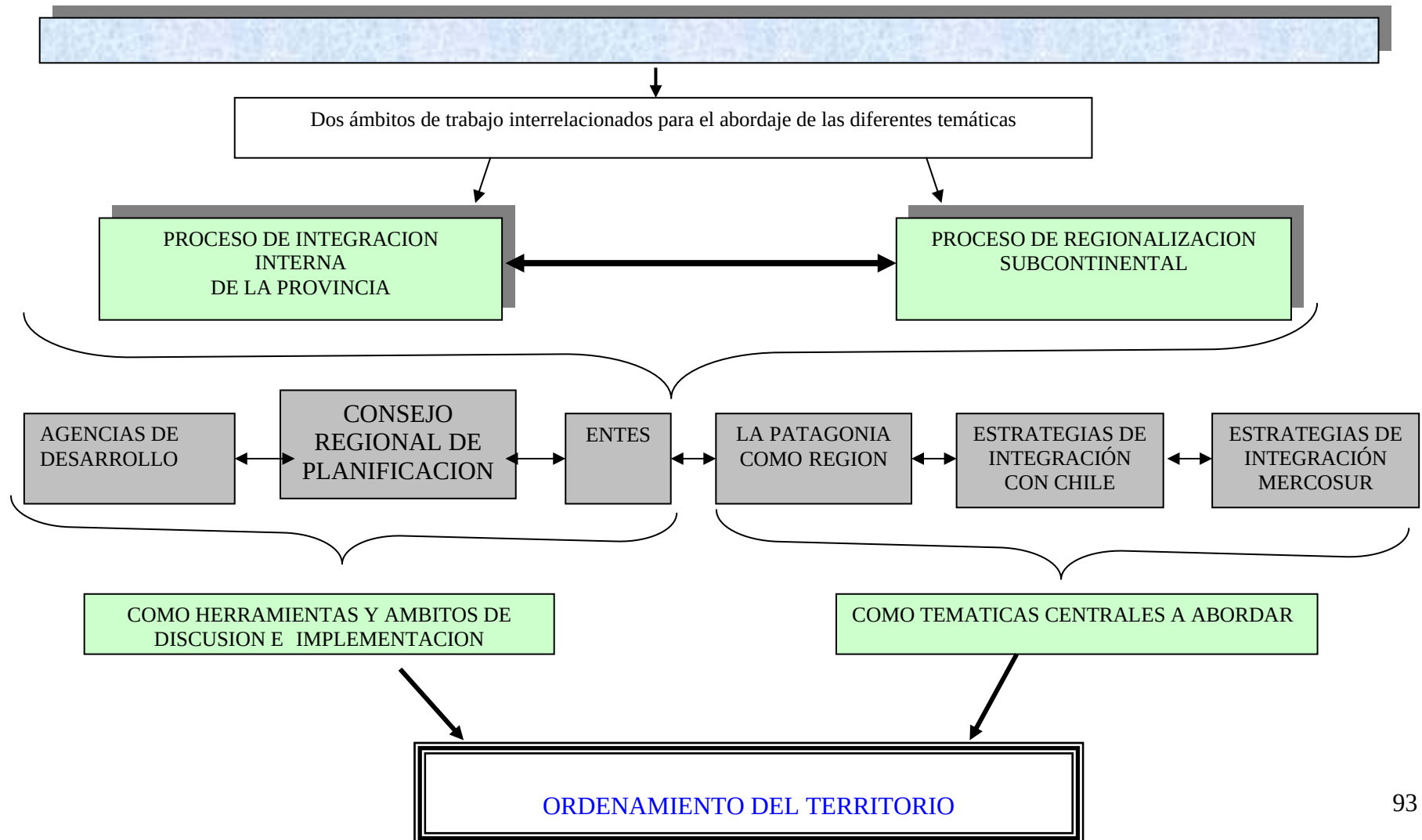
- 1- Los procesos de reconversión productiva, apoyados en estrategias adecuadas deberá ser una preocupación primordial de la política de ordenación territorial, con el fin de encontrar nuevos y renovados perfiles productivos para las ciudades y regiones, atraer inversiones, generar empleo y reconstruir los tejidos productivos y sociales.
- 2- Junto al fortalecimiento de las redes urbanas de mayor nivel jerárquico, debe potenciarse las ciudades medianas y pequeñas que desempeñan funciones de asistencia local a las áreas urbanas. Esto es muy importante en extensas áreas del territorio de bajas densidades y población dispersa. Es fundamental asegurar en los centros locales la prestación de los servicios básicos.
- 3- Es importante que la política de OT fortalezca las relaciones ciudad - campo.

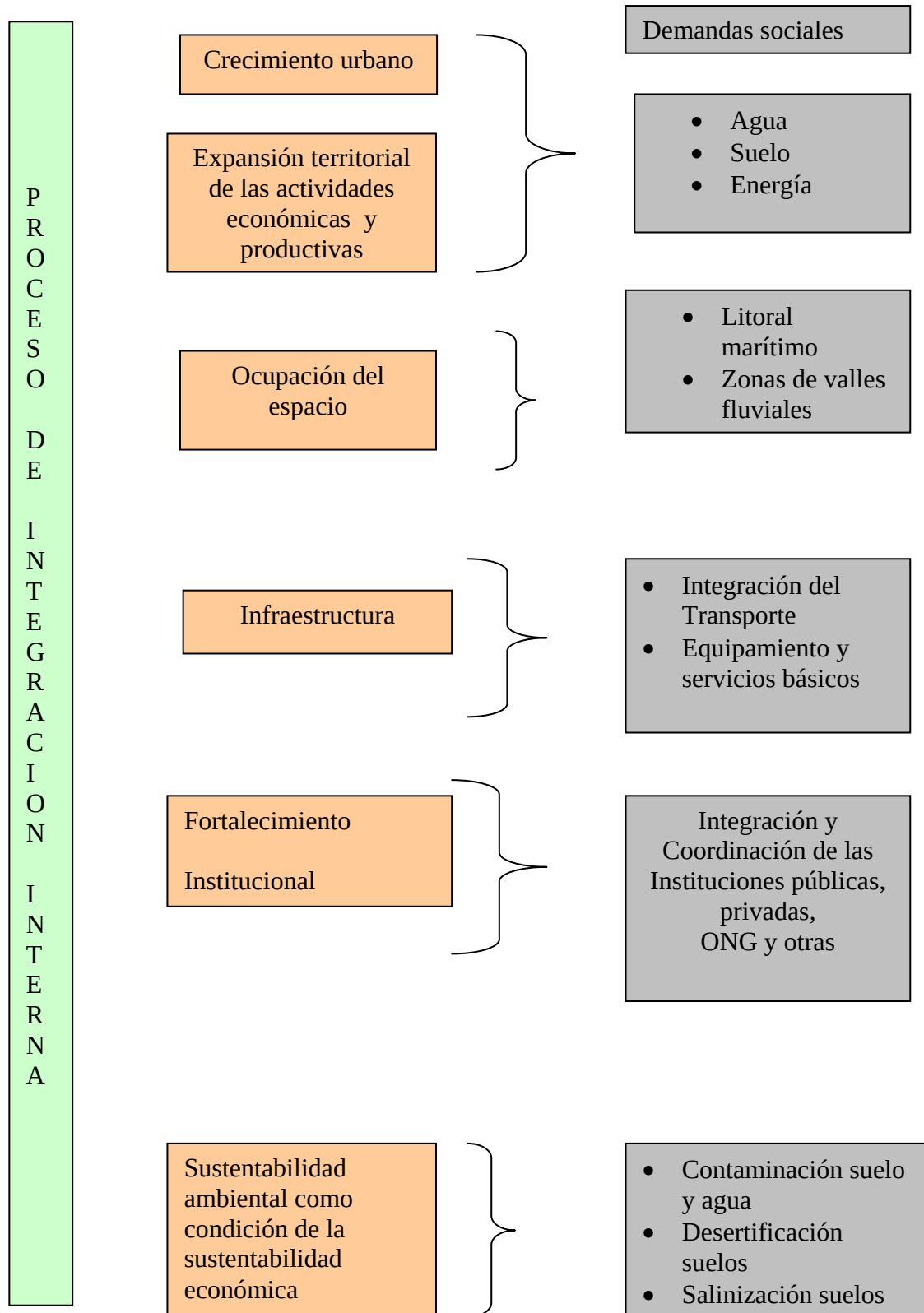
Por otra parte, la política de ordenación territorial debe promover la dotación de infraestructura de transporte que posibilite una accesibilidad más equilibrada: mejorar las conexiones entre las ciudades pequeñas y entre las ciudades intermedias, con el fin de ir configurando redes urbanas, centros y vínculos más interactivos. Para ello, debería enfocarse el trabajo a realizar en:

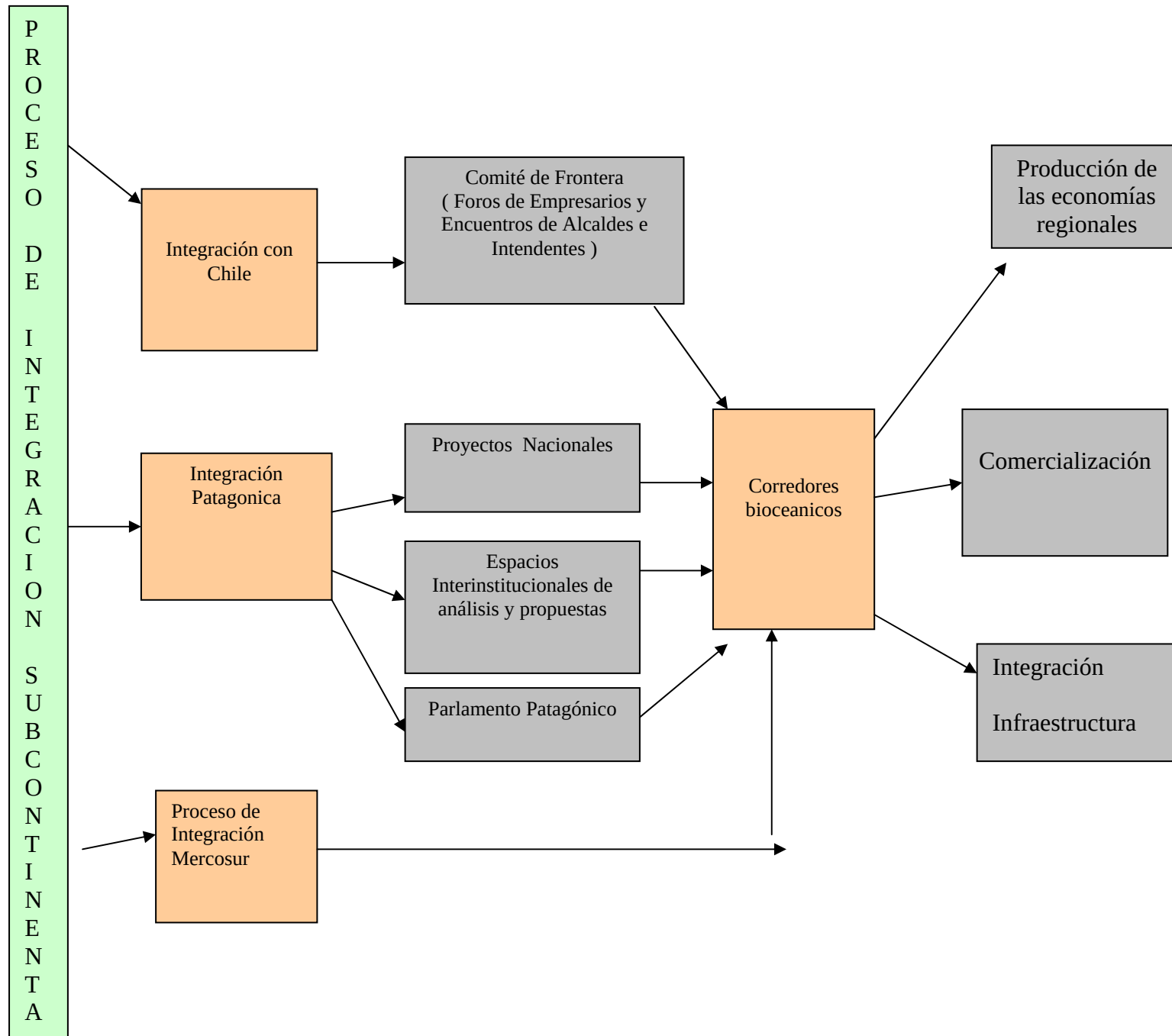
- 1- Impulsar el desarrollo de una visión estratégica del sistema de transporte bajo los principios de la intermodalidad y de la movilidad sostenible. En este marco debe atenderse a la red arterial principal, carretera y ferroviaria, relacionada con las vías navegables, los puertos, el sistema aeroportuario, las terminales de transferencia y zonas de actividades logísticas y los puentes de integración al Este y los pasos cordilleranos al Oeste. Los corredores bioceánicos constituyen un dispositivo esencial de dicho sistema de redes de infraestructura multimodales e interoperables.
- 2- Debe impulsarse acciones de valoración y protección de los ambientes, los recursos y el patrimonio natural y cultural.

8.3.3) Abordaje propuesto

ESQUEMA LOGICO







8.3.4) El Sistema de transporte y su infraestructura: propuesta de Esquema Director de infraestructura de transporte.

El trabajo a realizarse debería responder a los esquemas multisectoriales característicos de los proyectos de ordenación territorial. La concepción funcional del proyecto parte del enfoque multisectorial, a través el análisis de la incidencia territorial de las intervenciones sectoriales y su necesaria concertación en un programa de acción territorial concebido bajo parámetros de coordinación institucional y sostenibilidad en las acciones planteadas.

La realización de infraestructuras no constituye un fin en sí mismo, sino que se vincula al desarrollo del territorio, facilitando la interconexión entre las diferentes áreas, impulsando el establecimiento de relaciones económicas entre los agentes presentes y abriendo nuevos mercados para productos y servicios locales.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta que en general y en relación a la conectividad física de los servicios, las redes orientan sus segmentos de mayor capacidad hacia los centros poblados mayores, donde se concentra la demanda y el consumo, ya que permite la posibilidad de operar con altas economías de escala y de ámbito a las empresas proveedoras. En consecuencia, la provisión de servicios hacia los sectores más apartados, con una menor densidad poblacional e ingresos más bajos es dificultosa sin un rol activo del Estado, debido a la menor eficiencia económica y financiera, principalmente por sus mayores costos unitarios.

Es por ello que debería detectarse entre las variables indicadoras del soporte físico a considerar en el trabajo propuesto de servicios básicos de infraestructura es necesario considerar, entre otras: la población y su

distribución territorial, el número de hogares y nivel de concentración urbana, y las áreas de cobertura.

En el marco del Programa “Río Negro Provincia Integrada”, debería identificarse las redes interregionales necesarias para mejorar la movilidad de personas y mercancías a fin de reforzar la integración económica y territorial del sistema urbano y los extensos entornos rurales.

En ese contexto, la mejora de la conectividad viaria y el desarrollo de áreas de intercambio modal – incorporando el ferrocarril al esquema conectivo, es un parámetro de infraestructura básico para analizar, que permite reforzar la integración y la competitividad del territorio.

Junto con la importancia de las grandes redes de comunicaciones en el desarrollo territorial de la región, se constata la significación de las redes secundarias. La eficacia y la densidad de estas redes secundarias serán decisivas para la integración de las economías rurales y urbanas y para mejorar la competitividad. Sirven, en particular, para reforzar las funciones de las pequeñas y medianas ciudades y su papel de impulsores del desarrollo en toda la región.

9) ANEXO I

Proyecto de ley N° 426/2008 que crea el marco regulatorio de las microregiones en la provincia de Río Negro.

FUNDAMENTOS

Los municipios argentinos han tenido tradicionalmente un rol marginal en cuanto a sus incumbencias para el desarrollo, producto de un esquema institucional centralista que históricamente ha concentrado mayores responsabilidades en las esferas administrativas nacional y provincial, otorgando a las ciudades funciones acotadas a la obra pública, la provisión de servicios urbanos y la regulación de la vida comunitaria.

En los últimos años, como respuesta a una crisis creciente, los municipios han comenzado a asumir nuevos roles vinculados con la gestión de políticas sociales, ambientales y de promoción económica y del empleo; procesos que implicaron un fuerte replanteo de los modelos tradicionales de gestión local y una reorientación de la intervención municipal hacia la promoción más integral del desarrollo local (Tecco, 1997).

Pensemos por un momento en el “mapa real” que conforma el territorio político-administrativo argentino y caeremos en la cuenta de la centralidad que esta figura jurídica puede adquirir: “Las microregiones en Argentina plantean formas de asociatividad muy diferentes porque las características territoriales de nuestro país son muy diversas. El ochenta y cinco por ciento (85 %) de los municipios es de menos de diez mil (10.000) habitantes, razón por la cual las microregiones que allí se constituyen tienen un fuerte sesgo puesto en la producción primaria y en el intento de concesionar servicios en una escala un poco mayor; más del ochenta por ciento (80 %) de la población vive en ciudades de más de cien mil (100.000) habitantes, con lo cual en algunos lugares la microregión aparece como una instancia para consolidar procesos productivos; mientras que en los territorios de mayor escala poblacional la tendencia no es hacia la constitución de microregiones sino, por el contrario, se busca potenciar espacios submunicipales”.

En casi todos los casos, los municipios - sobre todo de pequeña y mediana escala- fueron los protagonistas centrales del proceso. Luego Nación y finalmente Provincias comenzaron a acompañar este movimiento, no solo mediante el reconocimiento de la figura jurídica sino mediante diversas acciones de difusión, promoción y asistencia técnica en la

materia. También fueron parte del mismo, aunque no siempre, las diversas sociedades civiles involucradas en el territorio respectivo.

Quienes regularon en esta primer etapa han sido los propios municipios, haciendo uso de atribuciones en una materia propia, tal como lo afirmó en su momento sin discusión alguna buena parte de la doctrina municipalista Argentina (Hernández, 1997; Losa, 1993; Rosatti, 1998).

La microregión es una instancia de coordinación, debate, planificación y decisión que aún en el plano mínimo puede desarrollar no pocas competencias. El tema es muy simple, al igual que acontece en la Región Interprovincial u otras experiencias de coordinación intergubernamental, muchas de las cuales son altamente informales: la microregión es una "instancia real" de análisis y decisión y luego cada uno de los actores partícipes (generalmente gobiernos locales) ejecutan por sí lo que se ha decidido en dicho ámbito.

La microregión es más bien un ámbito de concertación y actuación común. Como bien ha dicho uno de los mayores impulsores del tema regional: "la región no puede ser otro logro burocrático sino la superación del centralismo burocrático; la región no puede ser un nuevo pasatiempo para expertos y aficionados sino una vocación y una misión; la región no es la contrafigura de la provincia o de la nación sino el punto de concertación de las competencias y de conciliación de los intereses" (Frías, 1996).

La microregión es un término que (como la autonomía municipal) es polisémico y multívoco.

Es una figura interlocal que rediseña el rol del municipio pero también impacta sobre lo provincial. Sus potencialidades y límites están dados en el federalismo, aún cuando su proyección es afín al fenómeno del pluralismo jurídico.

La microregión es un nivel de coordinación, concertación, un modo de región flexible que siempre asume en Argentina materia "institucional y no territorial".

En el presente proyecto se toma como punto de partida el trabajo realizado por la Secretaría de Planificación y Control de Gestión, "Organización Territorial de la Provincia de Río Negro" Criterios para subregionalizar el territorio provincial, el cual fue elaborado a partir de un proceso de diagnóstico, realizado desde la selección de criterios para regionalizar el territorio, que se plasmaron en la creación de un metodología específica.

El propósito es partir de un encuadre macro de análisis regional, para concretar un enfoque micro que permita identificar las unidades de gestión de desarrollo local.

Se identifican así las ciudades que requieren revisión profunda de sus funciones tradicionales de gestión como de los nuevos desafíos que se le presentan a diario por los cambios que sufre la sociedad en su conjunto, y en un nivel superior, como se integran a una región realizando tareas conjuntas y complementarias para el desarrollo de sus actividades.

Ello se trabajó a partir de tres criterios básicos para elaborar la subregionalización que viabilice la concreción de planes, programas y proyectos de desarrollo local.

En primera instancia, tanto desde el espacio, como desde el tiempo se abordaron los aspectos homogéneos, comunes, desde los cuales fue posible elaborar una identidad socioespacial en la norpatagonia, que conforma la Regiones que se presentan.

Para ello se organizó el territorio de la provincia en cuatro Regiones para la Producción y el Desarrollo:

- o Meseta Centro-Sur
- o Andina
- o Atlántica
- o Valles Interfluviales

Luego para definir el esquema del proyecto se tomo como base el Proyecto de ley D-1003/07-08-0, autoría de Julio Cesar Alfonsín y coautores: Jorge Simoni, Luis Alberto Bruni, Norma Griselda Petri y Roberto Filpo, de la Provincia de Buenos Aires, al igual que lo hizo el Proyecto de Ley 200/08 en trámite en nuestra Legislatura, que tiene el mérito de abrir definitivamente el debate a este respecto, pero a diferencia de este último, nuestro proyecto ha tenido en cuenta mas allá del articulado; que nuestra Provincia se encuentra mucho mas avanzada en lo que respecta a la autonomía municipal y eso la hace diferenciarse por mucho de la de Buenos Aires, y es lo que no se tomo en cuenta, en el diseño del proyecto antes mencionado.

Finalmente, hay que resaltar que la cuestión microregional no debilita sino fortalece la autonomía municipal, pero no fomentar la atomización local o municipal: "La autonomía es piedra angular del sistema municipal pero en nuestro tiempo no es ni suficiente ni universal. Si se la alcanza, pueden suceder dos cosas: o bien se la dogmatiza y se trasunta en aislacionismo y fundamentalismo inútil; o bien se la proyecta institucionalmente, con las consecuencias de que el municipio se "multiplique" y la autonomía se supere, indefectiblemente, mutando hacia el asociativismo y la concepción regional" (Giuliano, 2005: 225).

Sobre estas bases se sustenta el Proyecto para lograr que los municipios de la Provincia se fortalezcan generando integración vertical, horizontal y organizacional en una determinada región a fin de alcanzar el desarrollo local sin disparidades apuntando a la igualdad de oportunidades para todos.

Sabemos, por propia experiencia, que la gestión municipal es un tarea ardua, es la primer instancia de contacto del ciudadano con las estructuras, y ello genera un visión y vivencia excepcional, que permite conocer de forma directa las demandas de la sociedad en su conjunto y así se convierte el intendente en un articulador de las iniciativas locales, es por ello que se propone este proyecto para su tratamiento, porque sabemos que la sociedad en estos momentos está en condiciones de asumir los nuevos desafíos que se presentan.

Por ello;

Coautoría: Carlos A. Sánchez, Daniel A. Sartor, Adrián J. Casadei, Maria Inés García, Jorge Raúl Pascual, Gabriela A. Buyayisqui, Adriana Gutiérrez, Pedro Iván Lazzeri, Nelly Meana

CAPITULO I

OBJETO, MICROREGIÓN, COMPETENCIA

Artículo 1º.- OBJETO. Se crea el Marco Regulatorio bajo el cual se constituyen y funcionan las Microregiones de la Provincia de Río Negro destinadas a la integración para el desarrollo regional.

Artículo 2º.- MICROREGION. La microregión constituye la asociación de dos o más municipios integrantes de una Región de Desarrollo, con afinidad y contigüidad territorial, teniendo como objetivo fundamental la integración para el desarrollo regional bajo las pautas emergentes del presente marco regulatorio.

Las microregiones, una vez reconocidas de acuerdo a lo establecido en la presente, actúan como personas de derecho público estatal con autarquía administrativa y financiera, y plena capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones, tendientes a cumplir adecuadamente con sus principios y objetivos.

Artículo 3º.- ORGANIZACION TERRITORIAL. A los fines de organizar territorialmente las Microregiones, el territorio de la Provincia se divide en cuatro Regiones de Desarrollo: Meseta Centro Sur, Andina, Atlántica y Valles Interfluviales, conforme el mapa que como Anexo I integra la presente.

Artículo 4º.- COMPETENCIA TERRITORIAL DE LA MICROREGION. El ámbito de competencia de cada microregión está determinado por

la jurisdicción de los municipios que la integran, respetando la regionalización establecida en el Anexo I.

CAPITULO II

PRINCIPIOS Y OBJETIVOS DE LA MICROREGIÓN

Artículo 5º.- PRINCIPIOS Y OBJETIVOS. La microregión tiene como principios constitutivos y objetivos de funcionamiento:

- a) Planificar e impulsar en general el desarrollo económico y productivo sostenible de los municipios que la integran, y de la microregión en su conjunto, coordinando, potenciando y optimizando la utilización de recursos humanos y materiales teniendo como objeto principal el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.
- b) Planificar conjuntamente con los estados nacional, provincial y municipales integrantes de la microregión o vecinos de la misma, las obras de infraestructura necesarias para el desarrollo regional.
- c) Impulsar el desarrollo de políticas, programas y acciones públicas tendientes a incrementar el nivel de eficiencia y eficacia municipal, mediante la modernización de la administración y el mejoramiento de su gestión institucional.
- d) Planificar, proponer e incentivar metas y proyectos productivos e industriales sustentables desde lo económico, financiero y ambiental para la microregión, compatibilizando las actividades y los intereses sectoriales, con miras a lograr y consolidar un proceso de diversificación económica de la microregión.
- e) Desarrollar entre los integrantes de la microregión, un proceso dinámico y continuo de intercambio de información, documentación y experiencias en todas las materias de competencia municipal, propiciando la mutua cooperación con otras microregiones.
- f) Gestionar aportes provenientes de organismos y programas de origen provincial, nacional e internacional para el cumplimiento de los objetivos de la microregión.
- g) Propiciar la adopción de medidas tendientes a alcanzar líneas de créditos a tasas de fomento, para las distintas actividades productivas y económicas que respondan a las metas de la microregión.
- h) Realizar tareas de capacitación de recursos humanos, a la innovación y transferencia de tecnología, implementando programas de acompañamiento técnico continuo para incrementar en forma constante y progresiva la productividad del trabajo.
- i) Incentivar la constitución de asociaciones, cooperativas o consorcios entre los distintos actores económicos de la microregión, con el objeto de optimizar la producción que se desarrolla en la microregión.
- j) Coordinar la realización de relevamientos permanentes y la recopilación de datos estadísticos a los fines de

contar y proveer información indispensable para la realización de evaluaciones y formulaciones de planes.

- k) Coordinar entre los integrantes de la microregión, municipios o microregiones vecinas, con la Provincia y municipios y provincias vecinas, políticas comunes respecto: 1) al manejo, protección y aprovechamiento de los recursos naturales comunes; 2) lo atinente a los servicios públicos indelegables del estado como la salud, la educación, la seguridad, el tránsito, acceso a la tierra y la vivienda, las políticas del protección del empleo, entre otras.
- l) Diseñar la agenda regional de servicios y problemáticas comunes a favor del desarrollo integral.
- m) Propender a la compatibilización normativa en la microregión, adecuando las normas tendientes a contar con un marco jurídico uniforme para la región.
- n) Propiciar y celebrar en el ámbito de su competencia acuerdos con organismos provinciales, interprovinciales, nacionales e internacionales que cuenten con programas o acciones de cooperación, asistencia o apoyo a los planes y programas de desarrollo local.
- o) Celebrar acuerdos con instituciones privadas, académicas o de investigación del país o del extranjero, a los fines de obtener asistencia técnica, capacitación u otras formas de cooperación para el cumplimiento de sus objetivos.
- p) Difundir y divulgar información vinculada a la temática municipal y de la microregión, editando y distribuyendo materiales de investigación, asesoramiento y capacitación.
- q) En el cumplimiento de los fines legalmente establecidos para las microregiones, éstas pueden adquirir, arrendar o contratar sobre todo tipo de bienes y servicios, pudiendo incluso prestar en dicho marco, todo tipo de servicios por sí o con el concurso de terceros;

CAPITULO III

PROCEDIMIENTO DE CONSTITUCIÓN DE LAS MICROREGIONES

Artículo 6°.- ACTA CONSTITUTIVA APROBACIÓN LOCAL. Los municipios que deciden conformar una microregión deben suscribir un Acta Constitutiva y Estatuto Orgánico que, respetando las pautas asociativas de este Marco Regulatorio, resulte aprobada por ordenanza de cada uno de los Cuerpos Deliberativos o Legislativos de los municipios que lo integran, con el voto de por lo menos las dos terceras partes de sus integrantes.

Artículo 7°.- RATIFICACIÓN LEGISLATIVA. Los titulares de los Poderes Ejecutivos de los municipios integrantes de la microregión de que se trate, deben presentarse en forma conjunta ante la Legislatura Provincial, adjuntando copia de las ordenanzas que aprueban la microregión respectiva, del Acta Constitutiva y del Estatuto Orgánico, a fin de solicitar la ratificación legislativa.

En el trámite legislativo se verifica el cumplimiento de los recaudos de este Marco Regulatorio, procediéndose a impulsar y sancionar un proyecto de ley de ratificación del acta constitutiva de la Microregión. La entrada en vigencia de dicha ley implica el reconocimiento de la existencia de la microregión como persona de derecho publico estatal con los derechos y facultades establecidos en la presente.

CAPITULO III

PAUTAS ASOCIATIVAS DE LAS MICROREGIONES

Artículo 8°.- PAUTAS ASOCIATIVAS. Además de los requisitos establecidos en el Capítulo I de este Marco Regulatorio en particular los requisitos de vecindad y afinidad, para su ratificación, el estatuto orgánico que adopte cada Microregión debe establecer como mínimo:

- a) El nombre de la entidad, evitando confusiones con los adoptados por municipios, entes o regiones vecinas.
- b) Enunciar claramente los fines y objetivos tenidos en cuenta para constituir la Microregión, los que en general deben respetar los definidos en el artículo 5° del presente Marco Regulatorio.
- c) Definir como se conforma el patrimonio y los recursos destinados para su funcionamiento.
- d) Definir el mecanismo de aprobación del presupuesto anual o plurianual que se establezca y del programa de trabajo, inversiones, obras y servicios a cargo de la microregión.
- e) Establecer el procedimiento de incorporación de nuevos municipios o escisión de municipios miembros de la microregión, debiendo en ambos casos ser ratificados por la Legislatura provincial.
- f) Determinar el mecanismo de disolución y el procedimiento de liquidación y destino de los bienes en su caso, como la forma de afrontar las obligaciones o deudas pendientes de la microregión en dicho supuesto.
- g) Establecer regímenes y procedimientos de funcionamiento que aseguren un desarrollo institucional armónico, sostenido sobre un funcionamiento democrático, pluralista y participativo, que alcance a todos los municipios asociados.
- h) Promover la igualdad de oportunidades a todos los municipios, para formar parte de los órganos de conducción sin ningún tipo discriminación.
- i) Establecer los procedimientos de control de gestión y fiscalización de la labor de sus funcionarios actuantes como la fecha de inicio y cierre de sus ejercicios económicos financieros anuales.
- j) Establecer mecanismos no adversariales para dirimir conflictos suscitados entre los órganos de la microregión, o de ella con uno o más de los municipios miembros.
- k) Fijar el mecanismo de modificación del Estatuto Orgánico de la Microregión, el que debe someterse a previa

opinión de la Comisión de Asuntos municipales de la Legislatura Provincial.

CAPITULO IV

ESTRUCTURA ORGANIZATIVA Y ADMINISTRATIVA DE LA MICROREGIÓN

Artículo 9º.- ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN. La microregión debe contar como mínimo con la siguiente estructura y organización:

- a) Consejo Ejecutivo: integrado por los Intendentes de los municipios miembros. Es el órgano encargado del gobierno y administración de la microregión, con todas las facultades para el cumplimiento del objeto de la misma, dentro de las condiciones que se establezcan en el estatuto orgánico.

El Consejo Ejecutivo puede delegar facultades ejecutivas en una o más personas, sean o no miembros del Consejo Ejecutivo, dicta su reglamento interno, en el que establece el período y orden de sus reuniones, forma de trabajo y condiciones de funcionamiento.

El Comité Ejecutivo designa a un Administrador de la Microregión, conforme las pautas y requisitos que su estatuto orgánico establece.

En los libros de actas del Consejo Ejecutivo se deja constancia de las sesiones realizadas y de las decisiones adoptadas.

- b) Consejo Consultivo: integrado por miembros de los Concejos Deliberantes de los Municipios integrantes de la microregión, en número y proporción que establezca el Estatuto Orgánico. Su función principal es asesorar al Consejo Ejecutivo, presentar iniciativas relacionadas con el desarrollo local y regional y demás atribuciones determinadas en el Estatuto Orgánico.

Se dicta su reglamento interno, en el que establece el período y orden de sus reuniones y sus reuniones, forma de trabajo y condiciones de funcionamiento.

- c) Consejo Técnico: integrado por el personal técnico, profesional o idóneo que capacitado en sus respectivas áreas presta su asesoramiento, saber y experiencia necesaria para planificar, ejecutar y evaluar las diferentes actividades emprendidas por la microregión, o por acción o promoción de la misma

Pueden constituirse comisiones de trabajo especializadas en materias específicas.

- d) Consejo de Fiscalización: integrado por miembros representantes de los municipios de la microregión, el

cual verifica el estado de los balances y documentación económico-financiera, fiscaliza la organización administrativa. Una vez por año, vencido el ejercicio de gestión, el Consejo deberá brindar un informe de su gestión económica, la memoria y balance, presentación de cálculos de gastos y recursos y exhibirá los lineamientos de la gestión del período siguiente ante la comunidad que representa.

Las disposiciones de su funcionamiento deben dictarse en el reglamento de la microregión.

Artículo 10.- DEL ADMINISTRADOR. El Administrador de la Microregión es elegido por el Consejo Ejecutivo conforme lo determine su estatuto orgánico, el que establece sus funciones, facultades, deberes, responsabilidades y obligaciones, entre las que puede contemplar:

- a) Representar legalmente a la Microregión con el alcance que se disponga estatutariamente, velando por el cumplimiento del objeto y principios constitutivos de la microregión.
- b) Convocar las reuniones de los demás cuerpos orgánicos de la Microregión conforme lo determinen los reglamentos internos de los mismos.
- c) Instrumentar el programa general de acción de la microregión aprobado por los organismos competentes.
- d) Elaborar los proyectos de presupuestos anuales o plurianuales de inversiones y financieros, las cuentas, balances y memorias anuales y las rendiciones que resulten necesarias, proponiéndolos a consideración de los organismos pertinentes de la Microregión.
- e) Desempeñarse como jefe administrativo y técnico de la Microregión, cumpliendo y haciendo cumplir la legislación vigente, el estatuto orgánico y los reglamentos internos.
- f) Participar con voz, pero sin voto, en las reuniones de los Consejos Ejecutivo, Consultivo, Técnico o de Fiscalización.
- g) Ejercer las facultades de administración que le sean delegadas por dichos organismos.

CAPITULO V

DEBERES Y ATRIBUCIONES DEL PODER EJECUTIVO PROVINCIAL.

Artículo 11.- DEBERES Y ATRIBUCIONES DEL PODER EJECUTIVO. AUTORIDAD DE APLICACION. Son deberes y atribuciones del Poder Ejecutivo provincial a través del Consejo de Planificación de la Provincia de Río Negro:

- a) llevar un registro permanente de las microregiones reconocidos por ley.

- b) fomentar la conformación de microregiones con ajuste al presente Marco Regulatorio; diseñando planes especiales destinados a cada microregión y sus particularidades.
- c) brindar asistencia técnica y financiera a los microregiones o a los municipios que impulsen su constitución, a través del Consejo de Planificación de la Provincia de Río Negro y de la Dirección General de Municipios, mediante los mecanismos que la reglamentación determine.
- d) coordinar con cada microregión, planes de desarrollo a realizar, incluyendo la planificación de obras de infraestructura.
- e) propender a la organización de áreas específicas de desarrollo regional.

CAPITULO VI

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS.

Artículo 12.- VIGENCIA y REGLAMENTACIÓN. Esta ley entra en vigencia a los treinta (30) días contados desde su publicación en el Boletín Oficial de la provincia, y debe reglamentarse en lo pertinente en el plazo de sesenta días contados desde su entrada en vigencia.

Artículo 13.- AUTORIDAD DE APLICACIÓN. TRANSITORIEDAD. Hasta tanto se implementen en la provincia el Consejo de Planificación de la Provincia de Río Negro, sus funciones son asumidas por la Secretaría de Planificación.

Artículo 14.- De forma.