

DIARIO DE SESIONES

HONORABLE LEGISLATURA PROVINCIAL

PROVINCIA DEL NEUQUEN

XXXIII PERIODO LEGISLATIVO

7a. SESION ORDINARIA

REUNION N° 9

29 de junio de 2004

PRESIDENCIA: del señor vicepresidente 1°, diputado Oscar Alejandro GUTIERREZ.

SECRETARIA : de la señora secretaria, doña Graciela Liliana CARRION de CHRESTIA,
y Prosecretaría del señor prosecretario legislativo, don Raúl Héctor PEDEMONTE.

BLOQUES LEGISLATIVOS

Movimiento Popular Neuquino (MPN)

CAMPOS, Rubén Enrique
CASTOLDI, Gemma Alicia
ESPINOSA, Jorge Attilio
FARIAS, Sergio Antonio
FIGUEROA, Yolanda
GARRIDO, María Cristina
GSCHWIND, Manuel María Ramón
GUTIERREZ, Oscar Alejandro
IRIZAR, Carlos Alberto
MAESTRA, Silvana Raquel
MESPLATERE, Constantino
MOLINA, Osvaldo Omar
MUÑOZ, Daniel Alberto
STORIONI, Cristina Adriana
SUSTE, Francisco Mirco
VARGAS, Irma Amanda
VEGA, Bernardo del Rosario

Partido Justicialista (PJ)

CONDE, María Adela(**)
CONTE, Jorge Eduardo(**)
GALLIA, Enzo(**)
KOGAN, Ariel Gustavo(**)
ROMERO, Gabriel Luis(**)

Frente ARI-Encuentro Neuquino (FAEN)

KREITMAN, Beatriz Isabel(**)
MORAÑA, Carlos Alberto(**)
RADONICH, Raúl Esteban(**)

Apertura Popular del Neuquén (APN)

ACUÑA, Herminda
MACCHI, Carlos Alberto
SANCHEZ, Carlos Enrique

Opción Federal (OF)

RACHID, Horacio Alejandro
SALDIAS, Olga Beatriz

RECREAR para el Crecimiento (RECREAR)

MESTRE, Eduardo Domingo (*)

El Frente y la Participación Neuquina (FPN)

TOMASINI, Pablo Fernando(**)

Movimiento de Integración y Desarrollo (MID)

ROJAS, Ricardo Alberto(**)

Unión Cívica Radical (UCR)

INAUDI, Marcelo Alejandro

Corriente Patria Libre (CPL)

ESCOBAR, Jesús Arnaldo(**)

(*) Ausente con aviso

(**) Ausentes sin aviso

SUMARIO

1- APERTURA DE LA SESION

2- ASUNTOS ENTRADOS

- I - Comunicaciones oficiales
- II - Despachos de Comisión
- III - Comunicaciones particulares
- IV - Proyectos presentados
- V - Solicitudes de licencias
(Art. 36 - RI)

3- ASUNTOS VARIOS

(Art. 174 - RI)
(Hora 20,14')

- I - Homenajes
 - 1 - A Leandro Nicéforo Alem, Juan Domingo Perón e Hipólito Yrigoyen
- II - Otros Asuntos

- 1 - Mociones de sobre tablas
(Art. 136 - RI)

- I - Expte.D-108/04 - Proyecto 5017
Efectuada por resolución de la Comisión de Labor Parlamentaria. Se rechaza. Pasa al próximo Orden del Día.
- II - Expte.E-009/04 - Proyecto 5041
Efectuada por resolución de la Comisión de Labor Parlamentaria. Se aprueba.

- 2 - Moción de preferencia
(Art. 131 -RI)
(Expte.D-237/04 - Proyecto 5095)
Efectuada por el señor diputado Constantino Mesplater. Se aprueba.

4- FERROCARRIL TRASANDINO DEL SUR

(Autorización al Poder Ejecutivo a contraer préstamos)
(Expte.E-009/04 - Proyecto 5041)

Consideración en general de los Despachos producidos por las Comisiones de Legislación de Asuntos Municipales, Turismo y Transporte; de Legislación de Asuntos Constitucionales y Justicia, y de Hacienda y Presupuesto, Cuentas y Obras Públicas, en conjunto, por mayoría y minoría. Se aprueba el Despacho por mayoría.

ANEXO

- Fundamentos del proyecto de Ley 5041. Inserción solicitada por el diputado Carlos Alberto Irizar.

1

APERTURA DE LA SESION

- *En la ciudad de Neuquén, capital de la provincia del mismo nombre, a los veintinueve días de junio de dos mil cuatro, en el Recinto de Sesiones de la Honorable Legislatura Provincial, siendo la hora 20,10', dice el:*

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Buenas noches, señores diputados.

- *Se escuchan permanentemente ruidosas manifestaciones de desaprobación desde la barra y el sector destinado a la prensa.*

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- A los fines de establecer el quórum legal, por Secretaría se pasará lista.

Sra. SECRETARIA (Carrión de Chrestía).- Lista de asistentes, diputados: Herminda Acuña, Rubén Enrique Campos, Gemma Alicia Castoldi, Jorge Attilio Espinosa, Sergio Antonio Farías, Yolanda Figueroa, María Cristina Garrido, Manuel María Ramón Gschwind, Oscar Alejandro Gutierrez, Marcelo Alejandro Inaudi, Carlos Alberto Irizar, Carlos Alberto Macchi, Silvana Raquel Maestra, Constantino Mesplatere, Osvaldo Omar Molina, Daniel Alberto Muñoz, Horacio Alejandro Rachid, Olga Beatriz Saldías, Carlos Enrique Sánchez, Cristina Adriana Storioni, Francisco Mirco Suste, Irma Amanda Vargas y Bernardo del Rosario Vega.

Total, veintitrés diputados.

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Con la presencia de veintitrés diputados, vamos a dar comienzo a la séptima sesión ordinaria, Reunión N° 9.

Por Secretaría se dará lectura a los Asuntos Entrados.

- *Continúan las manifestaciones de desaprobación desde la barra y el sector destinado a la prensa.*

2

ASUNTOS ENTRADOS

I

Comunicaciones oficiales

- De distintos organismos judiciales de la Provincia, haciendo llegar Oficios a los fines de la reserva presupuestaria, conforme lo prescribe el artículo 254 de la Constitución provincial (Exptes.O-191; 192; 193 y 194/04).

- *Se giran a las Comisiones de Legislación de Asuntos Constitucionales y Justicia, y de*

*Hacienda y Presupuesto, Cuentas y Obras
Públicas.*

-Del Honorable Concejo Deliberante de la localidad de Vista Alegre, haciendo llegar copia de la Comunicación 134/04, por la cual se ratifica la Declaración 57, en la cual se establece la necesidad de construcción de un puente paralelo al actual dique Ingeniero Ballester (Expte.O-195/04).

- *Tomado conocimiento. Pasa al Archivo.*

-De la Municipalidad de Aluminé, haciendo llegar copia de la Declaración 10/04, del Honorable Concejo Deliberante de esa localidad, por la cual se solicita se establezca de interés a la localidad y al Departamento Aluminé como capital de la apicultura neuquina (Expte.O-197/04).

- *Se gira a las Comisiones de Producción, Industria y Comercio, y de Peticiones, Poderes y Reglamento.*

II

Despachos de Comisión

-De la Comisión de Hidrocarburos, Energía y Comunicaciones, por unanimidad, aconsejando la sanción del proyecto de Declaración por el cual se solicita al Poder Ejecutivo nacional dialogue con las asociaciones de todo el país de radiodifusoras de baja potencia con el fin de normalizar las FM existentes (Expte.D-108/04 - Proyecto 5017).

- *Queda reservado en Presidencia por resolución de la Comisión de Labor Parlamentaria.*

-De las Comisiones de Legislación de Asuntos Municipales, Turismo y Transporte; de Legislación de Asuntos Constitucionales y Justicia, y de Hacienda y Presupuesto, Cuentas y Obras Públicas, en conjunto, por mayoría y minoría, aconsejando la sanción del proyecto de Ley por el cual se autoriza al Poder Ejecutivo provincial a contraer préstamos para el financiamiento de la obra "Ferrocarril Trasandino del Sur - tramo Zapala-puente sobre arroyo Covunco-progresiva aproximada kilómetro 58" (Expte.E-009/04 - Proyecto 5041).

- *Queda reservado en Presidencia por resolución de la Comisión de Labor Parlamentaria.*

III

Comunicaciones particulares

-Del doctor Marcos Cohen Saban y doctora Adriana Centeno, del Colegio Médico de

Neuquén, haciendo llegar nómina de los integrantes de la nueva Comisión Directiva de dicho Colegio (Expte.P-025/04).

- *Tomado conocimiento. Pasa al Archivo.*

IV

Proyectos presentados

- 5093, de Ley, iniciado por la señora María Cruz Diez -profesora de educación especial-, por el cual se establecen las pautas generales sobre educación en la Provincia (Expte.P-026/04).

- *Se gira a la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología.*

- 5094, de Ley, iniciado por el Poder Ejecutivo provincial, por el cual se aprueba la venta de los inmuebles individualizados como lote 10-a y lote 10-b, situados en la localidad de Villa La Angostura, Puerto Manzano, propiedad del Instituto de Seguridad Social del Neuquén, para la construcción de un Centro de Diagnóstico, Prevención y Rehabilitación, gerenciado por la Fundación Favaloro (Expte.E-013/04).

- *Se gira a las Comisiones de Legislación de Asuntos Constitucionales y Justicia, y de Hacienda y Presupuesto, Cuentas y Obras Públicas.*

- 5095, de Declaración, presentado por el Bloque de diputados del Movimiento Popular Neuquino, por el cual se establece de interés legislativo la permanencia de la Universidad Tecnológica Nacional, Subregional Confluencia, en la Provincia del Neuquén (Expte.D-237/04).

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Diputado Mesplatere, tiene la palabra.

- *Continúan las manifestaciones de desaprobación desde la barra y el sector destinado a la prensa.*

Sr. MESPLATERE (MPN).- Señor presidente, es para pedir la reserva en Presidencia de este expediente.

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Está a consideración de los señores diputados la reserva en Presidencia.

- *Resulta aprobada.*

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Queda reservado en Presidencia este expediente.

V

Solicitudes de licencias

(Art. 36 - RI)

- Presentadas mediante expedientes D-228; 229; 234; 235 y 236/04.

- *Concedidas. Pasan al Archivo.*

3

ASUNTOS VARIOS

(Art. 174 - RI)

(Hora 20,14')

I

Homenajes

1

A Leandro Nicéforo Alem, Juan Domingo Perón e Hipólito Yrigoyen

- *Continúan las manifestaciones de desaprobación desde la barra y el sector destinado a la prensa.*
- *El diputado Inaudi dialoga en su banca con el diputado Gschwind y posteriormente se dirige a la Presidencia, retornando luego a su banca.*
- *Se incorpora el señor diputado Eduardo Domingo Mestre.*

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Diputado Inaudi, tiene la palabra.

Sr. INAUDI (UCR).- Gracias, señor presidente.

Honorable Cámara, por algún coincidente capricho del destino, conmemoramos en los primeros días de julio nuevos aniversarios de los fallecimientos de tres dirigentes políticos que han marcado de manera profunda con su impronta los destinos del sistema democrático de la República Argentina.

Desde una concepción tan romántica como revolucionaria, a uno de ellos lo reconocemos como el primero en fundar un partido destinado a la lucha por el sufragio universal frente al sistema oligárquico y de exclusión que caracterizaba al país, poniéndose también al frente de la defensa de los derechos de los miles de hombres y mujeres inmigrantes que venían desde otras latitudes en busca de un futuro más cierto y más pacífico.

A otro, presidente de la República en dos oportunidades, le reconocemos la lucha por la transparencia de las instituciones republicanas, la implementación de la democracia electoral libre y secreta y su profunda concepción humanista, materializada en su principio que “los hombres deben ser sagrados para los hombres y los pueblos deben ser sagrados para los pueblos”, postura política que significó la materialización de la ética

política pregonada por el anterior y la concreción de una sociedad más justa, más libre y más igualitaria que tomara cuerpo en otro de sus axiomas recordados: “nuestra causa es la causa de los desposeídos”.

El tercero, admirador del anterior e imbuido en su prédica, presidente de la República en tres oportunidades, instituyó y defendió los derechos de los humildes, los derechos de los desposeídos y de los que menos tienen, haciendo de la justicia social su propia bandera, afirmando que “el mundo no vive de buenas ideas, vive de buenas realizaciones... las doctrinas son movimientos, son acción, no son sólo pensamientos, no son sólo concepción. Siempre la acción estará sobre la concepción”. Cárcel, persecución y agravio caracterizaron a estos dos últimos, el suicidio es el resultado del primero. Un día primero de julio desaparecieron físicamente don Leandro Nicéforo Alem y el teniente coronel Juan Domingo Perón, un 3 de julio lo hizo don Hipólito Yrigoyen.

El ejemplo, la prédica y la militancia de estos tres preclaros hombres de nuestra historia política, mantendrán por siempre su actualidad y vigencia. Muchas gracias, señor presidente.

- Continúan las manifestaciones de desaprobación desde la barra y el sector destinado a la prensa.

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Tiene la palabra el diputado Mestre.

Sr. MESTRE (RECREAR).- Gracias, señor presidente.

Es para reiterar lo que le pregunté en sesión de Labor Parlamentaria y era -y le pregunté- si se iban a dar las condiciones mínimas para poder sesionar y si se iban a mantener esas condiciones mínimas. ...

- Cesan las manifestaciones de desaprobación desde la barra y del sector destinado a la prensa.

Sr. MESTRE (RECREAR).- ... Desde lo personal, entiendo que no están, en este momento sí, pero hasta este momento no están dadas las condiciones. Si esto no es así, señor presidente, le pido que observen que no podemos casi escuchar a los diputados preopinantes y que las señoras taquígrafas tienen que preguntarse una a otra qué es lo que está diciendo el diputado. Si esto se mantiene así, las condiciones están dadas. Si no voy a tener que retirarme, señor presidente. Gracias.

- Aplausos.

- Manifestaciones de desaprobación desde la barra y del sector destinado a la prensa, los cuales son persistentes.

- Se retira el señor diputado Eduardo Domingo Mestre.

II

Otros Asuntos

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Se encuentran reservados en Presidencia el expediente D-108/04; el expediente E-009/04, con Despacho de mayoría y minoría, y el expediente D-237/04.

Voy a poner a consideración de los señores diputados el tratamiento sobre tablas.

1

Mociones de sobre tablas
(Art. 136 - RI)

I

Expte.D-108/04 - Proyecto 5017

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Pongo a consideración para su tratamiento sobre tablas el expediente D-108/04, donde se solicita al Poder Ejecutivo nacional abrir una mesa de diálogo con las asociaciones de todo el país de radiodifusoras de baja potencia, para consensuar un proyecto de Ley que contemple la normalización de las FM existentes. Reitero, expediente D-108/04.

Sr. GSCHWIND (MPN).- Señor presidente...

- Continúan las manifestaciones de desaprobación desde la barra y el sector destinado a la prensa.

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Tiene la palabra el diputado Gschwind.

Sr. GSCHWIND (MPN).- Señor presidente, es para solicitar que se pase para el Orden del Día de mañana ese proyecto.

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Está a consideración que pase al próximo Orden del Día.

- Resulta aprobado.

II

Expte.E-009/04 - Proyecto 5041

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- El expediente E-009/04, iniciado por el señor gobernador, donde eleva el proyecto de Ley autorizando al Poder Ejecutivo provincial a endeudarse para la construcción del Ferrocarril Trasandino del Sur, tramo Zapala-puente sobre arroyo Covunco-progresiva aproximada kilómetro 58.

A consideración su tratamiento sobre tablas.

- Resulta aprobado.

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Aprobado, pasa a integrar el Orden del Día.

2

Moción de preferencia

(Art. 131 - RI)
(Expte.D-237/04 - Proyecto 5095)

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- El expediente D-237/04, iniciado por los señores diputados del Bloque del Movimiento Popular Neuquino para declarar de interés legislativo la permanencia de la Universidad Tecnológica Nacional, Subregional Confluencia, en la Provincia del Neuquén.

Tiene la palabra el diputado Mesplaterre.

Sr. MESPLATERE (MPN).- Era para pedirle que sea pasado a la próxima sesión.

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Está a consideración de los señores diputados que pase al Orden del Día de mañana.

- *Resulta aprobado.*

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Pasamos a tratar el Orden del Día.

4

FERROCARRIL TRASANDINO DEL SUR
(Autorización al Poder Ejecutivo a contraer préstamos)
(Expte.E-009/04 - Proyecto 5041)

Sra. SECRETARIA (Carrión de Chrestía).- Tratamiento en general del proyecto de Ley por el cual se autoriza al Poder Ejecutivo provincial a contraer préstamos para el financiamiento de la obra Ferrocarril Trasandino del Sur, tramo Zapala-puente sobre arroyo Covunco-progresiva aproximada kilómetro 58.

- *Continúan las manifestaciones de desaprobación desde la barra y el sector destinado a la prensa.*

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Por Secretaría se dará lectura a los Despachos de Comisión.

- *Se leen.*

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Diputado Irizar, tiene la palabra.

- *Continúan las manifestaciones de desaprobación desde la barra y el sector destinado a la prensa.*

Sr. IRIZAR (MPN).- Señor presidente, señoras y señores diputados, Honorable Cámara, este proyecto ustedes saben que es una cosa muy sentida para la gente de Zapala y la gente del interior. Es un proyecto que se ha visto postergado por más de ciento dos años y debido a las circunstancias que estamos viviendo, a todo el trabajo que se hizo en Sala de Comisiones, quiero pedir autorización, señor presidente, para presentar los documentos, o sea, los fundamentos elaborados por mí para ser incorporados en el libro de sesiones. También quiero manifestar que he sentido una profunda decepción de que mi par -diputado por Zapala- no esté acompañando formalmente el proyecto para, en

esta sesión, poder sacar este proyecto y lograr el entendimiento. Fue significativa por la difícil situación económica que tiene la gente de mi ciudad y de mi zona, la posibilidad de tener un trabajo digno y yo creo que en esta circunstancia es donde tenemos que demostrar realmente el interés y la voluntad para trabajar por todo un pueblo.

Yo comprendo el reclamo de la gente de la Legislatura pero también quiero que entiendan que en Zapala hay mucha gente que no tiene trabajo y está esperando que solucionemos a través de esta Ley una gran parte de lo que interesa solucionar. Gracias, señor presidente.

- *El señor diputado Carlos Alberto Irizar hace entrega de la documentación mencionada al señor director general legislativo, don Carlos Madaschi. Ver su texto en el Anexo.*

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Gracias, diputado.

Diputado Inaudi, tiene la palabra.

Sr. INAUDI (UCR).- Gracias, señor presidente.

- *Continúan las manifestaciones de desaprobación desde la barra y el sector destinado a la prensa, dificultando la audición de los dichos del orador.*

Sr. INAUDI (UCR).- Es para fundamentar debidamente el voto de la UCR en este punto que nos ocupa. Con la autorización suya, señor presidente, y del Cuerpo que preside, teniendo en cuenta las circunstancias, voy a proceder a leer los fundamentos para no cometer involuntarios errores.

“El primer estudio de factibilidad de este proyecto data de 1886, la primera decisión política se toma en 1902. Desde entonces los abuelos que hoy viven en Zapala y en Las Lajas, le están contando a sus nietos lo que sus padres le contaron a ellos.

En medio de estos ciento dos años han pasado muchas cosas que justifican, en alguna medida, que este proyecto durmiera durante un siglo el sueño de los justos: épocas poco oportunas desde el punto de vista comercial; tiempos en que los ferrocarriles pertenecían a empresas inglesas que tenían otros objetivos de explotación; más tarde, las hipótesis de conflicto sostenidas por los sucesivos gobiernos militares de Argentina y de Chile; baja producción; exportaciones dirigidas a países en conflicto bélico -principalmente europeos- y otros tantos motivos que, en la actualidad, han cambiado de manera sustancial a partir de la internacionalización de la economía.

Ya no hay situaciones posbélicas en Europa, hoy se comprueba que el éxito de antaño de las relaciones bilaterales con la España virreinal, con la Gran Bretaña de la generación del '80 y con los Estados Unidos del siglo pasado, han sido superadas no sólo por empresas globales sino también por oportunidades de comercio internacional, donde ya no gravitan ni las situaciones políticas de los ejes, ni los muros y las mayores concentraciones poblacionales se encuentran en el este. Ya no es válida aquella sentencia de nuestros próceres sudamericanos de Argentina en el Atlántico y Chile en el Pacífico; hoy ambos países necesitan poder comerciar sus productos, teniendo salidas por ambos océanos.

Es válido afirmar que ciento dos años de desencuentros, de marchas y contramarchas, no deberían resolverse sin un análisis concienzudo y profundo del tema; pero cierto es también que en estos últimos días, oficialismo y oposición han alcanzado

puntos comunes de acuerdo en la definición de este proyecto: no es materia de controversia la importancia estratégica del proyecto; todos coincidimos en que es oportuno hacerlo; todos acordamos en la aprobación del endeudamiento y el monto de obra presupuestado... todo un gran avance.

Este Bloque político no pertenece ni a la mayoría automática del oficialismo ni a la oposición sistemática de las minorías; pero sí he tomado el compromiso de fundamentar ampliamente todas y cada una de las posturas que este diputado asume en la gestión legislativa. Por eso, sin la disciplina indiscutida de la mayoría y sin la intransigencia acérrima de la oposición, trataré de explicar el sentido que tendrá mi voto sobre este tema.

Desde 1999 a la fecha, son innumerables las acciones políticas adoptadas por el Gobierno nacional y los provinciales, dirigidas a la concreción del proyecto, entre las que destaco la transferencia de todo el material ferroviario de trocha ancha a la concreción del Ferrocarril Trasandino del Sur; los convenios firmados entre las Provincias del Neuquén y Río Negro de consolidación del Corredor Bioceánico; las cartas reversales entre las Cancillerías de ambos países; los acuerdos bilaterales firmados entre la Provincia del Neuquén con las regiones de la Araucanía, del Bío Bío y de Los Lagos; el convenio interuniversitario entre la Universidad Nacional del Comahue y la de Concepción; las manifestaciones del presidente Lagos y sus acciones que generaron el interés del Banco Interamericano de Desarrollo en invertir en el proyecto; otras Cartas de Intención firmadas por los embajadores y la aprobación por esta Legislatura de la Ley 2436 de expropiación y declaración de utilidad pública de tierras zapalinas destinadas al emprendimiento ferroviario.

Esta pequeña enumeración aventa algunos temores que sostienen que del otro lado de la cordillera no existe el mismo interés que hoy estamos tratando de dilucidar. La República de Chile ha avanzado durante años mucho más que nosotros en la concreción del Ferrocarril.

Cuál es el otro miedo? Posiblemente, que el volumen de lo producido no justifique la inversión o no sea compatible con el supuesto desplazamiento que sufriría la actividad del sector de cargas del transporte automotor. Aquí se hacen oportunas las afirmaciones de nuestro conocido empresario Máximo Diez, quien sostiene que la infraestructura genera las condiciones para el desarrollo de los negocios y que, prácticamente, no existen en el mundo casos de construcciones de infraestructura ferroviaria en las que no haya intervenido el Estado.

No obstante ello, vayamos a algunos números: en los últimos seis meses del año pasado se transportaron doscientas cincuenta y cinco mil toneladas de mercadería que significaron una recaudación impositiva para la Argentina de treinta y tres millones de dólares. Si hacemos la simple proyección a doce meses, hablamos de quinientas diez mil toneladas y sesenta y seis millones de dólares que ingresan al fisco argentino. Todo este movimiento se ha realizado por el sistema multimodal, tren hasta Zapala y transporte automotor hasta el ramal chileno.

Sin dudas, la existencia del Ferrocarril terminado colaborará en la reducción de tiempos, distancias y fletes, haciendo el transporte mucho más competitivo, mientras que el transporte automotor encontrará actividad más cerca de los puertos y de las zonas productivas del macrosistema proyectado.”.

Quiero volver al principio de mi intervención. Ciento dos años de desencuentros, de marchas y contramarchas y los abuelos de Zapala contándole a sus nietos lo que escucharon de sus padres sobre el Trasandino, mientras que -al mismo tiempo- estamos declamando nuestro combate a la desocupación, estamos propiciando el cambio del perfil productivo de la Provincia, estamos apostando al desarrollo regional de la

norpatagonia, estamos fortaleciendo el crecimiento del interior para competir con la macrocefalia capitalina. Frente a estos grandes desafíos -y como cité en la hora de Homenajes al general Juan Domingo Perón- el mundo no vive de buenas ideas, vive de buenas realizaciones. Las doctrinas son movimiento, son acción, no son sólo pensamientos, no son sólo concepción.

Por ello, en el convencimiento de que es tiempo de convertir las ideas y los desafíos en realidades concretas, adelanto el acompañamiento del Bloque de la Unión Cívica Radical al proyecto de mayoría.

Quisiera ver el Trasandino terminado y por eso estoy convencido que en la sesión de hoy estamos obligados a dar una clara señal a la sociedad y a la dirigencia chilena; desde nuestro lado hemos iniciado las obras para concretar la comunicación entre Talcahuano con Bahía Blanca y San Antonio. No me gustaría ver a los nietos de hoy convertirse en los frustrados abuelos del mañana. Muchas gracias, señor presidente.

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Gracias, diputado.

Diputado Rachid, tiene la palabra.

- Continúan las manifestaciones de desaprobación desde la barra y el sector destinado a la prensa.

Sr. RACHID (OF).- Gracias, señor presidente.

No sólo para adelantar nuestro apoyo a este proyecto sino para considerarlo como propio, tal cual lo hemos hecho con nuestra firma en el Despacho de mayoría, porque es un proyecto estratégico importante para Neuquén, para la Patagonia y para toda la región del sur, adelantamos el voto afirmativo de Opción Federal.

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Gracias, señor diputado.

Entonces, está a consideración la aprobación en general del proyecto de Ley.

- Resulta aprobado.

Sr. PRESIDENTE (Gutierrez).- Aprobado por unanimidad, pasa su tratamiento en particular para la próxima sesión del día de mañana.

No habiendo más asuntos a tratar, se levanta la sesión.

- Es la hora 20,52'.

A N E X O

- Fundamentos del proyecto de Ley 5041. Inserción solicitada por el diputado Carlos Alberto Irizar.

“Señor presidente, señores diputados.

A mediados del siglo XIX, el inspirador de gran parte de la Constitución argentina de 1853, don Juan Bautista Alberdi, en su escrito ‘Bases para la Organización Política de la Confederación Argentina’, citaba -entre otras cosas- la importancia que tenían los ferrocarriles para la enorme tarea del porvenir argentino.

Pensaba que los ferrocarriles darían más unidad a la República que todos los Congresos. Decía: ‘Los Congresos podrán declararla (a la Argentina) una e indivisible; pero sin el camino de hierro que acerque sus extremos remotos, quedará siempre divisible y dividida contra todos los decretos legislativos’.

Y agregaba Alberdi: ‘Ellos son o serán a la vida de nuestros territorios interiores lo que las arterias son a los extremos interiores del cuerpo humano. Los españoles lo conocieron así, y en el último tiempo de su reinado en América se ocuparon seriamente en la construcción de un camino carril interoceánico a través de los Andes y del desierto argentino’.

Por todo ello, el precursor de nuestra Carta Magna aconsejaba no titubear ni esperar a obtener rentas ordinarias para llevar adelante obras de ferrocarril, decía que, más bien, era preferible comenzar por los gastos para después pensar en las rentas que se podían llegar a obtener.

Hago esta alusión al pensamiento de Alberdi para señalar que la preocupación por un ferrocarril interoceánico ya estaba presente en el siglo XIX y prosiguió a lo largo del siglo pasado.

El Ferrocarril Trasandino del Sur es la síntesis de la concepción del desarrollo y el rol del Estado viabilizándolo que sustenta el Estado provincial.

El proyecto que como idea comenzó a gestarse hace cien años, hoy encuentra una resolución a partir de esta solicitud de autorización a contraer un préstamo para la construcción del tramo Zapala-Cuchillo Curá, por parte del Poder Ejecutivo provincial a esta Legislatura.

Partiendo de nuestra ubicación geográfica en el mundo globalizado, no es ninguna novedad establecer que por lo menos este tramo debe ser construido por el Estado neuquino, el que retoma la iniciativa para vincular ambos océanos, facilitando el intercambio de productos entre ambas cuencas marítimas.

No es menor señalar que hace más de cien años quienes proyectaron los ferrocarriles del sur de Argentina y Chile hayan previsto la misma trocha en ambos casos.

No dudamos de la proyección futura del Ferrocarril Trasandino ni tampoco de su continuidad dadas las señales recibidas por el Gobierno provincial, relativas a la propuesta de iniciativa privada a presentar por Odebrech Brasil directamente y el interés del embajador británico en nuestro país, en que la empresa Parsons de esa nacionalidad pueda participar de este proyecto.

A partir de la aprobación de esta iniciativa, volcaremos en el área centro de la Provincia un volumen de obras de impacto directo local, consistente en movimiento de suelos por casi el cincuenta por ciento del monto de obra, instalación de una fábrica de durmientes de hormigón que implica ciento cincuenta mil metros cúbicos de áridos y cincuenta mil toneladas de cemento, ambas producciones de factura local, más la capacitación técnica de un grupo de operarios en esta producción.

A continuación habrá una recepción de rieles para armado de vías de origen

importado necesariamente, pero que serán armados en tramos con soldadura aluminotérmica, generando una capacitación especializada.

Como resultado general habrá aproximadamente de cuatrocientos a quinientos puestos de trabajo directo y otros tantos indirectos. A esto se deben agregar todos los servicios complementarios y adicionales que podrán requerirse y una reactivación de la actividad económica local, producto del ingreso de circulante en la zona, mejorando la calidad de vida general.

El convenio que celebró la Provincia con el ICEP Portugal establece además que ese organismo contratará por su cuenta y orden la confección del proyecto de ingeniería completo, hasta empalmar con el trazado chileno, y que el mismo será entregado a los dieciocho meses de iniciada la obra, de manera tal que antes de la finalización de este tramo la Provincia contará con la información técnica necesaria para resolver los pasos que tenga que tomar para la licitación del tramo faltante, para lo cual Odebrech está preparando la iniciativa privada correspondiente y efectuará los estudios comerciales y financieros que acompañarán esa presentación.

Para no repetir tediosamente todos los antecedentes históricos brindados por el ministro jefe de Gabinete, ingeniero José Brillo y su equipo de trabajo en plenario de comisiones, solicito se incorporen los mismos por Secretaría al diario de sesiones.

Lo que sí cabe la pena destacar de esos antecedentes, para despejar dudas, es que el 25 de abril de 1922 se había firmado en Santiago el Convenio sobre tarifas ferroviarias conocido como Jarpa Noel - Barros Arana (los ministros plenipotenciarios de Argentina y Chile), que establecía las tarifas a aplicar para los ferrocarriles a construirse en el norte y en el sur, el último es el que corresponde a la prolongación desde Zapala.

Estratégicamente, en 1910 había comenzado a operar el Trasandino Central por Mendoza y se proyectaban otros dos, de los que se construyó solamente el del norte.

El 24 de agosto 1943 se da el Acuerdo Storni-Fernández, ministros de Relaciones Exteriores de Argentina y Chile respectivamente, quienes convienen en base a lo estipulado en el Acta del 2 de febrero de 1933 en Mendoza; la Conferencia de Santiago del 29 de marzo de 1933 y el Acta Final de la primera reunión de la comisión mixta para el estudio de los ferrocarriles suscrita en Santiago el 8 de abril de 1936, lo siguiente: 1) Activar el avance de las obras del ferrocarril trasandino Salta-Socompa-Antofagasta; 2) Activar la reconstrucción del Ferrocarril Trasandino Centro en el tramo argentino de Uspallata-Punta de Vacas (Mendoza) y completar las obras para transitar en trocha de un metro en el tramo chileno Los Andes-Valparaíso dañadas por un gran temporal, y 3) que en el curso del año 1944 ambos Gobiernos iniciarán los estudios en sus respectivos territorios para la construcción del Ferrocarril Trasandino del Sur Zapala-Lonquimay.

En el marco del mismo Convenio se prevé en un capítulo de vinculaciones carreteras que en nuestra región eran: Puyehue, Pino Hachado o El Arco como prioritarias, efectuando las obras definitivas y mejoramiento o construcción de Los Angeles a Chos Malal, Pucón a Junín de los Andes, Panguipulli a San Martín de los Andes.

Lo que no es más que señalar toda la descripción del diagrama de conexiones ferroviarias y carreteras entre ambos países. Que no es ni más ni menos que el Acta de Integración Física firmada en los '90 por los presidentes de ambos países.

Un tercer capítulo del Convenio citado propone el mecanismo de financiamiento de las obras consideradas en el acuerdo, previendo que los empréstitos podrán colocarse indistintamente en ambos países. Para el caso de la construcción del túnel carretero internacional en Los Andes-Mendoza, por ejemplo, uno u otro Gobierno podrá hacerse cargo de la ejecución y de la contratación del empréstito de los fondos necesarios, pero el otro Gobierno garantizará y servirá la parte de dicho empréstito que correspondiere a su territorio.

Adviértase la profundidad de lo acordado en 1943 que establecía que un gobierno solicitaba los préstamos y el otro le servía de garante por las obras a ejecutarse en su territorio.

En el tiempo llegamos a la fuerte vocación integradora de ambos países, Argentina y Chile, a partir de la solución del conflicto del Beagle a fines del siglo XIX y principios del XX.

Del lado argentino entre 1908 y 1954 se efectuaron relevamientos y proyectos, de los cuales nos han llegado los antecedentes de trece de ellos. En el lado chileno también se realizaron estudios.

En 1951 el Gobierno argentino inicia obras para avanzar en el FTS, que se suspenden en la crisis económica de 1953, de las cuales quedan restos aún visibles de las mismas en la salida de Zapala, y por el incidente de Laguna del Desierto que enfrenta nuevamente a ambos países.

El 29 de junio de 1957 se inicia el Congreso Trasandiniano realizado en Bahía Blanca, motorizado por el pionero ingeniero Pronsato.

El 30 de junio el ingeniero Pronsato hace una exposición titulada 'Esto es el sistema trasandino del sur', donde señala el eje fundamental Bahía Blanca-Talcahuano y el hinterland del frente atlántico y del frente pacífico que se corresponden con nuestro Corredor Bioceánico, enumerando las potencialidades hidrocarburíferas, mineras, de generación hidráulica y de producción agropecuaria y destacando la posición privilegiada del Neuquén en este sistema.

Sigue un período de baja confraternidad que eclosiona en 1978 con el Beagle nuevamente y con posterioridad a la mediación del cardenal Samoré, la firma del Tratado de Paz y Amistad de 1984, el Acta de Integración Física y la resolución definitiva de las controversias en hielos continentales que terminó definitivamente con una innecesaria conflictividad.

Los acuerdos dieron lugar a protocolos mineros y destrabaron las tratativas de integración de infraestructuras carreteras, viales, energéticas y de intercambio comercial, que asociaron fuertemente a ambas economías nacionales y que son tratadas en los marcos de las Cancillerías.

En particular el tema ferrovial está en el GTM (Grupo Técnico Mixto).

En este grupo técnico mixto, que es el ámbito conjunto de trabajo entre ambas cancillerías para la integración de infraestructuras, en una reunión celebrada en Santiago en el año 2000, se intercambian las cartas reversales que fijan el paso de Mallín Chileno para el cruce ferroviario, manifestando la Cancillería chilena su acuerdo con el FTS a condición que el mismo no represente inversión pública de ese país, posición que ha mantenido hasta ahora.

La fuerte decisión nacional chilena de transformarse en la plataforma logística de América del Sur (convenios con ALCA, con la Unión Europea, con Corea), y la próxima firma del primer tratado de libre comercio de China con Occidente (Chile) tienen su correlato en la fuerte inversión pública y privada que está realizándose allí, tales los casos del puerto de Arica, la plataforma marítima en la VIII Región, la visita a Bahía Blanca y firma del Acta con las Provincias de Buenos Aires y del Neuquén, la búsqueda chilena de la apertura hacia los mercados sudafricano y el Océano Índico, por señalar tan sólo algunas que ponen de manifiesto que en tanto las obras necesarias de infraestructura para ese país sean decisiones estratégicas para el largo plazo, como es el caso de ferrocarriles y el acceso a puertos del Océano Atlántico, el Estado chileno está detrás de los mismos aportando soluciones cuando la inversión privada es insuficiente.

Así es como se explica porqué se completó la construcción de la ruta panamericana; se comienza a ejecutar el acceso pavimentado a puerto Corral en Valdivia, aportando al

adelantamiento del ramal ferroviario de FEPASA hasta la planta de celulosa en San Juan de la Mariquina.

Además el Estado chileno invierte en una nueva pista en Pudahuel, ejecutando todo el cinturón carretero interportuario en la bahía de Talcahuano, completando el pavimento en Pino Hachado, a lo que debe sumarse la licitación del reacondicionamiento del túnel Las Raíces, etcétera.

También desde la visión histórica aparece que a finales del XIX y principio del XX la inversión en ferrocarriles tenía por parte de los capitales inversores, es decir extranjeros, básicamente ingleses y franceses, una fuerte componente inmobiliaria, agropecuaria de explotaciones vinculadas y fabricación de material ferroviario y acopiadores de frutos de la tierra y exportadores.

Nótese que las líneas ferroviarias atendían a los cientos de establecimientos de capital inglés, caso de la línea del ferrocarril a Mendoza, Bahía Blanca y la línea sur a Bariloche.

Para el caso Bahía Blanca-Neuquén la colonización del Alto Valle de Río Negro fue un exitoso emprendimiento frutícola de capital inglés unido de la inmigración española e italiana montado sobre una necesidad estratégica militar argentina de abastecimiento al posible frente de batalla en la cordillera. En esta línea me eximo de comentar el porqué la punta de rieles de nuestro trazado no llegó a Las Lajas y terminó en la meseta zapalina.

No es casual que en el Siglo XX siempre se hable de tres trazados de ferrocarriles uniendo los océanos al norte, al centro y al sur, así aparecen los trazados a los 30° 34' y 38°. Alguien visualizó hace más de cien años una estrategia de vinculación para circular commodities, mercaderías y personas entre la zona andina argentina y la cuenca pacífica.

Pasando al año 2004, encontramos primero un fuerte desarrollo del comercio internacional a través del paso carretero de Pino Hachado que previsiblemente superará las trescientas mil toneladas en dirección Argentina-Chile, volcando favorablemente a partir del cambio de la economía argentina y creando una necesidad de equilibrar ese tonelaje en sentido inverso.

Para este ferrocarril adquiere importancia capital la captura de los fletes de las exportaciones chilenas tanto sean las dirigidas al mercado argentino como sus exportaciones por el Atlántico por las ventajas que representan el acceso a los mercados del norte de Europa, África y la India.

El Centro de Estudios Económicos Regionales de Bahía Blanca, dependiente de la Bolsa de Comercio de esa ciudad, ha realizado un minucioso análisis de la competitividad del corredor para el tráfico entre ambas cuencas marítimas arrojando resultados sumamente ventajosos en ese sentido.

Baste recordar en ese marco la presentación hecha por esa entidad en la Sala de Comisiones de esta Legislatura, un par de años atrás, y el estudio actualizado presentado en el mes de mayo del corriente año en Bahía Blanca ante el gobernador Solá, el intendente de la VIII Región y el vicegobernador Brollo, ocasión en que la Provincia de Buenos Aires se suma a Neuquén y la VIII Región chilena en llevar adelante este proyecto.

Solicito en este sentido se incorpore al diario de sesiones las actas de Bahía Blanca y copia del estudio del centro citado, además de la copia del decreto por el cual el gobernador Solá se asocia a este proyecto.

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

La igualdad de trocha de ambas redes ferroviarias (argentina y chilena) en nuestra

zona presenta ventajas para el material tractivo y vagones que hoy resulta de gran ponderación en los costos y no lo era antes, en otro sistema de combinación de las relaciones entre los inversores-financistas y los Estados centrales en los que residían los capitales financieros.

De no asumir el compromiso de estas inversiones hoy que podemos garantizarlas con nuestros recursos naturales no renovables y pensando en un escenario donde ya no existan recursos fiduciarios, cómo haremos para construir ya no sólo este ferrocarril sino reparar rutas por las cuales circule la producción?

Desde el punto de vista macroeconómico para el país cabe señalar que el consumo de combustible de un tren con cuarenta vagones y mil quinientas toneladas de carga es traccionado por una locomotora de 2400 HP y equivale a sesenta camiones de 350 HP cada uno, es decir, 20.000 HP, más el consumo de cubiertas, lubricantes, etcétera, 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.

Señores diputados, Honorable Cámara, los invito a acompañar la concreción de esta herramienta de transformación de la realidad productiva local. Las actuales cargas transportadas por tren crecen, y para distancias mayores a quinientos kilómetros son convenientes aquí y en todo el mundo.

Se siguen construyendo ferrocarriles en Perú, México, Australia, India, China, Europa y EEUU; Neuquén no puede estar a contramano de esta tendencia mundial.

Muchas gracias.”.

Honorable Legislatura del Neuquén
Dirección de Diario de Sesiones

Dirección de Diario de Sesiones

Directora:

Patricia Alejandra Toro

Subdirectora:

Mónica Beatriz Navales

Editores:

Sandra Marisa Perticone

Silveria Delia Luque

Marta Susana Allende

Rubén Antonio Rodríguez