PLAN AVANCE III ESTRATÉGICO TERRITORIAL

2015

AVANCE III

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

AVANCE III

AUTORIDADES

Presidenta de la Nación
Dra. Cristina Fernández de Kirchner

Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios
Arq. Julio De Vido

Subsecretario de Coordinación y Control de Gestión
Lic. Roberto Baratta

Subsecretario Legal
Dr. Rafael Enrique Llorens

Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Arq. Graciela Oporto

Directora Nacional de Planificación Estratégica Territorial
Arq. Marta Aguilar

Directora Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional
Lic. Angela Guariglia

Secretario de Obras Públicas
Ing. José Francisco López

Secretaria de Energía
Ing. Mariana Matranga

Secretario de Minería
Ing. Jorge Omar Mayoral

Palabras del Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios

El trayecto recorrido desde 2003 hasta la fecha es, sin dudas, un capítulo de suma importancia en la historia de la República Argentina, ya que forma parte de la mejor tradición de pensamiento y acción política nacional: aquella que concibe y construye una nación justa, soberana e integrada desde la región suramericana al concierto global. Esta concepción se puso en práctica a partir del gobierno de Néstor Kirchner y fue la presidenta Cristina Fernández de Kirchner quien tomó la valiente decisión de avanzar en un modelo de país basado en la justicia social, la independencia económica y la soberanía política, a pesar de la terrible crisis económica que afecta desde 2009 a las grandes potencias mundiales.

La presentación de un nuevo avance del Plan Estratégico Territorial se convierte, así, en una inmejorable oportunidad para realizar un balance del trabajo sostenido a lo largo de más de diez años, tanto en materia de planificación como de despliegue de la inversión pública en el territorio. En este plan se establecen las obras necesarias para un modelo federal e inclusivo que equipare las posibilidades de desarrollo de todas las regiones.

La sólida voluntad de recuperar el rol protagónico del Estado en la producción del territorio quedó evidenciada en la decisión de crear, al inicio de la gestión, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. En el marco de esta cartera se estableció la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, con la misión de diseñar una política nacional de desarrollo y ordenamiento del territorio nacional. Esta tarea se acometió luego de varias décadas de hegemonía del pensamiento que propugnaba que el Estado no debía intervenir en la planificación y la distribución de los recursos que el mercado asignaba con mayor eficiencia. Las consecuencias de estas políticas neoliberales fueron resquebrajando las bases económicas y sociales del país e hicieron eclosión en diciembre de 2001, dejando a su paso un país sin demanda de energía, hundido en la depresión industrial, la recesión económica, la desocupación, la pobreza y la exclusión -en materia de infraestructura- de la mitad de las Provincias argentinas.

El Avance III del Plan Estratégico Territorial es el producto tangible de un proceso que se inició en 2004, con la convocatoria de trabajo a Gobiernos Provinciales y sus equipos de planificación -allí donde habían sobrevivido al embate de la reducción de los Estados- y a los sectores nacionales de ejecución de obras públicas. Este espíritu federal y transversal es uno de los pilares que le ha permitido profundizarse y diversificarse, abarcando numerosos programas y proyectos que confluyen en el objetivo planteado desde su inicio: construir una Argentina equilibrada, integrada, sustentable y socialmente justa, a partir de una política de desarrollo económico con inclusión social que se implementó, entre otras medidas, por medio del plan de obras de infraestructura más importante de la historia.

La reflexión sobre el camino recorrido nos permite afirmar que hemos logrado reinstalar la cultura de la planificación del territorio consolidando una verdadera política de Estado que nos permite estar a la altura de los desafíos que el futuro nos plantea y nos anima a continuar construyendo el porvenir de todos y cada uno de los argentinos.

Seguramente debamos seguir trabajando para mejorar este Plan Estratégico Territorial manteniendo la firme decisión de integrar estratégicamente a todo el territorio, poniendo especial énfasis en desarrollar aquellas regiones y Provincias que históricamente han sido dejadas de lado y acompañando este proceso virtuoso que ha permitido el período de crecimiento más extenso de los últimos 200 años.

Arq. Julio De Vido

Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios

Prólogo de la Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública

Poder difundir los resultados de doce años de trabajo sostenido en pos del fortalecimiento de la política nacional de planificación del territorio es, sin duda, una enorme satisfacción como responsable del organismo, tarea que me fue encomendada en el año 2004, y como parte de un equipo que contó, a lo largo de este recorrido, con el apoyo y la fortaleza de la conducción política necesarios para garantizar su continuidad. También supone el desafío de resumir en un único documento el alcance de todo un ciclo de gestión, más que a modo de balance, como legado de una agenda cuya continuidad y consolidación estará en manos de las próximas autoridades de gobierno.

Dando cuenta de ello, la presente publicación revisa y compila los resultados más significativos del proceso de planificación puesto en marcha. Se propone, asimismo, expresar el alcance incremental que este ha supuesto en el tiempo, tanto en términos de maduración conceptual como de institucionalización y ampliación de la agenda de trabajo. Desde la convocatoria realizada a los Gobiernos Provinciales para pensar el destino del territorio federal en el año 2004 -luego de décadas de invisibilización de la Nación como proyecto- el Plan Estratégico Territorial (PET) se ha ido robusteciendo y ha ido ampliando su perspectiva, tanto hacia el interior del país como más allá sus fronteras.

El Avance III del Plan Estratégico Territorial que hoy presentamos se organiza en tres partes. La primera, *Recuperación de la Práctica de la Planificación Territorial,* comienza reflexionando sobre el devenir de la planificación del territorio en la Argentina a lo largo del siglo XX, con el objeto de darle un marco histórico a la iniciativa del Gobierno Nacional en la materia. Luego consigna, mediante una línea de tiempo, los hitos que marcaron la puesta en marcha del proceso de planificación del territorio nacional desde el año 2004 hasta el 2011. Se sintetizan así tanto los contenidos documentales de los Avances I y II del PET, publicados en 2008 y 2011, como las diversas actividades que, durante dicho período, les dieron sustento político e institucional.

La segunda parte, *Fortalecimiento de la Agenda de Planificación Territorial*, da cuenta del trabajo desarrollado desde el 2011 hasta la actualidad. Se expone la agenda diversificada que ha implicado el proceso de maduración y crecimiento de los alcances del PET. El capítulo compila resultados y productos de diversa naturaleza que cobran sentido a la luz de los antecedentes en los que se asientan y se agrupan en las siguientes secciones: Planificación Estratégica de la Inversión Pública, Integración Territorial Internacional, Experiencias de Planificación y Ordenamiento Territorial, Investigación y Estudio del Territorio e Instrumentos y Capacidades para el Ejercicio de la Planificación Territorial.

Por último, la tercera parte, *Modelos Territoriales Deseados y Proyectos Estratégicos por Provincia*, honra y da cuenta de la visión federal con la que se ha venido formulando el PET desde su inicio y que ha fundamentado su proceso de producción y desarrollo. Las fichas que resumen la actualización del Modelo Deseado y las carteras de proyectos estratégicos prioritarios de cada Provincia y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, presentes en el PET desde su concepción, expresan la constante profundización del proceso de planificación, ya que fueron elaboradas a través del Sistema de Identificación y Ponderación de Proyectos Estratégicos (SIPPE). Esta herramienta fue desarrollada específicamente para facilitar el proceso de planificación y ampliar sus posibilidades de actualización y monitoreo.

El objetivo de la estructura de esta publicación es permitir una aproximación al conjunto o a alguna de las partes del PET en tanto proceso de construcción colectiva. Los productos que aquí se presentan están, además, sustentados por resultados intan-

gibles verificados mediante el contacto sostenido con múltiples actores sociales de todo el país. Mediante esta acumulación de prácticas, iniciativas y procedimientos institucionales imbricados con la realidad y diversidad de nuestra geografía, el PET se ha ido fortaleciendo como instrumento para orientar la adecuación espacial del territorio nacional hacia el modelo de desarrollo inclusivo avalado mayoritariamente por nuestra sociedad.

Esta realidad podría resultar frágil en el tiempo si no estuviera vinculada con los logros clave alcanzados en lo que respecta a la institucionalización de la planificación territorial que han acompañado el proceso de trabajo antes descripto.

Por un lado, el trabajo sostenido con los representantes de los Gobiernos Provinciales en el contexto del Consejo Federal de Planificación y Ordenamiento Territorial (COFEPLAN) permitió la construcción de lazos de confianza para encarar el debate de problemáticas que exceden los límites de sus territorios. Fenómenos recurrentes y de competencia interjurisdiccional encontraron en el Consejo un ámbito novedoso para ser discutidos democráticamente, abonando la articulación entre escalas territoriales y el fortalecimiento de la gobernabilidad federal.

Por otro lado, la dinámica de trabajo conjunto con los países de la región en el ámbito del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) ha permitido que este órgano se consolide como plataforma de debate y concertación de las iniciativas de integración territorial suramericana, decididas estratégicamente en el contexto del bloque de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR).

Por último, vale la pena repasar ciertos conceptos que orientaron el trabajo pasado y deberían servir como guía para el que queda por delante. El reto de recuperar el rol del Estado en la planificación del territorio supuso, desde el comienzo, una reflexión sobre la orientación del propio quehacer. Se adoptó como punto de partida la concepción de que la planificación es una práctica que debe acompañar la dinámica de gobierno, aportando elementos para la toma de decisiones desde la disposición de saberes específicos y la construcción de consenso social. Esta idea se sustenta en la convicción de que gobierno y planificación constituyen un binomio indisoluble e implica que planificar no es un ejercicio ni procedimental ni ideológicamente neutro. El Modelo Territorial Deseado Nacional fue concertado y construido en conjunto con todas las jurisdicciones federales y ha configurado un basamento cultural sólido e ineludible. Esto nos permite afirmar que tanto el proceso de planificación puesto en marcha como las diversas tareas que lo componen tendrán una continuidad más allá del final del presente período de gobierno.

El desafío es seguir fortaleciendo estos cimientos con el objetivo compartido de robustecer las capacidades estatales para conducir el desarrollo del territorio con equidad e inclusión social. Las tareas clave para lograrlo supondrán articular iniciativas intersectoriales e interjurisdiccionales, proponer más y mejores herramientas, consensuar reglas de juego y convocar a todos los estamentos de gobierno y de la sociedad civil a continuar consolidando la planificación y establecer, sobre estas bases, la agenda futura del desarrollo territorial nacional para hacer realidad la Argentina deseada.

Arq. Graciela Oporto

Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública

ÍNDICE

PRIMERA PARTE

Recuperación de la Práctica de la Planificación Territorial

1. La Planificación Territorial en Argentina 15
2. Plan Estratégico Territorial 2004-2011 21

SEGUNDA PARTE

Fortalecimiento de la Agenda de la Planificación Territorial

1. Introducción 51
2. Planificación Estratégica de la Inversión Pública 57
3. Integración Territorial Internacional 85
4. Experiencias de Planificación y Ordenamiento Territorial 151
5. Investigación y Estudio del Territorio 177
6. Instrumentos y Capacidades para el Ejercicio de la Planificación Territorial 199

TERCERA PARTE

Modelos Territoriales Deseados y Proyectos Estratégicos por Provincia

» Buenos Aires 242
» Catamarca 246
» Chaco 250
» Chubut 254
» Ciudad Autónoma de Buenos Aires 258
» Córdoba 262
» Corrientes 266
» Entre Ríos 270
» Formosa 274
» Jujuy 278
» La Pampa 282
» La Rioja 286
» Mendoza 290
» Misiones 294
» Neuquén 298
» Río Negro 302
» Salta 306
» San Juan 310
» San Luis 314
» Santa Cruz 318
» Santa Fe 322
» Santiago del Estero 326
» Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur 330
» Tucumán 334

PRIMERA PARTE

Recuperación de la Práctica de la Planificación Territorial

1. La Planificación Territorial en Argentina

2. Plan Estratégico Territorial 2004-2011

1. La Planificación Territorial en Argentina

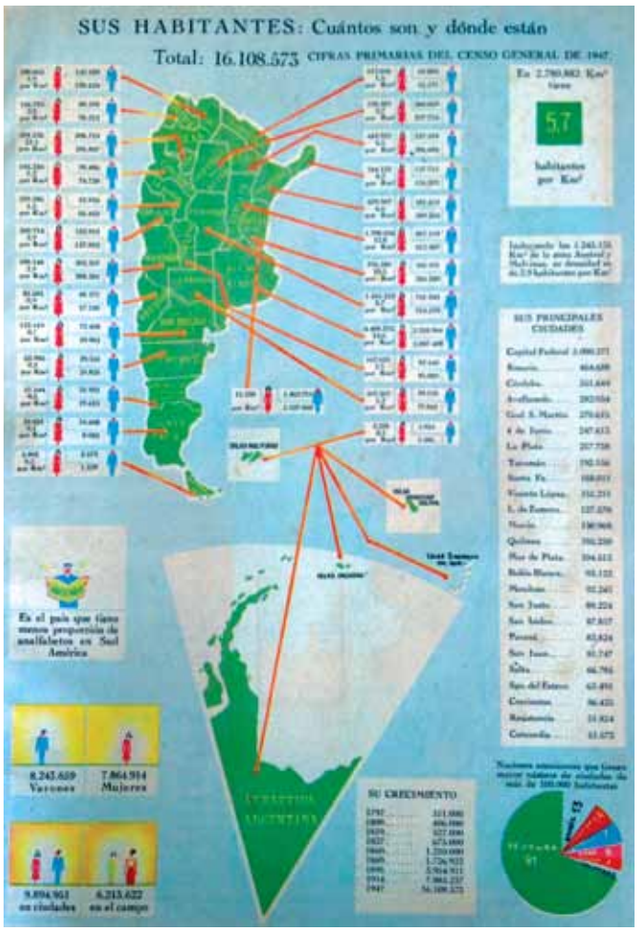
Un plan de gobierno no puede ser la fría enumeración de intenciones a cumplir ni de proyectos a realizar. Eso sería un plan carente de un alma; un verdadero muerto, por bonito y bien armado que estuviese. Un plan de gobierno, para que tenga alma, debe tener una doctrina.
Segundo Plan Quinquenal, 1952.

Las experiencias de planificación que se llevaron a cabo entre la década del treinta y el golpe de Estado de 1976 han estado fuertemente condicionadas por factores de poder extragobierno y por un alto nivel de inestabilidad política. Esto se reflejó en un recorrido errático en cuanto a su nivel de implementación y a su continuidad en el tiempo. Sin embargo, es posible afirmar que en este período la planificación ocupó un lugar central en la agenda nacional de gobierno y que era considerada como un instrumento insoslayable en la promoción del desarrollo nacional que daba cuenta de las contradicciones y tensiones propias de cada modelo de desarrollo así como de las desigualdades sociales y su reflejo en los desequilibrios territoriales.

Las primeras experiencias de planificación aparecen en Argentina luego de la crisis del 29, en línea con el intervencionismo económico promovido por el keynesianismo a nivel mundial. Entre estos primeros antecedentes podemos mencionar los planes económicos de 1933 y de 1940, promovidos por Federico Pinedo como ministro de Hacienda, que proponían intervenciones específicas sobre la economía, protegiendo determinados

sectores productivos, estimulando la demanda interna, buscando diversificar las exportaciones, entre otros objetivos. En 1944, durante la presidencia de Edelmiro Farrell, se crea el Consejo Nacional de Posguerra (CNP), dependiente de Juan Domingo Perón -en ese entonces vicepresidente-, con el objetivo de lograr el ordenamiento social y económico del país. El principal documento elaborado por el CNP es el Plan de Ordenamiento Económico Social que incluye objetivos sociales, económicos y de productividad.

El primer Plan Quinquenal de Perón, basado en la experiencia del CNP, constituye un salto en la planificación en términos de duración, grado de implementación e integralidad. En efecto, el primer Plan Quinquenal, conformado por veintisiete proyectos de ley, se estructuraba en tres apartados -la Gobernación del Estado, la Defensa Nacional y la Economía- que se planteaban metas tan diversas como alcanzar la independencia económica del país, lograr la paz social, elevar el nivel de vida de los trabajadores y aumentar la renta nacional, entre otras. El segundo Plan Quinquenal, elaborado por el Consejo Nacional de Planificación -organismo específico creado por Perón-, fue presentado en 1953. Este profundizó aún más ese nivel de integralidad y tuvo un mayor grado de rigurosidad, planteando objetivos para la acción social, la acción económica, el comercio y las finanzas, la infraestructura y para la propia organización del Estado. Asimismo, el segundo Plan Quinquenal se destacó por dar cuenta de la dimensión espacial del desarrollo, identificando zonas prioritarias. Esta experiencia, sin embargo, se vio interrumpida por el golpe de Estado de 1955, a partir del cual se suprimieron los organismos de planificación creados por el peronismo.



Mapa de población. Argentina Justa, Libre y Soberana (1950)

El resurgimiento de la planificación como instrumento de gobierno aparece promovido por la Alianza para el Progreso, un plan de ayuda de Estados Unidos a América Latina impulsado por el gobierno de Kennedy en 1961 frente al temor a un eventual "efecto contagio" del éxito de la revolución cubana en la región. El acuerdo ofrecía financiamiento para promover la planificación como instrumento de gobierno e impulsar una serie de medidas en los planos económico, político y social, orientadas a la redistribución de la riqueza y a mejorar los niveles de vida de las clases populares. Este impulso se tradujo en la creación del Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE) y del Sistema Nacional de Planeamiento, en 1961, por el entonces ministro de Economía Álvaro Alsogaray, durante la presidencia de Arturo Frondizi.

La experiencia de planificación del CONADE estuvo mayormente atravesada por el pensamiento de la CEPAL, que acompañaba las reformas propuestas por la Alianza para el Progreso. Desde una perspectiva con un marcado sesgo economicista, la CEPAL planteaba que el crecimiento desigual a nivel mundial entre los países centrales y los periféricos se explicaba por las limitaciones intrínsecas de la exportación de materias primas como motor de la economía. De esta manera, el desarrollo de los países periféricos se lograría a través de la implementación de un plan económico tendiente al aumento de la competitividad y de la productividad en un marco de creciente industrialización. Cabe destacar que estos postulados muchas veces se tradujeron en políticas de desarrollo territorial -tales como incentivos fiscales o crediticios- aplicadas para dinamizar la economía de regiones rezagadas del país.

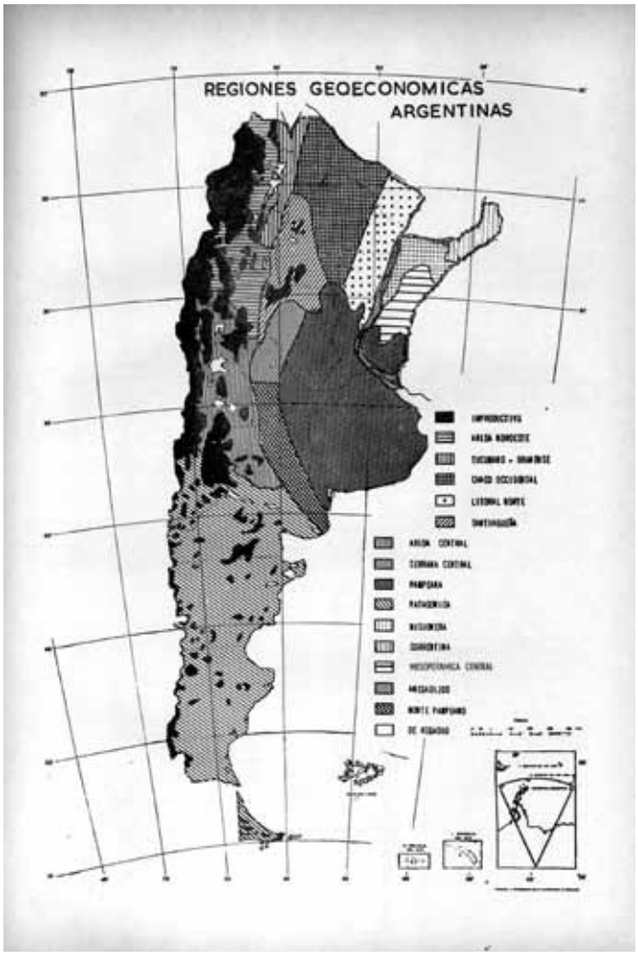
Con este horizonte, la CONADE se estableció como un organismo de formación en la teoría cepalina desde el cual se llevaron a cabo planes sectoriales para intervenir en múltiples ámbitos: agropecuario, industrial, de transporte, de vivienda, de salud, de energía, entre otros. Uno de los principales planes impulsados por la CONADE fue el Plan Nacional de Desarrollo 1965-1969 elaborado durante la presidencia de Arturo Humberto Illia. Este planteaba la mejora de la competitividad industrial a través del impulso a determinados sectores de la industria, proponía un fuerte proceso de inversión en infraestructura, promovía la preservación del nivel de consumo a través del pleno empleo y una mejor distribución del ingreso.

Su implementación, sin embargo, se vio interrumpida en 1966 por el golpe de Estado de Juan Carlos Onganía, quien no disolvió la CONADE sino que la intervino militarmente y reorientó parte de su trabajo hacia la planificación de las políticas de seguridad. En efecto, el Sistema de Planeamiento coordinado por la CONADE pasa a ser complementario del Sistema de Planeamiento y Acción para la Seguridad, coordinado por el flamante Consejo Nacional de Seguridad (CONASE). En el plano económico, el entonces ministro de Economía Krieger Vasena promovió medidas tendientes a la liberalización de la economía que se tradujeron en una mayor concentración de los ingresos. El derrocamiento de Onganía en 1970 por parte del general Roberto Levingston supuso la puesta en marcha de un Plan Nacional de Desarrollo impulsado por el flamante ministro de Economía Aldo Ferrer con el fin de recuperar el mercado interno aunque con magros resultados.

El retorno de Perón como presidente en 1973 da un nuevo impulso a la planificación a través del Plan Trienal para la Reconstrucción y la Liberación Nacional 1974-1977. Sus postulados buscaban poner en marcha un modelo de política económica orientado a la justicia social, la reconstrucción del Estado, la independencia económica y la integración latinoamericana, entre otros. Asimismo, contemplaba una estrategia política de viabilización de la implementación del plan que pretendía contener a los múltiples actores económicos, políticos y sociales a través una gran concertación nacional. En efecto, su proceso de elaboración incluyó acuerdos con los diversos partidos políticos, el sector sindical, gobernadores y productores, entre otros, así como la realización de asambleas en los sindicatos, fábricas y universidades, en las que se discutían los postulados del plan. Sin embargo, la compleja coyuntura económica nacional e internacional y las divisiones internas del movimiento peronista, entre otros factores, hicieron que dicho acuerdo fuera insostenible. Esto se puso de manifiesto de la forma más dramática con el golpe de Estado de 1976 y con el rumbo que toma la política argentina en los años posteriores.

A partir de mediados de la década del setenta y hasta comienzos del nuevo milenio, la planificación como instrumento de gobierno conducido desde el Estado Nacional se vuelve prácticamente inexistente. La crisis del Estado de Bienestar y el surgimiento incipiente de la globalización y del neoliberalismo como nuevo orden político mundial son acompañados por un proceso de deslegitimación de los Estados centrales, considerados como estructuras burocráticas, ineficientes, alejadas de la realidad de los ciudadanos y con escasa capacidad para impulsar el crecimiento económico y el desarrollo social.

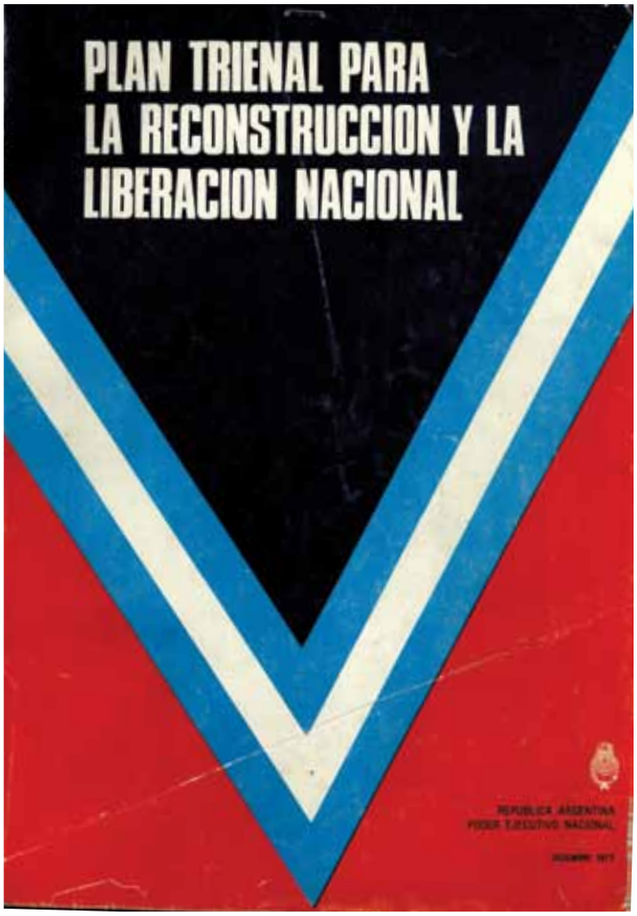
Esta concepción hegemónica se traduce en un proceso de reducción del Estado Nacional y en una profunda reforma de la estructura político-institucional del país que traslada competencias históricamente nacionales, como la educación o la salud, a los Gobiernos Provinciales y Municipales, dotándolos de mayores responsabilidades aunque con los mismos recursos.



Mapa de regiones geoeconómicas - Plan Nacional de Desarrollo CONADE (1965)

En este contexto, el rol de los gobiernos nacionales en la promoción de un desarrollo equilibrado e inclusivo queda desdibujado a medida que emerge un discurso que coloca a los gobiernos municipales en un lugar de creciente protagonismo. Este discurso promueve un desarrollo nacional anclado en el crecimiento de las economías locales. De esta manera, se suscitaba la competencia entre los gobiernos municipales para lograr insertarse en el mercado global a través de la explotación de sus potencialidades económicas endógenas. Las ciudades aparecen así como entidades económico-productivas pujantes, ágiles, con posibilidad de innovación y capaces de impulsar el crecimiento económico a nivel nacional. En esta perspectiva, su destino de fracaso o de éxito depende de sí mismas, sin dar cuenta de eventuales factores estructurales que pudieran condicionar sus posibilidades de desarrollo.

En este marco, el centro de gravitación de las experiencias de planificación se traslada de la escala nacional a la escala local. Si bien existieron algunos intentos incipientes de planificación



Plan Trienal para la Reconstrucción y la Liberación Nacional (1973)

desde la escala nacional, como el Plan Nacional de Desarrollo anunciado por el entonces presidente Raúl Alfonsín o la creación de la Secretaría de Planificación Estratégica por parte de Carlos Menem durante su presidencia, ninguna de estas iniciativas tuvo resultados concretos ni peso político específico en los respectivos gobiernos.

Este proceso fue acompañado, a su vez, por cuestionamientos a la efectividad de los planes nacionales como instrumentos de transformación, particularmente por su mirada tecnocrática sobre la realidad y su hermetismo ante la sociedad. Ante estas críticas, comienza a promoverse un modelo de planificación más flexible y dinámico, que dialogue con la coyuntura y que posea un mayor grado de participación de la ciudadanía. Este modelo se basa, en parte, en la teoría de la planificación estratégica situacional (PES) desarrollada por Carlos Matus en la década del setenta. A diferencia de la concepción tradicional de planificación, que se concentraba en la etapa de diseño del plan, la PES se concentra en la instancia de acción de la planificación, esto es, en el proceso decisorio que atraviesa el agente para implementar las propuestas definidas en el marco de la planificación (Lira, 2006).

Si bien este sustento teórico estuvo lejos de ser construido exclusivamente para el nivel local de gobierno, el contexto histórico en el que surgió este nuevo paradigma hizo que fuera puesto en práctica principalmente en esta escala a través de los llamados planes de desarrollo local que proliferaron en todo el país (Bernazza, 2007). Así, el quiebre con la planificación tradicional y el nacimiento de la planificación estratégica acompañaron el proceso de emergencia de los gobiernos locales como nuevos protagonistas del desarrollo.

Este proceso supuso también un cambio en cuanto a los actores de la planificación. En la mayoría de los casos ya no eran los gobiernos, en cualquiera de sus escalas, quienes impulsaban y conducían los procesos de planificación sino que estos estaban a cargo de organismos de financiamiento internacional que ofrecían y promovían planes de desarrollo local a gobiernos municipales de todo el mundo. Los equipos de planificación estaban integrados por consultores internacionales que generalmente importaban modelos de planificación preexistentes y los traspolaban a distintas ciudades del mundo con escasa consideración de las particularidades locales.

Estas experiencias de planificación, a su vez, presentaban una importante limitación conceptual y metodológica: planteaban una realidad local completamente autonomizada de factores y decisiones que se tomaran en la escala regional o nacional. El desarrollo local aparecía como independiente del contexto político y económico del país. Esto suponía que el éxito o fracaso del desarrollo de las ciudades y de su inserción en el mercado global se explicara exclusivamente por sus condiciones endógenas, eliminando factores estructurales vinculados con la macroeconomía como la desregulación comercial y la tasa de cambio.

De esta manera, en un contexto histórico de resurgimiento del liberalismo como ideología dominante, los planes promovían una perspectiva del desarrollo funcional a este nuevo orden económico mundial que buscaba desdibujar la voluntad política de los Estados nación. A pesar de estas limitaciones, que se reflejaron en los pocos casos en los cuales dichos planes se constituyeron en verdaderas herramientas de transformación, cabe destacar que los planes de desarrollo local fueron considerados por los gobiernos municipales como una herramienta para enfrentar los efectos sociales regresivos y las crecientes dificultades de gobernabilidad generados por el ajuste macroeconómico, el achicamiento del Estado y la liberalización económica. En este sentido, estos procesos cumplieron muchas veces un rol de contención social ante el desamparo existente desde el Gobierno Nacional. En el plano metodológico, constituyeron las primeras experiencias de planificación que buscaron un verdadero acercamiento y participación de los actores locales.

El paradigma de desarrollo local contó en su momento con el apoyo tanto de los sectores más progresistas como de los sectores

más conservadores. En el primer caso, se hacía hincapié en la posibilidad de estas experiencias para el empoderamiento de la sociedad frente a un Estado central burocrático y hermético. En el segundo caso, se valoraba la minimización del rol del Estado Nacional y la reducción de sus gastos.

A lo largo de este proceso, que comienza hacia mediados de la década del setenta y se extiende hasta principios del nuevo milenio, las políticas de planificación de nivel nacional y regional fueron prácticamente inexistentes. El territorio nacional no era objeto de discurso ni de acción política. El espíritu de época evaluaba las regiones de la Argentina con un único criterio: el de la competitividad. El ejemplo más claro de esta idea fue la expresión acuñada por el entonces ministro de Economía, Domingo Cavallo, quien llegó a hablar de "Provincias inviables". Esto tuvo como resultado inevitable una profundización de los históricos desequilibrios del territorio nacional.

La crisis política, económica y social que estalló en el año 2001 puso en jaque los postulados del neoliberalismo que prevalecieron y condujeron el destino del país durante un cuarto de siglo. La situación de endeudamiento y el nivel de conflictividad que enfrentaban los gobiernos municipales pusieron en evidencia que el destino de las ciudades no podía ser autónomo de un proyecto de Nación.

Con la crisis como telón de fondo, a partir de 2003 se inicia un proceso de recuperación de la autoridad y del rol del Estado Nacional en la definición de un horizonte de desarrollo nacional y de los lineamientos estratégicos para lograrlo. Entre estos lineamientos, el Gobierno Nacional pone en marcha un proceso de revitalización de la inversión en infraestructura que fue conducido por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Esta revitalización, sin embargo, excede a las propias obras de infraestructura: supone la recuperación de una perspectiva territorial de escala nacional y de la voluntad política de lograr una configuración territorial más equilibrada e inclusiva. En este contexto se inscribe la creación de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública que busca aportar a este proceso recuperando la planificación como herramienta al servicio de la voluntad política de los gobiernos en todos los niveles.

La puesta en marcha del Plan Estratégico Territorial (PET) fue la política rectora del trabajo de la Subsecretaría. Esta logró, en un contexto histórico de abandono de la planificación territorial de nivel nacional y provincial, la creación de una agenda de trabajo en torno a la cual se articularon todos los equipos de planificación provinciales con la conducción del Estado Nacional. Los modelos territoriales deseados de nivel provincial y nacional, como primer resultado concreto del PET, funcionaron como un marco inicial de referencia para el incipiente proceso de inversión pública impulsado por el Gobierno Nacional. Esto supuso la introducción de una perspectiva de futuro a la política vigente hasta ese momento que se orientaba principalmente a llevar un registro sistemático de los proyectos de inversión, fiscalizar la consistencia interna de sus formulaciones y dimensionar los requerimientos presupuestarios.

Este primer logro fue el puntapié inicial del PET, que se fue diversificando en sus formas de intervención. Esta diversificación, sin embargo, no supuso una dispersión de objetivos. Por el contrario, el trabajo realizado por la Subsecretaría desde sus inicios se ha orientado hacia un mismo horizonte: promover un modelo de planificación que sea una herramienta de gobierno, que permita gestionar y atravesar el conflicto, con el fin de hacer operativas las decisiones tomadas en el marco de un proyecto político. **III**

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bernazza, Claudia (2007), *La planificación gubernamental en Argentina. Experiencias del período 1974-2000 como puntos de partida hacia un nuevo paradigma*, tesis de doctorado en Ciencias Sociales-FLACSO, disponible en línea: www.claudiabernazza.com.ar.

Casparrino, Claudio; **Briner, Agustina** y **Rossi, Cecilia** (2011), *Planificar el desarrollo*, Documento de trabajo nº 38, CEFIDAR, disponible en línea: www.asapbiblioteca.com.ar/wpcontent/uploads/2014/10/planificareldesarrollo_casparrino.pdf.

Lira, Luis (2006), *Revalorización de la planificación del desarrollo*, Santiago de Chile, ILPES -CEPAL, disponible en línea: www.cepal.org/es/publicaciones/7316-revalorizacion-de-la-planificacion-del-desarrollo.

Rofman, Adriana y **Villar, Alejandro** (comps.) (2006), *Desarrollo local. Una revisión crítica del debate,* Buenos Aires, Espacio.

Tereschuk, Nicolás (2008), *Organismos de planificación y Estado Desarrollista en la Argentina (1943-1975),* Universidad de San Martín.

2. Plan Estratégico Territorial 2004-2011

La recuperación por parte del Estado de la planificación como herramienta de acción sobre el territorio supuso una amplia convocatoria federal que inició un proceso de trabajo conjunto. Esta puesta en valor de la práctica acompañó la realización de uno de los planes de ejecución de obras públicas más importantes de la historia argentina.

En la sección que se presenta a continuación se desarrolla una línea de tiempo en la que se sintetizan las actividades diversas que tuvieron lugar entre los años 2003 y 2012 y que dieron sustento político-institucional a los contenidos documentales de los Avances I y II del Plan Estratégico Territorial (PET) publicados en los años 2008 y 2011, respectivamente.

Asimismo, se destacan algunos hechos significativos del despliegue de la inversión pública en el territorio que, si bien exceden el ámbito de injerencia de la Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, contribuyen a su interpretación. Esta compilación de hitos se propone brindar un breve marco contextual para comprender las diferentes líneas de trabajo que componen la actual etapa del proceso de planificación territorial, resumida en este Avance III. La línea de tiempo presenta la información de acuerdo con un criterio estrictamente cronológico mientras que el texto que la acompaña, si bien mantiene la misma pauta de organización, hace foco en el desarrollo de los distintos procesos y productos que forman parte de las dos primeras etapas de trabajo en el marco del PET.

2003

MAYO. *Asunción del Presidente* ***Néstor Kirchner***

MAYO. *Creación del* ***Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios*** *a cargo de* ***Julio De Vido***

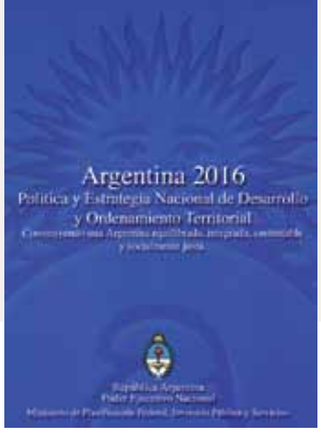
JULIO. *Licitación nro. 1 del Ministerio de Planificación Federal: restauración de la* ***Basílica de Luján***

NOVIEMBRE. *Recuperación del servicio postal y creación del* ***Correo Oficial de la República Argentina***

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios

La asunción del Presidente Néstor Kirchner en el año 2003 marcó el fin de la prevalencia de las teorías neoliberales que proponían achicar el Estado para que el mercado desplegara su iniciativa y, de esta manera, derramar los beneficios económicos desde los sectores más dinámicos de la sociedad hacia la población. En este contexto, bajo el supuesto de que era el mercado el que garantizaba la mayor eficiencia y racionalidad en la asignación de recursos, el Estado tomaba las decisiones de inversión sobre la base de las iniciativas planificadas por el sector privado como parte de su estrategia empresarial.

La decisión de crear un Ministerio que asociara en su denominación las nociones de planificación, federalismo e inversión pública expresó, de manera contundente, la voluntad política de recuperar una práctica de gobierno que había sido abandonada por muchos años. Con la visión de otorgar a la obra pública el carácter de inversión y no de gasto y de devolver al Estado su rol protagónico en la producción de territorio, fue creado el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y, dentro de su órbita, la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. Esta perspectiva derivó en un escenario multiescalar donde resultó fundamental la articulación entre los diferentes sectores de ejecución de obra pública, los diversos niveles de gobierno -local, provincial y nacional- y los países de la región. El compromiso de todos los actores involucrados en este proceso permitió sentar las bases de una nueva cultura de la planificación en el Estado, que evolucionó a través del tiempo profundizándose y diversificándose y que plasmó sus avances en diferentes resultados documentales.



DICIEMBRE. Creación de la **Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública**

DICIEMBRE. Elaboración de la **Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial**

2004

ENERO. *Recuperación de la gestión del **espacio radioeléctrico** nacional*

MAYO. *Lanzamiento del **Plan Energético Nacional***

JULIO. *Lanzamiento del **Programa Federal de Viviendas***

Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial

La Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública se creó en 2004 con el objeto de recuperar el rol protagónico del Estado en la planificación del territorio, promover el desarrollo territorial -entendido como el proceso mediante el cual se acrecientan las capacidades de un determinado territorio para alcanzar de modo sustentable el bienestar económico y social de las comunidades que lo habitan- y articular las políticas públicas de impacto en el territorio integrando las perspectivas sectoriales para dar cuenta de la compleja vinculación entre ambiente, economía y sociedad.

Para esto, en el mismo año de su constitución, la Subsecretaría elaboró la Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. Por un lado, se realizó un diagnóstico de la realidad territorial heredada luego de varias décadas de debilitamiento del Estado y desconocimiento de las instancias provinciales y nacionales de gestión territorial y planificación liderada por el mercado. Allí se constató que las históricas desigualdades en el territorio argentino se habían agudizado, aumentando la brecha entre las áreas centrales y las periféricas entre Provincias, entre ciudades y al interior de los mismos centros urbanos. Al año 2004, tanto los territorios que se habían visto favorecidos por la dinámica de la economía global -en términos generales ubicados en las regiones Centro, Cuyo y Patagonia- como aquellos que habían sufrido las peores consecuencias de la tendencia neoliberal -en general asociados a las regiones del norte del país- presentaban diversas problemáticas vinculadas con la falta de planificación y de un modelo de desarrollo territorial explícito, evidenciando un cuadro general heterogéneo de desequilibrios estructurales.

Por otro lado, se elaboraron una serie de lineamientos para guiar y orientar las acciones con impacto territorial hacia el desarrollo equilibrado, integrado, sustentable y socialmente justo del territorio argentino, buscando superar las visiones sectoriales a través de una modalidad de intervención sistémica y global, capaz de aprovechar las oportunidades de desarrollo en el contexto nacional e internacional a partir de las ventajas comparativas y los recursos naturales y humanos de cada región. En consecuencia, se enunciaron metas ilustrativas para el 2016, año del Bicentenario de la Independencia, en las que se contempló que cada habitante argentino logre:

- Desarrollar su identidad territorial y cultural y su sentido de pertenencia al territorio nacional
- Alcanzar el progreso económico según sus capacidades y proyectos personales sin necesidad de abandonar su región de origen
- Alcanzar la sustentabilidad ambiental para garantizar la disponibilidad actual y futura de los recursos
- Participar plenamente en la gestión democrática del territorio en todas sus escalas
- Acceder a los bienes y servicios esenciales, posibilitando el desarrollo personal y colectivo, y a una elevada calidad de vida en todos los rincones del país

La política fue resumida en el documento Argentina 2016. Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

DICIEMBRE. Publicación de la **I Cartera de Proyectos de Integración Suramericana IIRSA**

FEBRERO. Designación de **Graciela Oporto** como **Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública**

2005

DICIEMBRE. *Creación de **ENARSA***

2006

FEBRERO. *Finalización de la Primera Etapa de la **Interconexión Eléctrica** de la Patagonia*

Plan Estratégico Territorial - Avance I

El principal instrumento de ejecución de la Política es el Plan Estratégico Territorial (PET), un proceso de construcción federal, conducido por el Gobierno Nacional, que se propone identificar las inversiones necesarias en infraestructura y equipamiento para el desarrollo del país en el mediano y largo plazo, y se constituye, entonces, en una guía para el despliegue de la inversión pública.

En agosto de 2004 se realizó, para comenzar a materializar el PET, una primera convocatoria de trabajo a equipos de planificación provinciales y a otros sectores públicos nacionales con incidencia en la planificación del territorio. También se sumaron los aportes de áreas de planificación de otros países suramericanos, en la convicción de que el conocimiento de los actores locales es un elemento fundamental a la hora de planificar el territorio. Este verdadero carácter colectivo ha sido un factor crucial tanto en la apropiación del PET por parte de las diferentes jurisdicciones como en su continuidad a través del tiempo.

Durante tres años de intenso trabajo se identificaron interlocutores provinciales y nacionales -tarea que en muchos casos se vio dificultada por el vaciamiento de las áreas de planificación estatales durante las décadas precedentes-, se diseñó una metodología lo suficientemente flexible como para adaptarse a las diversas realidades territoriales, se acompañó el proceso de implementación de dicha metodología y se organizaron instancias interprovinciales de reunión en las cuales equipos de diferentes Provincias se encontraron por primera vez debatiendo acerca de problemáticas y estrategias comunes. Cabe resaltar que este proceso se desplegó realmente sobre todo el territorio nacional, ya que el entonces incipiente equipo del PET se movilizó hacia cada una de las jurisdicciones para trabajar junto con sus pares provinciales, en la certeza de que la perspectiva territorial federal implica abandonar la histórica preponderancia de la Ciudad de Buenos Aires como localización exclusiva de la gestión territorial.

Objetivos	Estrategias específicas
1. Mejorar y sostener el crecimiento de la producción en forma equilibrada mediante la construcción de infraestructura y equipamiento	**1.1.** Contribuir al desarrollo territorial a nivel local y regional proveyendo la infraestructura y el equipamiento socio-productivo
	1.2. Mejorar la conectividad física interna regional mediante el desarrollo del sistema de transporte
	1.3. Apoyar el desarrollo integral de las áreas rurales creando las condiciones necesarias para la mejora continua de su economía, la generación de nuevas actividades y la valorización de todos sus recursos
	1.4. Mejorar la oferta y calidad de la infraestructura energética y de transporte de hidrocarburos
2. Garantizar el acceso de la población a los bienes y servicios básicos, promoviendo el desarrollo equitativo de las regiones y el arraigo de sus habitantes	**2.1.** Desarrollar mejoras cualitativas y cuantitativas de las redes de infraestructura y saneamiento básico y del parque habitacional
	2.2. Promover un sistema urbano policéntrico, invirtiendo en las dotaciones de equipamiento (salud, educación, cultura, etc.) que apunten a su recalificación
	2.3. Consolidar la accesibilidad, la conectividad y el proceso de descentralización de servicios
3. Contribuir a la valorización de nuestro patrimonio natural y cultural a través de una gestión integrada y responsable	**3.1.** Planificar y gestionar de manera integrada y sustentable los recursos naturales y bienes culturales del territorio
	3.2. Construir territorios más seguros a través de la reducción de los riesgos ambientales y antrópicos

MARZO. I Taller Nacional del **PET** - Ministerio de Planificación Federal

MAYO. II Taller Nacional del **PET** - Ministerio de Planificación Federal

AGOSTO. Firma del Convenio de Cooperación sobre **Reducción de Riesgo de Desastres** con el PNUD

AGOSTO. III Taller Nacional del **PET** - Ministerio de Planificación Federal

MARZO. *Creación de **AySA***

ABRIL. *Creación de la empresa nacional de telecomunicaciones **ARSAT***

MAYO. *Promulgación de la **Ley** de Promoción para la Producción y Uso Sustentable de **Biocombustibles***

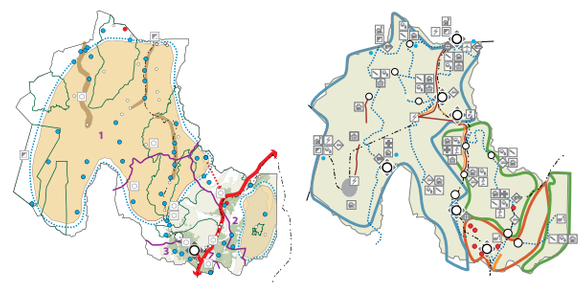
AGOSTO. *Presentación del **Plan de Reactivación de la Actividad Nuclear***

Como resultado de este trabajo, cada Provincia elaboró un diagnóstico de su territorio plasmado en un Modelo Territorial Actual, proyectó sus expectativas a futuro en un Modelo Territorial Deseado y definió una cartera de proyectos de infraestructura identificados como necesarios para concretar la transformación del Modelo Actual en el Deseado.

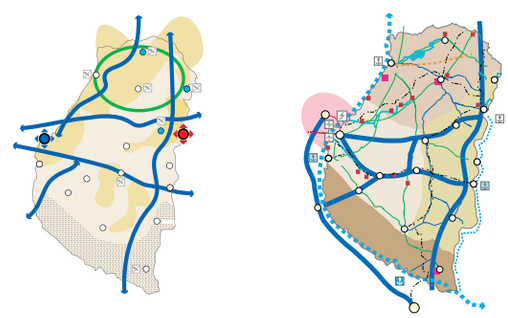
Conforme avanzaba la implementación de la metodología de planificación propuesta en las Provincias, se inició el proceso de adaptación a la escala nacional. Por un lado, se elaboraron las caracterizaciones económica, social, ambiental y de medio construido del territorio nacional y se confeccionó el Modelo Territorial Heredado. Por otro lado, sobre la base de las ideas rectoras de integración nacional e internacional, fortalecimiento y reconversión productiva, conectividad y policentrismo, se construyó el Modelo Territorial Deseado y se definieron una serie de objetivos de desarrollo y líneas de acción integradoras. Por último, se identificó una cartera preliminar de proyectos estratégicos para concretar este Modelo Deseado.

En primer lugar, se identificaron áreas de intervención según sus características ambientales, sociales, económicas y de infraestructura y se clasificaron según el tipo de acción que se necesita promover en cada una. Las áreas a cualificar son aquellas que requieren intervenciones para adecuar las infraestructuras al crecimiento, mitigar los impactos ambientales negativos y fortalecer los instrumentos de planificación urbana. Las áreas a potenciar son las que necesitan acciones específicas tendientes a diversificar las matrices productivas. Las áreas a desarrollar, por último, precisan intervenciones para transformar la base productiva, promover la identidad local, dotar de servicios básicos, fortalecer la conectividad y los centros de servicios regionales y proteger los ambientes naturales.

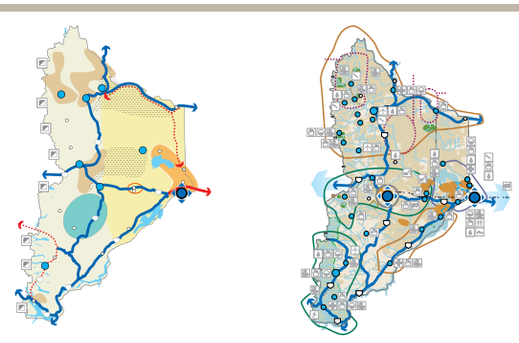
Mapa 1. *Ejemplo de Modelo Territorial Actual y Deseado - Jujuy*



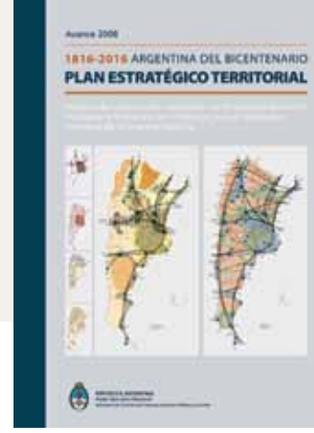
Mapa 2. *Ejemplo de Modelo Territorial Actual y Deseado - Entre Ríos*



Mapa 3. *Ejemplo de Modelo Territorial Actual y Deseado - Neuquén*



Fuente. *PET Avance I.*



NOVIEMBRE. IV Taller Nacional del **PET** - Ministerio de Planificación Federal

NOVIEMBRE. Seminario Taller **Riesgo de Desastres** en la Planificación Territorial - Ministerio de Planificación Federal

NOVIEMBRE. I Jornada Taller **Argentina Urbana** - Ministerio de Planificación Federal

DICIEMBRE. Publicación del **Avance I** del Plan Estratégico Territorial

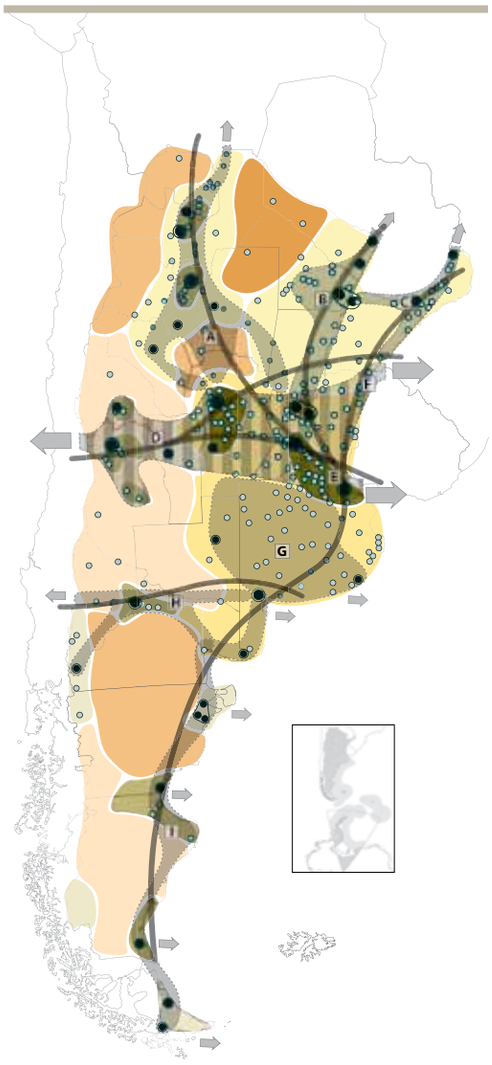
2007

JUNIO. *Finalización de obra **RN 7** - Santa Fe*

SEPTIEMBRE. *Finalización de obra **RN 81** Formosa-Salta*

OCTUBRE. *Inauguración del **Hospital de Alta Complejidad El Cruce Néstor Kirchner** - Florencio Varela*

Mapa 4. *Modelo Territorial Heredado*



Fuente. *PET Avance I.*

Mapa 5. *Modelo Territorial Deseado y coremos de ideas rectoras*

Fuente. *PET Avance I.*

MARZO. Presentación del Avance I del Plan Estratégico Territorial - Casa Rosada

MARZO. Firma de Acta Base para la creación del **COFEPLAN**

2008

DICIEMBRE. *Asunción de la Presidenta* ***Cristina Fernández de Kirchner***

MARZO. *Finalización de obra* ***RN 40*** *- Catamarca*

MAYO. *I* ***Reunión de Jefas y Jefes*** *de Estado de* ***UNASUR*** *- Brasil*

En segundo lugar, se definieron corredores de conectividad, partiendo del diagnóstico de que la malla conectiva nacional responde a una configuración radiocéntrica que se ha consolidado históricamente, lo cual ha dado como resultado que grandes concentraciones de flujos de personas y cargas coexistan con porciones aisladas de territorio. Se plantearon, entonces, dos líneas de acción simultáneas: el refuerzo de las dotaciones de infraestructura en los corredores más congestionados, como acción de corto plazo, y la reconfiguración del sistema a través de la creación de nuevos corredores de conectividad, como acción a mediano y largo plazo.

En tercer lugar, ante el hecho de que la mayor parte de la población reside en grandes ciudades distribuidas irregularmente en el territorio, se detectó la necesidad de construir un sistema policéntrico de núcleos urbanos que garantice a todos los habitantes el acceso a bienes y servicios y las condiciones para el desarrollo económico en todas las regiones del país. En pos de este objetivo, los tipos de intervenciones a realizar varían de acuerdo a la escala urbana pero, de forma general, es necesario el desarrollo de instrumentos de planificación.

A fines del año 2007 se compilaron estos resultados en el Avance I - Plan Estratégico Territorial "Argentina del Bicentenario", documento que fue presentado por la Presidenta Cristina Fernández de Kirchner en marzo de 2008 en el Salón Blanco de la Casa Rosada. A partir de ese momento, y en consonancia con el espíritu federal del propio proceso, se procedió a presentar el Avance I del PET en varios foros públicos alrededor de todo el país.

Más allá de los productos tangibles de esta primera etapa de trabajo, la puesta en marcha del PET implicó la reapertura del debate sobre la planificación del territorio desde las diversas escalas del ámbito público y el inicio de la construcción de una red de actores comprometidos con la temática.

Consejo Federal de Planificación y Ordenamiento Territorial

La convocatoria de trabajo iniciada a propósito del PET sirvió como punto de partida para la constitución del Consejo Federal de Planificación y Ordenamiento Territorial (COFEPLAN).

En marzo de 2008, en ocasión de la presentación del Avance I del PET, el Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y los gobernadores de quince Provincias allí presentes firmaron el acta en la cual sentaron las bases para la creación del COFEPLAN, hecho que se formalizó efectivamente en diciembre del mismo año con la adhesión del resto de las Provincias, incluida la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en su calidad de jurisdicción federal.

El COFEPLAN se definió como un espacio institucional con los siguientes objetivos:

- Constituirse en ámbito de encuentro y armonización de las políticas territoriales en diferentes escalas de gestión
- Garantizar la continuidad de las políticas de planificación y ordenamiento territorial
- Colaborar en el fortalecimiento institucional de las áreas de planificación
- Promover la legislación en materia de ordenamiento territorial
- Impulsar la difusión de la planificación y el ordenamiento territorial

Cada jurisdicción federal designa un representante titular y uno alterno para integrar el COFEPLAN. La presidencia corresponde al Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y la secretaría permanente a la Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública. Desde entonces, se sesiona en asamblea ordinaria al menos dos veces por año

JUNIO. Presentación de la **Metodología de Ponderación de Proyectos Estratégicos** - Ministerio de Planificación Federal

JULIO. *Recuperación de* ***Aerolíneas Argentinas***

SEPTIEMBRE. *Finalización de obra* ***RN 101*** *- Misiones*

OCTUBRE. *Inauguración del* ***Aprovechamiento Hidroeléctrico Los Caracoles*** *- San Juan*

NOVIEMBRE. II Jornada Taller **Argentina Urbana** - Ministerio de Planificación Federal

en distintas ciudades del país, rasgo que evidencia su carácter federal, además de realizarse otros encuentros convocados con fines específicos como asambleas extraordinarias y reuniones de comisiones de trabajo.

Desde su conformación, el COFEPLAN ha estado orientado por tres ejes de trabajo: la vinculación con actores públicos y privados de incidencia en políticas territoriales, el fortalecimiento de las capacidades de las distintas escalas estatales en materia de planificación y ordenamiento territorial y la promoción de la legislación en materia de planificación y ordenamiento en todos los niveles de gestión del territorio.

En este sentido, se han llevado adelante diversas tareas, dos de las cuales revisten particular relevancia: la identificación de lineamientos para el diseño de un Programa de Fortalecimiento Institucional de la Planificación Territorial y la elaboración de un Anteproyecto de Ley Nacional de Planificación y Ordenamiento Territorial.

Tabla 1. *Listado de organismos integrantes del COFEPLAN*

Buenos Aires	Ministerio de Infraestructura
	Subsecretaría Social de Tierras
CABA	Ministerio de Desarrollo Urbano
	Secretaría de Planeamiento
Catamarca	Secretaría General de la Gobernación
	Subsecretaría de Planificación
Chaco	Ministerio de Planificación y Ambiente
Chubut	Secretaría de Planeamiento y Desarrollo Estratégico
Córdoba	Ministerio de Infraestructura
	Dirección General de Coord. de Obras Públicas
Corrientes	Secretaría General de la Gobernación
	Secretaría de Planeamiento
Entre Ríos	Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios
	Secretaría de Inversión Pública y Desarrollo Territorial
Formosa	Ministerio de Planificación
	Subsec. de Planificación de la Inversión Pública
Jujuy	Ministerio de Infraestructura y Planificación
	Secretaría de Planificación
La Pampa	Secretaría de Desarrollo Territorial
La Rioja	Ministerio de Infraestructura
	Dirección General de Obras
Mendoza	Ministerio de Tierra, Ambiente y Recursos Naturales
	Agencia de Ordenamiento Territorial
Misiones	Ministerio de Ecología y Recursos Naturales Renovables
	Subsecretaría de Ordenamiento Territorial
Neuquén	Ministerio de Desarrollo Territorial
	Subsecretaría del COPADE
Río Negro	Secretaría General de la Gobernación
	Secretaría de Planificación
Salta	Consejo Económico Social
	Secretaría de Planificación
San Juan	Ministerio de Infraestructura y Tecnología
	Dirección de Planeamiento y Desarrollo Urbano
San Luis	Ministerio de Obras Públicas e Infraestructura
	Dirección de Catastro y Tierras Fiscales
Santa Cruz	Ministerio Secretaría General de la Gobernación
	Subsecretaría de Planeamiento
Santa Fe	Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado
	Secretaría de Regiones, Municipios y Comunas
Santiago del Estero	Secretaría de Desarrollo, Ciencia, Tecnología y Gestión Pública
Tierra del Fuego AIAS	Ministerio de Infraestructura, Obras y Servicios Públicos
	Dirección General de Planeamiento
Tucumán	Secretaría de Estado de Gestión Pública y Planeamiento

DICIEMBRE. Creación del **COFEPLAN**

ENERO. Inicio de la **Presidencia Pro Témpore de Argentina** en la Iniciativa IIRSA

2009

MAYO. *Reglamentación de la Ley de Fomento para el Uso de* ***Fuentes Renovables de Energía***

El Programa de Fortalecimiento Institucional fue diseñado e implementado por la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública sobre la base de un diagnóstico compartido sobre las necesidades detectadas en las Provincias y los municipios en relación con el ejercicio de la planificación y el ordenamiento territorial desde la gestión pública. En este sentido, se plantearon componentes que pudieran satisfacer las necesidades diferenciadas de las diversas escalas de gobierno. Estos incluyen la capacitación en planificación territorial y en sistemas de información geográfica, la dotación de equipamiento informático y bibliográfico, el apoyo a la formulación de proyectos de planificación, la producción de conocimientos relacionados con la planificación y el territorio, el desarrollo de herramientas de planificación territorial -como el Sistema de Identificación y Ponderación de Proyectos Estratégicos y el Atlas de Indicadores de Desarrollo Territorial- y la difusión de iniciativas vinculadas con la planificación territorial.

El Anteproyecto de Ley Nacional de Planificación y Ordenamiento Territorial propone una norma marco que oriente la producción del territorio hacia un modelo inclusivo y armónico, complementando las legislaciones preexistentes y dotando al Estado de más y mejores herramientas para la implementación de políticas de incidencia territorial. El proyecto, elaborado en conjunto en el seno del COFEPLAN, menciona algunos principios sobre los que debería basarse el ordenamiento territorial:

- La equidad del desarrollo territorial: todos debemos tener las mismas posibilidades de desarrollo, independientemente de dónde vivamos
- La ciudad como construcción colectiva: la ciudad es un espacio que producimos entre todos y para todos
- La sustentabilidad en la explotación del suelo: los recursos naturales deben ser utilizados teniendo en cuenta a las generaciones futuras
- La función social del suelo: el suelo es un recurso cultural y social escaso que debe ser utilizado tomando en cuenta las necesidades de todos
- La participación ciudadana: todos tenemos derecho a participar en el proceso de ordenamiento del territorio

Para que el ordenamiento territorial se aplique, el proyecto establece que todos los municipios y las Provincias tienen que contar con un plan de ordenamiento territorial que debe estudiar la realidad del territorio y establecer metas a futuro para orientar su desarrollo y fija, además, un plazo de actualización del PET nacional.

Este Anteproyecto de Ley fue presentado al Poder Ejecutivo Nacional y a los Poderes Ejecutivos Provinciales en septiembre de 2010, en ocasión del Encuentro Nacional "La Planificación Territorial como Política de Estado", realizado en el marco de los festejos por el Bicentenario de la Revolución de Mayo de 1810. Actualmente, se encuentra en proceso de difusión y debate en diversos foros y ámbitos vinculados con la planificación del territorio, enriqueciéndose con los aportes de actores de los sectores público y privado.

Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento

La Política Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Estratégico planteaba, en su diagnóstico de la realidad territorial realizado en 2004, la importancia de los impactos positivos y negativos del proceso de globalización, entre los cuales se contaba la tendencia a la integración con los países fronterizos y la formación de bloques internacionales como el Mercado Común del Sur (MERCOSUR). En este sentido, los lineamientos

ABRIL. I Asamblea Ordinaria del **COFEPLAN** - Santa Cruz

MAYO. Jornadas Nacionales **Plan Estratégico Territorial** - Ministerio de Planificación Federal

2009

MAYO. *Inicio de las obras de restauración en el* ***Centro Cultural Néstor Kirchner*** *- Buenos Aires*

JUNIO. *Inauguración del nuevo edificio del* ***Hospital de Alta Complejidad*** *- San Juan*

AGOSTO. *Creación de la* ***Televisión Digital Abierta***

propuestos para la consecución del Modelo Territorial Deseado cuentan, entre sus ejes principales, con la integración al contexto regional, la generación y el intercambio de información territorial y la articulación de actores vinculados con la planificación y la producción de normativa específica que tome como base los tratados internacionales en la materia. En este contexto de nuevo regionalismo, en el que los aspectos vinculados con las asimetrías sociales cobraron más importancia, los Estados obtuvieron un mayor protagonismo en la planificación de la integración regional.

Líneas de acción IIRSA 2000-2010
• Diseñar una visión más integral de la infraestructura
• Encuadrar los proyectos dentro de una planificación estratégica a partir de la identificación de Ejes de Integración y Desarrollo
• Actualizar los sistemas regulatorios e institucionales nacionales que norman el uso de la infraestructura
• Armonizar las políticas, planes y marcos regulatorios e institucionales entre los Estados
• Valorizar la dimensión ambiental y social de los proyectos
• Mejorar la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales en los Ejes de Integración y Desarrollo
• Incorporar mecanismos de participación y consulta
• Desarrollar nuevos mecanismos regionales para la programación, ejecución y gestión de proyectos
• Estructurar esquemas financieros adaptados a la configuración específica de riesgos de cada proyecto

En este marco, fue misión de la Subsecretaría, desde su nacimiento, la participación en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Este espacio, creado en la Reunión de Presidentes de América del Sur del año 2000 e integrado por los doce países de la región, trabaja en la construcción de una agenda común para planificar el desarrollo de la infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones.

El funcionamiento de la Iniciativa se organizó en tres niveles institucionales: el Comité de Dirección Ejecutiva, integrado por los ministros de Infraestructura y Planificación de los países miembros; las Coordinaciones Nacionales, punto focal de cada país desde donde se coordina la participación sectorial en los trabajos -representada por la Subsecretaría en el caso de Argentina-; y el Comité de Coordinación Técnica, que brinda apoyo técnico y financiero a los países y está integrado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

El Plan de Acción 2000-2010 de la Iniciativa se elaboró para la proyección del desarrollo de infraestructura de integración regional en los sectores de transporte, energía y comunicaciones mediante la coordinación de planes e inversiones, la compatibilización de los aspectos regulatorios e institucionales y la generación de mecanismos innovadores de financiamiento público y privado. En este marco, se definieron líneas de acción específicas.

Los avances de la Iniciativa IIRSA fueron tomados como base para la constitución, en agosto de 2009, del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), del cual se convirtió en Foro Técnico. Este organismo nació en el interior

AGOSTO. Creación del **COSIPLAN** - Ecuador

AGOSTO. *II y III* ***Reunión de Jefas y Jefes*** *de Estado de* ***UNASUR*** *- Ecuador*

SEPTIEMBRE. *Inauguración de la* ***Autopista RN 9*** *Rosario - Córdoba*

OCTUBRE. *Firma del* ***Tratado de Maipú*** *(Argentina y Chile)*

de la UNASUR para implementar iniciativas de integración de la infraestructura regional de sus países miembros. Su accionar está guiado por varios principios consensuados:

- Integralidad y complementariedad de las políticas, programas y proyectos de infraestructura regional que propendan al equilibrio y cohesión territorial, así como al desarrollo sostenible en armonía con la naturaleza
- Participación ciudadana y pluralismo en las iniciativas de integración regional en infraestructura, reconociendo y respetando los derechos de todos los pueblos y su diversidad multicultural, multiétnica y plurilingüe
- Gradualidad y flexibilidad en la implementación de las acciones identificadas, reconociendo las diferentes realidades nacionales
- Solidaridad y cooperación en la evaluación y priorización de proyectos de integración

El COSIPLAN está integrado por las autoridades ministeriales de las áreas de infraestructura y/o planeamiento que se reúnen anualmente y cuenta, además, con un Comité Coordinador -formado por delegados ministeriales, donde la Subsecretaría representa a la Argentina-, Grupos de Trabajo específicos y la ya mencionada Iniciativa IIRSA. Funciona estableciendo acuerdos por consenso, teniendo en cuenta diversos objetivos:

- Promover la conectividad de la región a partir de la construcción de redes de infraestructura para su integración física, atendiendo criterios de desarrollo social y económico sustentables, preservando el ambiente y el equilibrio de los ecosistemas
- Aumentar las capacidades y potencialidades de la población local y regional a través del desarrollo de la infraestructura con el fin de mejorar su calidad y esperanza de vida
- Diseñar estrategias regionales de planificación para el desarrollo de infraestructura
- Fomentar el uso intensivo de tecnologías de información y comunicación a fin de superar barreras geográficas y operativas dentro de la región
- Impulsar la aplicación de metodologías, el desarrollo de procesos sectoriales y acciones complementarias que viabilicen el diseño, la ejecución y operación de los proyectos de integración física

Figura 1. *Estructura UNASUR*

OCTUBRE. II Asamblea Ordinaria del **COFEPLAN** - Salta

NOVIEMBRE. III Jornada Taller **Argentina Urbana** - Ministerio de Planificación Federal

DICIEMBRE. I Reunión del **COSIPLAN** - Ciudad de Buenos Aires

DICIEMBRE. *Inauguración de la **Central Termoeléctrica Manuel Belgrano** - Buenos Aires*

Uno de los primeros resultados del trabajo del COSIPLAN fue el diseño y elaboración del Plan de Acción Estratégico (PAE) para el período comprendido entre los años 2012 y 2022 y la conformación de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API). En este marco, las acciones se llevan adelante mediante planes de trabajo que son aprobados anualmente y se constituyen como las herramientas a través de las cuales se ejecutan progresivamente las metas previstas en el PAE.

Plan Estratégico Territorial - Avance II

Dado que el PET se definió desde su concepción como un proceso abierto, en constante actualización, al momento de comenzar el segundo ciclo de trabajo se pusieron en marcha líneas de acción de diversa naturaleza, identificadas como relevantes en el curso de la primera etapa, culminada en marzo de 2008.

Las principales iniciativas en este sentido fueron:

- La sistematización del proceso de identificación y ponderación de proyectos estratégicos de infraestructura
- El Programa Argentina Urbana
- El Programa de Reducción del Riesgo de Desastres
- Los programas y planes de integración bilateral
- Los programas y planes de integración multilateral

Identificación y ponderación de proyectos estratégicos de infraestructura

Contando, por un lado, con los resultados producidos en el primer ciclo de pensamiento estratégico sobre el territorio -los modelos territoriales y las carteras de proyectos de infraestructura- y, por otro lado, con la red consolidada de actores vinculados con la planificación territorial, se decidió poner en marcha el segundo ciclo de trabajo con el objetivo de profundizar el proceso de planificación del territorio. Para ello, se diseñó e implementó una metodología de identificación y ponderación de proyectos estratégicos de infraestructura, tanto de escala provincial como de escala nacional, que resultara lo suficientemente flexible como para ser aplicada en realidades territoriales diversas y permitiera una actualización sistemática de los modelos territoriales y las carteras de obras.

Esta metodología, consensuada con los equipos provinciales, se apoya en la información sobre el territorio y sobre los proyectos, favoreciendo una aproximación interdisciplinaria e intersectorial de la planificación de la infraestructura.

Programa Argentina Rural

Las políticas liberales que signaron el ingreso de la Argentina en el proceso de globalización generaron una dinámica dual de crecimiento económico y aumento de la pobreza en los territorios rurales. Sobre la base de estas consideraciones se desarrolló el Programa Argentina Rural que tuvo por objeto determinar los roles que las áreas rurales cumplen en el territorio nacional e identificar lineamientos para organizarlas en forma más efectiva, preservando su calidad ambiental, mejorando sus condiciones productivas y garantizando la inclusión y el arraigo de la población.

Territorio Marítimo

Este estudio exploratorio se puso en marcha con el objeto de producir información sobre el ordenamiento territorial del Mar Argentino. La importancia de este trabajo residió en su carácter innovador ya que fue la primera iniciativa nacional en la materia. En el marco del informe sobre la problemática marítima se identificaron aspectos jurídicos, geopolíticos, económicos, ambientales e institucionales y se establecieron lineamientos posibles para el desarrollo futuro de un estudio en profundidad.

ABRIL. III Asamblea Ordinaria del **COFEPLAN** - Buenos Aires

2010

MARZO. *Inauguración del* ***Gasoducto Segundo Cruce al Estrecho de Magallanes*** *Santa Cruz - Tierra del Fuego AIAS*

MAYO. *Inauguración de la* ***Central Térmica Pilar*** *- Córdoba*

Como primer paso, se implementó la metodología a nivel provincial en cinco etapas sucesivas:

- Definición de microrregiones a partir de sus características geográficas, productivas, sociales y ambientales
- Actualización de los modelos y construcción de árboles de problemas y objetivos territoriales, identificando así opciones de intervención sustentadas por información sistemática, jerarquizada y articulada
- Ponderación del impacto territorial individual de cada proyecto identificado, que implicó un análisis por medio de una matriz que consideró cuatro criterios principales -económico, sociocultural, ambiental y espacial- divididos en veinticuatro subcriterios a los cuales cada equipo provincial pudo asignar un peso relativo diferente de acuerdo con el tipo de microrregión específica
- Análisis del impacto cruzado entre esos proyectos a través de una matriz de sinergias en la que se estudiaron las relaciones entre los posibles impactos de los proyectos
- Proceso de agregación de carácter técnico-político que, a partir de la información producida por los distintos pasos metodológicos y en función de los objetivos de desarrollo provincial, dio como resultado un listado único de iniciativas estratégicas de inversión en infraestructura y equipamiento

Análisis multicriterio a nivel provincial		
Criterio económico	Producción regional	Costos de producción
		Exportaciones
		Volumen de producción
	Empleo	Cantidad de empleo
		Carácter del empleo
	Diversificación económica	Diversificación productiva
		Diversificación regional
Criterio sociocultural	Accesibilidad	Vivienda y saneamiento
		Salud
		Educación
	Cultura e identidad	Identidad local
		Patrimonio cultural y natural
Criterio ambiental	Riesgos y usos del suelo	Compatibilidad de usos
		Amenazas de origen natural
		Amenazas de origen antrópico
	Afectación de recursos	Suelo
		Recursos hídricos
		Biota
Criterio espacial	Equilibrio demográfico	Migraciones
		Policentrismo
	Conectividad	Accesibilidad espacial
		Conectividad
	Gobernanza espacial	Fortalecimiento institucional
		Conflictividad

Análisis multicriterio a nivel nacional	
Mejorar y sostener el crecimiento de la producción en forma equilibrada, mediante la construcción de infraestructura y equipamiento	Promoción del crecimiento de la producción
	Estimulación de la diversificación económica
	Mejoramiento de la conectividad
Garantizar el acceso de la población a los bienes y servicios básicos, promoviendo el desarrollo equitativo de las regiones y el arraigo de sus habitantes	Fomento de los centros de referencia locales y/o regionales
	Mejoramiento del acceso a servicios y equipamientos básicos
Contribuir a la valoración del patrimonio natural y cultural a través de una gestión integrada y responsable	Aseguramiento del uso sustentable de los recursos naturales y el suelo
	Preservación del patrimonio natural y cultural

JUNIO. I Reunión de Ministros del **COSIPLAN** - Ecuador

2010

JUNIO. *Firma de la **Declaración de Anchorena** (Argentina y Uruguay)*

JUNIO. *Inauguración de la **Central Termoeléctrica José de San Martín** - Santa Fe*

En segunda instancia, se trabajó en la profundización del proceso de planificación estratégica y en el ajuste de la cartera preliminar de proyectos estratégicos a nivel nacional. Para ello, se conformó una base con un total de 2.950 proyectos de infraestructura de acuerdo con información relevada en los trabajos provinciales y en los organismos de ejecución de infraestructura nacionales. Se seleccionaron allí los proyectos considerados estratégicos a nivel nacional, tanto las infraestructuras de gran volumen -tales como las rutas o los tendidos eléctricos que atraviesan más de una Provincia- como las pequeñas intervenciones de carácter estratégico -los pasos de frontera , por ejemplo- y se los ponderó mediante un análisis multicriterio similar al aplicado en la etapa provincial, luego de adaptar los criterios y subcriterios a los requerimientos de la escala federal. La ponderación se realizó de acuerdo con algunas pautas generales como la complementariedad entre proyectos, la existencia de las condiciones y recursos de implantación, la temporalidad de los impactos al momento de finalización de la obra y el antecedente de la ponderación provincial del proyecto. De este modo, se obtuvo una nueva cartera ponderada de 84 proyectos estratégicos de diversos tipos de infraestructuras distribuidos en todo el territorio nacional.

Programa Argentina Urbana

Este programa se propuso profundizar el objetivo de promoción de un sistema policéntrico de núcleos urbanos enunciado en el Avance I del PET y plasmado, preliminarmente, en la identificación de nodos estructurantes del territorio y ciudades a potenciar en los modelos territoriales Heredado y Deseado, respectivamente. En un país con más de un 90% de habitantes residiendo en diferentes tipos de áreas urbanas, este programa no resultó un estudio específico sino el abordaje general de la configuración del sistema de asentamientos humanos.

En el marco del segundo avance del PET, el Programa Argentina Urbana desarrolló, por un lado, una caracterización y jerarquización del sistema urbano nacional para el estudio de las diferentes modalidades del proceso de crecimiento, que permitió categorizar la preponderancia relativa de la ciudad en el territorio y establecer perfiles característicos dentro del conjunto de ciudades del país. Por otro lado, se llevó adelante un diagnóstico de fenómenos recurrentes de la dinámica de urbanización contemporánea a través del análisis de la expansión de una muestra de núcleos urbanos -San Miguel de Tucumán, La Rioja, Presidencia Roque Sáenz Peña, Posadas, Venado Tuerto, General Pico, Alto Valle del Río Negro y Neuquén, Trelew-Rawson y Bariloche- en tres momentos -1989, 2000, 2008-.

Los casos analizados evidenciaron un patrón de crecimiento expansivo caracterizado por la baja densidad y la alta dispersión de los tejidos residenciales, con manchas urbanas discontinuas, que demuestran la ausencia de planificación. El análisis detallado permitió sintetizar las diferentes modalidades que adopta la expansión: complejos de vivienda de interés social, asentamientos, loteos informales, urbanizaciones cerradas y ocupación residencial en grandes lotes, cada una de las cuales se vincula conflictivamente con la ciudad consolidada y plantea diferentes problemas desde el punto de vista de la regulación. Esta expansión está estrechamente relacionada con el comportamiento del mercado de suelo que, ante la presión de la demanda, eleva los precios, produciendo una ciudad fragmentada. Paralelamente, la inversión pública en vivienda social en un mercado de suelo no regulado favorece la especulación inmobiliaria por parte de los propietarios de los lotes vacantes intermedios que se adueñan de los beneficios derivados de la extensión de las redes hacia los límites más alejados de la urbanización. Este proceso suele entrar en conflicto con los usos rurales del entorno

SEPTIEMBRE. Asamblea Extraordinaria del **COFEPLAN** - Ciudad de Buenos Aires

SEPTIEMBRE. Presentación del **Anteproyecto de Ley Nacional** de Planificación y Ordenamiento Territorial

AGOSTO. *Firma del **Acuerdo Acuífero Guaraní** (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay)*

y avanzar sobre áreas de vegetación natural o con severas restricciones ambientales, situación particularmente crítica en las áreas de agricultura intensiva en el periurbano de las grandes ciudades o en oasis de riego.

Estos rasgos implican elevados costos sociales, económicos y ambientales y comprometen la sostenibilidad de los propios territorios. La reiteración de estas tendencias en ciudades de distintos tamaños, funciones y localizaciones transforma esta problemática aparentemente local en una de orden nacional, lo cual supone asumir la responsabilidad del Gobierno Nacional de proveer un umbral básico de equidad para que las iniciativas locales tengan posibilidades de desplegarse.

El principal aporte del Programa Argentina Urbana consistió en el desarrollo de una serie de lineamientos en materia de urbanización, estructuración del sistema urbano nacional, pautas del crecimiento, sostenibilidad económica y gobernanza local y construcción de políticas concertadas entre el Gobierno Nacional, los Gobiernos Provinciales y los Gobiernos Locales. En relación con la estructuración del sistema urbano, se propone la concurrencia y articulación de políticas públicas, la inversión en infraestructuras de conectividad regional y equipamiento social y la planificación regional en el marco más amplio del PET. Sobre las pautas de crecimiento, se recomiendan estrategias diferenciadas para las áreas centrales consolidadas, las áreas sin consolidar y las áreas en expansión. En referencia a la sostenibilidad económica, se menciona la adecuada administración de los catastros y de la tributación inmobiliaria, la recuperación pública de plusvalías y la creación de bancos de suelo. Por último, en relación con la gobernanza local, se señala el fortalecimiento de los gobiernos en general y de las áreas de planificación en particular, con la consiguiente consolidación de las prácticas de planificación y ordenamiento del territorio.

Tabla 2. *Argentina Urbana - Cuadro de jerarquías urbanas*

Cat.	Rango jerárquico	Cantidad de localidades	Cantidad de población	Promedio de población	Porcentaje sobre población urbana	Acumulado del % de población urbana
1	Nodo internacional	1	13.096.874	13.096.874	40,3	40,3
2	Nodos nacionales	4	4.204.674	1.051.169	12,9	53,3
3	Nodos regionales	18	5.115.304	284.184	15,7	69
4	Nodos subregionales	82	4.317.358	52.651	13,3	82,3
5	Nodos microrregionales A	160	2.632.644	16.454	8,1	90,4
6	Nodos microrregionales B	508	2.829.277	5.569	8,7	99,1
7	Nodos microrregionales C	89	287.568	3.231	0,9	100
TOT.		**862**	**32.483.699**		**100**	

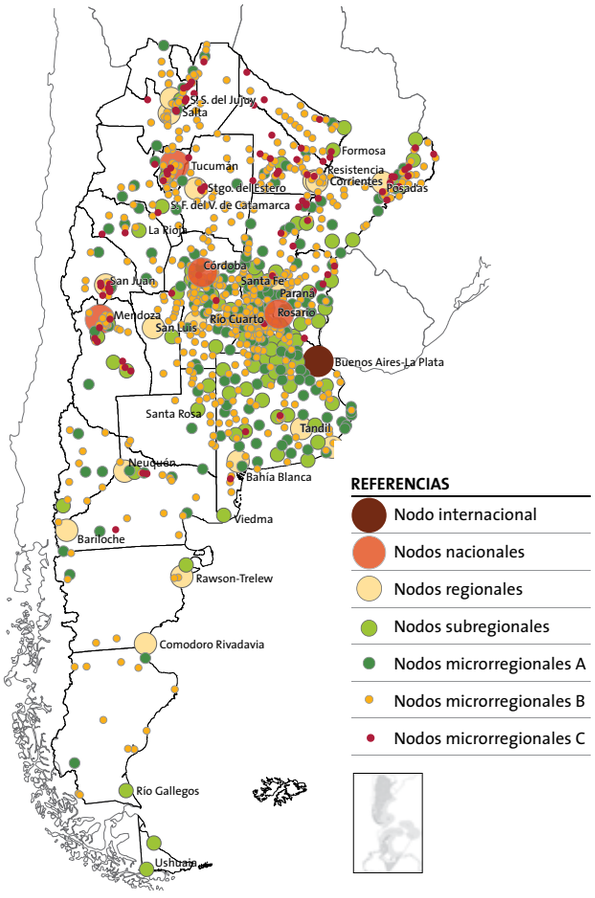
SEPTIEMBRE. Encuentro **La Planificación Territorial como Política de Estado** - Centro Cultural Bicentenario

2010

OCTUBRE. *Presentación del Plan Nacional de Telecomunicaciones* ***Argentina Conectada*** *- Centro Cultural Bicentenario*

En función de los lineamientos establecidos, se propone una agenda en materia de política nacional de urbanización que contempla, a grandes rasgos: el fortalecimiento institucional de los gobiernos locales -proceso que requiere reformas vinculadas con las autonomías municipales así como coordinación de los esfuerzos de las iniciativas que ya se encuentran en marcha, de modo de potenciar sus efectos-; la consolidación del andamiaje jurídico del ordenamiento urbano y territorial en general, haciendo énfasis en el desarrollo de instrumentos de regulación del mercado de suelo; y el establecimiento de herramientas de información en torno a la cuestión urbana, específicamente en lo que respecta a la fijación de metas y estándares mínimos de urbanización, la producción sistemática de información acerca del comportamiento del sistema urbano nacional y la creación de procedimientos de monitoreo de resultados.

Mapa 6. *Argentina Urbana - Mapa de jerarquías urbanas*



Fuente. *PET Avance II.*

Programa de Reducción del Riesgo de Desastres

Uno de los objetivos del PET es contribuir a la valoración del patrimonio natural y cultural a través de una gestión integrada y responsable. La tendencia histórica de la concepción del riesgo centrada en la respuesta al desastre sumada a la agudización de los procesos de degradación y a la aparición en agenda global de temas como el cambio climático hicieron que, en 2006, se firmara un proyecto de cooperación técnica con el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo sobre la temática y que, desde 2009, se incorporara el Programa de Reducción del Riesgo de Desastres como un componente propio dentro del proceso más amplio del PET.

El objetivo del Programa es integrar en todas las políticas de desarrollo y ordenamiento territorial, de nivel nacional y provincial, la problemática del riesgo de desastres. En este sentido, el equipo del Programa elaboró, junto con los equipos de planificación provinciales, cuadros de situación de amenazas y vulnerabilidades que constituyeron los diagnósticos de base para incorporar los criterios de reducción del riesgo y adaptación en los modelos territoriales heredados y deseados, diferenciando las estrategias en función de los tipos de áreas

NOVIEMBRE. Publicación de **El Riesgo de Desastres en la Planificación del Territorio**

NOVIEMBRE. IV Asamblea Ordinaria del **COFEPLAN** - Mendoza

DICIEMBRE. Actualización de la **Cartera de Proyectos IIRSA**

NOVIEMBRE. *IV **Reunión de Jefas y Jefes** de Estado de **UNASUR** - Guyana*

definidas por cada Provincia. La presencia de amenazas y procesos de degradación supone, por un lado, restricciones para la localización de inversiones y, por otro, factores de peso en la regulación del uso del suelo.

En este contexto, se ejecutaron experiencias piloto como la inclusión del componente de reducción del riesgo de desastres en el Plan Estratégico de la Provincia de Formosa y, a nivel local, en el Departamento Tehuelches en Chubut, Pocitos en San Juan y en la ciudad de Clorinda en Formosa.

Una vez consolidados los diagnósticos provinciales y regionales sobre las situaciones de riesgo, se puso el foco en promover los acuerdos necesarios para llevar a la práctica acciones concretas de prevención y mitigación. En este sentido, se inició un trabajo conjunto con la Dirección de Cambio Climático de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable del cual derivaron una serie de lineamientos de orientación general sobre mecanismos y procesos de articulación entre las estrategias de reducción del riesgo y adaptación al cambio climático:

» Recomendaciones sobre procesos de planificación territorial e inversión pública
- Actualizar y fortalecer los diagnósticos de amenazas y vulnerabilidades incorporando la información disponible sobre cambio climático
- Integrar metodológicamente los diagnósticos de amenazas y vulnerabilidades en la revisión y actualización de los modelos territoriales provinciales y regionales, apuntando además a promover el desarrollo de estrategias provinciales de reducción del riesgo y adaptación al cambio climático
- Desarrollar e incorporar criterios de evaluación del riesgo en la ponderación y jerarquización de la cartera de proyectos provinciales, teniendo en cuenta el potencial que ofrecen algunas herramientas actualmente utilizadas en otros países de la región

» Recomendaciones sobre espacios de articulación institucional
- Promover, en el marco de la Plataforma Nacional, una línea de trabajo tendiente a reducir los factores de vulnerabilidad frente a amenazas hidrometeorológicas, de modo tal de generar insumos para la Estrategia Nacional de Cambio Climático
- Considerar el proceso de elaboración de la Tercera Comunicación como oportunidad para favorecer un trabajo estrecho entre la Plataforma y el Comité
- Consultar activamente al Comité en el proceso de generación de los informes de avance del Marco de Acción de Hyogo, elaborados por la Plataforma
- Promover un trabajo más coordinado entre los organismos productores de información primaria para el análisis de amenazas y vulnerabilidades -nucleados en el Grupo de Productores de Información Primaria-, la Plataforma Nacional y el Comité Gubernamental, que apunte además a consolidar y/o promover nuevos desarrollos en materia de sistema de alerta temprana
- Utilizar los espacios que brindan los Consejos Federales de Planificación, Recursos Hídricos y Ambiente para la promoción de un abordaje sistemático de gestión del riesgo asociado al clima en las áreas temáticas de incumbencia

» Recomendaciones sobre generación de conocimiento y desarrollo de capacidades
- Generar criterios de priorización de escenarios de riesgo de desastres para infraestructura crítica, basados tanto en la información sobre amenazas y factores de vulnerabilidad como en las necesidades de adaptación al cambio climático ya observado o a la variabilidad climática

ABRIL. Foro de Debate del **Anteproyecto de Ley** Tierra del Fuego AIAS

ABRIL. I Reunión del Comité Coordinador del **COSIPLAN** - Brasil

2011

FEBRERO. *Alcance de plena potencia de la* ***Central Hidroeléctrica Yacyretá***

JUNIO. *Inauguración del* ***Gasoducto Juana Azurduy Argentina - Bolivia***

- Sobre la base de esta priorización, se pueden orientar los esfuerzos de los sectores científico y técnico en la generación del conocimiento necesario para ajustar los escenarios y para la gestión del riesgo en general. Asimismo, la priorización puede permitir dimensionar los impactos de las amenazas hidrometeorológicas a partir de estudios de evaluación de pérdidas como herramienta para facilitar los procesos de sensibilización de decisores políticos
- Realizar un diagnóstico de necesidades existentes y formular un plan para el desarrollo de capacidades a nivel de la Subsecretaría que integre transversalmente los criterios de reducción del riesgo y adaptación en las líneas estratégicas y programáticas del PET
- Continuar con la capacitación de los cuadros técnicos del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en el uso de metodologías y herramientas para la inclusión del análisis del riesgo en los procesos de evaluación de proyectos de inversión pública

» Recomendaciones sobre aspectos sectoriales

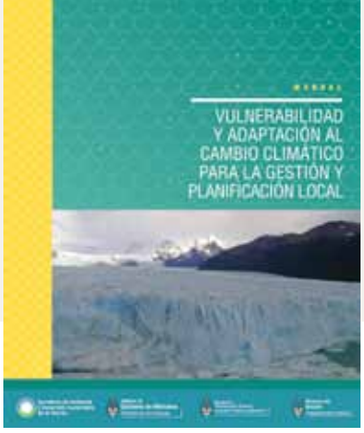
- Fortalecer los vínculos y flujos de información entre el sector vial y los sectores agua y ambiente
- Promover el desarrollo e inclusión de líneas de trabajo, metas e indicadores relacionados con reducción del riesgo y adaptación en programas del Ministerio de Turismo y del Ministerio de Salud
- Fortalecer el trabajo del Instituto Nacional del Agua en la inclusión de criterios de adaptación en la modelación hidráulica e hídrica y en aquella vinculada con los sistemas de alerta temprana
- Apoyar iniciativas como la integración de redes de medición hidrológica de diferentes organismos, propuesta en el marco del Plan Nacional Federal de Recursos Hídricos

Planificación de la Integración Territorial Bilateral

El PET se desplegó en diversos programas de integración y planes operativos con cada uno de los países limítrofes con el fin de identificar, formular y evaluar programas y proyectos de infraestructura para la integración y acciones cuya ejecución en un horizonte de mediano plazo permitiera avanzar en la optimización, el desarrollo y la mejora de la integración territorial bilateral. Este trabajo se desarrolló desde la concepción de frontera como ámbito en el cual, por medio de mecanismos de cooperación, se comienza a trabajar en un proceso con normas y acuerdos que van creando la institucionalidad para encauzar acciones consensuadas. A partir de los acuerdos mutuos que Argentina firmó con cada uno de los países limítrofes, se establecieron los instrumentos para avanzar en el nuevo proceso, entre los que se consideran: la facilitación fronteriza, la cooperación bilateral y multilateral, los comités de integración y los grupos técnicos.

Optimización de la Integración Territorial entre Argentina y Chile

Argentina y Chile cuentan con un amplio marco institucional en cuyo ámbito se acuerdan y planifican acciones para consolidar la integración física entre ambos países. Entre los foros existentes, se destacan: el Grupo Técnico Mixto Argentino-Chileno de Infraestructura, responsable de coordinar las acciones para el desarrollo de la infraestructura para la conectividad en los pasos fronterizos y realizar el seguimiento de los programas de inversiones acordados; el Ente Binacional EBITAN, existente desde fines del año 2009 con la responsabilidad de coordinar los estudios para la factibilidad del Proyecto Túnel Internacional Paso de Agua Negra; y los Comités de Integración (NOA-Norte



JUNIO. Publicación del **Manual Vulnerabilidad y Adaptación al Cambio Climático para la Gestión y Planificación Local**

AGOSTO. V Asamblea Ordinaria del **COFEPLAN** - Misiones

DICEMBRE. XVII Reunión de **Coordinaciones Nacionales IIRSA COSIPLAN** - Perú

AGOSTO. *Inauguración de la* ***Interconexión Eléctrica NEA-NOA***

Grande, Atacalar, Agua Negra, Cristo Redentor, Paso Pehuenche, Región de los Lagos, Austral) en los que ambos países tratan temas vinculados con la integración bilateral a nivel regional y multisectorial.

Asimismo, los países acordaron la realización de tres estudios específicos: el Estudio Binacional de Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor, el Estudio Binacional de Optimización de la Conectividad Territorial Argentina-Chile y el Programa Pehuenche.

- **Estudio Binacional de Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor:** consistió en evaluar alternativas de optimización, tanto de la infraestructura como de la operación, con el propósito de definir de común acuerdo y desde una visión sistémica global la solución integral que permitiese implementar el mejor sistema de control fronterizo, bajo tres premisas: propiciar una concepción integral del control, definir una segmentación de usuarios y promover el uso intensivo de tecnologías aplicadas. La solución integral incluyó modalidad operativa, intervenciones en infraestructura, modelo de gestión, plan de acción estratégico para su implementación, manual operativo descriptivo de las etapas del proceso de control y evaluación de las posibilidades de participación del sector privado en el financiamiento de la inversión. Esta propuso un Control de Pasajeros Integrado de Doble Cabecera País Entrada/País Sede en Horcones (Argentina) y Los Libertadores (Chile) y un Control de Cargas Integrado de Única Cabecera en Uspallata (Argentina) e inspección de cabina en Los Libertadores (Chile).

- **Estudio Binacional de Optimización de la Conectividad Territorial Argentina-Chile:** tuvo como objetivo identificar los proyectos de infraestructura de transporte terrestre cuya ejecución, en un horizonte de corto y mediano plazo, permita mejorar la conectividad entre ambos países y las condiciones de operación del transporte internacional que utiliza sus pasos fronterizos. El Estudio se organizó en tres módulos: en el primero se realizó una descripción del sistema de transporte actual, su infraestructura disponi-

Mapa 7. *Pasos de frontera priorizados y Puentes Binacionales*

Fuente. *Elaboración propia.*

NOVIEMBRE. Asamblea Extraordinaria del **COFEPLAN** - Ciudad de Buenos Aires

2011

SEPTIEMBRE. *Finalización de las obras de la **Central Nuclear Néstor Kirchner (ex Atucha II)** - Buenos Aires*

OCTUBRE. *V **Reunión de Jefas y Jefes** de Estado de **UNASUR** - Paraguay*

ble y sus déficits -tanto operativos como de infraestructura adecuada-; en el segundo se analizó la inserción de las economías nacionales en el contexto internacional y las economías regionales del área de influencia directa de los pasos fronterizos que sirvan o puedan servir a su conectividad y como vía de comunicación con terceros mercados; y en el tercero se proyectó la demanda de transporte futura y la generada a partir de distintos escenarios macroeconómicos mediante la utilización de modelos específicos, y se identificaron los requerimientos de infraestructura y las alternativas de programas de inversión a ser ejecutados por ambos países en un horizonte de quince años. En este marco, se presentó la recomendación de desarrollo de un programa primario, correspondiente a la ejecución de obras viales, logísticas, de infraestructura y de servicios en los distintos ejes identificados, y un programa secundario, orientado a incrementar la conectividad en el sur, en ambos casos señalando la necesidad de construir una red que una el sistema de pasos para facilitar el flujo de información y lograr una mayor eficiencia en los procesos de control.

- **Programa Pehuenche:** el objetivo de este Programa es contribuir a la consolidación del Paso El Pehuenche como alternativa de conectividad entre ambos países, para lo cual se ha implementado una secuencia de planificación estratégica a fin de analizar el potencial productivo y de generación de servicios del Corredor Bioceánico Pehuenche y evaluar la viabilidad de programas y proyectos que contribuyan al ordenamiento territorial, al desarrollo sustentable y a la integración, tanto interna como internacional, de los territorios involucrados. Para su desarrollo, se consideró necesario trascender el enfoque de la conectividad de la infraestructura fronteriza y el análisis de un corredor de transporte y considerar como dimensión de análisis a la Macrorregión Pehuenche, cuya dinámica territorial será influida por la pavimentación de las rutas de acceso al paso. Los estudios del Programa se organizaron en tres etapas sucesivas: realización de estudios de base, identificación y evaluación de alternativas de un programa integral de inversiones en infraestructuras que optimicen la conectividad territorial y el desarrollo del área de influencia del Paso y elaboración de la factibilidad técnica, social, ambiental y económica de los proyectos del Programa de inversiones identificado.

Optimización de la Integración Territorial entre Argentina y Bolivia

Argentina y Bolivia participan regularmente en los Comités de Integración Salvador Mazza-Yacuiba, La Quiaca-Villazón y Aguas Blancas-Pozo del Bermejo. Asimismo, se realizaron tres estudios: el Nuevo Puente Salvador Mazza-Yacuiba, el Puente La Quiaca-Villazón y el Plan Maestro de Integración y Desarrollo Fronterizo.

- **Estudio para el Nuevo Puente Salvador Mazza-Yacuiba:** propuso una alternativa que descongestione el cruce al oeste de su actual ubicación e incluyó los accesos viales y el centro de frontera para control integrado con única cabecera en territorio argentino.

- **Estudio para el Puente La Quiaca-Villazón:** respondió a razones similares a las del Estudio anteriormente mencionado provocadas por el crecimiento desordenado de las ciudades fronterizas, por lo cual se puso en consideración la construcción de un nuevo puente para agilizar la circulación y la gestión de controles del tránsito, tanto peatonal como vehicular.

- **Plan Maestro de Integración y Desarrollo Fronterizo Binacional:** tuvo como objetivo identificar un programa de

NOVIEMBRE. III Reunión del Comité Coordinador del **COSIPLAN** y de Coordinaciones Nacionales **IIRSA** - Brasil

NOVIEMBRE. II Reunión de Ministros del **COSIPLAN** - Brasil

NOVIEMBRE. Aprobación de la **Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración** COSIPLA-UNASUR

inversiones para apoyar las actividades productivas y consolidar la integración física y social. Para ello, se realizaron talleres binacionales de evaluación de resultados con las Provincias de Salta y Jujuy y los departamentos de Tarija y Potosí y se identificaron cinco programas de actuación: de Planificación del Desarrollo Territorial y Urbano; de Infraestructuras Territoriales; de Desarrollo Social; de Desarrollo Productivo; y de Gestión Ambiental.

Optimización de la Integración Territorial entre Argentina y Paraguay

Entre los foros de negociación vigentes entre Argentina y Paraguay para el acuerdo de acciones de profundización de la integración se destacan los Comités de Integración Formosa-Alberdi, Clorinda-Asunción, Bermejo-Pilar y Posadas-Encarnación; y el Grupo Técnico Mixto Argentino-Paraguayo de Infraestructura, en el marco del cual se elaboró un Plan Maestro de Pasos Fronterizos y un Programa de Optimización de la Conectividad Territorial, dentro del cual se decidió la puesta en marcha de los Estudios de Factibilidad por Fases del Programa de Optimización de la Conectividad Territorial de los Nodos Clorinda-Asunción y Ñeembucú-Río Bermejo.

- **Nodo Clorinda-Asunción:** se centra en un área en la que existen diversas opciones de cruce como el Puente San Ignacio de Loyola -que une las localidades de Clorinda y Puerto Falcón-, la pasarela "La Fraternidad" -que conecta Clorinda con Nanawa-, y la conexión fluvial Paso Puerto Pilcomayo-Itá Enramada.
  El objetivo del Estudio es identificar y evaluar la factibilidad técnica, económica, ambiental e institucional de un programa de inversiones que optimice las conexiones físicas y la circulación del transporte entre las localidades. Al respecto, se planteó la necesidad de tener en cuenta en el corto y mediano plazo intervenciones de carácter operativo e inversiones en infraestructura que incrementen la capacidad de servicio de las conexiones físicas ya existentes en el Nodo -tanto para el transporte internacional de pasajeros y cargas como para el tránsito vecinal fronterizo-. Asimismo, en el largo plazo, se considera la habilitación de una nueva conexión física sobre el río Paraguay junto a la infraestructura necesaria que permita consolidar el transporte multimodal del nodo. Además se identificarán las mejoras operativas y las inversiones requeridas para el funcionamiento pleno del control integrado en Clorinda-Puerto Falcón, las acciones necesarias sobre la infraestructura de transporte del área metropolitana de Asunción y la viabilidad de todos los proyectos que, mediante nuevas conexiones fijas, permitan mejorar la conectividad general del nodo.

- **Nodo Ñeembucú-Río Bermejo:** el Estudio tiene como objetivo evaluar la factibilidad de un programa de inversiones para desarrollar la conectividad territorial del nodo, definido por los territorios de Argentina y Paraguay -separados por el río Paraguay- que se ubican al sur del paso internacional Puerto Formosa-Puerto Alberdi y al norte del paso internacional Puerto Las Palmas-Humaitá. Se considera la implementación de una nueva conexión física sobre el río Paraguay mediante la ejecución de un puente internacional, vial o ferrovial, sus accesos y vinculaciones con las redes troncales viales, y/o ferroviaria, y las obras para la conexión del área con el nuevo puente internacional. Asimismo incluye las inversiones necesarias para llevar a un nivel óptimo de operación el cruce fluvial en los pasos internacionales habilitados en el área.

- **Puente Binacional El Dorado-Mayor Otaño:** sobre la base de uno los Ejes de Integración y Desarrollo identificados por la Iniciativa IIRSA en el territorio suramericano, Argentina

NOVIEMBRE. Publicación del **Avance II** del Plan Estratégico Territorial

DICIEMBRE. *Asunción de la Presidenta* ***Cristina Fernández de Kirchner***

y Paraguay han participado en el proceso de evaluación e identificación de proyectos prioritarios de integración física de acuerdo con una metodología de planificación territorial indicativa. En este sentido, y en continuidad con los trabajos que al mismo tiempo se realizaron en el marco bilateral, en el marco del Grupo Técnico Mixto Paraguayo-Argentino se propuso la ejecución de un estudio que permitiera avanzar hacia la concreción de una conexión física entre los territorios de Argentina y Paraguay, separados por el río Paraguay, que se ubican entre las localidades de Eldorado y Mayor Otaño, en la Provincia de Misiones (Argentina) y en el Departamento de Itapúa (Paraguay), respectivamente. Los objetivos que se plantearon fueron: evaluar la viabilidad de la construcción de un puente fronterizo y sus obras complementarias entre las ciudades; presentar proyectos de mejora de la infraestructura para facilitar la operación de los modos de transporte que actualmente operan en el área; proponer mejoras operativas y/o institucionales para atender los intercambios sociales y comerciales existentes; e identificar y evaluar las interrelaciones entre los distintos modos de trasporte y la inserción y complementariedad regional.

Optimización de la Integración Territorial entre Argentina y Brasil

Argentina y Brasil cuentan con numerosos antecedentes de promoción de la integración territorial internacional. Entre ellos se destacan los Comités de Integración Puerto Iguazú-Foz de Iguazú, Bernardo de Irigoyen-Dionísio Cerqueira y Paso de los Libres-Uruguayana; la Comisión Binacional para los Nuevos Puentes sobre el Río Uruguay (COMBI) y el Mecanismo de Cooperación y Coordinación Bilateral Argentina-Brasil, que tiene como objetivo apoyar el proceso de integración física binacional mediante la identificación de proyectos y su seguimiento.

» **Estudio de Viabilidad de los Nuevos Puentes sobre el Río Uruguay:** a través del análisis de la frontera como un sistema integral de conectividad e integración, este Estudio tiene como objetivo principal identificar los proyectos de infraestructura del transporte, tales como nuevas conexiones físicas sobre el río Uruguay y sus respectivos accesos y Centros de Frontera, cuya ejecución permita mejorar la conectividad terrestre entre ambos países y las condiciones de operación del transporte internacional.

Optimización de la Integración Territorial entre Argentina y Uruguay

En 2010, tras superar las diferencias generadas por la instalación de plantas de tratamiento de celulosa en la ciudad uruguaya de Fray Bentos, se retomó el diálogo binacional sobre integración territorial, fomentado por las reuniones de presidentes y ministros. De esta manera, se reencauzó el trabajo de los Comités de Integración de Colón-Paysandú, Salto-Concordia, Monte Caseros-Bella Unión y Fray Bentos-Gualeguaychú y se puso en marcha un Estudio Binacional.

» **Estudio Binacional para la Identificación de un Programa de Infraestructura para la Mejora de la Integración Territorial entre Argentina y Uruguay:** tuvo como objetivos atender a la modelización de los flujos de transporte y a la identificación de proyectos de mejora de infraestructura de conectividad terrestre y fluvial/marítima; proponer reformas operativas y/o institucionales que permitan atender la demanda actual y futura; identificar las relaciones entre los distintos modos de transporte y determinar la necesidad de inversiones para facilitar las transferencias intermodales y actividades logísticas, incorporando en el análisis los escenarios de competitividad global, entre otros.

MARZO. IV Reunión del Comité Coordinador del **COSIPLAN** y de Coordinaciones Nacionales **IIRSA** - Paraguay

MARZO. Firma del Convenio de Cooperación para la implementación del **Programa de Fortalecimiento Institucional**

MAYO. Presentación del **Avance II** del Plan Estratégico Territorial en **San Juan**

2012

FEBRERO. *Inauguración de la **Central Térmica Barragán** - Ensenada*

ABRIL. *Recuperación de **Yacimientos Petrolíferos Fiscales***

Planificación de la Integración Territorial Multilateral

La aceleración del proceso de globalización que se produjo a partir de la década del noventa determinó el renacimiento de la tendencia hacia la integración regional. En este sentido, en el PET se considera no solo la integración con los países limítrofes sino también la del país en el espacio regional ampliado y, a su vez, la de la región en el mundo. En términos de infraestructura, estas transformaciones se vinculan con nuevas necesidades del comercio en materia de transportes, integración de las etapas de producción y distribución, crecimiento del transbordo, concentración de operadores y procesos de unitización.

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana

La Iniciativa IIRSA, originada en la Primera Reunión de Presidentes de América del Sur en el año 2000, es un mecanismo institucional de coordinación de acciones gubernamentales de los doce países suramericanos, asistido técnicamente por el BID, la CAF y el FONPLATA, para avanzar en la integración física. La Subsecretaría ejerce la Coordinación Nacional para Argentina.

En el período 2009-2010, la República Argentina ejerció la Presidencia Pro Témpore de la Iniciativa IIRSA a través del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. La duración de la Presidencia por parte de Argentina fue excepcional -ya que los mandatos tienen duración anual- y se debió a una solicitud del resto de los países para garantizar la continuidad del proceso de institucionalización iniciado en 2009 y que concluyó en 2010 con la inclusión de IIRSA en la UNASUR como Foro Técnico del COSIPLAN.

La ruta conceptual elegida por IIRSA desde su inicio es innovadora a la luz de la experiencia previa en la materia y original en cuanto a su enfoque. Los esfuerzos precedentes de integración física en Suramérica se habían limitado mayormente al ámbito bilateral y habían estado focalizados en la conectividad de la infraestructura. En IIRSA, el análisis se desplazó al territorio y a su dinámica, trascendiendo la mira más estrecha de los eslabones de infraestructura y el enlace de redes. La organización institucional adoptada, por otro lado, resultó eficaz para construir consensos políticos y definir mandatos, así como para mejorar la coordinación entre los gobiernos suramericanos en relación con los temas de la integración física.

Ejes de Integración y Desarrollo

Un Eje de Integración y Desarrollo (EID) es una franja multinacional de territorio que incluye una dotación de recursos naturales, asentamientos humanos, áreas productivas y servicios logísticos, articulada por la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones que facilita el flujo de bienes y servicios, personas e información tanto dentro de su propio territorio como hacia y desde el resto del mundo.
El EID constituye una herramienta para vertebrar la organización territorial en tanto la infraestructura es concebida como un elemento de integración física que cataliza el desarrollo económico, social y ambiental de las áreas que atraviesa.

Procesos Sectoriales de Integración

Los Procesos Sectoriales de Integración (PSI) abarcan los servicios clave en el proceso de integración que pueden estar presentes en múltiples EID y que requieren de acciones coordinadas entre los países para remover obstáculos al desarrollo y promover el uso eficiente de la infraestructura para la integración.
Entre los considerados se destacan:
- Facilitación de pasos de frontera
- Tecnologías de la Información y Comunicaciones
- Integración energética
- Instrumentos de financiamiento
- Sistemas operativos del transporte

MAYO. VI Asamblea Ordinaria del **COFEPLAN** - San Juan

MAYO. Foro de Debate del **Anteproyecto de Ley** - Chaco

2012

Las actividades desarrolladas en IIRSA toman como base la visión geoeconómica de la articulación del territorio y el rol complementario de la infraestructura, la logística, el ambiente y los marcos regulatorios e institucionales.

Primera etapa de planificación: se trabajaron dos líneas de acción principales: los EID y los PSI. Inicialmente se definieron diez EID -sobre la base de criterios de cobertura geográfica, flujos existentes, flujos potenciales y sostenibilidad ambiental y social- y, a través de la metodología de Planificación Territorial Indicativa, los países identificaron y analizaron proyectos prioritarios para cada uno de ellos. Sobre la base de este proceso, en 2004 se público la primera Cartera de Proyectos de Integración de América del Sur que desde ese momento ha sido mejorada y actualizada anualmente.

Mapa 8. *Ejes de Integración y Desarrollo*

Fuente. *Elaboración propia.*

Segunda etapa de planificación territorial indicativa: iniciada en 2006, intentó ampliar y profundizar el alcance de la planificación hacia una perspectiva integral del desarrollo con enfoque suramericano. En este sentido, se identificaron una serie de objetivos específicos:

- Profundizar el conocimiento en las dimensiones relativas a logística, competitividad y sostenibilidad socioambiental en los territorios de cada grupo de proyectos
- Evaluar y perfeccionar el diseño de los grupos de proyectos e identificar acciones complementarias de alcance productivo, logístico, socioambiental e institucional
- Consolidar la información en bases geográficas

En función de estos objetivos se desarrollaron nuevas herramientas de análisis: la metodología de Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE) y la metodología de Integración Productiva y Logística (IPrLg), que fueron aplicadas por equipos conformados por funcionarios del nivel nacional y de los segundos niveles jurisdiccionales de los países participantes con el apoyo de especialistas en la materia.

- **La metodología EASE** se fundamenta en la necesidad de generar resultados en el corto plazo, oportunos y de alta calidad técnica, para mejorar el proceso de planificación e implementación de la Cartera de Proyectos de integración. Esta metodología se aplicó al Grupo 2 del Eje del Sur denominado Circuito Turístico Binacional de la Zona de los Lagos, que involucra las Provincias de Río Negro y Neuquén (Argentina) y las regiones De los Ríos,

JUNIO. Presentación del **Avance II** del Plan Estratégico Territorial en **Salta**

JULIO. Presentación del **Avance II** del Plan Estratégico Territorial en **Córdoba**

JULIO. Foro de Debate del **Anteproyecto de Ley** - Mendoza

Tabla 3. *EID en los que participa Argentina*

Ejes de Integración y Desarrollo que incluyen a la Argentina	
Grupo de proyectos	**Proyecto ancla**
Eje MERCOSUR-Chile	
1. Belo Horizonte-frontera argentina **2**. Porto Alegre-frontera argentina **3**. Valparaíso-Buenos Aires **4**. Coquimbo-Región Centro-Paysandú **5**. Energético **6**. Pehuenche	• Duplicación RN 14 (Paso de los Libres-Gualeguaychú) • Adecuación corredor Río Branco-Montevideo-Colonia-Nueva Palmira (rutas 1, 11, 8, 17, 18, 26, 23, 2) • Proyecto ferroviario Los Andes y Ferrocarril Trasandino Central • Reconstrucción y ampliación RN 168 (túnel subfluvial Paraná-Santa Fe) • Sistema de Itaipú • Pavimentación tramo Puente Amarillo-Paso Pehuenche (ruta CH 115)
Eje de Capricornio	
1. Antofagasta-Paso de Jama **2**. Salta-Villazón-Yacuiba-Estigarribia **3**. Asunción-Paranaguá **4**. Presidente Franco-Puerto Iguazú-Pilar-Resistencia **5**. Capricornio Sur	• Accesos al Paso de Jama (RN 52-empalme RN 9-límite con Chile) • Puente y centro de frontera Salvador Mazza-Yacuiba • Puente y centro de frontera Presidente Franco-Porto Meira • Optimización puente Ñeembucú-Río Bermejo • Centro de transferencia multimodal Tucumán
Eje de la Hidrovía Paraná-Paraguay	
1. Río Paraguay-Asunción-Corumbá **2**. Tieté-Paraná-Itaipú **3**. Ríos Paraguay y Paraná-Asunción **4**. Río Paraná-Itaipú-Confluencia **5**. Río Uruguay	• Mejoramiento de la navegabilidad del río Paraguay • Transposición de Itaipú • Mejoramiento de la navegabilidad de los ríos Paraná y Paraguay desde Santa Fe hasta Asunción • Mejoramiento de la navegabilidad del Alto Paraná • Mejoramiento de la navegabilidad del río Uruguay
Eje del Sur	
1. Concepción-Bahía Blanca-San Antonio **2**. Circuito turístico zona de los lagos	• Control integrado de frontera en Pino Hachado • Adecuación y mantenimiento de la ruta Interlagos
Eje Andino del Sur	
• Estudio de Conectividad Argentina-Chile para la identificación de grupos de proyectos (en desarrollo)	

AGOSTO. V Reunión del Comité Coordinador del **COSIPLAN** - Uruguay

AGOSTO. Presentación del **Avance II** del Plan Estratégico Territorial en **Neuquén**

AGOSTO. Foro de Debate del **Anteproyecto de Ley** - Jujuy

De los Lagos y Araucanía (Chile). De este primer ejercicio se destacó una futura agenda de trabajo común, un plan de acción para abordar riesgos y oportunidades ambientales y sociales y la formulación de recomendaciones para implementar.

- **La metodología IPrLg** permite la identificación de oportunidades de creación, desarrollo y fortalecimiento de encadenamientos productivos cuyos eslabones están situados en dos o más países de la región así como la eliminación de cuellos de botella en los flujos logísticos que se desarrollan en las áreas de influencia de los Grupos de Proyectos. Entre 2010 y 2011 se implementó este análisis al Grupo 4 del Eje MERCOSUR-Chile. Se identificaron las familias logísticas según los principales volúmenes transados, se analizó su logística y se elaboraron recomendaciones sobre proyectos complementarios y sobre cadenas productivas en la modalidad de generación de valor agregado.

Además de la elaboración e implementación de estas dos metodologías, como parte del Plan de Acción se dio impulso a la implementación de proyectos multilaterales, entre ellos:

- **El Exportafácil**, que propone el diseño y la puesta en marcha de un sistema simplificado de exportación que permita a las PyMEs reducir costos y simplificar procedimientos para la exportación a través de oficinas postales. Se encuentra operativo en Brasil, Uruguay y Perú y con diversos grados de avance en su implementación en Colombia, Ecuador, Chile y Argentina

- **El Estudio de Transposición de la Represa de Itaipú**, que evaluó alternativas al cruce de la Represa para permitir la navegación entre los ríos Paraná-Tieté y Paraná-de la Plata, como la opción de un sistema de transporte multimodal a partir de la construcción o ampliación de puertos aguas arriba y abajo o la opción de construcción de esclusas

- **El Corredor Ferroviario Bioceánico Antofagasta-Paranaguá**, que posee un carácter estructural y emblemático para el proceso de integración de la infraestructura regional, uniendo un puerto del sur de Brasil en el Atlántico con los puertos chilenos de Antofagasta, en el Pacífico

Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento

El COSIPLAN fue creado en la tercera Reunión Ordinaria del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR, celebrada en Quito en agosto de 2009, y se estableció como una iniciativa para la discusión de programas y proyectos de integración de la infraestructura regional de los países miembros de UNASUR, dando continuidad a los avances logrados en IIRSA.

En la primera Reunión de Ministros, en junio de 2010, se aprobaron el Estatuto y el Reglamento, dándole los siguientes objetivos:

- Desarrollar una infraestructura para la integración regional, reconociendo y dando continuidad a los logros y avances de la Iniciativa IIRSA e incorporándolos a su marco de trabajo
- Fomentar la cooperación regional en planificación e infraestructura mediante alianzas estratégicas entre los Estados miembros de UNASUR
- Promover la compatibilización de los marcos normativos existentes en los países miembros de UNASUR que regulan el desarrollo y la operación de la infraestructura en la región
- Identificar e impulsar la ejecución de proyectos prioritarios para la integración y evaluar alternativas para su financiamiento

A su vez, su estructura organizativa fue aprobada con la siguiente conformación:

- El Comité Coordinador, integrado por delegadas y/o delega-

NOVIEMBRE. VI Reunión del Comité Coordinador del **COSIPLAN** y de Coordinaciones Nacionales **IIRSA** - Perú

NOVIEMBRE. III Reunión de Ministros del **COSIPLAN** - Perú

NOVIEMBRE. Inicio de la Ejecución del **Programa de Fortalecimiento Institucional**

DICIEMBRE. *Inauguración de la **RN 226 Autovía Mar del Plata-Balcarce***

dos ministeriales de los Estados miembros y presidido por un delegado del país que preside el Consejo
- La Iniciativa IIRSA como Foro Técnico de la planificación de la integración física regional suramericana
- Los Grupos de Trabajo en diversas áreas temáticas

La Presidencia del Consejo corresponde al mismo país que ocupe la Presidencia Pro Témpore de UNASUR, salvo propuesta de acuerdo por consenso de designación de otro país.

Plan de Acción 2012-2022

Como se mencionó anteriormente, los países integrantes del COSIPLAN acordaron los objetivos y las acciones necesarias para su logro:

- Promover la conectividad de la región a partir de la construcción de redes de infraestructura para su integración física, atendiendo criterios de desarrollo social y económico sustentables y preservando el ambiente y el equilibrio de los ecosistemas
  - Revisar y perfeccionar la metodología y el proceso de planeamiento territorial indicativo
  - Realizar un diagnóstico de las redes de infraestructura de América del Sur
- Aumentar las capacidades y potencialidades de la población local y regional a través del desarrollo de la infraestructura con el fin de mejorar su calidad y esperanza de vida
  - Elaborar y aplicar una metodología que permita evaluar la mejora de calidad y esperanza de vida
  - Desarrollar programas específicos a partir de la aplicación de la metodología de la acción
  - Definir instancias de participación social y de contribución activa de las comunidades involucradas
- Diseñar estrategias regionales de planificación para el desarrollo de infraestructura
  - Metodología para la creación de Programas Territoriales de Integración
  - Creación de Programas Territoriales de Integración a ser aplicados a los Proyectos Prioritarios
- Consolidar la Cartera de Proyectos para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
  - Mantener actualizada su base de datos
  - Actualizar la Cartera de Proyectos del COSIPLAN
  - Crear y revisar la Agenda de Proyectos Prioritarios y elaborar un mecanismo de monitoreo permanente
  - Fomentar el uso intensivo de tecnologías de información y comunicación a fin de superar barreras geográficas y operativas dentro de la región
  - Construir un sitio del COSIPLAN en Internet e impulsar proyectos que promuevan el uso de las TICs
- Impulsar la aplicación de metodologías y el desarrollo de procesos sectoriales que viabilicen el diseño, la ejecución y operación de los proyectos de integración física

Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración

En el marco del COSIPLAN, y reconociendo como antecedente directo la Cartera de Proyectos, se elaboró la API de la UNASUR, un conjunto de proyectos de alto impacto para la integración física regional pertenecientes a la Cartera de Proyectos del COSIPLAN y consensuados a partir de los siguientes criterios:

- Prioridad en la acción de gobierno y compromiso de realización
- Disposición de estudios de factibilidad con implementación dentro del plazo que se delimite para la API
- Consolidación de las redes de conectividad regionales
- Oportunidad o necesidad de desarrollo de un programa de acciones complementarias para la prestación efectiva de servicios y el desarrollo sostenible del territorio según las características y modalidades de cada proyecto

SEGUNDA PARTE

Fortalecimiento de la Agenda de la Planificación Territorial

1. Introducción

2. Planificación Estratégica de la Inversión Pública

3. Integración Territorial Internacional

4. Experiencias de Planificación y Ordenamiento Territorial

5. Investigación y Estudio del Territorio

6. Instrumentos y Capacidades para el Ejercicio de la Planificación Territorial

1. Introducción

EL PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL COMO INSTRUMENTO DE LA POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO

El Plan Estratégico Territorial (PET) es un instrumento de planificación que resume un proceso incremental de acumulación social de prácticas, iniciativas y procedimientos tendientes a conducir democráticamente la adecuación espacial del territorio nacional hacia el modelo de desarrollo deseado. Este modelo, propuesto por la conducción del Gobierno Nacional y avalado mayoritariamente en sucesivas contiendas electorales, se ha venido afirmando a través de múltiples y consecuentes acciones de gobierno.

A lo largo de una década, desde los primeros pasos dados por la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, se fueron ampliando los escenarios y modalidades de aproximación a la planificación del territorio. La convocatoria realizada inicialmente a los Gobiernos Provinciales para pensar el destino del territorio federal, luego de décadas de invisibilización de la Nación como proyecto, fue ampliando su horizonte: a escala regional, participando en la concertación de las estrategias del proceso de integración suramericana y desarrollando estudios específicos relativos a la materia; y hacia el interior del país, difundiendo y promoviendo la apropiación social de los lineamientos del PET mediante una amplio abanico de actividades que incluyen desde el fomento de la institucionalización de la planificación territorial en todos los niveles del Estado hasta el apoyo a procesos puntuales de planificación en múltiples recortes geográficos.

La agenda que esto conllevó se fue diversificando al compás de la reflexión y el aprendizaje acerca del rol del Estado Nacional en la planificación del territorio. Se asumió como plataforma de partida el concebir a la planificación como un ejercicio que debe acompañar la dinámica de gobierno, aportando elementos para la toma de decisiones desde una perspectiva ampliada, basada en la disposición de saberes específicos, la acumulación de conocimiento sobre el territorio y la construcción de consenso social. Esto se emparenta con la convicción de que planifica quien gobierna y gobierna quien planifica, lo que es sinónimo de asumir que planificar no es un ejercicio ni ideológica ni procedimentalmente neutro sino que, por el contrario, está siempre tensionado por la combinación de mediaciones y acuerdos que gravitan en la acumulación del poder político necesario para gobernar produciendo transformaciones.

En este contexto, ¿qué significa instalar la política de planificación y ordenamiento territorial en nuestro país federal? ¿Cómo debe el PET dialogar con las políticas de desarrollo con inclusión social lideradas e implementadas por el Gobierno Nacional? ¿Cómo fomentar la cultura de la planificación como instrumento para conducir la adecuación del territorio de cada Provincia y cada rincón de la geografía nacional hacia la concreción del modelo de desarrollo deseado? Estas fueron algunas de las preguntas que orientaron la reflexión. La dinámica de trabajo fue afirmando la convicción de que no existen libros ni metodologías preconcebidas que respondan con certeza estos interrogantes ni decretos que determinen el trabajo a seguir. Por el contrario, nutriéndose desde luego de la literatura y experiencia previa, de lo que se trata es de aprender haciendo en el marco de los procesos singulares de acumulación social que habilitan los cambios que cada territorio requiere. Aprendizajes que se asientan en el ejercicio de dinámicas de trabajo de abajo hacia arriba y de arriba hacia abajo y que suponen planificar en orden a las particularidades, capacidades y grado de maduración política de cada territorio como colectivo social.

Tal es el abordaje metodológico que se ha ido modelando a lo largo de los sucesivos avances del PET, cuyos resultados se han ido documentando en la medida de lo posible. Los contenidos del Avance III, que a continuación se exponen, intentan dar a conocer los rasgos fundamentales de la experiencia llevada a cabo durante los últimos tres años. Tal como se manifiesta inicialmente, se expresan aquí las distintas modalidades de aproximación a la planificación del territorio implementadas durante este último período, así como las herramientas desarrolladas para viabilizar la concreción de los objetivos buscados. En este sentido, las actividades y resultados expuestos deben leerse como parte de un proceso dinámico y acumulativo que debe continuar y que, como totalidad multifacética, configura el instrumento de la Política Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial que el PET representa.

Ejes programáticos propuestos en el Avance II

Al concluir la publicación del Avance II del PET se sintetizaron, agrupados en cinco ejes, los que en su momento se identificaron como objetivos y líneas de trabajo que deberían guiar la agenda del futuro Avance. Aun asumiendo que estos lineamientos han ido madurando o teniendo distinto peso relativo en orden a las circunstancias político-institucionales, se transcriben literalmente a continuación en la medida que ordenan y conjugan las principales actividades con ellos vinculadas, y efectivamente llevadas a cabo, desde el año 2011 en adelante.

Fortalecer la institucionalidad de la planificación territorial

Velar por la consolidación de la planificación y el ordenamiento territorial como política de Estado que fundamente los procesos de toma de decisión ligados a la inversión en infraestructura, la gestión del territorio y las iniciativas públicas o privadas de impacto territorial.

- Consolidación del rol de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública como órgano del Gobierno Nacional competente en la construcción de políticas territoriales de impacto interjurisdiccional, en el ámbito nacional y en el contexto regional suramericano, promoviendo la Política Nacional de Planificación y Ordenamiento Territorial en todos los niveles de gobierno
- Consolidación del rol del Consejo Federal de Planificación (COFEPLAN) y del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), el primero como ámbito federal de concertación de políticas de planificación y ordenamiento territorial y el segundo como ámbito de concertación de la estrategia regional de inversión en infraestructuras de integración
- Implementación de un Programa de Fortalecimiento Institucional de la Planificación Territorial con alcance en las instancias nacionales, provinciales y municipales competentes en la materia

Garantizar la continuidad del proceso de planificación estratégica territorial

Sostener la noción del PET como garante de la visión integral del territorio nacional, como proceso que requiere de actualización permanente en orden a escenarios cambiantes y como marco de recortes programáticos diversos.

- Perfeccionamiento de los instrumentos teórico-metodológicos para el análisis y evaluación de las políticas territoriales, actualización sistemática provincial y nacional del Modelo Territorial Deseado y ponderación de la cartera de los respectivos proyectos de inversión

- Aplicación de los lineamientos del PET como marco de referencia de la defensa de los intereses nacionales en los foros internacionales de debate de la estrategia de inversión en infraestructuras de integración regional
- Exploración prospectiva de escenarios de desarrollo en el proceso de producción del PET

Consolidar el andamiaje normativo de la planificación territorial

Propiciar la adecuación del andamiaje jurídico-normativo de la planificación y el ordenamiento territorial a efectos de viabilizar la implementación de las medidas necesarias para garantizar el desarrollo armónico del territorio, adecuando su proceso de producción a los desafíos de sustentabilidad ambiental y social.

- Ampliación del debate sobre el Anteproyecto de Ley Nacional de Planificación y Ordenamiento Territorial formulado en el marco del COFEPLAN
- Apoyo a la redacción y/o actualización de la legislación relativa al ordenamiento territorial en todas las jurisdicciones federales así como a la consolidación normativa de usos de suelo en los Gobiernos Locales

Profundizar la producción de información y conocimiento acerca del territorio

Consolidar la producción de conocimiento en la esfera pública como sustento fundamental del diseño de políticas territoriales, revirtiendo la atomización y carencia de información heredadas de las políticas de debilitamiento del Estado.

- Realización de estudios que articulen el conocimiento sectorial y multiactoral del territorio, ampliando las dimensiones de análisis -económicas, tecnológicas, ambientales, de mercados de trabajo- que inciden en su desarrollo
- Participación activa en la construcción de Infraestructuras de Datos Espaciales (IDE), tales como la Infraestructura de Datos Espaciales del Ministerio de Planificación, Inversión Pública y Servicios

Construir plataformas de evaluación y monitoreo de las políticas territoriales

Producir indicadores territoriales que fundamenten el establecimiento de objetivos y estándares de calidad del desarrollo del territorio en todo el ámbito nacional y, sobre esa base, construir las consecuentes plataformas de monitoreo.

- Producción de indicadores de evolución de dinámicas territoriales no habitualmente mensuradas -en temáticas tales como residuos, mercados de suelo, dotaciones de espacio público, movilidad, mecanismos de participación- con base en antecedentes internacionales interpretados y adaptados a la realidad local
- Diseño de plataformas político-institucionales de evaluación y monitoreo de la dinámica de desarrollo territorial adecuadas a la organización federal argentina, así como las correspondientes a las políticas de integración suramericana

Agenda de trabajo del Avance III del Plan Estratégico Territorial

Las actividades enumeradas dan origen a resultados de distinta naturaleza. Una parte deviene en productos documentables, mientras que otra parte, no menor, deviene en resultados intangibles o difíciles de exponer como productos acabados. Estos últimos refieren, fundamentalmente, al resultado de las actividades vinculadas con el objetivo de consolidar e institucionalizar la planificación territorial, fomentando su instalación en la esfera pública. Estas resultan de prioritaria consideración en la medida en que han sido sustantivas y concurrentes con el proceso de trabajo que se sintetiza en la presente publicación.

En primer lugar, la agenda sostenida con los representantes de los Gobiernos Provinciales en el contexto del COFEPLAN ha permitido la construcción de lazos de confianza para encarar el debate de problemáticas que exceden los límites de los territorios respectivos. Tanto los fenómenos de competencia interjurisdiccional -por ejemplo, los relativos al manejo del agua- como los fenómenos recurrentes en todos los territorios provinciales -por ejemplo, los relativos a la problemática de la urbanización- encontraron un ámbito sin precedentes para ser discutidos democráticamente. Esto habilitó, en su momento, la creación de comisiones de trabajo con objetivos específicos, tales como la redacción del Anteproyecto de Ley Nacional de Planificación y Ordenamiento Territorial y la creación de la Comisión Norpatagónica, abocada al fomento de proyectos mancomunados de planificación regional entre las Provincias de Mendoza, Neuquén, Río Negro, La Pampa y Buenos Aires. La dinámica de trabajo sostenida en este sentido permite afirmar que el COFEPLAN se ha consolidado como plataforma de articulación y debate de iniciativas de planificación que abonan la construcción nacional de un federalismo concertado.

En similar sentido, la dinámica de trabajo llevada a cabo junto con los países de la región en el ámbito del COSIPLAN, ha permitido que este órgano se consolide como plataforma de debate de las iniciativas de integración territorial suramericana fomentadas en el contexto de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). Como hitos logrados en el marco de esta instancia de trabajo se destacan la perspectiva conjunta en la priorización de proyectos de integración regional, materializada en la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración, como así también los instrumentos para su actualización, tales como el sistema de monitoreo y evaluación y diversas metodologías para la identificación y ejecución de dichos proyectos.

En segundo lugar, se consideran las actividades vinculadas con el fortalecimiento de la estrategia comunicacional. Entre las líneas programáticas propuestas en el Avance II del PET se sugería la de intensificar la estrategia de comunicación para lograr que la iniciativa política de orientar un proceso de producción del territorio con sustentabilidad e inclusión social esté mayoritariamente acompañada por todos los segmentos del Estado y de la sociedad civil. El trabajo relacionado con este objetivo ha implicado una dinámica sostenida de actividades de naturaleza diversa, con múltiples dispositivos y formatos, en las que estuvieron comprometidos sistemáticamente las autoridades y equipos técnicos de la Subsecretaría. Entre ellas, cabe mencionar la presencia en eventos académicos y foros de debate organizados por agencias de diversos segmentos de gobierno, corporaciones y organizaciones no gubernamentales, con el objetivo de difundir la política nacional de planificación toda vez que el organismo fue convocado. A estas se suma la participación en actividades organizadas por distintas Provincias y localidades del país en orden a su propia agenda y las coorganizadas para difundir y sensibilizar a la sociedad local acerca de la perspectiva territorial propuesta por el PET. Asimismo, en lo que respecta a las instancias de difusión masiva, se avanzó en el desarrollo de productos en formatos diversos, tales como piezas editoriales impresas, registros audiovisuales y una variedad de instrumentos digitales accesibles desde los canales web de la institución.

Por último, sin que ello implique orden de prelación, es de destacar el rol que ha tenido la Subsecretaría en el acompañamiento de las iniciativas de gobierno con impacto territorial conducidas por el Ministerio de Planificación, Inversión Pública y Servicios y coordinadas por otros organismos ministeriales. Como se ha mencionado con anterioridad, es parte fundamental de la responsabilidad de los planificadores brindar soporte a las iniciativas sectoriales, aportando conocimiento sobre los fenómenos territoriales implicados en dichas iniciativas. Para que esto sea posible, es necesario el despliegue de una dinámica de trabajo colaborativa que permita superar la histórica vocación de autonomía de los organismos ejecutores de políticas de inversión pública. Cabe destacar que, al haber sido esta dinámica fomentada desde la máxima autoridad ministerial, se produjo un salto cualitativo en lo que respecta a la articulación intersectorial de políticas públicas. Dentro de las iniciativas que lo ejemplifican, cabe mencionar -por su amplia cobertura- a la implementación del Plan Más Cerca: Más Municipio, Mejor País, Más Patria. En este marco se identificó y comprometió, durante los años 2012 y 2013, una amplia agenda de inversión del Gobierno Nacional en las localidades de todas las regiones del país en cuya definición participaron las áreas de planificación de los organismos ministeriales, las de los respectivos gobiernos locales y la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública.

En los apartados que se exponen a continuación, se detalla pormenorizadamente el alcance de gran parte de las actividades antes enumeradas que cuentan con resultados susceptibles de documentar, organizadas estas bajo cinco ejes temáticos que enmarcan la diversidad de trabajos desarrollados durante el pasado trienio.

Planificación Estratégica de la Inversión Pública

En esta sección se presentan algunas consideraciones conceptuales sobre el rol de la infraestructura en el territorio y, vinculándolas con los objetivos y lineamientos del PET, se exponen las principales inversiones en infraestructura realizadas durante la gestión y las identificadas como prioritarias para el futuro, dando cuenta del despliegue de la infraestructura sobre el territorio.

Integración Territorial Internacional

Se desarrollan aquí las diversas acciones de integración territorial internacional. Por un lado, se detallan los programas de integración bilateral en ejecución con cada uno de los países limítrofes. Asimismo, se da cuenta de los sustanciales avances llevados adelante en el proceso de integración multilateral, institucionalizados a través del COSIPLAN en la UNASUR.

Experiencias de Planificación y Ordenamiento Territorial

El apartado sintetiza los resultados de la línea de trabajo Apoyo a la Formulación de Proyectos de Planificación Urbana y Regional, uno de los componentes del Programa de Fortalecimiento Institucional de la Planificación Territorial, iniciado a finales del año 2011. Este se planteó como objetivo fomentar la instalación de los lineamientos del PET a través del ejercicio de planificar el territorio en recortes geográficos cuyas problemáticas interpelan a gobiernos de distintos niveles. Junto con el resumen de sus características generales, se realiza un balance del programa y se exponen una serie de casos significativos por lo diverso de su alcance y contenido.

Investigación y Estudio del Territorio

Profundizar y consolidar el proceso de planificación que el PET resume a escala nacional exige ampliar el conocimiento acerca de los fenómenos de distinta naturaleza que determinan la dinámica de desarrollo del territorio. Ante la dificultad de exponer la totalidad de investigaciones encaradas en este sentido, el apartado resume los resultados fundamentales de parte de ellas, que incursionan en dimensiones sustantivas del proceso de producción del territorio, tales como la dinámica económica,

la dinámica ambiental y la de conectividad. Se incluye, asimismo, una síntesis de la indagación prospectiva llevada a cabo durante el año 2012, a través del despliegue de un proceso participativo en todas las regiones del país.

Instrumentos y Capacidades para el Ejercicio de la Planificación Territorial

Se resumen en este apartado un conjunto de actividades que, a pesar de su diversidad, tienen como factor común ser instrumentos cuyo desarrollo y/o implementación son necesarios para consolidar la instalación de mejores prácticas de planificación territorial en la agenda pública. En este marco, se sintetizan los resultados de los programas de capacitación de agentes de gobierno -en Planificación y Ordenamiento Territorial y en Sistemas de Información Geográfica-; las plataformas digitales del Sistema de Indicadores de Desarrollo Territorial (Atlas ID) y el Sistema de Identificación y Ponderación de Proyectos Estratégicos (SIPPE); las actividades y productos vinculados con la difusión y el equipamiento de oficinas de planificación; y, por último, las aplicaciones metodológicas relacionadas con el proceso de integración territorial regional -metodología de Evaluación Ambiental y Social Estratégica (EASE), de Integración Productiva y Logística (IPrLg), Programas Territoriales de Integración y Gestión de Riesgo de Desastres-. **III**

2. Planificación Estratégica de la Inversión Pública

INFRAESTRUCTURA Y TERRITORIO

El desarrollo territorial es el proceso por medio del cual se acrecientan las capacidades del territorio, potenciando sus recursos naturales y humanos para hacerlos disponibles al uso social a través de la gestión y la inversión pública y privada. Las diversas configuraciones territoriales son, de este modo, expresión espacial de los modelos socioeconómicos característicos de cada etapa histórica.

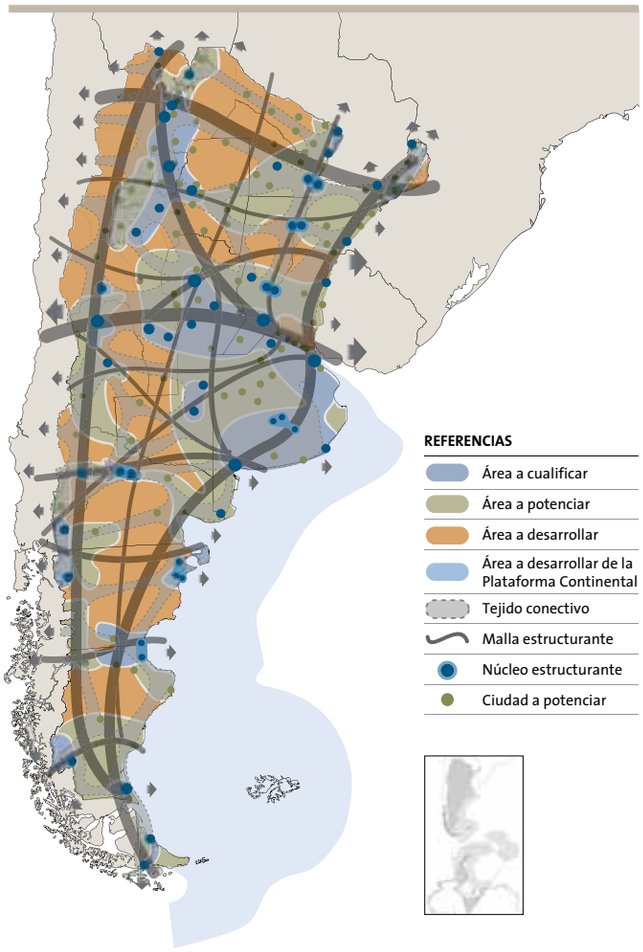
La inversión pública en infraestructura, entendida como el conjunto de construcciones que sirven de soporte al despliegue de las actividades humanas, es una de las maneras más tangibles y directas del Estado de intervenir en la configuración del territorio. Tanto la magnitud como el carácter y la distribución de esta inversión están en estrecha relación con el proyecto político que cada gestión de gobierno propone. De esta manera, el modelo de desarrollo económico soberano con inclusión social que sostiene el Gobierno Nacional desde su asunción imprimió los rasgos específicos de la planificación de la ejecución de infraestructura en el país desde 2003 hasta la actualidad.

La obra pública, entendida como inversión y no como gasto, es uno de los motores de la gestión. Las características de esta inversión, definidas por la orientación al mercado interno, la producción nacional y la generación de empleo, se evidencian en el volumen monetario de las obras ejecutadas pero también en la distribución geográfica a lo largo y ancho del país, sustentada

en la afirmación de una necesaria reparación de regiones históricamente postergadas por los intereses del mercado. A estos rasgos hay que agregar la importancia otorgada al rol planificador del Estado, voluntad política expresada en el desarrollo del PET y de diversos planes estratégicos sectoriales. La inversión en infraestructura es un pilar fundamental del desarrollo territorial y, adecuadamente planificada, puede:

- Garantizar altos estándares de calidad de vida, mediante el acceso a los servicios básicos y el fortalecimiento del arraigo
- Contribuir al equilibrio y la cohesión territorial a través de la mejora de la conectividad
- Mejorar la productividad y favorecer la diversificación económica, generando empleo de calidad y potenciando la demanda de nuevos bienes y servicios
- Incrementar la competitividad y complementariedad de las economías regionales, favoreciendo la localización de inversiones productivas privadas
- Consolidar la integración internacional y el funcionamiento de los bloques regionales de países
- Reforzar la seguridad de los territorios a través de medidas de mitigación del impacto de desastres originados por eventos naturales y antrópicos

Mapa1. *Modelo Territorial Deseado Nacional*



Fuente. *Elaboración propia.*

- Colaborar con la preservación del medio ambiente a través del desarrollo de estudios que permitan conocer y minimizar sus impactos

Si bien los procesos globales introducen dinámicas que desafían los tipos tradicionales de escalas territoriales, pueden identificarse algunas caracterizaciones de infraestructura que inciden en el equilibrio territorial. Así, en la escala local las áreas de una ciudad se diferencian de acuerdo con su oferta de vivienda, de equipamiento de salud, educación y recreación, de servicios de agua, cloacas y energía eléctrica y de movilidad y accesibilidad. En una escala mayor, la jerarquía de las ciudades en el sistema urbano provincial y nacional está determinada por su grado de centralidad, en el que la dotación de infraestructura vinculada es un factor de peso. En la escala regional, la diferenciación de territorios se relaciona con sus características ambientales y sus recursos naturales, su perfil económico y su oferta de infraestructura y servicios, principalmente de redes de transporte, energía y telecomunicaciones, que no solo responden a las exigencias del comercio exterior e integración con los países vecinos sino que también promueven el desarrollo articulado de todos los espacios al interior de la escala nacional.

Plan Estratégico Territorial

Considerando la complejidad y diversidad de las problemáticas territoriales que aborda el PET, se trabajó en sus sucesivos avances teniendo como premisa la flexibilidad de implementación de las metodologías propuestas. Para ello, se convocó a los equipos provinciales de planificación para elaborar diagnósticos y proyecciones territoriales que se plasmaron en modelos actuales y deseados. A partir de estos modelos provinciales, y de la información aportada por los sectores de ejecución de infraestructura, se elaboró una síntesis nacional que se expresó en un Modelo Territorial Heredado y un Modelo Territorial Deseado, así como una cartera preliminar de proyectos de infraestructura considerados estratégicos. Para la construcción de los modelos deseados se identificaron áreas de planificación definidas por los tipos de intervenciones requeridas en cada una de ellas. En primer lugar, se identificaron áreas a cualificar -aquellas en las que habita la mayoría de la población del país- que poseen economías diversificadas, que están estructuradas por subsistemas urbanos de diverso rango y tienen una amplia cobertura de infraestructuras y servicios. Estas áreas requieren intervenciones para adecuar el stock de capital construido y resolver principalmente problemas de saturación, congestión y contaminación -como la refuncionalización de los sistemas portuarios y sus redes de acceso, la ampliación de capacidad en los tramos saturados del sistema vial e intervenciones específicas en la distribución de energía eléctrica- y consolidar los centros de transferencia de transporte intermodal tanto de cargas como de pasajeros.

En segundo lugar, se definieron las áreas a potenciar, un conjun-

to de áreas que presentan como factor común el hecho de poseer recursos naturales y/o particularidades de tipo ambiental no explotados de manera suficiente y/o adecuada. Sin pretensión de exhaustividad, entre estos recursos se pueden destacar los hidrocarburos, los minerales, las grandes reservas hídricas, los oasis y los valles fértiles y las áreas con localizaciones estratégicas o recursos turísticos -paisajísticos o culturales- singulares. No es posible listar los tipos de infraestructura necesarios para la gran diversidad de áreas que pueden ser clasificadas en este grupo pero sí cabe mencionar que en todos los casos las intervenciones se orientan a lograr una mayor eficiencia y eficacia en la explotación del recurso estratégico en cuestión, así como a sentar las bases para una reconversión productiva futura, en el caso de tratarse de un recurso no renovable en el mediano plazo.

Por último, se identificaron las áreas a desarrollar, mayormente rurales, caracterizadas por bajas densidades poblacionales, economías de subsistencia y dotaciones inadecuadas de infraestructuras. En estas áreas la prioridad es la ejecución de las obras necesarias para proveer de servicios básicos como redes de agua, cloacas, energía y comunicaciones, así como consolidar las vías de conectividad secundarias que las integren a las áreas de mayor jerarquía urbana.

Asimismo, se utilizaron dos premisas de configuración del territorio deseado. Por un lado, el desarrollo de instrumentos de planificación para la conformación de un sistema policéntrico de núcleos urbanos que garantice el acceso a bienes y servicios y las condiciones para el desarrollo económico en todas las regiones del país. Por otro lado, el equilibrio de la malla de corredores de conectividad, a través de dos líneas de acción simultáneas: el refuerzo de las dotaciones de infraestructura en los corredores más congestionados, como acción de corto plazo, y la reconfiguración del sistema a través de la creación de nuevos corredores de conectividad, como acción de mediano y largo plazo.

Etapas de planificación estratégica

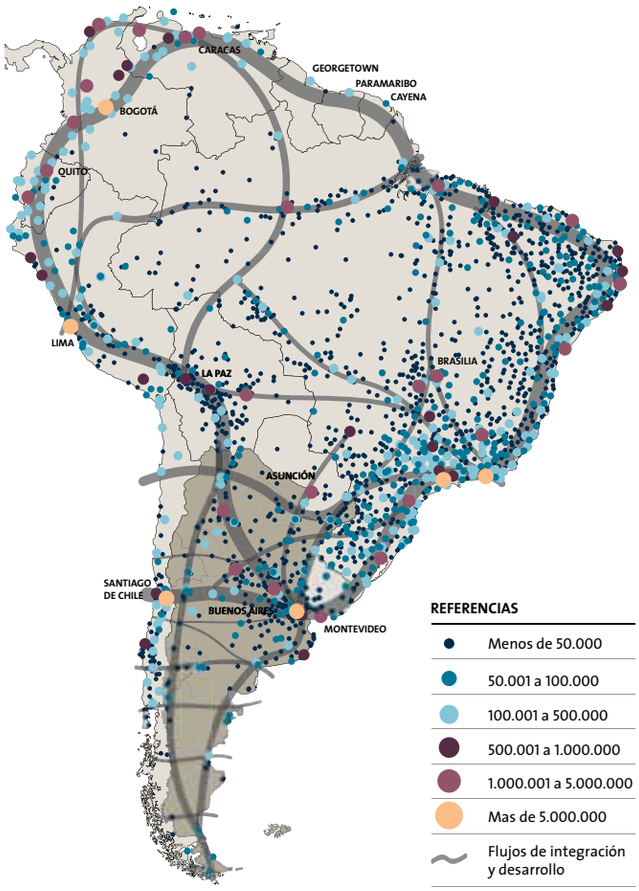
Sobre la base de estas directrices, y teniendo en cuenta los objetivos y los lineamientos estratégicos del PET, se desarrolló la primera etapa de trabajo que concluyó a fin del año 2007 y tuvo como resultado los modelos territoriales y las carteras preliminares de proyectos estratégicos, tanto a nivel provincial como a nivel nacional.

En 2008 se inició la segunda etapa, de actualización y profundización en la elaboración de los modelos territoriales y las carteras de infraestructura. La característica principal de este nuevo ciclo de trabajo fue el diseño y la implementación de una metodología de identificación y ponderación de proyectos estratégicos de infraestructura que permitió el ajuste sistemático de las carteras de proyectos, tanto las provinciales como la nacional, a través de una herramienta flexible y adaptable a las diversas realidades territoriales de cada jurisdicción nacional. Por otro lado, se abordó con especial énfasis el estudio de la dinámica de urbanización nacional, generando conocimiento sobre la realidad de las ciudades argentinas y dando los primeros pasos en la definición de una agenda de intervención en pos de lograr una política nacional de urbanización. A fines del año 2011 se cerró esta etapa, contando con un volumen de resultados notablemente mayor que en la etapa precedente.

En este tercer ciclo de ejercicio estratégico de la planificación se continuó trabajando con la metodología de identificación y ponderación de proyectos estratégicos, teniendo como guía los modelos territoriales deseados, actualizados en las escalas provinciales y nacional de acuerdo con las transformaciones producidas en las realidades territoriales -debidas tanto a factores externos, como nuevos condicionantes y demandas globales, como a factores internos, como los efectos del despliegue de infraestructura-. Esta vez se trabajó sobre una plataforma virtual -el SIPPE- que permitió una mayor sistematicidad de procesos y productos.

Cabe destacar que este ejercicio sostenido de pensamiento estratégico sobre el territorio sirvió como base para la elaboración de planes y programas de ejecución de obras públicas como el Plan Más Cerca: Más Municipio, Mejor País, Más Patria, el Plan Obras para Todos los Argentinos y el Plan Quinquenal de Obras 2015-2020. **III**

Mapa 2. *Flujos de Integración y Desarrollo*



Fuente. *Elaboración propia.*

Inversión Pública Estratégica

Desarrollo económico con inclusión social

↑ 86% aumento del **ingreso per cápita**

↓ 86% descenso del nivel de **pobreza**

↓ 61% reducción de la **brecha de ingresos**

↑ 129% aumento de la inversión en **investigación y desarrollo**

↓ 92% descenso del nivel de **indigencia**

↓ 29% disminución de la **mortalidad infantil**

COBERTURA DE LA AUH

8.338.221 NIÑAS Y NIÑOS

4.622.000 FAMILIAS

Datos de Inversión Generales

70.000 OBRAS REALIZADAS

448.000.000 DE PESOS EN OBRAS REALIZADAS EN TODO EL PAÍS

ENERGÍA

2.300.000 **HOGARES INCORPORADOS** A LA RED DE GAS NATURAL

2 veces *la demanda de energía en relación con la década precedente*

2.900 *km de gasoductos troncales*

129 EMPRESAS NACIONALES CERTIFICADAS EN EL SECTOR NUCLEAR

8.220 *puestos de trabajo en el sector de energía nuclear*

4.600.000 **HOGARES INCORPORADOS** A LA RED ELÉCTRICA

11.300 *MV incorporados en centrales eléctricas*

5.400 *km de líneas de alta tensión*

2 veces *la demanda de energía en relación con la década precedente*

48 NUEVAS PLANTAS DE BIOCOMBUSTIBLE

SANEAMIENTO

9.000.000
DE **HABITANTES INCORPORADOS**
A LA RED DE AGUA Y CLOACAS

17.000
km de cañerías de redes de agua

22.000
km de cañerías de redes de cloacas

2.500
obras de saneamiento en todo el país

TELECOMUNICACIONES

11.000.000
DE **HOGARES**
CON ACCESO A INTERNET

30.000
KM DE RED FEDERAL
DE FIBRA ÓPTICA

81
Estaciones de TV digital

173
Núcleos de Acceso al Conocimiento

9
Estaciones de Igualdad Cultural

INFRAESTRUCTURA URBANA

1.122.392
SOLUCIONES HABITACIONALES A
TRAVÉS DE PROGRAMAS FEDERALES

140
OBRAS EN CENTROS
DE SALUD

1.812
ESCUELAS
CONSTRUIDAS

227
OBRAS DE INFRAESTRUCTURA
UNIVERSITARIA

CONECTIVIDAD

1.782
KM DE
AUTOPISTAS
Y **AUTOVÍAS**
FINALIZADOS

3 veces
la extensión de las autopistas y autovías a nivel nacional

102%
AUMENTO DE VUELOS
DESDE LA
RECUPERACIÓN DE
AEROLÍNEAS ARGENTINAS

80%
aumento de pasajeros

71%
aumento de ingresos

2.400.000
DÓLARES DE
INVERSIÓN EN TRENES

MINERÍA

114%
DE AUMENTO DEL
VOLUMEN DE FACTURACIÓN
DEL SECTOR MINERO

50%
de incremento del número de empresas mineras

87%
de incremento del número de PyMEs de servicios mineros

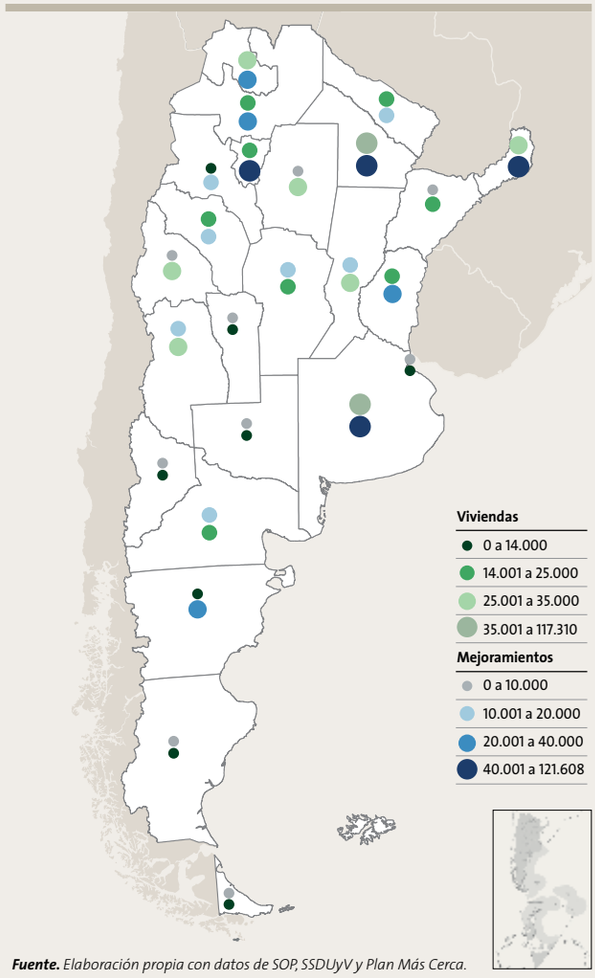
DESPLIEGUE DE LA INVERSIÓN PÚBLICA

En consonancia con el objetivo del PET de garantizar una elevada calidad de vida en cada rincón del país, promoviendo el acceso de la población a bienes y servicios básicos, impulsando el desarrollo equitativo de las regiones y el arraigo de sus habitantes, se han realizado inversiones en materia de infraestructura básica, vivienda y equipamiento -educativo, sanitario, institucional y sociocultural-.

En la última década se ha desarrollado una activa política en materia de viviendas, la más importante de la historia argentina, que incluyó un total de 1.122.392 soluciones habitacionales de las cuales 572.407 corresponden a viviendas nuevas y 549.985 a mejoramientos, beneficiando a un 8% del total de hogares del país. En términos generales, la mayor cantidad de beneficiarios se encuentra en los hogares con necesidades básicas insatisfechas de las Provincias más postergadas de nuestro país, lo cual da cuenta del carácter inclusivo de esta política. El impacto de la inversión fue significativo en las Provincias del norte, con un 22,21% de hogares beneficiados en el NEA y un 18,25% en el NOA. A partir de esta política, disminuyó a nivel nacional un 1,3% la cantidad de viviendas irrecuperables, pasando del 5,48% en 2001 al 4,18% en 2010, y un 6,23% la cantidad de viviendas deficitarias.

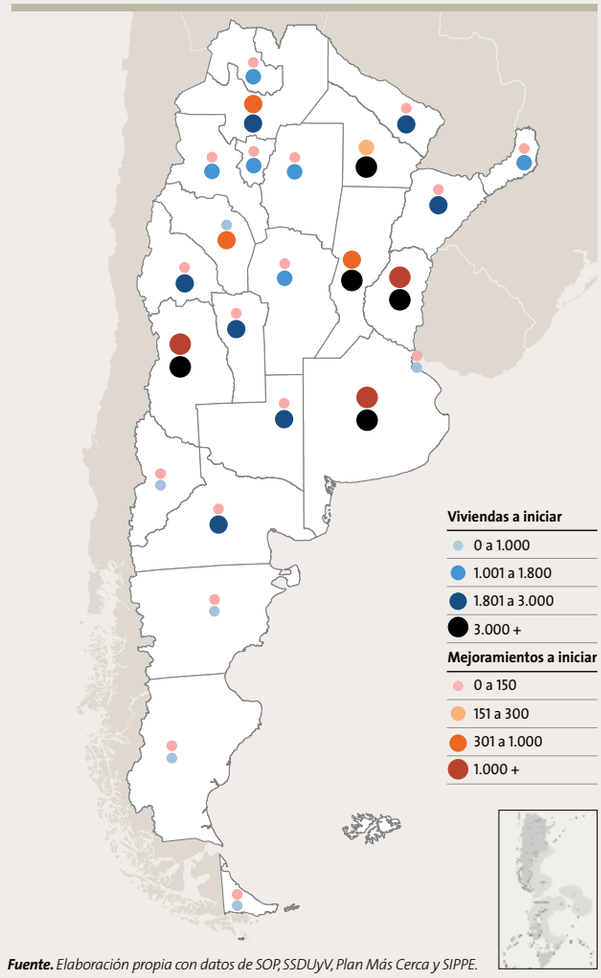
Fortaleciendo esta línea, se prevé construir un total de 117.000 viviendas a partir de una inversión de 30.000 millones de pesos, dando continuidad además a planes habitacionales dirigidos a sectores medios de la población como el Plan Procrear y el Plan Vivir más Cerca.

SOLUCIONES HABITACIONALES » Terminadas y en ejecución



Fuente. *Elaboración propia con datos de SOP, SSDUyV y Plan Más Cerca.*

SOLUCIONES HABITACIONALES » Proyectadas



Fuente. *Elaboración propia con datos de SOP, SSDUyV, Plan Más Cerca y SIPPE.*

1.222.392 SOLUCIONES HABITACIONALES CONSTRUIDAS EN TODO EL PAÍS

22,21% DE HOGARES BENEFICIADOS EN EL NEA Y 18,25% EN EL NOA

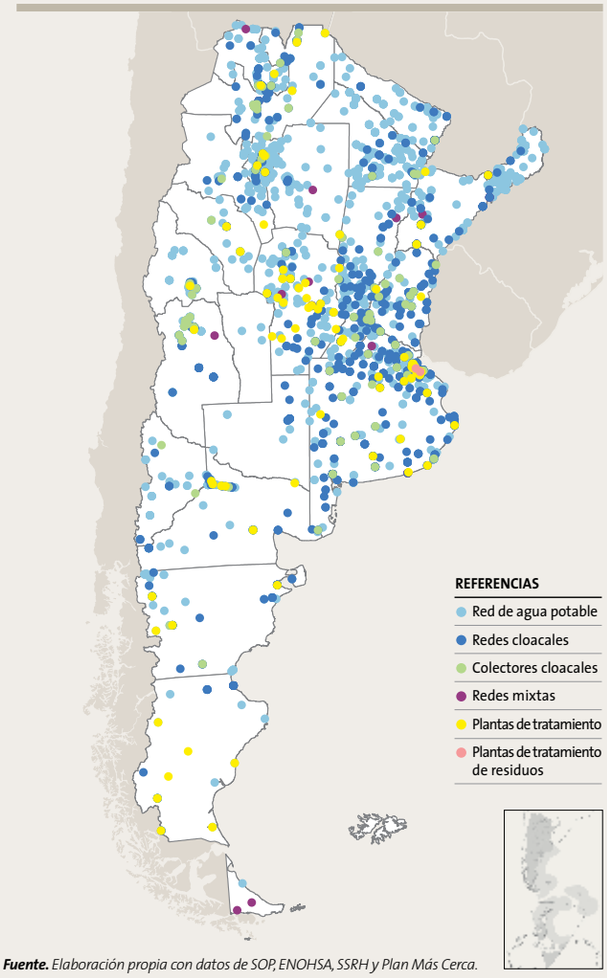
En relación con las obras de saneamiento, la disponibilidad de los servicios sanitarios se encuentra directamente relacionada con la calidad de vida y el desarrollo de la población, siendo considerado su acceso como un derecho sustantivo que posee un valor estratégico fundamental para revertir situaciones de injusticia e inequidad social. En ese sentido, en marzo de 2006 el Gobierno Nacional crea AySA para dar continuidad, mejorar y expandir los servicios esenciales de agua potable y desagües cloacales para la población de Buenos Aires y el primer cordón del conurbano, teniendo como premisas la inclusión social y la preservación de los recursos ambientales. Es así que, a través de AySA y de todas las obras realizadas en el resto del país, el Estado vuelve a desempeñar un rol activo en la provisión de estos servicios esenciales creando 9 millones de nuevos beneficiarios por ampliaciones en las redes de provisión de agua y cloacas. La cobertura de población servida por agua potable pasó de un 80,7% de hogares a un 83,93% y la de cloacas de un 47,20% a un 53,18%. Esta inversión tiene su correlato en la mejora de la salud, destacándose en particular la reducción del 29% de la mortalidad infantil. Por otra parte, la inversión en grandes plantas de tratamiento permitió, además de asegurar servicios a los nuevos beneficiarios, mejorar la calidad en la prestación a hogares que tenían acceso pero a servicios deficientes.

Entre las principales plantas de tratamiento pueden mencionarse:

- Planta de tratamiento del Bicentenario
- Planta potabilizadora Juan Manuel de Rosas
- Plantas potabilizadoras Virrey del Pino y Glew
- Planta depuradora Sudoeste (ampliación)

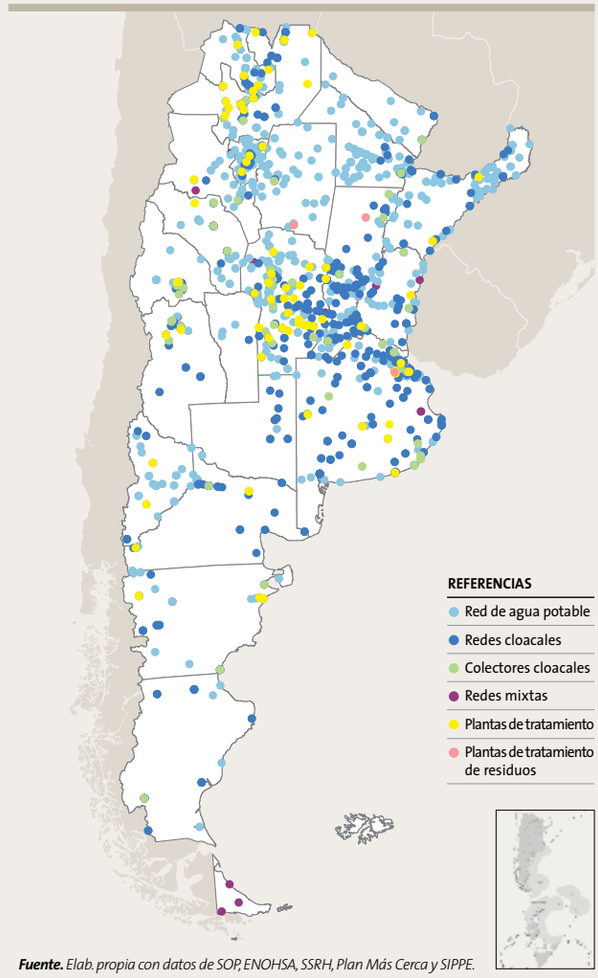
El Plan de Saneamiento de la Cuenca Matanza-Riachuelo, que involucra catorce municipios de la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad de Buenos Aires, comprende obras de intercepción, transporte y tratamiento de efluentes cloacales y pluviales, programas de reconversión industrial y el control de la contaminación de las industrias y obras de rehabilitación urbana

SANEAMIENTO » Obras terminadas y en ejecución



Fuente. *Elaboración propia con datos de SOP, ENOHSA, SSRH y Plan Más Cerca.*

SANEAMIENTO » Obras proyectadas



Fuente. *Elab. propia con datos de SOP, ENOHSA, SSRH, Plan Más Cerca y SIPPE.*

9.000.000 DE BENEFICIARIOS POR NUEVAS REDES DE AGUA Y CLOACAS

7% DE AUMENTO DE LA COBERTURA DE CLOACAS Y 4% DE LA COBERTURA DE AGUA POTABLE

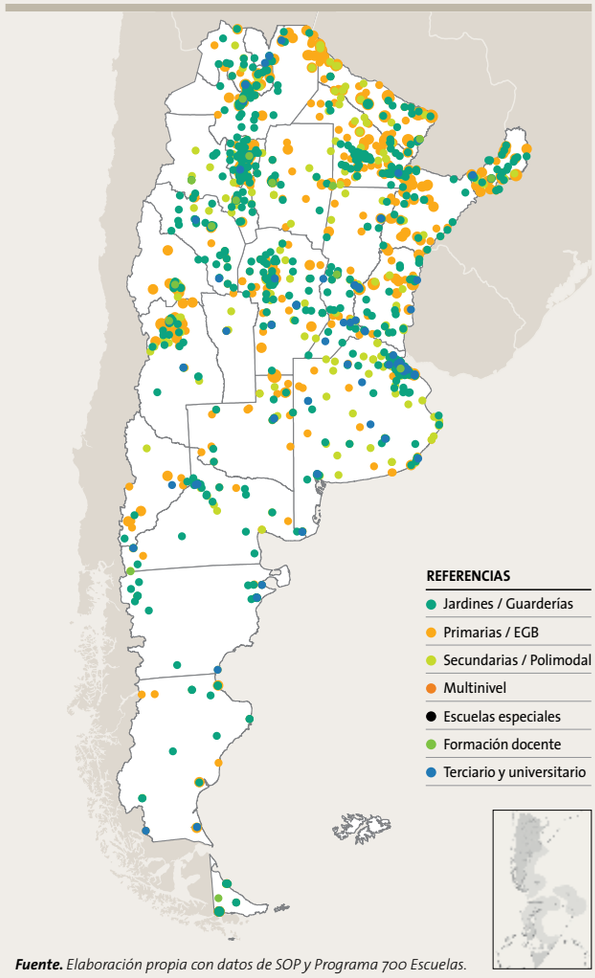
y ordenamiento ambiental del territorio. Este plan se complementará en los próximos años con numerosas obras por parte de AySA totalizando una inversión de 15.449 millones de pesos.

En términos de equipamiento urbano se realizaron numerosas obras de arquitectura que comprenden edificios administrativos, culturales, recreativos, de salud y educación en todas las ciudades del país, equilibrando el sistema urbano y acercando más servicios a cada ciudadano.

En materia de salud, se realizaron 140 obras en hospitales y centros de asistencia entre los que pueden mencionarse los hospitales de alta complejidad en Florencio Varela y San Juan, el hospital Posadas y el hospital materno-infantil en La Rioja. Cabe mencionar también el Plan Nacional CiberSalud, que permitió disminuir traslados, descongestionar centros de atención médica urbanos y acceder a interconsultas y capacitaciones reduciendo costos de equipos y pacientes.

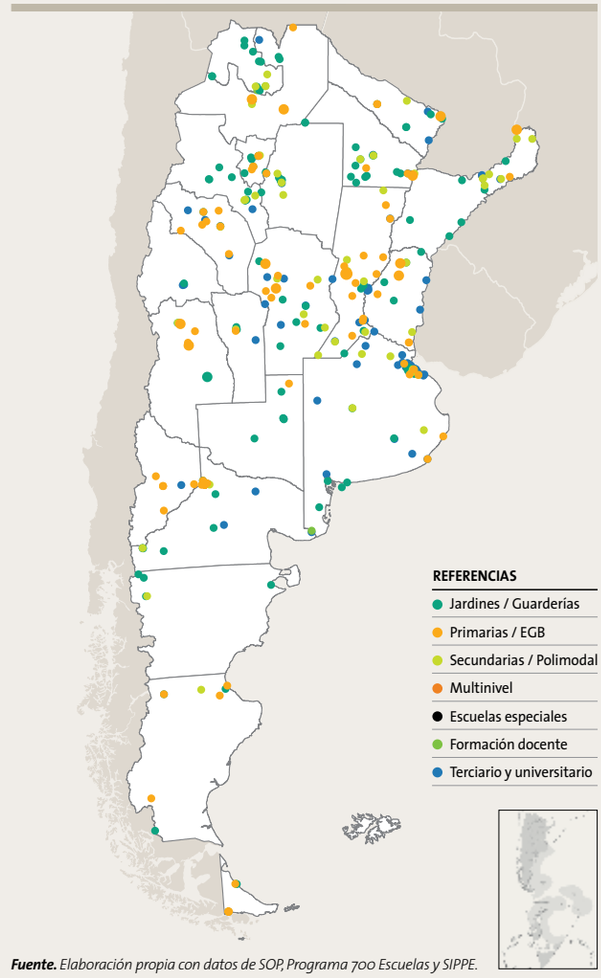
Obras de la Cuenca Matanza-Riachuelo
• Planta depuradora Hurlingham
• Planta potabilizadora Juan Manuel de Rosas
• Colector Oeste Tigre
• Estación Elevadora Morón
• Batería del Buen Ayre
• Refuerzo del conducto ribereño
• Impulsión Ituzaingó-Merlo Gómez en Morón
• Colector Margen Izquierda Matanza-Riachuelo
• Planta de tratamiento de Dock Sud
• Emisario submarino
• Planta de tratamiento de barros Sudoeste
• Plantas de tratamiento de líquidos y redes asociadas en Lanús
• Plantas de ósmosis inversas en Unión

EDUCACIÓN » Obras terminadas y en ejecución



Fuente. *Elaboración propia con datos de SOP y Programa 700 Escuelas.*

EDUCACIÓN » Obras proyectadas



Fuente. *Elaboración propia con datos de SOP, Programa 700 Escuelas y SIPPE.*

1.876 ESCUELAS CONSTRUIDAS Y 788 EN EJECUCIÓN

9 NUEVAS UNIVERSIDADES

227 OBRAS UNIVERSITARIAS EJECUTADAS

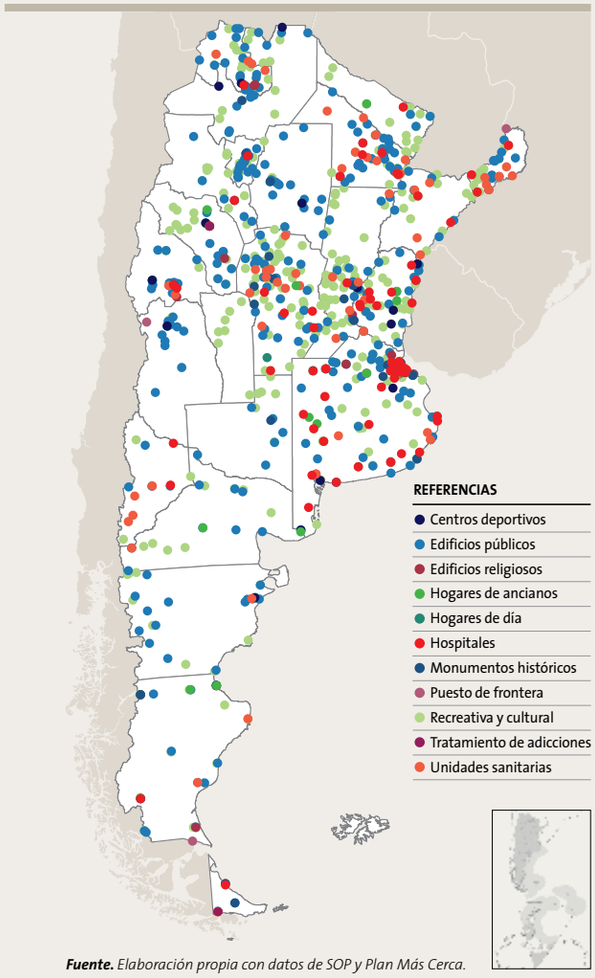
En cuanto a educación, se construyeron 1.786 escuelas, se inauguraron nueve universidades y se realizaron obras en 227 edificios universitarios, aumentando en correspondencia las asignaciones presupuestarias destinadas a estas instituciones con el objetivo de promover la democratización del acceso a la educación superior. Estas universidades son las nacionales de Avellaneda, Moreno, José C. Paz, del Oeste y de Río Negro, las universidades privadas Gastón Dachary en Misiones, del Este en La Plata y de Madres de Plaza de Mayo en la Ciudad de Buenos Aires, y tres instituciones sedes que adquirieron estatus propio en el caso de Tierra del Fuego AIAS, Chaco Austral y Villa Mercedes. La puesta en marcha de estas nuevas universidades y el acondicionamiento de las existentes permitió reducir los costos de traslado hacia otros centros, facilitando el acceso a primeras generaciones de universitarios.

En línea con otro de los objetivos del PET que indica mejorar y sostener el crecimiento de la producción en forma equilibrada, la inversión realizada en energía, recursos hídricos, comunicaciones y transporte permitió acompañar el marcado crecimiento industrial mediante una mejora tanto de la oferta como de la calidad de la infraestructura.

En el área de energía, las inversiones realizadas permitieron la incorporación de 4.600.000 hogares a la red eléctrica y 2.300.000 hogares a la red de gas natural, pasando de una cobertura de 51,41% al 56,15% de hogares en materia de gas natural.

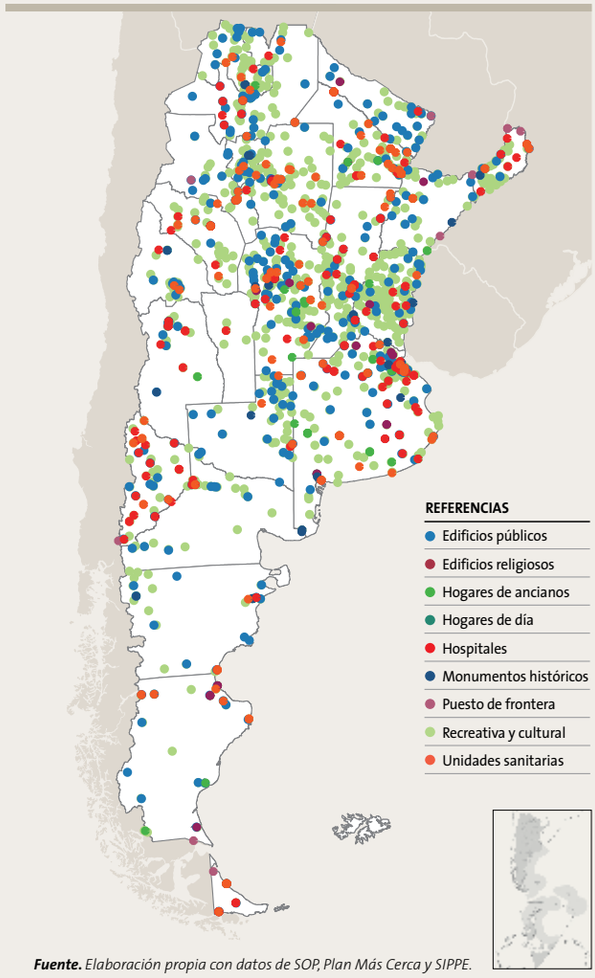
De esta manera, diez Provincias se incorporaron al sistema interconectado nacional a través de 5.400 km de nuevas líneas de 500 MV. Se construyeron, asimismo, 2.900 km de gasoductos troncales, entre los cuales se encuentran el Juana Azurduy, el Segundo Cruce al Estrecho de Magallanes y el inicio del Gasoducto del Noreste, que representaba un reclamo histórico del NEA. Completando la inversión energética, y en la intención de diversificar la matriz, se destacan obras como la puesta en operaciones de la Central Nuclear Néstor Kirchner, la ampliación de la Planta de Agua Pesada

ARQUITECTURA » Obras terminadas y en ejecución



Fuente. *Elaboración propia con datos de SOP y Plan Más Cerca.*

ARQUITECTURA » Obras proyectadas



Fuente. *Elaboración propia con datos de SOP, Plan Más Cerca y SIPPE.*

140 OBRAS EN CENTROS DE SALUD

346 CENTROS DEPORTIVOS CONSTRUIDOS

134 MONUMENTOS HISTÓRICOS PUESTOS EN VALOR

ENSI en Neuquén, la recuperación de la Planta de Enriquecimiento de Uranio en Pilcaniyeu, el Primer Reactor de Baja Potencia, la extensión de la vida útil por treinta años de la Central Nuclear Embalse y los parques eólicos de Comodoro Rivadavia y Arauco.
Se espera, en los próximos cinco años, incorporar 10.659 MV y 4.000 km de gasoductos. Se agregará energía a través de centrales como la Kirchner-Cepernic, Chihuido I y II, Aña Cuá, Cordón del Plata, Cerro Rayoso, Río de Llanura, Pini Mahuida, Río Bermejo, La Invernada, Portezuelo, Aconquija, El Tambolar, El Sauzal, Punta Negra, Panambí y Garabí. Se completará el sistema interconectado eléctrico con líneas de 500 KV como la Interconexión Atlántica, el Cruce al Estrecho de Magallanes y los tramos Rincón Santa María-Resistencia y Río Diamante-Gran Buenos Aires; con líneas de 132 KV como los tramos Divisadero-Valle Viejo, Henderson-Villegas, Maranzana-Levalle y Tres Isletas-Castelli; y con obras de distribución domiciliaria en el Área Metropolitana de Buenos Aires y las Provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca, Chaco, Formosa, Corrientes, San Juan, Entre Ríos y Santa Cruz. También se proyecta la implementación de los planes Más Cerca Eléctrico y Más Cerca Gas, que beneficiarán a 6.900.000 argentinos.

Obras Energéticas Realizadas (11.300 MV)
• Central hidroeléctrica Yacyretá - 1.400 MV
• Central Nuclear Néstor Kirchner - 745 MV
• Central San Martín - 830 MV
• Central Belgrano - 830 MV
• Central Vuelta de Obligado - 540 MV
• Central Ensenada - 540 MV
• Central Pilar - 500 MV
• Central Brigadier López - 270 MV
• Centrales hidroeléctricas Caracoles - 120 MV
• Centrales distribuidas ENARSA - 1.200 MV
• Programa Energía Plus - 1.800 MV

En el marco de una política de comunicaciones que busca universalizar y federalizar el acceso se creó, en 2006, la empresa estatal ARSAT. La construcción de satélites propios permite obtener servicios de telefonía, datos, Internet y televisión para toda la Argentina, desde la Antártida y hacia toda América del Sur, evitando la dependencia de operadores internacionales.
Junto con la puesta en órbita de Arsat 1, se realizó el tendido de 30.000 km de red federal de fibra óptica y se creó la Televisión Digital Abierta (TDA), libre y gratuita, para fomentar la inclusión digital en todo el territorio nacional brindando cobertura al 82% de la población y al 100% de las escuelas rurales. Además, se acercó Internet de forma gratuita a 173 ciudades a través de los Núcleos de Acceso al Conocimiento.

En los próximos años está previsto extender la conectividad digital ampliando en 2.100 km la red federal de fibra óptica y en 2.400 km las redes provinciales e incorporando 35 nuevas antenas de TV digital.
En apoyo al desarrollo de las áreas rurales, se crearon las condiciones para la valorización de sus recursos mediante la realización de 2.500 obras hídricas que permitieron incorporar hectáreas a la producción, entre las cuales se destaca el Plan Maestro del Río Salado y Área Pampeana Central, que recuperó 2.000.000 de hectáreas para una producción de 2.400 millones de dólares por año.
En consonancia con los objetivos mencionados, las obras de conectividad física en todos sus modos -vial, ferroviario, aéreo, fluvial y marítimo- y en los pasos de frontera permitieron fortalecer la accesibilidad a los centros de servicios, mejorar la conectividad entre regiones y consolidar la integración con los países vecinos. De esta manera, se reconfiguró el territorio abandonando paulatinamente el esquema radiocéntrico mediante nuevos ejes y flujos de articulación y se descongestionaron los corredores más conso-

Obras Viales Realizadas
• Camino Negro (Buenos Aires)
• Corredor Bioceánico Norpatagónico
• Corredor Bioceánico Eje Capricornio
• Corredor transversal RN 40
• A008 (Santa Fe)
• RN 11 (Chaco)
• RN 12 (Misiones, Corrientes)
• RN 16 (Chaco)
• RN 14 (Entre Ríos, Corrientes, Misiones)
• RN 16 (Chaco)
• RN 168 (Santa Fe)
• RN 22 (Río Negro)
• RN 23 (Neuquén)
• RN 25 (Chubut)
• RN 3 (Buenos Aires, Santa Cruz, Chubut)
• RN 34 (Santa Fe-Rafaela)
• RN35 (La Pampa)
• RN 38 (Tucumán)
• RN 50 (Salta)
• RN 7 (Mendoza)
• RN 81 (Salta, Formosa)
• RN 9 (Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero, Jujuy)
• RN 95 (Chaco)
• RP 6 (Buenos Aires)

lidados mediante la construcción de autopistas y terceras trochas y la diversificación de la oferta de modos. Entre las obras viales, se destaca la construcción de 1.782 km de autopistas y autovías y más de 4.500 km de nuevos pavimentos, así como las obras de mantenimiento del 90% de la red vial nacional.

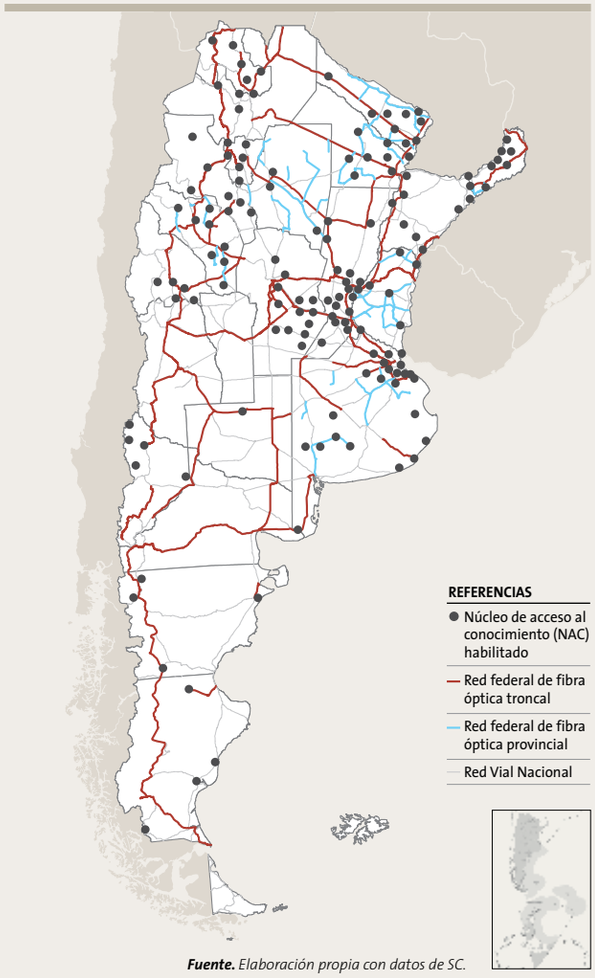
Para los próximos años está prevista la construcción de 1.166 km de autopista en la Autopista Presidente Perón y las RN 18 (Paraná-Concordia), 8 (Pilar-Pergamino), 7 (Giles-Junín), 3 (Monte-Las Flores) y 33 (Rufino-Rosario y Bahía Blanca-Pigüé).

El incremento y la mejora de la conectividad se vieron favorecidos tanto por las obras viales como por los proyectos tendientes a diversificar la matriz de transporte nacional. En este sentido, se tomaron decisiones políticas fundamentales. En primer lugar, la recuperación por parte del Estado de Aerolíneas Argentinas como línea de bandera, con la consecuente gestión de destinos y frecuencias desde una lógica de equidad e integración y no solo de maximización de ganancias. Como ejemplo de esta política podemos observar un aumento del 102% de los vuelos. En segundo lugar, se instrumentó la creación de Ferrocarriles Argentinos, empresa que administrará todos los ramales, algunos de los cuales ya están operados por el Estado: la línea Sarmiento y el Tren de la Costa de manera integral y las líneas Roca, San Martín, Mitre y Belgrano Sur a través de operadores privados, todas en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Los mapas temáticos muestran, por un lado, las obras construidas desde el año 2003 para alcanzar el Modelo Territorial Deseado Nacional propuesto en el PET y, por otro lado, los proyectos identificados como estratégicos para consolidarlo.

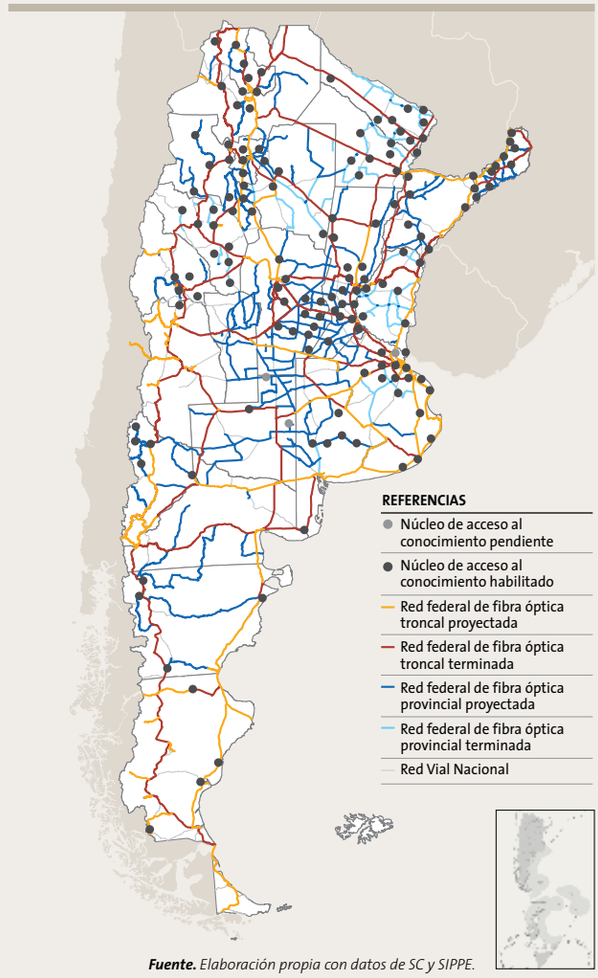
Las transformaciones del territorio por efecto de las políticas implementadas y las inversiones realizadas permiten afirmar que nos encaminamos hacia el Modelo Territorial Deseado. Tanto la participación de todas las Provincias en su definición como el plan de obras y proyectos propuesto garantizan este camino hacia una Argentina integrada, equilibrada, sustentable y socialmente justa. **III**

CONECTIVIDAD DIGITAL » Obras terminadas y en ejecución



Fuente. *Elaboración propia con datos de SC.*

CONECTIVIDAD DIGITAL » Obras proyectadas



Fuente. *Elaboración propia con datos de SC y SIPPE.*

11.000.000 DE HOGARES CON ACCESO A INTERNET

30.000 KM DE RED FEDERAL DE FIBRA ÓPTICA

173 NAC CONSTRUIDOS

ENERGÍA » Obras terminadas y en ejecución (2003-2015)

REFERENCIAS

- Gasoductos existentes
- Obras gasoductos
- Red eléctrica existente
- Obras sobre el tendido eléctrico
- Centrales térmicas y de ciclo combinado
- Represas hidroeléctricas
- Centrales atómicas
- Energías renovables (eólica)
- Energías renovables (solar)
- PERMER, energía solar y eólica
- **RH** Represa hidroeléctrica
- **CH** Central hidroeléctrica
- **CT** Central térmica
- **CC** Central de ciclo combinado
- **CN** Central atómica
- **PS** Parque solar
- **PE** Parque eólico

Fuente. *Elaboración propia con datos de Plan Energético Nacional, SE y SOP.*

4.600.000
HOGARES INCORPORADOS A LA RED ELÉCTRICA

11.300 MV
INCORPORADOS AL SISTEMA INTERCONECTADO NACIONAL

5.400 KM
DE LAT DE 500 KV

2.900 KM
DE GASODUCTOS TRONCALES

ENERGÍA » Obras proyectadas

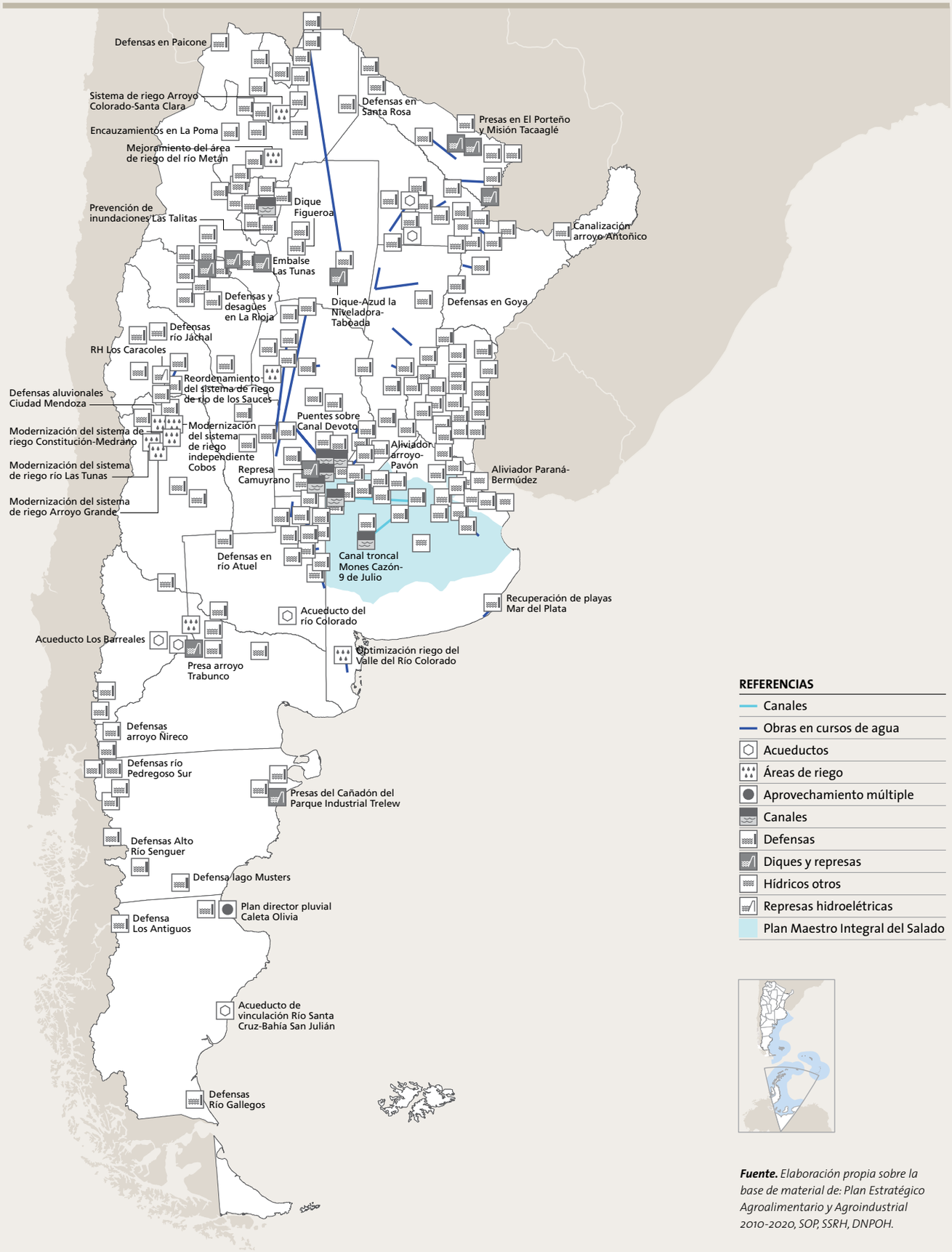
REFERENCIAS

- Gasoductos existentes
- Obras gasoductos
- Red eléctrica existente
- Obras sobre el tendido eléctrico
- Centrales térmicas
- Represas hidroeléctricas
- Energías renovables (eólica)
- Energías renovables (solar)
- Energías renovables (térmica)
- Energías renovables (biogás)
- **RH** Represa hidroeléctrica
- **CH** Central hidroeléctrica
- **CT** Central térmica
- **PS** Parque solar
- **PE** Parque eólico

Fuente. *Elaboración propia con datos de Plan Energético Nacional, SE, SOP y SIPPE.*

OBRAS PROYECTADAS POR INICIATIVA DE LAS JURISDICCIONES PROVINCIALES Y ÁREAS SECTORIALES

RECURSOS HÍDRICOS » Obras terminadas y en ejecución (2003-2015)

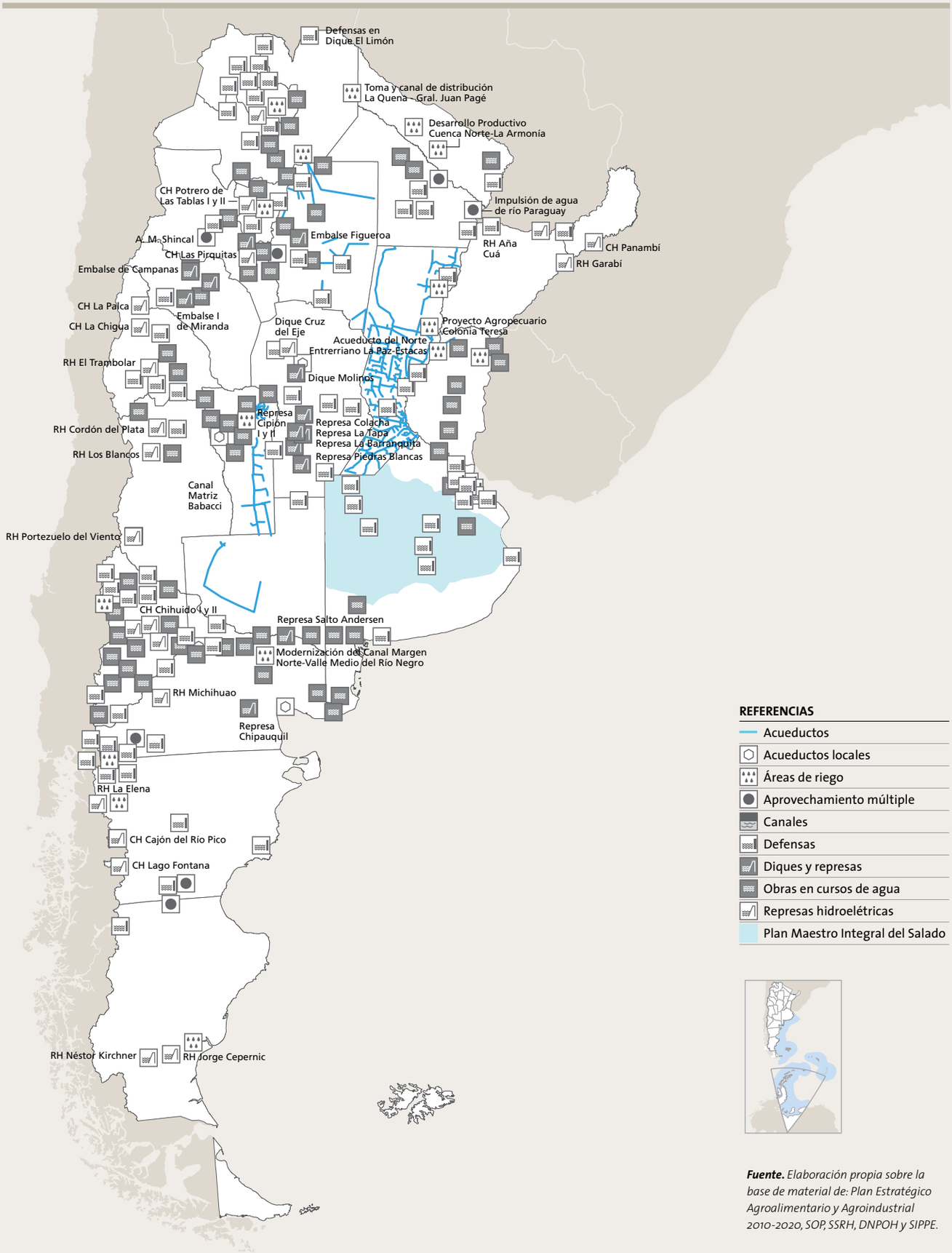


Fuente. *Elaboración propia sobre la base de material de: Plan Estratégico Agroalimentario y Agroindustrial 2010-2020, SOP, SSRH, DNPOH.*

2.500 OBRAS HÍDRICAS REALIZADAS EN TODO EL PAÍS

2.000.000 DE HECTÁREAS PRODUCTIVAS RECUPERADAS EN EL ÁREA PAMPEANA

RECURSOS HÍDRICOS » Obras proyectadas



Fuente. *Elaboración propia sobre la base de material de: Plan Estratégico Agroalimentario y Agroindustrial 2010-2020, SOP, SSRH, DNPOH y SIPPE.*

OBRAS PROYECTADAS POR INICIATIVA DE LAS JURISDICCIONES PROVINCIALES Y ÁREAS SECTORIALES

CONECTIVIDAD FÍSICA » Obras terminadas y en ejecución (2003-2015)

Fuente. *Elaboración propia con datos de DNV, MIyT y SOP.*

1.800 KM DE AUTOVÍAS Y AUTOPISTAS FINALIZADOS

4.500 KM DE RUTAS PAVIMENTADAS

88% DE CRECIMIENTO DE LA CIRCULACIÓN EN RUTAS

102% DE AUMENTO DE VUELOS DE LA LÍNEA DE BANDERA

CONECTIVIDAD FÍSICA » Obras proyectadas

La Quiaca
Prof. Salvador Mazza
Orán
Jama
Susques
San Salvador de Jujuy
Palpalá
Socompa
Salta
Clorinda
Pto. Iguazú
Pilcomayo
Formosa
Eldorado
Bdo. de Irigoyen
San Miguel de Tucumán
Presidencia R. Sáenz Peña
San Francisco
Resistencia
Comandante Rosales
Posadas
San Javier
Santiago del Estero
Corrientes
Pircas Negras
San Fernando del Valle de Catamarca
Ita Ibaté
Alba Posse
Lavalle
Goya
Alvear
Paso de los Libres
Agua Negra
La Rioja
Reconquista
Monte Caseros
Rafaela
San Juan
Córdoba
Concordia
Paraná
Santa Fe
Diamante
Villa María
Rosario
Río Cuarto
Mendoza
Sistema Cristo Redentor
San Luis
Venado Tuerto
Gualeguaychú
Ibicuy
Villa Mercedes
Pergamino
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
La Plata
San Rafael
Las Leñas
Malargüe
Gral. Pico
Pehuenche
Tandil
Azul
Olavarría
Santa Rosa
Chos Malal
Pichachén
Mar del Plata
Neuquén
Cipolletti
Gral. Roca
Pino Hachado
Zapala
Bahía Blanca
Icalma
Hua Hum
San C. de Bariloche
Cardenal Samoré
Viedma
Carmen de Patagones
Manso
Pto. Madryn
Trelew
Rawson
Esquel
Futaleufú
Coyhaique
Huemules
Comodoro Rivadavia
Ing. Ibáñez-Pallavicini
Río Mayer-Ribera Norte
El Calafate
Don Guillermo
Laurita-Casas Viejas
Río Gallegos
Integración Austral
Conectividad Marítima
San Sebastián
Río Grande
Ushuaia

REFERENCIAS

- Rutas nacionales existentes
- Obras en rutas nacionales
- Rutas provinciales existentes
- Obras en rutas provinciales
- Tendido ferroviario existente
- Obras en tendido ferroviario
- Hidrovía
- Núcleos estructurantes
- Puente
- Paso fronterizo
- Centro de frontera
- Paso fronterizo (túnel)
- Terminal de ómnibus
- Aeropuerto / Aeródromo
- Puerto
- Estructura ferroviaria
- Nodos de transferencia y logística
- Proyecto Sistema de Logística Antártica (AAI)

Fuente. *Elaboración propia con datos de DNV, MIyT, SOP y SIPPE.*

OBRAS PROYECTADAS POR INICIATIVA DE LAS JURISDICCIONES PROVINCIALES Y ÁREAS SECTORIALES

OBRAS ESTRATÉGICAS DE ENERGÍA Y CONECTIVIDAD FÍSICA

TERMINADAS Y EN EJECUCIÓN 2003-2015

OBRAS ESTRATÉGICAS DE ENERGÍA Y CONECTIVIDAD FÍSICA PROYECTADAS

OBRAS ESTRATÉGICAS DE ENERGÍA Y CONECTIVIDAD FÍSICA TERMINADAS Y EN EJECUCIÓN 2003-2015

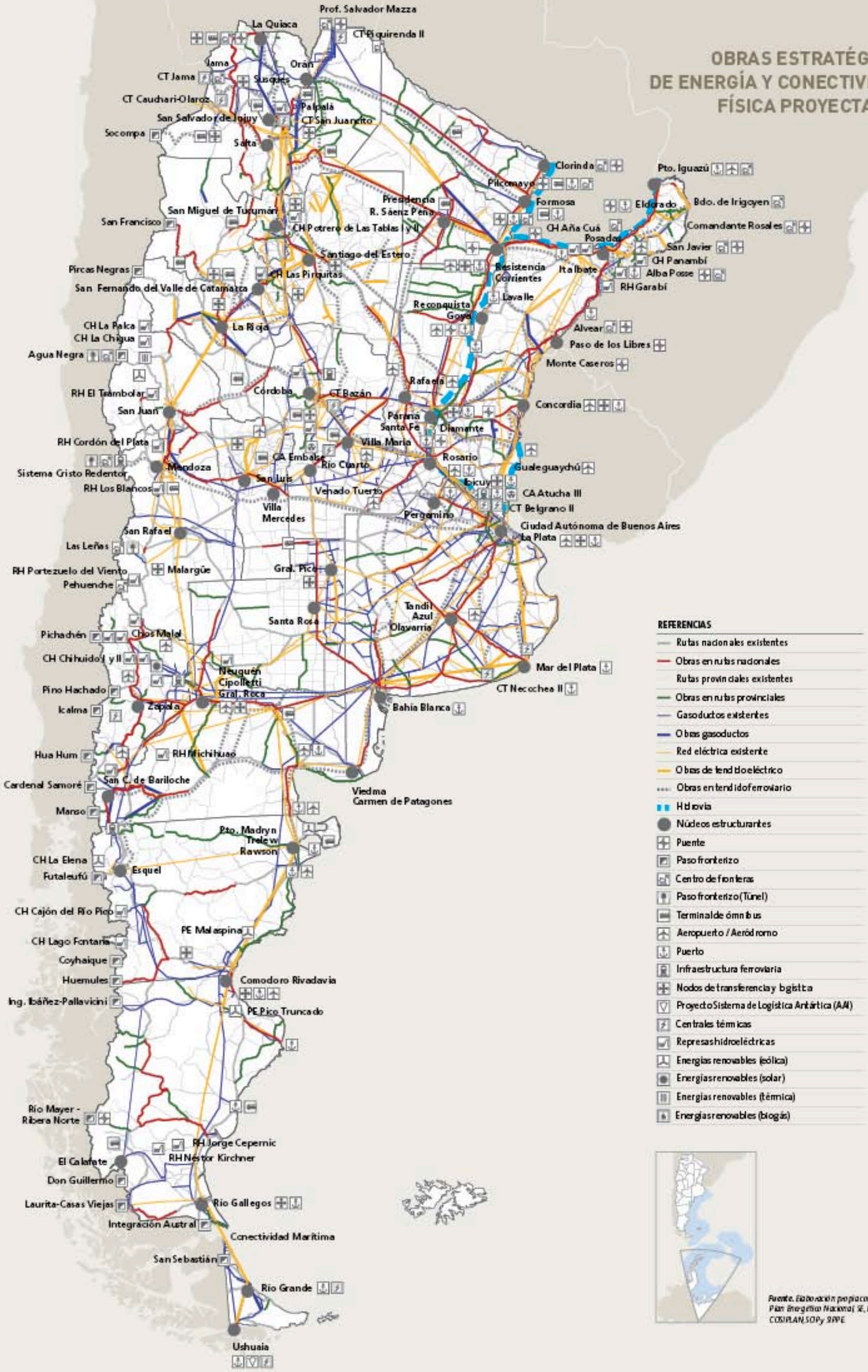
La Quiaca
Orán
San Salvador de Jujuy
Salta
Clorinda
Pto. Iguazú
Formosa
Presidencia R. Sáenz Peña
San Miguel de Tucumán
Santiago del Estero
Resistencia Corrientes
Posadas
RH Corpus Christi
RH Yacyretá
San Fernando del Valle de Catamarca
PE Arauco
Reconquista Goya
La Rioja
Paso de los Libres
Rafaela
CT Brig. López
RH Punta Negra
San Juan
Córdoba
RH Caracoles
Concordia
CT Pilar
Paraná Santa Fe
Villa María
CT Vuelta de Obligado
Rosario
Sistema Cristo Redentor
Mendoza
CT Maranzana
San Luis
Río Cuarto
CN Atucha II
Pergamino
Villa Mercedes
CC San Martín y Manuel Belgrano
CT Ensenada
San Rafael
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
La Plata
Gral. Rico
Santa Rosa
Tandil
Azul
Olavarría
CT Villa Gesell
Mar del Plata
CH Salto Anderson
Zapala
Bahía Blanca
Neuquén
Cipolletti
Gral. Roca
Cardenal Samoré
San C. de Bariloche
Viedma
Carmen de Patagones
Pto. Madryn
Trelew
Rawson
Esquel
Comodoro Rivadavia
Caleta Olivia
El Calafate
CT Río Turbio
Río Gallegos
Integración Austral
San Sebastián
Río Grande
Ushuaia

REFERENCIAS

- Rutas nacionales existentes
- Obras en rutas nacionales
- Rutas provinciales existentes
- Obras en rutas provinciales
- Gasoductos existentes
- Obras gasoductos
- Red eléctrica existente
- Obras de tendido eléctrico
- Obras en tendido ferroviario
- Hidrovía
- Núcleos estructurantes
- Terminal de ómnibus
- Aeropuerto / Aeródromo
- Puerto
- Infraestructura ferroviaria
- Nodos de transferencia
- Centrales térmicas y de ciclo combinado
- Represas hidroeléctricas
- Centrales atómicas
- Energías renovables (eólica)
- Energías renovables (solar)
- PERMER, energía solar y eólica
- Aprovechamiento múltiple

Fuente. Elaboración propia con datos de Plan Energético Nacional, SE, DNVM y T, COSIPLAN y SOP.

OBRAS ESTRATÉGICAS DE ENERGÍA Y CONECTIVIDAD FÍSICA PROYECTADAS



Fuente. Elaboración propia con datos de Plan Energético Nacional SE, DNV, MyT, COSIPLAN SOPy SIPPE

PRINCIPALES OBRAS ESTRATÉGICAS REALIZADAS 2003-2015

Obras Energéticas Estratégicas	
Represa hidroeléctrica Yacyretá a 83 msnm	Corrientes
Represas hidroeléctricas Caracoles y Punta Negra	San Juan
Represas hidroeléctricas Los Molinos, Reolín, Fitz Simon y Cassaffousth	Córdoba
Represa hidroeléctrica Salto Andersen	Río Negro y La Pampa
Represa hidroeléctrica Portezuelo del Viento	Mendoza
LAT 500 KV Recreo-La Rioja	La Rioja y Catamarca
LAT 3ª Yacyretá 500 KV	Buenos Aires
LAT 500 KV Choele Choel-Puerto Madryn-Pico Truncado-Río Gallegos-Río Turbio-El Calafate	Río Negro, Chubut y Santa Cruz
LAT 500 KV Comahue-Cuyo	Neuquén y Mendoza
LAT 500 KV extra	Santa Fe
LAT 500 KV NOA-NEA	Jujuy, Salta, Chaco, Formosa, Santiago del Estero, Santa Fe, Corrientes y Misiones
LAT 500 KV Cuyo	San Juan y Mendoza
Central nuclear Atucha II Presidente Néstor Kirchner	Buenos Aires
Central térmica Independencia	Tucumán
Central térmica Río Grande	Tierra del Fuego
Central térmica San Martín y Manuel Belgrano	Buenos Aires
Central térmica Río Turbio	Santa Cruz
Central térmica Roca	Río Negro
Centrales de ciclo combinado Comodoro Rivadavia, Aluar e Ingentis	Chubut
Centrales térmicas Brigadier López, Vuelta de Obligado y Rosario	Santa Fe
Centrales térmicas Enarsa, Ensenada, Villa Gesell, Solalban, Belgrano y Almirante Guillermo Brown	Buenos Aires
Centrales térmicas La Quiaca y Miraflores	Jujuy
Centrales térmicas Maranzana y Pilar	Córdoba
Centrales térmicas Piquirenda I, Tartagal, Güemes y Termoandes	Salta
Gasoducto del Oeste	Chubut
Gasoducto Patagónico	La Pampa
Gasoducto	Chubut, Entre Ríos y Santa Cruz
Gasoducto Fueguino	Tierra del Fuego
Gasoducto Miraflores-La Quiaca	Jujuy, Salta, Chaco, Formosa, Santiago del Estero, Santa Fe, Corrientes y Misiones
Gasoducto Noreste	Salta, Chaco, Formosa, Santa Fe, Corrientes y Misiones
Parque eólico Arauco	La Rioja
Parque solar San Juan	San Juan
Parques eólicos Vientos de la Patagonia I, Rada Tilly, Diadema, Loma Blanca y Rawson	Chubut

Obras de Conectividad Física Estratégicas	
Obras en aeropuertos en San Fernando, Ezeiza, Capital Federal, Mar del Plata y Bahía Blanca	Buenos Aires
Obras en terminales de ómnibus en Bahía Blanca, Coronel Suárez, Mar Chiquita, Roque Pérez y San Vicente	
Obras en puertos de Bahía Blanca, Quequén, Mar del Plata y San Nicolás	
Obras varias en RN 3, 5, 7, 8, 9, 22, 33, 35, 188, 205, 226, 229 y 249	
Obras varias en RP 6, 11, 16, 24, 28, 34, 40, 45, 47, 51, 53, 65, 66, 67, 68, 70, 72, 86	
Aumento de capacidad en RN 3, 5, 7, 8 y Camino del Buen Ayre	
Obras en autopistas de acceso a la ciudad	CABA
Metrobus	
Obras en líneas de subterráneo	
Obras en Aeroparque Jorge Newbery	
Obras en FFCC metropolitanos y terminales ferroviarias	CABA
Obras varias en RN 38, 40, 60, 75 y 157	Catamarca
Obras varias en RP 2, 20 y 147	
Obras en aeropuerto en Catamarca	
Obras en terminal de ómnibus en Pomán	
Obras en aeropuerto en Resistencia	Chaco
Obras en puerto de Barranqueras	
Obras varias en RN 11, 12, 16, 89 y 95	
Obras varias en RP 4, 7 y 13	
Aumento de capacidad en RN 11 y 16	
Obras en aeropuertos en Comodoro Rivadavia, Puerto Madryn, Trelew y Esquel	Chubut
Obras en puertos en Rawson, Trelew, Puerto Madryn y Camarones	

Obras varias en RN 3, 5, 25, 26, 40, 258, 259 y 260	Chubut
Obras varias en RP 1, 2, 7, 10, 17, 19, 20, 70 y 71	
Obras en Autopista 010	
Aumento de capacidad en RN 3 y 25	
Obras en aeropuertos en Córdoba y Río Cuarto	Córdoba
Obras en terminales de ómnibus en Marcos Juárez, Villa Dolores, Villa La Bolsa y Villa de Soto	
Obras varias en RN 7, 8, 9, 19, 33, 35, 36, 38 y 60	
Obras en Autopistas A05, A019 y Au009	
Aumento de capacidad en RN 9 y 19	
Obras en aeropuerto en Corrientes	Corrientes
Obras varias en RN 12, 14, 16, 17, 117, 118, 119, 120, 122 y 123	
Obras varias en RP 40 y 114	
Aumento de capacidad en RN 14 y 17	
Obras en aeropuerto en Paraná	Entre Ríos
Obras en terminal de ómnibus en María Grande	
Obras varias en RN 12, 14, 18, 127, 130, 131 y 136	
Obras varias en RP 6, 9, 11, 16, 20, 22, 26, 32, 35, 39, 45, 68, ex26 y ex131	
Obras en Autopistas A03, A04 y A09	
Aumento de capacidad en RN 14 y 18	
Obras en aeropuerto en Formosa	Formosa
Obras en puertos en Formosa y Clorinda	
Obras varias en RN 11, 81, 86 y 95	
Obras varias en RP 1, 2, 3, 9, 19 y 23	
Obras en aeropuerto en Jujuy	Jujuy
Obras en terminales de ómnibus en Caimancito, Libertador General de San Martín, El Carmen, Monterrico y Pampa Blanca	
Obras varias en RN 9, 34, 40, 52, 66 y 1V66	
Obras varias en RP 1, 5, 6, 25, 42, 56, 83	
Aumento de capacidad en RN 9	
Obras en aeropuertos en General Pico y Santa Rosa	La Pampa
Obras en terminal de ómnibus en General Pico	
Obras varias en RN 5, 35, 143, 151, 152, 154, 188 y V143	
Obras varias en RP 1, 7, 11, 100, 102 y 106	
Obras en aeropuerto en La Rioja	La Rioja
Obras en terminales de ómnibus en Chamical, Desiderio Tello, El Chañar, Santa Rita de Catuna y Olta	
Obras varias en RN 9, 11, 38, 40, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 141 y 150	
Obras varias en RP 5, 10, 11, 12, 15, 29, 35 y S-30	
Obras en aeropuertos en Mendoza, San Rafael y Malargüe	Mendoza
Obras en terminal de ómnibus en San Rafael	
Obras de ferrocarril en Mendoza	

Obras en paso fronterizo Sistema Cristo Redentor	Mendoza
Obras varias en RN 7, 34, 40, 142, 143, 144, 145, 146, 149, 188 y 244	
Obras varias en RP 5, 10, 50, 52, 154, 171 y 186	
Aumento de capacidad en RN 7 y 40	
Obras en aeropuerto en Puerto Iguazú	Misiones
Obras en terminales de ómnibus en San Ignacio y 25 de Mayo	
Obras en puertos en Puerto Iguazú y Eldorado	
Obras varias en RN 12, 14 y 101	
Obras varias en RP 2, 19, 24, 27, 205 y 207	
Aumento de capacidad en RN 12	
Obras en aeropuerto en Neuquén	Neuquén
Obras en terminal de ómnibus en Neuquén	
Obras en paso fronterizo Cardenal Samoré	
Obras varias en RN 22, 23, 40, 234, 237 y 242	
Obras varias en RP 7	
Aumento de capacidad en RN 22	
Obras en aeropuertos en Viedma y Bariloche	Río Negro
Obras en terminal de ómnibus en San Antonio Oeste	
Obras en puerto en San Antonio Oeste	
Obras varias en RN 3, 22, 23, 40, 151, 232 y 237	
Obras varias en RP 5, 8, 68 y 237	
Obras en Autopistas A25 y A26	
Aumento de capacidad en RN 22	
Obras en aeropuerto en Salta	Salta
Obras en terminal de ómnibus en General Pizarro	
Obras varias en RN 9, 16, 34, 40, 50, 51, 66, 68, 81, 86 y 401V	
Obras varias en RP 5, 18, 19, 33, 36 y 53	
Aumento de capacidad en RN 50	
Obras en aeropuerto en San Juan	San Juan
Obras varias en RN 20, 40, 141, 149, 150 y 153	
Obras varias en RP 1, 12, 14, 86, 112, 222, 246, 355, 406, 414, 465, 494, 495 y 511	
Obras en Autopistas A014	
Obras en aeropuertos en Villa Reynolds y San Luis	San Luis
Obras en terminal de ómnibus en Navia	
Obras de ferrocarril en San Luis	
Nodo logístico Diamante en San Luis	
Obras varias en RN 7, 8, 20, 79, 146, 147, 148, 188 y V146	
Obras varias en RP 15	
Obras en puertos en Río Gallegos, Caleta Olivia, Puerto Deseado y Puerto San Julián	Santa Cruz
Obras en aeropuertos en Puerto Santa Cruz, Puerto Deseado, Río Gallegos y El Calafate	
Obras en terminales de ómnibus en Puerto Santa Cruz y El Calafate	

Obras en paso fronterizo Integración Austral	Santa Cruz
Obras varias en RN 40, 288 y 293	
Obras varias en RP 2, 9, 12, 25, 27, 39, 43 y 47	
Aumento de capacidad en RN 3	
Obras en aeropuertos en Reconquista, Sauce Viejo y Rosario	Santa Fe
Obras en terminal de ómnibus en Las Toscas	
Obras en puertos en Santa Fe y Rosario	
Obras varias en RN 7, 8, 9, 11, 19, 33, 34, 95, 98, 168, 177, 178 y 1V09	
Obras varias en RP 2, 13, 14, 18, 20, 28, 31, 39, 40, 68, 80, 94, 262 y 281	
Obras en Autopistas A02, A07, A08, A09 y A012	
Aumento de capacidad en RN 9, 168 y A08	
Obras en aeropuerto en Santiago del Estero	Santiago del Estero

Obras en terminales de ómnibus en La Banda y Brea Pozo	Santiago del Estero
Obras varias en RN 9, 16, 34, 64, 89, 98 y 157	
Obras varias en RP 1, 4, 6, 13, 21, 28, 92, 98, 204 y ex34	
Obras en puertos en Ushuaia y Río Grande	Tierra del Fuego
Obras en aeropuertos en Ushuaia y Río Grande	
Obras en paso fronterizo San Sebastián	
Obras varias en RN 3, 23, 24CA, 24CB, 24CI, 24CJ, 24CK, 24CM, 24CL y 01V3	
Obras varias en RP 23	
Obras en aeropuerto en Tucumán	Tucumán
Obras varias en RN 9, 34, 38, 65 y 157	
Obras varias en RP 301, 303, 307, 317, 323, 324, 325, 327, 330, 336, 365	
Obras en Autopista A016	
Aumento de capacidad en RN 38	

Obras Hídricas Estratégicas

Canal troncal Mones Cazón	Buenos Aires
Plan Maestro Integral del Salado	
Optimización de riego del Valle de Río Colorado	
Embalse Las Tunas	Catamarca
Depósito de agua en Saujil	
Acueductos en Barranqueras e Independencia	Chaco
Presas del Cañadón del Parque Industrial Trelew	Chubut
Limpieza y dragado de canales en el área sur	Córdoba
Represa Camuyrano	
Reordenamiento del sistema de riego de Río de los Sauces	
Defensas varias contra inundaciones	Corrientes
Defensas varias contra inundaciones	Entre Ríos
Presas El Porteño y Misión Tacaaglé	Formosa
Sistema de riego de Arroyo Colorado-Santa Clara	Jujuy

Acueducto del río Colorado	La Pampa
Presa Los Sauces	La Rioja
Modernización del sistema de riego en Constitución, Medrano, río Las Tunas, Arroyo Grande y Cobos	Mendoza
Defensas varias contra inundaciones	Misiones
Acueducto Los Barreales	Neuquén
Presa arroyo Trabunco	Río Negro
Mejoramiento del área de riego del río Metán	Salta
Represa hidroeléctrica Los Caracoles	San Juan
Defensas varias contra inundaciones	San Luis
Acueducto de vinculación río Santa Cruz-Bahía San Julián	Santa Cruz
Plan director pluvial en Caleta Olivia	
Defensas varias contra inundaciones	Santa Fe
Dique Figueroa	Santiago del Estero
Azud La Niveladora-Taboada	
Recuperación del canal San Cayetano	Tucumán

Infraestructura Educativa Plan 700 Escuelas, Más Escuela I, II y III e Infraestructura Universitaria

315 escuelas, obras varias en Universidad Arturo Jauretche, UNdeC, UNGS, UNLa, UNLP, UNLu, UNLZ, UNQ, UNSAM, UNTREF, UTN	Buenos Aires
9 escuelas, obras varias en UBA-Facultad de Ciencias Económicas, UTN	CABA
75 escuelas, obras varias en UNCa	Catamarca
201 escuelas, obras varias en UNPSJB	Chaco
28 escuelas, obras varias en UNL, UTN	Chubut
122 escuelas, obras varias en UNC, UNRC	Córdoba
105 escuelas, obras varias en UNL	Corrientes
73 escuelas, obras varias en UNER	Entre Ríos
204 escuelas, obras varias en UNAF	Formosa
122 escuelas, obras varias en UNJu	Jujuy
44 escuelas, obras varias en UNLaP	La Pampa

87 escuelas, obras varias en UNdeC	La Rioja
77 escuelas, obras varias en UNCu	Mendoza
92 escuelas, obras varias en la UNaM	Misiones
16 escuelas, obras varias en UNCo	Neuquén
50 escuelas, obras varias en UNRN, UNCo y UNCu	Río Negro
116 escuelas, obras varias en UNSa	Salta
70 escuelas, obras varias en UNSJ	San Juan
6 escuelas, obras varias en UNSL	San Luis
22 escuelas, obras varias en UNPA	Santa Cruz
66 escuelas, obras varias en UNR	Santa Fe
79 escuelas, obras varias en UNSE	Santiago del Estero
228 escuelas, obras varias en UTN	Tucumán
20 escuelas, obras varias en UTN	Tierra del Fuego

Monumentos Históricos

Casa del Puente	Buenos Aires
Basílica Nuestra Señora del Luján	
Monasterio de Carmelitas Descalzas Nuestra Señora de la Paz	
Conservación y restauración Villa Ocampo	
Iglesia Nuestra Señora del Pilar	
Iglesia Nuestra Señora de la Merced	
Parroquia Santísimo Sacramento Tandil	
Restauración y puesta en valor patrimonial de la parroquia San Pedro Apóstol de Rauch	
Restauración interior de la parroquia Nuestra Señora del Carmen	
Terminación Casa de Retiro Cura Brochero, 1ª etapa	
Construcción de Parroquia Nuestra Señora de la Paz	
Teatro Nacional Cervantes	CABA
Ex Hotel de Inmigrantes	
Cabildo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires	
Teatro Colón	
Museo del Bicentenario	
Centro Cultural Néstor Kirchner	
Instituto Félix Fernando Bernasconi	
Basílica de San Carlos y María Auxiliadora	
Restauración y puesta en valor de la parroquia San Ignacio de Loyola	
Iglesia San Miguel Arcángel	
Mural Ejercicio Plástico de David Alfaro Siqueiros	
Casa Rosada, fachadas y obras internas	
Espacio para la Memoria y para la Promoción y Defensa de los Derechos Humanos	
Basílica Nuestra Señora de la Merced	
Basílica Nuestra Señora del Rosario, Convento Santo Domingo	
Parroquia de Nuestra Señora de la Medalla Milagrosa	
Templo Inmaculado Corazón de María, 1ª etapa	
Iglesia de La Santa Cruz y Solar de la Memoria	

Iglesia Nuestra Señora de Montserrat	CABA
Museo de Arte Moderno de Buenos Aires	
Refacción edificio museo y archivo histórico municipal Primer Combate Naval Argentina	
Templo San Francisco de Catamarca	Catamarca
Catedral de Catamarca	
Iglesia San José Piedra Blanca	
Iglesia de la Compañía de Jesús, Córdoba	Córdoba
Capilla Nuestra Señora del Rosario, Ischilín	
Iglesia y Convento Las Teresas	
Rehabilitación de Iglesia San Roque, Arrayanal	Jujuy
Castillo del Parque Luro	La Pampa
Restauración Iglesia Catedral San Nicolás de Bari	La Rioja
Finca Castañares	Salta
Convento de San Bernardo	
Prog. 25 Cueva de las manos, Santa Cruz	Santa Cruz
Capilla y centro parroquial San Jorge	
Convento de San Carlos de San Lorenzo	Santa Fe
Catedral Metropolitana de Santa Fe	
Restauración de la Iglesia Nuestra Señora de los Milagros	
Monumento Nacional a la Bandera	
Monumento Histórico Nacional Club Español	
Transferencia Museo y Convento San Carlos	
Iglesia Nuestra Señora de las Nieves	
Catedral Basílica Nuestra Señora del Carmen, Santiago del Estero	Santiago del Estero
Conservación y puesta en valor de la capilla Candelaria	Tierra del Fuego
Parroquia de la Inmaculada Concepción en Tafí Viejo	Tucumán
Templo y Convento de San Francisco	
Restauración de la Iglesia Catedral	
Casa Nicolás Avellaneda	

Soluciones Habitacionales Terminadas y en Ejecución

192.852 obras realizadas	Buenos Aires
13.398 obras realizadas	CABA
26.316 obras realizadas	Catamarca
86.545 obras realizadas	Chaco
37.110 obras realizadas	Chubut
36.526 obras realizadas	Córdoba
24.350 obras realizadas	Corrientes
52.127 obras realizadas	Entre Ríos
30.440 obras realizadas	Formosa
51.485 obras realizadas	Jujuy
18.546 obras realizadas	La Pampa
34.343 obras realizadas	La Rioja

51.874 obras realizadas	Mendoza
154.526 obras realizadas	Misiones
20.087 obras realizadas	Neuquén
31.329 obras realizadas	Río Negro
60.414 obras realizadas	Salta
33.783 obras realizadas	San Juan
15.804 obras realizadas	San Luis
15.696 obras realizadas	Santa Cruz
44.855 obras realizadas	Santa Fe
34.484 obras realizadas	Santiago del Estero
7.540 obras realizadas	Tierra del Fuego
75.653 obras realizadas	Tucumán

PRINCIPALES OBRAS ESTRATÉGICAS PROYECTADAS

Proyectos Estratégicos Energéticos	
Hidroeléctricas Presidente Néstor Kirchner y Gobernador Jorge Cepernic	Santa Cruz
Hidroeléctricas Garabí y central hidroeléctrica Aña Cuá	Corrientes
Hidroeléctrica Michihuao	Río Negro
Hidroeléctricas Chihuido I y II, Cataratas, El Chañar, Huitrín, Naunauco, La Invernada, Pini Mahuida y Nahueve	Neuquén
Hidroeléctricas Cordón del Plata, Los Blancos y Portezuelo del Viento	Mendoza
Hidroeléctricas La Chigua, El Trambolar y La Palca	San Juan
Hidroeléctricas La Elena, Cajón del Río Pico y Lago Fontana	Chubut
Hidroeléctrica Las Pirquitas	Catamarca
Hidroeléctrica Los Alisos	Jujuy
Hidroeléctricas Potrero de las Tablas I y II	Tucumán
Hidroeléctricas Panambí y Corpus Christi	Misiones
4ª central nuclear Atucha III	Buenos Aires
Extensión de vida de central nuclear Embalse	Córdoba
Central térmica Aserradero	Salta
Central térmica Piquirenda II	
Centrales térmicas Bazán y General Deheza	Córdoba
Centrales térmicas Belgrano II, 9 de Julio y Necochea II	Buenos Aires
Centrales térmicas Jama, Caucharí-Olaroz y San Juancito	Jujuy
Centrales térmicas Río Grande	Tierra del Fuego
Embalse Ministro Juan Pistarini y Dique Cruz del Eje	Córdoba
Parques solares	Chaco
Parque solar Los Chihuidos	Neuquén
Parque geotérmico Los Despoblados	San Juan
Parque eólico Pico Truncado	Santa Cruz
Parques eólicos Los Menucos y Valcheta	Río Negro
Parques eólicos Puerto Madryn y Malaspina	Chubut
Parques eólicos Zapala, Picún Leufú, Cutral Có y Añelo (14 áreas)	Neuquén
Parque eólico Cuatro Vientos	Córdoba
Parque eólico Tocota	San Juan
Planta de biogás	San Luis
LAT 500 KV Interconexión Atlántica	Buenos Aires
LAT 500 KV Resistencia	Chaco
LAT 500 KV	Corrientes
LAT 500 KV Río Diamante	Entre Ríos
LAT 500 KV	Jujuy
LAT 500 KV Lavalle-Catamarca	Catamarca
LAT 500 KV	La Pampa
LAT 500 KV	Santiago del Estero
LAT 500 KV	Misiones
Interconexión al SIN de Villa La Angostura	Neuquén
LAT 500 KV	Río Negro
LAT 500 KV	Salta
LAT Luján-Mercedes/Luján-San Luis	San Luis
LAT 500 KV	Santiago del Estero
LAT 500 KV cruce estrecho de Magallanes	Tierra del Fuego
Gasoducto	Córdoba
Gasoducto productivo	Entre Ríos
Plan de gas natural provincial	Jujuy
Gasoducto virtual Villa Unión	La Rioja
Gasoducto del Norte	Neuquén
Gasoducto Lavalle-Catamarca	Catamarca
Gasoducto sur de Corrientes	Corrientes
Gasoducto Línea Sur y Región Andina	Río Negro
Gasoducto fueguino, 4ª etapa	Tierra del Fuego
Gasoducto Ibarreta-General Güemes-General Belgrano	Formosa
Gasoducto Mercedes-Curuzú Cuatiá-Colonia Libertad-Monte Caseros	Corrientes
Gasoducto Noreste	Santa Fe
Gasoducto redes subtroncales Chaco	Chaco
Gasoducto interior	San Luis
Gasoducto NEA	Misiones

Proyectos Estratégicos de Conectividad Física	
Obras varias en RN 3, 5, 7, 8, 9, 33, 35, 188 y 228	Buenos Aires
Obras varias en RP 6, 11, 20, 24, 47, 51, 60, 67, 70, 72, 88 y 191	
Reactivación y mejoramiento principales líneas de FC y transporte metropolitano de pasajeros	
Obras en puertos en Bahía Blanca, Quequén y Mar del Plata	Buenos Aires
Obras en aeropuerto en Tandil	
Mejoramiento de FFCC Metropolitanos	CABA
Metrobus	
Obras varias en RP 1, 43 y 48	Catamarca

Reactivación ferroviaria Belgrano Cargas	Catamarca
Obras para concluir el entramado vial del Este	
Recuperación del FC Belgrano Cargas SA	
Construcción de puerto seco y centro de servicios Tinogasta	
Obras varias en RN 11, 16, 89, 95	Chaco
Obras varias en RP Juana Azurduy, 3, 4, 5, 6, 12 y 13	
Tendido ferroviario Barranqueras-Las Palmas y Barranqueras-Avia Terai	
2° puente Chaco Resistencia	
Obras en Puerto Las Palmas	
Obras en RN 40, 259, 260 y 288	Chubut
Obras en RP 1, 4 y 63	
Tendido ferroviario con Río Negro	
Infraestructura portuaria en Comodoro Rivadavia, Rawson y Puerto Madryn	
Nodo multimodal en Comodoro Rivadavia	
Obras en aeropuerto en Comodoro Rivadavia, Rawson y Puerto Madryn	
Obras en pasos fronterizos Huemules, Coyhaique y Futaleufú	
Zona franca en Puerto Madryn	
Obras varias en RN 7, 9, 19, 36 y 158	Córdoba
Obras varias en RP 17, 23, 28, 32 y 34	
Sistema férreo interurbano para regiones Serrana y Central	
Obras varias en RN 12, 14 (autovía) y 123	Corrientes
Construcción red ferroviaria tramo Gdor. Virasoro-Capital y refuncionalización de tramo Monte Caseros-Capital	
Puentes en Alvear-Itaquí, Goya-Resistencia, Monte Caseros-Bella Unión y 2° puente Corrientes-Resistencia	
Construcción de puerto Ituzaingó, Lavalle e Itá Ibaté	
Obras varias en RN 18 y 174	Entre Ríos
Obras varias en RP 1, 20 y 22	
Obras Puerto Ibicuy, Concepción del Uruguay-Diamante	
Aeropuertos Concordia, Gualeguaychú y Paraná	
2° puente Santa Fe-Paraná	
Rehabilitación ferroviaria	
Obras varias en RN 11 y 81	Formosa
Obras varias en RP 3, 9, 28, 37, 39 y 178	
Centro transferencia de cargas en Formosa	
Reactivación del FC Belgrano	
Fortalecimiento de puertos en Formosa, Puerto Pilcomayo y Colonia Cano	
Nuevos puentes en Clorinda, Colonia Cano y Puerto Pilcomayo	

Obras en centro de frontera en Clorinda y Puerto Pilcomayo	Formosa
Obras varias en RN 34, 40 y 66	Jujuy
Obras varias en RP 1, 4, 7 y 73	
Rehabilitación ferroviaria del Belgrano	
Control integrado en paso fronterizo Jama	
Nodos de transferencia y logística en Susques y La Quiaca	
Obras varias en RP 10, 11, 14, 24, 34 y 70	La Pampa
Obras varias en RN 35, 151 y 232	
Obras varias en RN 40 y 76	La Rioja
Conexión vial entre La Rioja y Chilecito	
Obras varias en paso fronterizo Pircas Negras	
Obras en RN 7 y 40	Mendoza
Ferrocarril transandino	
Obras en centros de frontera en Pehuenche, Las Leñas y Sistema Cristo Redentor	
Obras de túnel en Cristo Redentor y Las Leñas	
Obras en terminal de ómnibus en Mendoza	
Nodo de transferencia en Malargüe	
Obras en RN 14 (autovía)	Misiones
Obras varias en RP 2, 3, 5, 8, 17, 20, 21, 103 y 209	
FC Posadas-Bernardo de Irigoyen	
Pasos fronterizos San Antonio y Bernardo de Irigoyen (Arg.-Br.), pasos fluviales Corpus (Arg.)-Bella Vista (Py.) y Piray-Puerto 7 de Agosto	
Puentes Alba Posse-Porto Mauá y San Javier-Porto Xavier, Eldorado-Mayor Otaño, Candelaria-Cambyretá	
Paso fluvial Puerto Piray-Puerto 7 de Agosto, Corpus-Bella Vista	
Obras en centros de frontera Tancredo Neves y Andrés Guacurarí	
Obras varias en RN 22, 40 y 237	Neuquén
Obras varias en RP 6, 7, 13, 14, 17, 22, 23, 26, 39, 43, 47, 48, 60 y 65	
Obras en pasos fronterizos Cardenal Samoré, Hua Hum, Icalma y Pino Hachado	
FC Zapala-Las Lajas y refuncionalización traza Alto Valle Tren Metropolitano	
Obras en aeropuertos en Neuquén, Chos Malal, Loncopué y San Martín de los Andes	
Obras varias en RP 1, 2, 4, 6, 8, 22, 23, 65 y 83	Río Negro
Obras varias en RN 151	
Construcción Tren Transpatagónico Río Negro	
Tren Metropolitano Alto Valle	
Obras en paso fronterizo Manso	
Obras en aeropuertos en General Roca y San Antonio Oeste	
Obras en puerto de San Antonio Oeste	

Rehabilitación del FC Belgrano	Salta
Obras varias en RN 34 y 40	
Obras varias en RP 5, 6, 13, 15, 25, 41, 52 y 121	
Obras en pasos fronterizos Bermejo-Aguas Blancas y Paso Socompa	
Nuevo puente y centro de frontera Salvador Mazza-Yacuiba	
Obras varias en RN 20, 40, 141, 149 y 150	San Juan
Obras varias en paso fronterizo, túnel y centro de frontera en Agua Negra	
Obras varias en RP 2, 3 y 14	San Luis
Obras varias en RN 188, 79, 7	
Obras en RN 40, 281 y 288	Santa Cruz
Obras en RP 14, 18, 37, 39, 43, 45, 47 y 91	
Obras de tendido ferroviario	
Nodos de transferencia y logística en Río Gallegos	
Obras en puertos en Río Gallegos, Puerto San Julián y Puerto Deseado	
Obras en pasos fronterizos Integración Austral, Laurita-Casas Viejas, Don Guillermo, Río Mayer e Ingeniero Ibáñez-Pallavicini	
Obras en puente s/río Mayer	Santa Cruz
Obras varias en RN 11, 19, 33, 34 y 178	Santa Fe
Obras varias en RP 30, 31, 32 y 40	
Hidrovía Paraná-Paraguay	
Obras en puertos en Santa Fe, Puerto Ocampo, Reconquista	
Obras en aeropuertos Rafaela, Reconquista, Venado Tuerto, Sauce Viejo y Rosario	
Reconversión ferroviaria, tramos varios	
Obras varias en RN 9, 16 y 34	Santiago del Estero
Obras varias en RP 2, 8 y 159	
Reactivación del FC Belgrano	
Obras en RP 23	Tierra del Fuego
Obras en puertos en Río Grande y Ushuaia	
Proyecto de Sistema de Logística Antártica	
Obras en paso fronterizo San Sebastián	
Obras varias en RN 9 y 65	Tucumán
Obras varias en RP 38, 307, 317, 327 y 336	
Reactivación del FC Belgrano	

Proyectos Estratégicos Hídricos

Plan Maestro Integral del Salado	Buenos Aires
Aprovechamiento múltiple Shincal	Catamarca
Central hidroeléctrica Las Pirquitas	
Represa El Bolsón	
Impulsión de agua del río Paraguay	Chaco
Centrales hidroeléctricas Cajón del Río Pico y Lago Fontana	Chubut
Represa hidroeléctrica La Elena	
Aprovechamiento múltiple Los Monos	
Represas Colacha, La Tapa, La Barranquita, Piedras Blancas, Cipión I y II	Córdoba
Diques Cruz del Eje y Molinos	
Represas hidroeléctricas Garabí y Aña Cuá	Corrientes
Acueducto del norte entrerriano La Paz-Estacas	Entre Ríos
Área de riego Cuenca Norte-La Armonía	Formosa
Central hidroeléctrica Los Alisos	Jujuy
Área de riego en San José del Bordo	
Recuperación de suelos en Manantiales	
Acueducto en Palma Sola	
Represa Salto Andersen	La Pampa
Acueductos	
Embalses en Campanas y Miranda	La Rioja
Reparación del dique Las Gredas	
Represas hidroeléctricas Cordón del Plata y Los Blancos	Mendoza
Canal Matriz Babacci	Mendoza
Centrales hidroeléctricas Panambí, Corpus Christi y Santa María	Misiones
Centrales hidroeléctricas Chihuido I y II	Neuquén
Represa hidroeléctrica Michihuao	Río Negro
Represa Chipauquil	
Modernización del área de riego del Valle Norte de Río Negro	
Área de riego en La Quena-General Juan Pagé	Salta
Refuncionalización del sistema Canal de Dios	
Centrales hidroeléctricas La Chigua y La Palca	San Juan
Represa hidroeléctrica El Trambolar	
Acueductos	San Luis
Represas hidroeléctricas Jorge Cepernic y Néstor Kirchner	Santa Cruz
Área de riego de la cuenca baja del río Santa Cruz	
Aprovechamiento múltiple Los Monos	
Área de riegos en Colonia Teresa y General Obligado	Santa Fe
Acueductos	
Embalse Figueroa	Santiago del Estero
Acueductos	
Centrales hidroeléctricas Potrero de las Tablas I y II	Tucumán

Infraestructura Educativa Plan 700 Escuelas, Más Escuela I, II y III e Infraestructura Universitaria			
11 escuelas, obras varias en UNNOBA, UNGS, UNLa, UNLP, NLZ, UNQ, UNSAM, UTN	Buenos Aires	4 escuelas, obras varias en UNCu	Mendoza
3 escuelas, obras varias en UBA, UTN	CABA	2 escuelas	Misiones
13 escuelas, obras varias en UNCa	Catamarca	2 escuelas, obras varias en UNCo	Neuquén
8 escuelas, obras varias en UNPSJB	Chaco	4 escuelas, obras varias en UNRN, UNCo y UNCu	Río Negro
Obras varias en UTN	Chubut	5 escuelas, obras varias en UNAS	Salta
Obras varias en UNC, UNRC	Córdoba	1 escuela, obras varias en UNSJ	San Juan
1 escuela, obras varias en UNL	Corrientes	2 escuelas, obras varias en UNSL	San Luis
6 escuelas, obras varias en UNER	Entre Ríos	1 escuela	Santa Cruz
2 escuelas, obras varias en UNAF	Formosa	12 escuelas, obras varias en UNR, UTN	Santa Fe
4 escuelas, obras varias en UNJu	Jujuy	3 escuelas	Santiago del Estero
Obras varias en UNLaP	La Pampa	7 escuelas, obras varias en UTN	Tucumán
1 escuela, obras varias en UNdeC, UTN	La Rioja	6 escuelas, obras varias en UTN	Tierra del Fuego

Soluciones Habitacionales a Iniciar			
9.346 proyectos a iniciar	Buenos Aires	4.063 proyectos a iniciar	Mendoza
461 proyectos a iniciar	CABA	873 proyectos a iniciar	Misiones
1.324 proyectos a iniciar	Catamarca	379 proyectos a iniciar	Neuquén
642 proyectos a iniciar	Chaco	2.303 proyectos a iniciar	Río Negro
1.864 proyectos a iniciar	Chubut	150 proyectos a iniciar	Salta
1.812 proyectos a iniciar	Córdoba	6.038 proyectos a iniciar	San Juan
10 proyectos a iniciar	Corrientes	500 proyectos a iniciar	San Luis
1.050 proyectos a iniciar	Entre Ríos	664 proyectos a iniciar	Santa Cruz
215 proyectos a iniciar	Formosa	2.093 proyectos a iniciar	Santa Fe
1.050 proyectos a iniciar	Jujuy	1.690 proyectos a iniciar	Santiago del Estero
1.126 proyectos a iniciar	La Pampa	1.199 proyectos a iniciar	Tierra del Fuego
715 proyectos a iniciar	La Rioja	924 proyectos a iniciar	Tucumán

3. Integración Territorial Internacional

La integración es el proceso convenido por los Estados, a través de acuerdos o tratados específicos, que tiene por objeto propiciar el desarrollo sobre la base del aprovechamiento conjunto o complementario de sus potencialidades, recursos y la satisfacción de necesidades comunes. Así definido, este proceso generalmente constituye un componente central del progreso y el fortalecimiento de la relación regional en su conjunto.

La integración es un instrumento político clave para el desarrollo económico y social, la gobernabilidad democrática y la inserción económica internacional. La dimensión territorial del desarrollo y la integración regional forman parte de la agenda política de los países de la región desde hace ya varios años.

Todo ello conlleva la necesidad de un mayor conocimiento de los territorios y sus problemáticas y potencialidades, de manera de contar con los elementos para planificar de forma integral y consensuada el desarrollo de la infraestructura de integración, considerando las múltiples dimensiones del desarrollo y los impactos de los proyectos estructurantes en la dinámica de los territorios que constituyen su área de influencia directa y regional.

Con este objetivo, la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública ha trabajado desde su creación, promoviendo la realización de estudios que han sido gestionados y ejecutados, en la mayor parte de los casos, de manera binacional, participando en foros de discusión, evaluación y consensos que se han creado a nivel bilateral y multilateral. En las páginas siguientes se realiza una descripción de las acciones desarrolladas y en desarrollo.

INTEGRACIÓN TERRITORIAL BILATERAL

Con el objetivo de afianzar la integración territorial bilateral, y dentro del marco institucional de los acuerdos alcanzados, se implementaron líneas de acción tendientes a la optimización de dicha integración y a su profundización a través de la realización de estudios que contribuyan a un mejor conocimiento de las fronteras comunes, a realizar diagnósticos territoriales integrados y a recomendar y evaluar la factibilidad de planes, programas y proyectos que viabilicen la integración y facilitación fronteriza. Por otra parte, es necesario remarcar la congruencia de estos avances y la complementariedad de las tareas que se llevan a cabo con los países limítrofes desde el año 2000, en el marco regional ampliado representado por el continente suramericano, lo que se ha concretado, primero, en el ámbito de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur (IIRSA) y continuado a partir de 2009 con la creación del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). De esta forma, el trabajo desarrollado a nivel bilateral revela la evolución del concepto de frontera, tradicionalmente concebido como el límite que divide dos países, hacia una idea de integración de los territorios de la frontera común como objetivo hacia el cual avanzar por medio de mecanismos de cooperación y desarrollando un proceso con normas y acuerdos que van creando la institucionalidad mediante la cual avanzar en los planes y acciones consensuadas.

Hito fronterizo Argentina Chile

En consecuencia, se pasó de una concepción de frontera rígida y aislante a una con proyección territorial, es decir, a la reconceptualización del espacio integrador sobre el cual se debían orientar las estrategias de desarrollo a través de acciones conjuntas entre países vecinos.

Con este objetivo se crearon foros con distinto alcance y se desarrollaron estudios para alimentar las agendas acordadas y las evaluaciones necesarias para avanzar en la formulación de planes conjuntos y consensuados.

La Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública ha participado en los diversos foros bilaterales aportando la mirada estratégica sobre la integración y sus perspectivas y requerimientos mediante la ejecución de estudios binacionales que han servido de base a la profundización y planificación del proceso de integración.

Un ejemplo que demuestra en forma clara los alcances de estos trabajos lo constituye el Estudio Binacional de Optimización de la Conectividad Territorial entre Argentina y Chile, que fue coordinado por la Subsecretaría en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas de Chile y que fue incluido en el Avance II del Plan Estratégico Territorial.

El objetivo de este Estudio fue identificar los proyectos de infraestructura de transporte terrestre que contribuirían a optimizar el sistema de conectividad entre Argentina y Chile, avanzando desde una situación altamente concentrada y limitada a otra descentralizada e integrada. El Estudio permitió definir los lineamientos estratégicos que servirían de marco integral en pos de estructurar un programa de inversiones para los próximos años, proponiendo la ejecución de proyectos tanto en los pasos ya priorizados como en aquellos cuyo potencial se defina a partir del Estudio.

Este Estudio fue el fundamento del Plan Maestro de Pasos de Frontera entre Argentina y Chile, que se describe en los próximos puntos, al igual que otros estudios y acciones que se desarrollan con los países limítrofes.

Argentina y Chile han desarrollado un amplio marco bilateral y multilateral para la integración fronteriza y regional, y los instrumentos que de él se derivan han permitido poner de relieve, por medio de los numerosos foros de participación, a las demandas de las regiones y las comunidades, que se canalizan en acciones concretas o en evaluaciones que permiten ir dando una respuesta orgánica y factible a la voluntad de los pueblos de integrarse.

En este marco, surge el objetivo de determinar las prioridades de inversión para los próximos períodos, mediante una apreciación global estratégica de las diversas alternativas de conexión que ofrecen las áreas geográficas y las potencialidades de desarrollo y de integración en el espacio ampliado de la subregión de América del Sur.

Para el logro de este objetivo se realizan distintos estudios binacionales sobre áreas consideradas estratégicas en el proceso de integración, que brindan los elementos para profundizar distintas líneas de acción. De esta forma, y con el mandato dado por la Declaración Presidencial del 12 de mayo 2014 que insta a profundizar el proceso de integración entre los dos países, se avanzó en la elaboración de un nuevo Plan Maestro de Pasos de Frontera entre Argentina y Chile, con horizonte 2030, que orientará las acciones y los programas de inversiones de corto y mediano plazo

Dicha tarea fue encomendada a la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública de Argentina, en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas (MOP) de Chile.

Para su realización, fueron considerados los elementos aportados por los estudios realizados, sumados a los antecedentes y fuentes de propuestas y decisiones, que constituyen las reuniones de los comités de integración, los encuentros de los gabinetes nacionales y las reuniones de los intendentes de las regiones chilenas y gobernadores argentinos de la frontera común.

PLAN MAESTRO DE PASOS DE FRONTERA

Objetivos y alcances del Plan Maestro

El objetivo principal del Plan Maestro de Pasos de Frontera es proveer de un marco estratégico para la mejora y expansión de la accesibilidad y conectividad entre Argentina y Chile a lo largo de su frontera común, en pos de alcanzar las metas estratégicas acordadas. A partir de su implementación, se espera desarrollar la infraestructura necesaria para avanzar hacia

un sistema de conectividad fronteriza diversificado, descentralizado e integrado que posea:

- Corredores modales y multimodales de transporte con aptitud para canalizar los flujos de bienes y personas, en forma local, bilateral y multilateral
- Accesibilidad en zonas no integradas o periféricas y conectividad de las redes nacionales mediante la provisión de conexiones país-país
- Alternativas eficaces que minimicen el impacto de los días de cierre de los pasos de frontera por razones climáticas o de otra índole

Pasos priorizados

En función de estos objetivos, los análisis realizados por las áreas técnicas señalaron la conveniencia de incrementar el número de pasos priorizados entre ambos países, los cuales pasaron de trece a veintiséis.

Mapa 1. *Pasos priorizados Argentina-Chile*

Fuente. *Elaboración propia.*

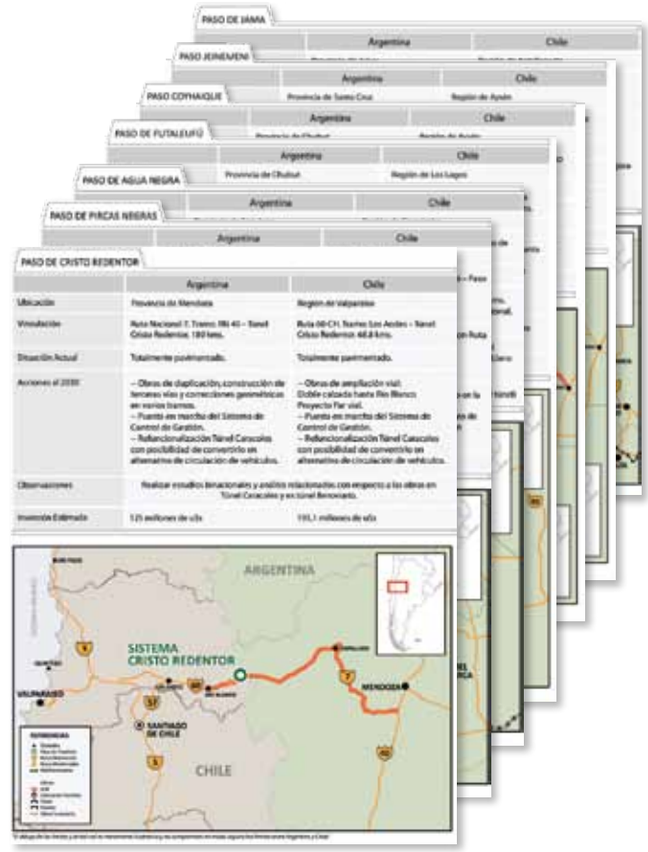
El trabajo, encabezado por la Subsecretaría en conjunto con el MOP, implicó la tarea de compatibilizar las necesidades y demandas de múltiples actores tanto del ámbito público como privado. Para ello fueron considerados, entre otros:

- Elementos aportados por los estudios realizados
- Antecedentes de las reuniones de los comités de integración
- Fuentes de propuestas y decisiones que constituyen los encuentros de los gabinetes nacionales y las reuniones de los intendentes de las regiones chilenas y gobernadores argentinos de la frontera común

Esta ardua tarea culminó con la identificación de los nuevos pasos a priorizar y la definición de las inversiones necesarias que permitirán obtener el nivel de servicio pretendido en cada uno de ellos, potenciando las posibilidades económicas y sociales de las comunidades locales, el desarrollo sustentable y la integración territorial de los países.

Complementariamente, se elaboró una ficha para cada Paso de Frontera Priorizado con un detalle de su situación actual, la situación prevista para el 2030 y un esquema ilustrativo de la ubicación de las inversiones que se comprometen, de manera que queden identificados los objetivos físicos y no solo los financieros.

El 29 de agosto de 2014, en el marco de la VI Reunión Binacional de Ministros Argentina-Chile, se aprueba el Plan Maestro al 2030, que guiará el desarrollo de la infraestructura de conectividad transfronteriza en forma estratégica, enfocando recursos, que son escasos, allí donde sean más necesarios. Este Plan servirá de guía a los Planes de Obra de Corto Plazo que deberán definirse.



Ejemplos de Fichas de 26 Pasos Fronterizos Priorizados

Programa de Inversiones al 2030

A continuación se resumen las distintas intervenciones identificadas en cada uno de los Pasos de Frontera Priorizados, que componen el Programa de Inversiones a desarrollar con un horizonte al 2030.

Una vez aprobado este Programa de Inversiones, y de acuerdo con el mandato establecido por los ministros de ambos países, en el ámbito del Grupo Técnico Mixto (GTM) se iniciaron las tareas tendientes a definir las distintas obras a ejecutar en el corto plazo.

Videoconferencia Argentina-Chile

Tabla 1. *Obras viales al 2030 en los Pasos de Frontera Priorizados*

Nº	Paso	Región	Provincia	Ruta de Acceso		Obra
				Chile	Argentina	
1	Jama	Antofagasta	Jujuy	27CH	RN 52	MG
2	Sico	Antofagasta	Salta	23CH	RN 51	PAV
3	San Francisco	Atacama	Catamarca	31CH y C173	RN 60	PAV
4	Pircas Negras	Atacama	La Rioja	Rutas varias	RN 76	PAV
5	Agua Negra	Coquimbo	San Juan	41CH	RN 150	PAV
6	Sistema Cristo Redentor	Valparaíso	Mendoza	60CH	RN 7	(*)
7	Las Leñas	L. B. O'Higgins	Mendoza	H35 y H265	RP 220	PAV
8	Pehuenche	Maule	Mendoza	115CH	RN 145	OVV
9	Pichachén	Biobío	Neuquén	Q45	RP 6	PAV
10	Pino Hachado	Araucanía	Neuquén	R89	RN 242	(**)
11	Icalma	Araucanía	Neuquén	S61	RP 13	PAV
12	Mamuil Malal	Araucanía	Neuquén	199CH	RP 60	PAV
13	Carirriñe	Los Ríos	Neuquén	201CH	RP 62	PAV y/o MC
14	Hua Hum	Los Ríos	Neuquén	203CH	RP 48	PAV
15	Cardenal Samoré	Los Lagos	Neuquén	215CH	RN 231	OVV
16	Río Manso	Los Lagos	Río Negro	Sin Definir	RP 83	PAV
17	Futaleufú	Los Lagos	Chubut	235CH y 231CH	RN 259	PAV
18	Coyhaique Alto	Aysén	Chubut	240CH	RP 74	PAV y/o MC
19	Huemules	Aysén	Chubut	7CH y 245CH	RN 260 y RN 40	PAV
20	Ing. Ibáñez-Pallavicini	Aysén	Santa Cruz	X65	RP 45	PAV y/o MC
21	Jeinemeni	Aysén	Santa Cruz	265CH	RN 281	MC
22	Río Mayer	Aysén	Santa Cruz	Sin nombre	RP 35	MC
23	Don Guillermo	Magallanes	Santa Cruz	9CH e Y205	Comp. "L"	PAV
24	Laurita	Magallanes	Santa Cruz	9CH	RN 293 y RN 40	PAV
25	Integración Austral	Magallanes	Santa Cruz	9CH y 255CH	RN 3	PAV
26	San Sebastián	Magallanes	Tierra del Fuego	257CH y Y71	Comp. "I" y RN 3	PAV

Pasos prioritarios actuales
Nuevos pasos priorizados

MG: *Mejoramiento de Geometría*
PAV: *Pavimentación*
OVV: *Obras Viales Varias*
MC: *Mejoramiento de Camino*

(*) *Sistema de Control de Gestión, Obras Viales Varias y Readecuación del Túnel Caracoles*
(**) *Readecuación Túnel Las Raíces*

Como resultado del trabajo conjunto de los organismos técnicos que tienen injerencia en la materia, en mayo de 2015 se estableció el cronograma de ejecución de las obras de corto plazo, correspondiente al quinquenio 2016-2020.
En este sentido, en la tabla que sigue se detallan las inversiones a realizar al 2030 por ambos países en cada uno de los Pasos. Asimismo, se especifican los montos comprometidos en cada caso para el primer quinquenio.

Adicionalmente, se indica la cantidad de kilómetros que restará pavimentar en el año 2020.
De esta forma, como resultado de la ejecución del Programa, al finalizar el primer quinquenio se contará con 13 Pasos de Frontera totalmente pavimentados a ambos lados de la frontera: Jama, San Francisco, Sistema Cristo Redentor, Pehuenche, Pino Hachado, Mamuil Malal, Cardenal Samoré, Huemules, Jeinemeni, Don Guillermo, Laurita, Integración Austral y San Sebastián.

Tabla 2. *Inversiones viales al 2030 en los Pasos de Frontera Priorizados (*)*

Nº	Paso	Chile (***)			Argentina (***)		
		Inversión Total 2015-2030	Inversión 2016-2020	Kms sin pavimentar al 2020	Inversión Total 2015-2030	Inversión 2016-2020	Kms sin pavimentar al 2020
1	Jama	21,3	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0
2	Sico	291,4	35,2	185,5	163,6	96,5	60,0
3	San Francisco	101,7	78,9	0,0	0,0	0,0	0,0
4	Pircas Negras	241,0	3,1	131,0	141,1	99,1	0,0
5	Agua Negra	100,5	30,1	23,0	22,6	14,2	0,0
6	Sistema Cristo Redentor	226,6	14,3	0,0	160,0	85 (**)	0,0
7	Las Leñas	99,0	3,6	53,0	35,0	0,0 (**)	72,0
8	Pehuenche	16,9	0,5	0,0	49,8	22,8	0,0
9	Pichachén	90,9	0,4	60,0	162,0	0,0 (**)	125,0
10	Pino Hachado	302,9	39,0	0,0	0,0	0,0	0,0
11	Icalma	33,0	0,0	29,0	36,8	4,5 (**)	45,0
12	Mamuil Malal	44,8	4,8	0,0	10,1	10,1	0,0
13	Carirriñe	53,9	36,9	16,0	8,3	3,3	88,0
14	Hua Hum	33,0	12,9	15,0	28,0	0,0 (**)	50,0
15	Cardenal Samoré	55,0	12,2	0,0	44,5	44,5	0,0
16	Río Manso	51,0	2,5	63,0	112,1	0,0 (**)	40,0
17	Futaleufú	71,1	38,0	46,0	37,0	37,0	0,0
18	Coyhaique Alto	35,6	1,2	38,0	20,0	0,0	140,0
19	Huemules	0,0	0,0	0,0	101,0	77,0	0,0
20	Ing. Ibáñez-Pallavicini	20,0	0,9	20,0	12,0	0,0	90,0
21	Jeinemeni	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
22	Río Mayer	3,5	0,0	40,0	18,4	3,7	110,0
23	Don Guillermo	9,3	9,1	0,0	11,0	11,0	0,0
24	Laurita	4,0	3,2	0,0	86,9	45,6	0,0
25	Integración Austral	53,4	12,7	0,0	0,0	0,0	0,0
26	San Sebastián	104,0	78,5	0,0	8,9	5,8	0,0
		2067,8	**419,9**	**719,5**	**1269,1**	**560,2**	**820,0**

(*) No incluye las inversiones de los nuevos túneles binacionales de Agua Negra y Las Leñas
(**) Durante el quinquenio se realizarán los Proyectos Técnicos de las obras identificadas
(***) Las inversiones son estimadas y expresadas en miles de US$

PASO SISTEMA CRISTO REDENTOR

Estudio Binacional de Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor

En el marco de la Iniciativa IIRSA, Argentina y Chile consideraron la realización de un estudio binacional cuyo objetivo fue evaluar las alternativas de optimización de infraestructura y operatoria del Paso Sistema Cristo Redentor (SCR) a fin de definir las soluciones que permitan implementar el mejor sistema de control y proponer un plan de desarrollo por etapas, a través de inversiones en infraestructura para los puestos de control fronterizo según sus alternativas de emplazamiento. La solución adoptada fue la que contempló las modificaciones operativas y de desarrollo técnico asociado en todo el corredor que constituye el Sistema, que permitirá resolver los problemas detectados que son generados por la modalidad y operación actuales.

Características adoptadas para el control fronterizo

- Concepción integral del control, mediante la integración evolutiva de las instituciones, actuando por pares de afinidad técnica e incorporando buenas prácticas y creciente intercambio de información
- Segmentación de usuarios por tipo de flujo vehicular: automóvil, ómnibus y camión, considerando las restricciones de sitio que requieren racionalizar las propuestas físicas y los procesos de control
- Uso intensivo de tecnologías aplicadas, con cobertura desde Uspallata hasta Guardia Vieja, para preservar la integridad o no variabilidad de los resultados obtenidos del proceso de control ejecutado

Solución Integral Consensuada

En lo que respecta al Sistema de Control de Gestión, está integrado por estaciones sobre el viario que realizarán captura y validación de datos y estarán interconectadas con las diferentes Áreas de Control Integrado (ACI) y en línea con los centros de cómputos que las servirán. La concreción de este corredor asegurará la estanqueidad del control en un paso cuya característica determinante es la distancia entre los complejos, separados por más de 100 km, y la presencia de condicionantes originados por la existencia de localidades intermedias en el recorrido y el movimiento particular de flujos y personas que conlleva.

	Modalidad de Control	Sistema de Control de Gestión
Pasajeros	Área de Control Integrado Doble Cabecera - País Entrada / País Sede • Área de Control Integrado en Los Horcones (Arg.) • Área de Control Integrado en Los Libertadores (Ch.)	Estaciones de gestión ubicadas sobre el corredor vial, RN 7 en Argentina y RCh 60 en Chile que tendrán como objetivos: • Conocer el inventario sectorizado de vehículos que están en algún tramo del SCR • Supervisar el perfeccionamiento de los controles • Prever el flujo que arribará a cada complejo • Generar información estadística y de gestión apta para toma de decisiones
Cargas	Área de Control Integrado Única Cabecera • Área de Control Integrado en Uspallata (Arg.) • Control de cabina camión en Los Libertadores (Ch.)	

Recomendaciones

Para implementar la Solución Integral se debe seguir un plan estratégico que considere las siguientes recomendaciones:

- Formalizar una Comisión Binacional de seguimiento del proyecto y de análisis y evaluación de propuestas para su consolidación y financiamiento
- Priorizar la culminación de las obras previstas en el ACI Uspallata, a fin de desarrollar la Solución Integral adoptada por los gobiernos y comenzar las obras del ACI Los Libertadores
- Prever la disponibilidad de recursos en cada organismo de control para garantizar su funcionamiento, a fin de minimizar el tiempo de trámite de los usuarios
- Definir la intervención de ambos gobiernos para mejorar las condiciones operativas del Túnel Cristo Redentor y la rehabilitación del Túnel Caracoles

Comisión Binacional de Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor

La Comisión Binacional de Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor fue creada por Acuerdo mediante Notas Reversales del 27/1/2011 en el que además se aprobó el Informe Final del Estudio de Optimización.

Esta Comisión tiene como tarea el seguimiento de la implementación de las recomendaciones del mencionado Estudio. El 18/8/2011 tuvo lugar en Santiago de Chile la Reunión Constitutiva de la Comisión Binacional.

Acciones en desarrollo

Plan de trabajo en el corto plazo:

- Mejoras en la operación y habitabilidad actuales de los complejos fronterizos
- Gestión conjunta del financiamiento y ejecución del Proyecto Ejecutivo del Sistema Binacional de Control de Gestión
- Conformación de la Mesa Técnica Túnel Caracoles

Plan de trabajo en el largo plazo:

- Ejecución de las obras en los complejos Los Horcones, para control de pasajeros, y Uspallata, única cabecera de cargas, en Argentina
- Construcción de nuevo complejo Los Libertadores, para control de pasajeros, en Chile
- Funcionamiento pleno del Sistema de Control de Gestión del Paso Cristo Redentor
- Optimización y readecuación de los Túneles Cristo Redentor y Caracoles
- Desarrollo de un plan de comunicaciones
- Mejora de la conexión a Internet

Proyecto Ejecutivo del Sistema de Control de Gestión del Paso Cristo Redentor

Avances

Sobre la base de los Términos de Referencia consensuados, la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública y el Ministerio de Obras Públicas solicitaron al BID una Asistencia Técnica No Reembolsable por US$ 765.000 para financiar el Estudio.

Objetivos del Estudio

El objetivo general de la consultoría es elaborar el Proyecto Ejecutivo para el Sistema de Control de Gestión del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor. Los objetivos específicos son:

- Diseñar el modelo del Sistema de Control de Gestión y elaborar el Proyecto Ejecutivo
- Recomendar la modalidad de ejecución del Sistema
- Fijar el emplazamiento de las estaciones de gestión, su arquitectura, las adecuaciones viales requeridas y la tecnología a utilizar
- Detallar los elementos tecnológicos y adecuaciones físicas necesarias en los ACI para su implantación
- Establecer un plan estratégico de desarrollo

Productos del Estudio

El Estudio recomendará la solución integral a implementar. El resultado indicará:

- La documentación técnica que permitirá llevar adelante el proceso de licitación
- Los costos:
  - de construcción de las obras requeridas,
  - de adquisición de equipamiento tecnológico de última generación,
  - de mitigación de daños ambientales y
  - de servicios de desarrollo de recursos humanos y tecnológicos.

Ejecución y supervisión

El Estudio, que tendrá una duración de ocho meses, será realizado por medio de una consultoría que será supervisada por la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, como contraparte argentina, y el Ministerio de Obras Públicas, como contraparte chilena.

Túnel Caracoles Paso Cristo Redentor

Sistema de Control de Gestión del Paso Cristo Redentor

El Proceso de Control del Paso Fronterizo Sistema Cristo Redentor estará compuesto por los emplazamientos de control correspondientes a las Áreas de Control Integrado Uspallata, Los Horcones y Los Libertadores y por las Estaciones de Gestión que recogerán información para contrastarla entre sí, ubicadas entre Uspallata, en Argentina, y Guardia Vieja, en Chile -que constituyen las bocas de ingreso al sistema- y las de Puente del Inca y Las Cuevas.
Esta estructura conceptual permite distinguir:

Área de Control Integrado	Estación de Gestión
• Se realizan los controles específicos del Proceso de Control principal • Cada ACI tiene un control de entrada y uno de salida que permitirá tener definidos el inicio y el final del control	Instalaciones ubicadas sobre la red vial y en los ingresos y egresos a los ACI, con las siguientes funciones: • Captura y comparación de datos • Control de entrada y/o salida de tramos de la carretera internacional y de cada ACI

Tecnología y arquitectura

La integración de las Estaciones de Gestión y de los Sistemas de Control de Gestión de las Áreas de Control Integrado tiene soporte en una infraestructura tecnológica adecuada y en una arquitectura edilicia acorde.

Exigencias

- Permitir la comunicación entre los componentes del Sistema y las instituciones de los países
- Enlazar telefónicamente las distintas Áreas de Control Integrado y Estaciones de Gestión integrantes del Sistema
- Admitir el intercambio de imágenes de seguridad entre los distintos componentes
- Garantizar un nivel adecuado de calidad de servicio de los sistemas instalados
- Preservar los niveles de seguridad de datos fijados por protocolos de ambos países

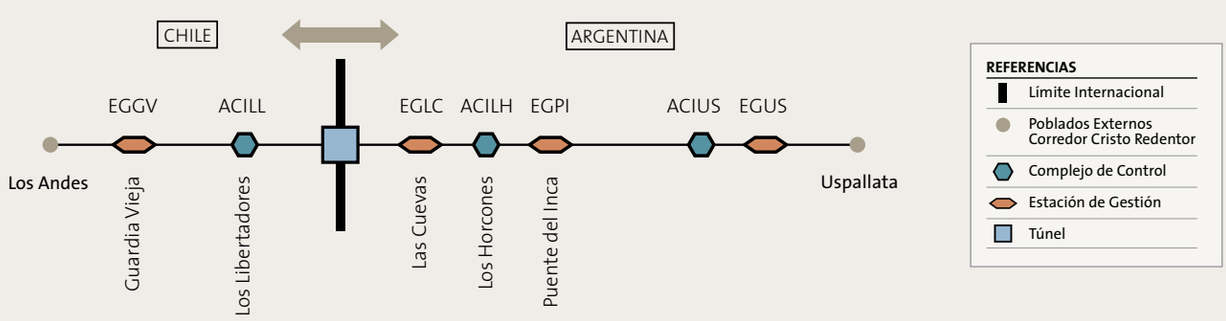
El Sistema de Control interno de las Áreas de Control Integrado será la herramienta de consulta para coordinadores y funcionarios de organismos argentinos y chilenos.

Opciones en tiempo real

- Registrar el paso de los distintos flujos
- Fiscalizar el correcto cumplimiento de los Procesos de Control y los tiempos de viaje entre los puntos
- Permitir a las instituciones operativas consultar el estado de las ACI, mantener una base de datos y elaborar estadísticas
- Facilitar el acceso a la información sobre el funcionamiento del corredor vial

Para el cumplimiento de los objetivos propuestos para esta modalidad de control, las Estaciones de Gestión del Sistema del Paso Cristo Redentor contarán con subsistemas para llevar adelante las diversas tareas asociadas a la adquisición, la interpretación, el almacenamiento y la consulta de datos.
Estos subsistemas estarán compuestos por cámaras de video, instrumentos de señalización y equipos informáticos. Estos elementos estarán previstos en la obra civil, de modo que resulte posible asegurar su capacidad operativa plena. Por otra parte, para reforzar la operatoria de estos subsistemas, se dispondrá la incorporación de una red de postes de auxilio, un circuito cerrado de televisión y señalética inteligente en toda la extensión del corredor vial.

Figura 1. *Sitios clave del Proceso de Control*



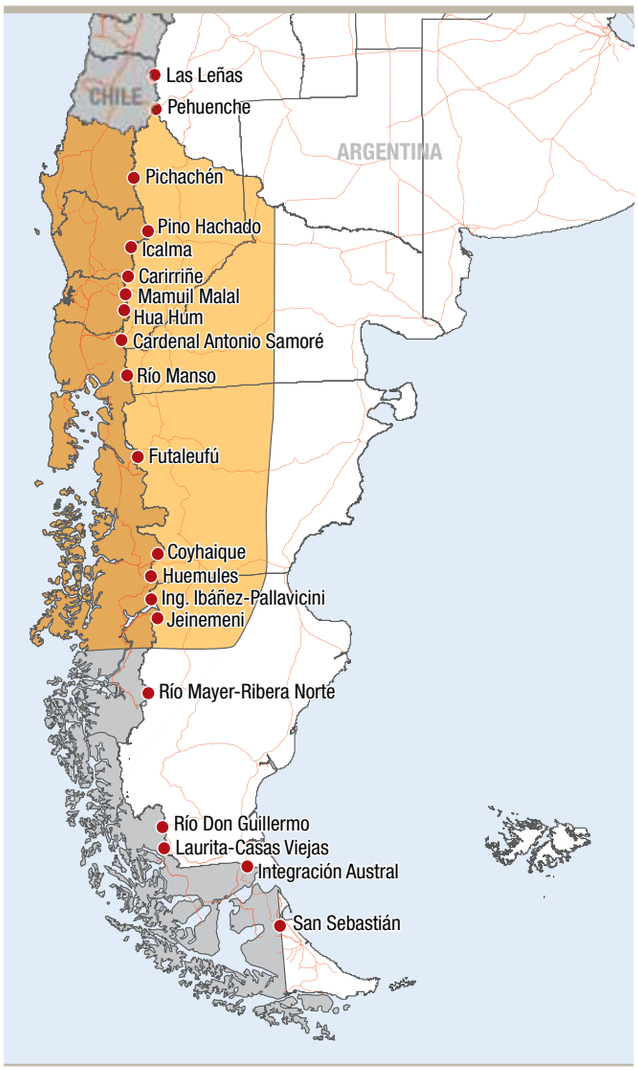
Fuente. *Elaboración propia.*

Mesa Técnica Túnel Caracoles

En la Declaración Presidencial Conjunta de Seguimiento del Tratado de Maipú del 12/5/2014, las presidentas de Argentina y Chile instruyeron a la Comisión Binacional para realizar actividades que permitiesen concretar la refuncionalización del Túnel Caracoles, mediante la concreción de obras que lo doten de mayor seguridad y permitan llevarlo a un perfil vial a fin de contar con una vía adicional que mejore la circulación del paso.
En este contexto y en el marco de esta Comisión, se creó la Mesa Técnica Túnel Caracoles, conformada por el Gobierno de la Provincia de Mendoza, Vialidad Nacional y Provincial de Mendoza y la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública por parte de Argentina y sus pares de Chile. La Mesa reportará sus avances a la Comisión Binacional.
Actualmente, el Túnel Caracoles se encuentra en desuso y se había pensado para el paso de cargas peligrosas, pero la característica del lado argentino impidió tal posibilidad, a menos que se modificasen su traza y su gálibo.
La misión de la Mesa es realizar los estudios preliminares técnicos y de ingeniería de las futuras galerías de conexión y de la modificación del actual perfil del túnel, que permitan abordar las obras correspondientes. Con este objetivo viene realizando reuniones para relevar, homologar y definir los antecedentes técnicos obrantes en ambos países y especificar líneas de acción para identificar los estudios previos que deberán realizarse.

ESTUDIO BINACIONAL DE CONECTIVIDAD TERRITORIAL EN EL EJE DEL SUR

Mapa 2. *Eje del Sur, Pehuenche*



Fuente. *Elaboración propia.*

Antecedentes

El Estudio Binacional de Optimización de la Conectividad Territorial Argentina-Chile, realizado por ambos países, incluyó entre sus recomendaciones la de profundizar el análisis de la conectividad en la región del Eje del Sur, debido a que allí se observaron características particulares en la frontera común, tales como la necesidad de armonizar distintos flujos de transporte y los requerimientos del tránsito país-país, entre otros, los cuales requieren una mirada focalizada, diferenciada e integradora.

Objetivos

El objetivo del Estudio es definir en el Eje del Sur un programa de inversiones en infraestructura de conectividad y proyectos de optimización operativa e institucional, cuya ejecución en un horizonte al año 2030 permita mejorar la integración territorial entre Argentina y Chile en su frontera común entre las Provincias de Neuquén, Río Negro y Chubut y las regiones de Biobío, La Araucanía, Los Lagos, Los Ríos y Aysén.
Los objetivos particulares son los siguientes:

- Identificar y proponer proyectos de infraestructura y disposiciones normativas que consoliden la integración territorial entre Argentina y Chile y contribuyan a mejorar la operación de los servicios de transporte de carga y de pasajeros entre ambos países
- Identificar los factores estratégicos y las tendencias, implicancias, riesgos y oportunidades desde el punto de vista territorial y realizar una modelación de los escenarios y las demandas que estos podrían generar respecto a la consolidación de la integración regional

- Analizar y optimizar la dinámica del tránsito país-país (Chile-Chile y Argentina-Argentina) considerando en este caso también el tránsito más al sur
- Identificar iniciativas bilaterales para fortalecer la integración y el funcionamiento de la actividad turística basada en el concepto de circuitos turísticos
- Proponer proyectos de conectividad de fibra óptica y de energía eléctrica que puedan acompañar al desarrollo y a la integración territorial

Actividades

El Estudio se compondrá de tres módulos:

Primer módulo. Descripción del Área de Estudio e identificación de los factores estratégicos y de las tendencias, implicancias, riesgos y oportunidades desde el punto de vista territorial y modelación de los escenarios y demandas respecto a la ejecución de un programa de intervención territorial. Los resultados estarán basados en un pronóstico sobre la evolución de las dinámicas locales y su inserción en el proceso de integración y la demanda de infraestructura asociada.

Segundo módulo. Diagnóstico del sistema actual de transporte para la integración física entre Argentina y Chile en el Área de Estudio. Para ello se efectuará la caracterización de la demanda y oferta actual de infraestructura, identificando la Red de Referencia. Se modelizará el funcionamiento actual, así como también la proyección tendencial de la demanda de transporte y un diagnóstico de los déficit de infraestructura.

Tercer módulo. Sobre la base de los análisis realizados y mediante la utilización del sistema de información territorial y el modelo de transporte desarrollado, se proyectará la demanda y la infraestructura a partir de distintos escenarios macroeconómicos con el objetivo de identificar y recomendar un Programa de Inversiones con los requerimientos actuales y futuros de infraestructura de conectividad a ser ejecutado por ambos países en un horizonte proyectado al 2030, sea en los Pasos Fronterizos, en las plataformas logísticas o en la red de transporte involucrada.

Ejecución y supervisión

Los resultados esperados de las actividades de los módulos deberán plasmarse en Informes Parciales y en un Informe Final que desarrollará el Programa de Inversiones en Infraestructura de Conectividad identificado.

El plazo estimado de ejecución es de siete meses y el presupuesto asignado en la Asistencia Técnica no Reembolsable por parte del BID supera los US$ 500.000.

Por último, se acordó entre las partes que el BID será quien llame a licitación y ejecute el Estudio y que las contrapartes nacionales serán las encargadas de su supervisión.

Ruta Nacional 40, Neuquén

PROGRAMA PEHUENCHE

Antecedentes

Para cumplir con el compromiso asumido, junto con la República de Chile, de pavimentar las rutas de acceso al Paso Pehuenche de ambos lados de la frontera, la República Argentina obtuvo la asistencia financiera de la Corporación Andina de Fomento (CAF) para la construcción de obras y la realización de Estudios de Preinversión.

La Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, en su carácter de Organismo Ejecutor II, tiene a su cargo la ejecución del Componente de Preinversión, bajo la denominación de Programa Pehuenche.

Objetivos

Contribuir a la consolidación del Paso Pehuenche como alternativa de conectividad entre Argentina y Chile.

Cerro Campanario - Paso Pehuenche - Mendoza, Argentina

Con este objetivo se ha implementado una secuencia de planificación estratégica, a fin de analizar el potencial productivo y de generación de servicios del área de estudio y evaluar la viabilidad de los proyectos y acciones que contribuyan al ordenamiento territorial, al desarrollo sustentable y la integración, tanto interna como internacional, de los territorios involucrados.

Para desarrollar el Programa Pehuenche se consideró necesario trascender el enfoque de la conectividad de la infraestructura fronteriza y el análisis de un corredor de transporte y tomar como dimensión de análisis a la Macrorregión Pehuenche, cuya dinámica territorial será influida por la pavimentación, a ambos lados de la frontera, de las rutas de acceso al paso.

Área de estudio

Macrorregión Pehuenche:

- Provincias argentinas de La Pampa, Buenos Aires, Río Negro, Mendoza, San Luis y Neuquén
- Regiones chilenas de Maule, Metropolitana, Valparaíso, O'Higgins, Biobío y Araucanía

Microrregión Pehuenche:

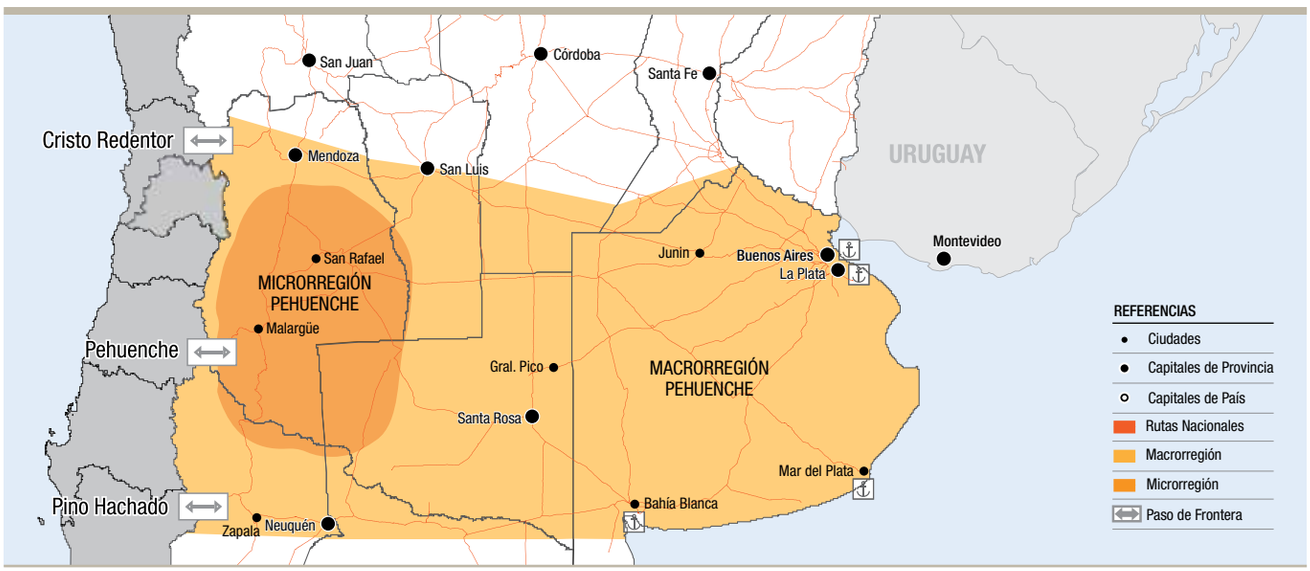
- Centro-Sur de Mendoza y Oeste de La Pampa

Esquema metodológico

Los estudios del Programa Pehuenche se organizaron en las siguientes etapas:

- Primera etapa de estudios de base. El objetivo general de estos estudios fue realizar un Diagnóstico Preliminar del Área de Influencia del Paso

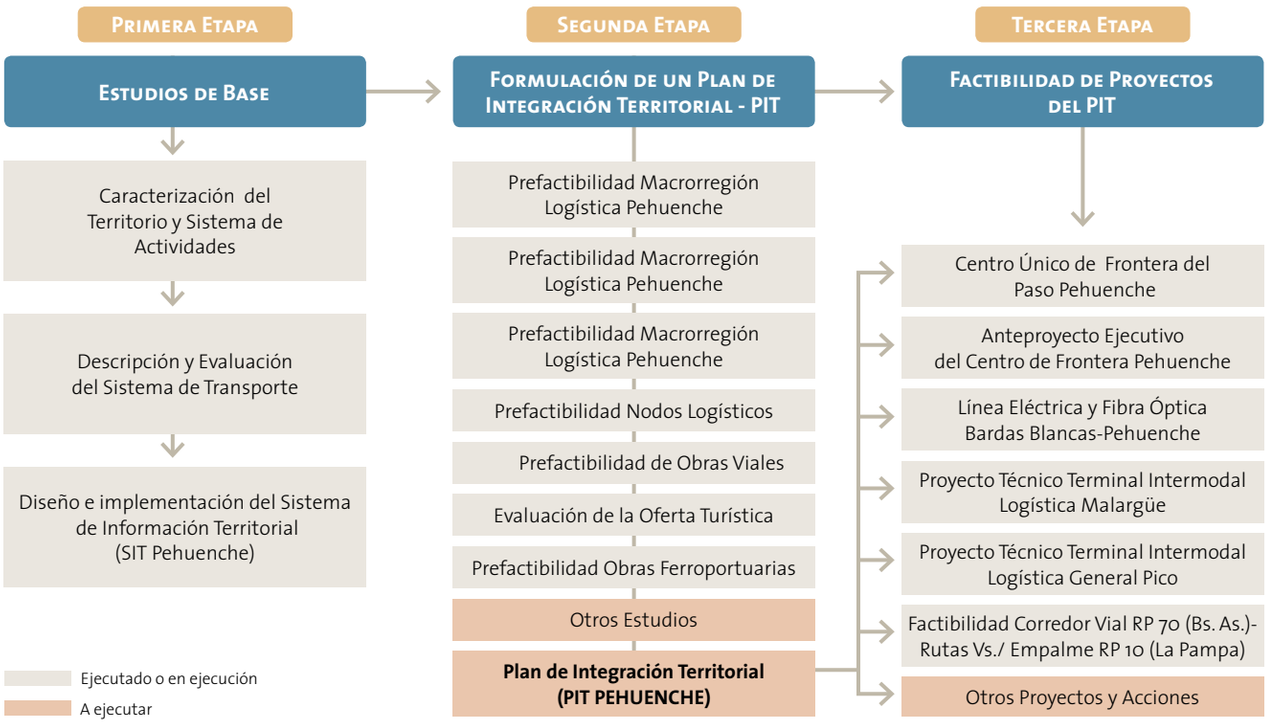
Mapa 3. *Área de estudio Macrorregión Pehuenche*



Fuente. *Elaboración propia.*

- Segunda etapa. Estudios enfocados a desarrollar los ejes estratégicos trazados por el Diagnóstico Preliminar. El objetivo de estos estudios fue identificar y evaluar inversiones en infraestructuras y acciones que contemplen dichos ejes. En este marco, también se llevó adelante la elaboración de un Plan de Integración Territorial (PIT) para cumplir con los objetivos del Programa Pehuenche
- Tercera etapa. Se concentrará en los estudios de factibilidad técnica, social, ambiental y económica de los proyectos del Programa de Inversiones identificado

Figura 2. *Esquema metodológico - Pehuenche*



Fuente. *Elaboración propia.*

Estudios de base - Primera etapa

- **Caracterización del Territorio y Sistema de Actividades**
- **Descripción y Evaluación del Sistema de Transporte**

Diagnóstico Preliminar

- En términos socioambientales, el Paso Pehuenche permitirá la comunicación entre los extremos, generando cambios y modificaciones en el ambiente que deberán ser evaluados con mayor profundidad y enfoque estratégico.
- El sistema productivo de la Macrorregión Pehuenche tiene como rasgo general el desarrollo de complejos productivos basados en el aprovechamiento de los recursos naturales del territorio. Se observa que aún existe un gran margen para desarrollar eslabonamientos productivos en la mayor parte de los complejos, para incrementar así la generación de valor agregado.
- Para que el Paso Pehuenche pueda constituirse en una alternativa real de conectividad, en el caso del transporte de carga se requerirán además de la pavimentación de sus accesos viales, una serie de acciones básicamente relacionadas con la logística del transporte en el área de la Macrorregión.
- El flujo de pasajeros presenta un potencial de incremento importante y una relación más directa con la pavimentación del paso, ya que en esta zona el motivo de viaje más importante de quienes cruzan la Cordillera es el de turismo.

Estudios de segunda etapa

Habiendo culminado la primera etapa, en la cual se realizó un Diagnóstico Preliminar del área de influencia del Paso, se comenzaron los estudios previstos para la segunda etapa, que presentan distintos grados de desarrollo -ejecutados, en ejecución y en fase de inicio-, de manera de avanzar hacia el Plan de Integración Territorial Pehuenche que identificará un Programa de Inversiones y acciones complementarias para cumplir con los objetivos de dicho Programa.

Factibilidad de la Macrorregión Logística Pehuenche

La meta principal de este Estudio consistió en determinar el potencial logístico de la Macrorregión Pehuenche (MLP), e identificar los proyectos y acciones que podrían concretarlo.

Los análisis realizados determinaron que la MLP tiene todas las condiciones para jugar un rol en la construcción de procesos de encadenamientos productivos con una base primaria suficientemente desarrollada y con destino hacia el mercado interno o externo.

Teniendo en cuenta los aspectos físicos, productivos, funcionales y de gestión del conocimiento, se estudió el potencial logístico, en primer lugar, efectuando un diagnóstico macro a nivel de las Provincias y sus regiones, y estudiando cuáles son las cadenas logísticas productivas clave.

Se estudió también la demanda susceptible de ser captada, con base en la producción generada fronteras adentro y afuera del país, tanto con origen o destino en la MLP, como de carga pasante.

Para el análisis de captación de cargas, se ha desarrollado un modelo específico mediante generación de tres escenarios posibles de demanda potencial (optimista, moderado y pesimista) para cada nodo estratégico.

Resulta útil aprovechar la posición geográfica de los nodos identificados, facilitando la operatoria de comercio exterior en cada uno de ellos e incidiendo en la agregación de valor vía procesos productivos y/o cadenas logísticas más eficientes.

Los puertos bonaerenses de Bahía Blanca, Mar del Plata y Quequén constituyen un apoyo esencial para mejorar el acceso de la región a los mercados internacionales. En combinación con estos, se encuentran los tres nodos logísticos identificados:

- Malargüe, que actuaría como eficiente puerto seco de cargas en tránsito de origen y destino Chile
- General Pico, que actuaría, por un lado, como puerto seco, articulando flujos de carga este-oeste y norte-sur, y, por el otro, como zona logística con excelente conectividad ferroviaria con el puerto de Bahía Blanca
- Olavarría, cercana a los puertos marítimos, articularía los flujos de la región central de la Provincia de Buenos Aires

Con las mejoras propuestas en la infraestructura del sistema logístico, la carga derivada por el Paso Pehuenche estaría entre un 8% y 16% sobre el total de los flujos terrestres de comercio bilateral entre Argentina, Brasil y Chile.

Sobre la base de las redes vial y ferroviaria y los nodos portuarios y logísticos, para la viabilización de los objetivos establecidos en el Estudio, se ha planteado un conjunto de inversiones en infraestructura, resumido en en la tabla número 4, para los sectores:

- Transporte vial y ferroviario
- Logístico
- Portuario
- Tecnología y servicios

Taller del Estudio de Factibilidad de la Macrorregión Logística Pehuenche

Tabla 3. *Demanda potencial (en toneladas)*

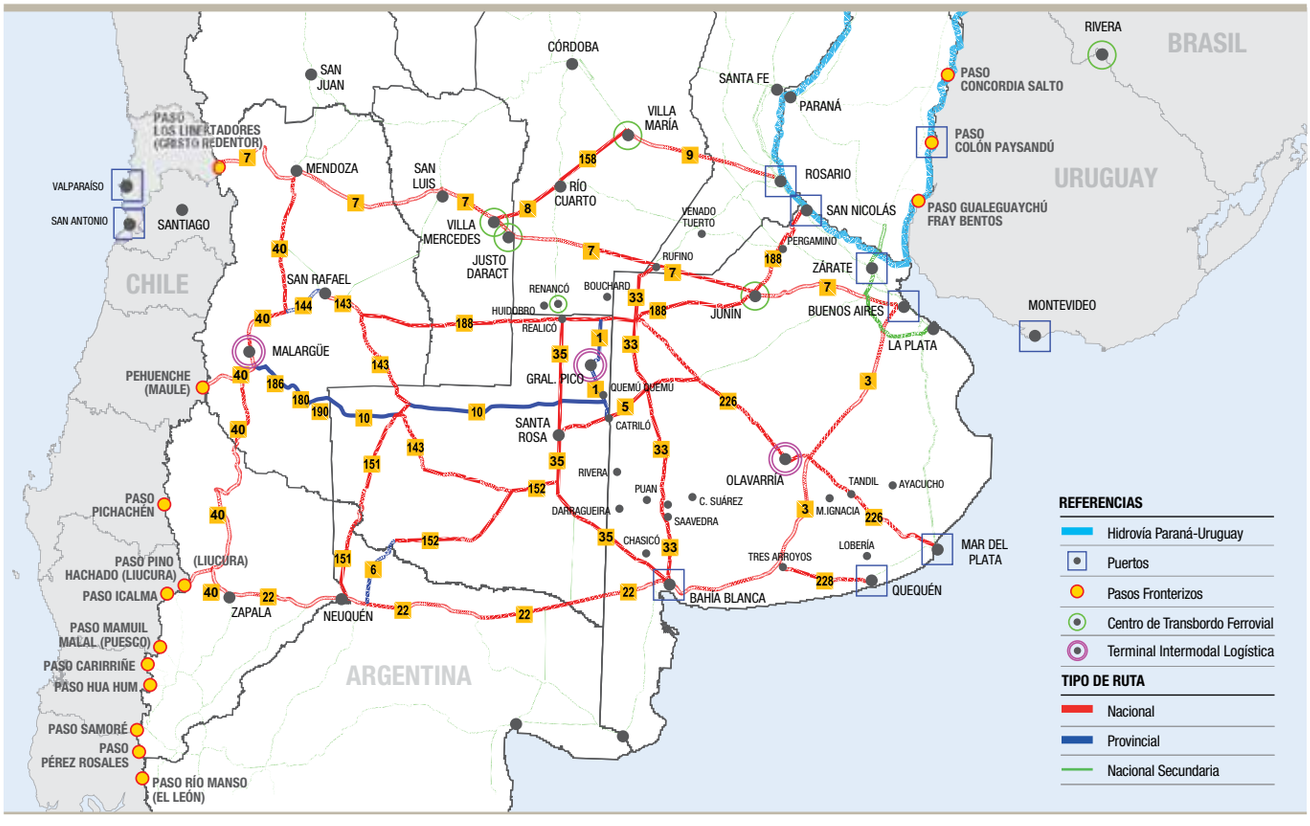
Nodo	Tipo de demanda	Escenario		
		Optimista	Moderado	Pesimista
Olavarría	Flujos bilaterales	31.790	22.512	18.472
	Hinterland productivo	2.631.803	2.377.377	2.347.303
	TOTAL	2.663.593	2.399.889	2.365.775
General Pico	Flujos bilaterales	512.995	369.335	285.807
	Hinterland productivo	223.800	197.835	183.018
	TOTAL	736.795	567.170	468.825
Malargüe	Flujos bilaterales	458.458	313.584	239.049
	Hinterland productivo	521.324	445.497	438.827
	TOTAL	979.782	759.081	677.876
Mar del Plata-Quequén	Flujos bilaterales	31.790	22.512	18.472
	Hinterland productivo	1.181.586	1.040.831	1.022.440
	TOTAL	1.213.376	1.063.343	1.040.912
Bahía Blanca	Flujos bilaterales	146.343	153.557	148.000
	Hinterland productivo	1.466.269	1.423.180	1.421.679
	TOTAL	1.612.612	1.576.737	1.569.679

Fuente. *Estudio de Factibilidad de la Macrorregión Logística Pehuenche*

Mapa 4. *Red de Infraestructura Ferroviaria y Nodos Portuarios y Logísticos*

Fuente. *Estudio de Prefactibilidad de la Macrorregión Logística Pehuenche.*

Mapa 5. *Red de Infraestructura Vial y Nodos Portuarios y Logísticos*



Fuente. *Estudio de Prefactibilidad de la Macrorregión Logística Pehuenche.*

Tabla 4. *Inversiones necesarias en la Macrorregión Pehuenche (en miles de US$)*

Necesidades de infraestructura		Inversiones Necesarias	
		2015-2020	2020-2030
Infraestructura Vial	Rutas troncales desde Buenos Aires	269,40	352,26
	Rutas troncales desde Mar del Plata	55,03	28,44
	Rutas troncales desde Quequén	0,00	17,04
	Rutas troncales desde Bahía Blanca	52,32	248,70
	Nuevo trazado desde Bahía Blanca a Pehuenche	342,60	156,00
	Total	**719,35**	**802,44**
Infraestructura Ferroviaria	Rutas troncales desde Buenos Aires y Bahía Blanca	651,00	0,00
	Rutas troncales desde Mar del Plata	363,50	0,00
	Rutas troncales desde Quequén	163,75	0,00
	Nuevo trazado desde Bahía Blanca a Pehuenche	0,00	1.410,00
	Total	**1.178,25**	**1.410,00**
Infraestructura Logística e Intermodal	Rutas troncales desde Buenos Aires y Bahía Blanca	14,98	14,98
	Rutas troncales desde Mar del Plata	10,61	10,61
	Rutas troncales desde Quequén	53,68	53,68
	Nuevo trazado desde Bahía Blanca a Pehuenche	15,51	15,51
	Total	**94,78**	**94,78**
Otras Inversiones	Centros tecnológicos y Edificios Servicios Empresariales	16,50	9,75
	Total	**16,50**	**9,75**
TOTAL		**2.008,88**	**2.316,97**

Fuente. *Estudio de Prefactibilidad de la Macrorregión Logística Pehuenche*

Con el desarrollo del Programa propuesto, será posible potenciar logística y productivamente la región Pehuenche, dotándola de mayor conectividad y acceso a los mercados internacionales para exportaciones regionales, facilitando también la incorporación de mayor valor agregado e incrementando la competitividad de las Provincias de La Pampa, sur de Mendoza y Buenos Aires, lo que hará sostenible su desarrollo.

Uno de los beneficios macroeconómicos más relevantes de este Estudio será el ahorro que se producirá por el cambio en la matriz de transporte. Esta pasaría de ser prácticamente unimodal-vial, a convertirse en intermodal, con mayor uso del modo ferroviario, fluvial y marítimo.

El impacto de políticas públicas activas a favor del desarrollo de la intermodalidad, con intervención en la competitividad de los modos de transporte, ayudaría a desconcentrar el mercado de contenedores del puerto de Buenos Aires y lograría un efecto muy importante a favor del desarrollo de las economías regionales.

Por otro lado, además del beneficio económico por disminución de costos logísticos, existen otros beneficios muy importantes para el país como reducción de accidentes por la disminución de camiones en las rutas, disminución de emisiones de dióxido de carbono, disminución de contaminación acústica y mayor eficiencia en el consumo de energía.

Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico

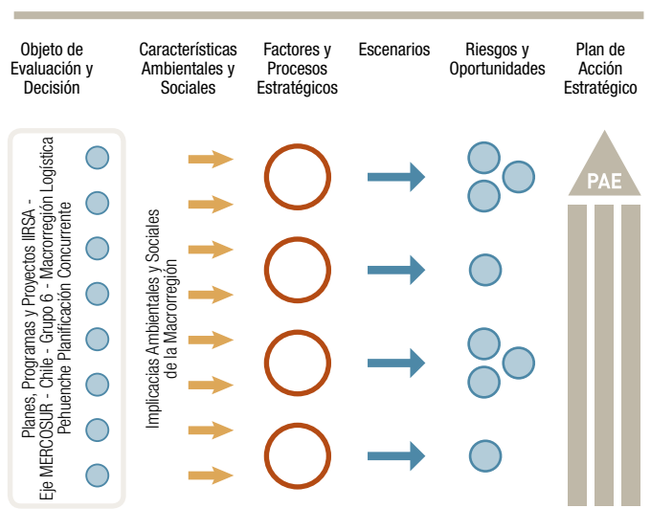
Encarar este Estudio brindó:

- Comprensión de la dinámica territorial y recomendaciones que apoyen la implementación de las decisiones estratégicas
- Facilitación de un espacio para el diálogo constructivo entre diversas jurisdicciones y actores clave
- Elaboración de una estrategia que viabilice las alternativas de conectividad, integración y desarrollo sustentable de los territorios de influencia del Programa Pehuenche
- Identificación de acciones que contribuyan a definir el PIT y la etapa de Factibilidad del Programa Pehuenche

Los ejes que estructuran el territorio, objeto de análisis de esta Evaluación, caracterizaron diferentes componentes:

- El subsistema natural
- El subsistema socioterritorial
- El subsistema cultural-patrimonial
- La dinámica económica
- Las amenazas y vulnerabilidades

Figura 3. *Proceso de elaboración de la EASE*



- **Ejes Estructurantes del Territorio**
- **Factores y Procesos Estratégicos**
- **Escenarios y Evaluación Estratégica**

↓

Plan de Acción Estratégico

↓

El Plan de Acción Estratégico (PAE) es un instrumento específico destinado a apoyar el proceso de toma de decisiones en el área de influencia del programa a fin de prevenir y mitigar los riesgos generados por el grupo de proyectos objeto de evaluación, así como aprovechar las oportunidades desde un enfoque de planificación estratégica. Para la formulación de los elementos del PAE, se han elaborado una visión y unos lineamientos estratégicos destinados a apoyar las inversiones del Programa Pehuenche.

Plan de Acción Estratégico

Los territorios que conforman la Macrorregión Pehuenche se encuentran integrados al resto del país, a Chile y al MERCOSUR mediante la articulación del desarrollo de la infraestrutura, respetando la diversidad cultural y la integridad territorial, por medio del aprovechamiento de sus recursos y capacidades, con una adecuada gobernabilidad y en un marco de desarrollo sostenible.

Lineamientos estratégicos del PAE

Para el logro de la visión y como resultado del proceso de evaluación seguido, se han desarrollado lineamientos

estratégicos ambientales y sociales sobre la base de los cuales se definen los respectivos objetivos y programas componentes del PAE.

Programas componentes

Con objeto de implementar los lineamientos estratégicos descriptos precedentemente, se han propuesto siete programas a ser considerados a lo largo del ciclo de planificación del Programa Pehuenche, por medio de la integración de decisiones tomadas desde las diversas instituciones nacionales, interjurisdiccionales y provinciales, parte de las cuales participaron de la Evaluación.

Para cada Programa se definieron componentes y acciones estratégicas que se viabilizan mediante acciones y proyectos a ser ejecutados en el territorio. A modo de ejemplo se presenta la siguiente ficha.

Programa 1	Conectividad y movilidad segura y sustentable
Programa 2	Ordenamiento territorial e Integración interna e internacional
Programa 3	Desarrollo económico sustentable
Programa 4	Desarrollo social y cultural armónico
Programa 5	Conservación y aprovechamiento ambiental sostenible
Programa 6	Fortalecimiento y articulación institucional
Programa 7	Reducción de riesgos y adaptación al cambio climático

Programa 1: Conectividad y movilidad segura y sustentable

Componentes	Acciones Estratégicas
Mejoramiento de la infraestructura de transporte en la red relevante	Mejoramiento RP N 10 (La Pampa), RN 143 (Carmensa a San Rafael), mejoramiento RN 33 (Bahía Blanca a General Villegas). Pavimentación RP34.
	Mejora y ampliación de las conexiones intermodales.
	Implementación de *bypass* Malargüe.
	Planes de refuncionalización de los sistemas portuarios y su logística.
Mejoramiento de los sistemas de información sobre las condiciones de movilidad (microrregión y corredores)	Fortalecimiento de los Programas Operativos Invernales (POI) en el Paso.
	Integración del POI entre la RN 145 en Argentina y la Ruta 115 en Chile.
	Mejoramiento de la información sobre el estado de las rutas en los corredores de conectividad y el Paso Internacional.
	Mejoramiento de la información sobre la visibilidad y el humo en rutas críticas, como por ejemplo la señalética de la RN 143.
	Mejoramiento de la información sobre posibles avalanchas en la RN 145.
Seguridad vial	Educación vial.
	Control de seguridad vial en corredores.
	Microrregión/señalización específica relacionada con el futuro corredor.
	Prevención de calzada por animales sueltos en épocas de transhumancia.
Desarrollo de servicios complementarios	Creación de espacios de descanso (Ruta 10 entre Victoria y Santa Isabel, Ruta 143, Ruta 188 en San Luis).
	Creación de áreas de servicios a vehículos y usuarios (Bardas Blancas).
	Servicios logísticos en nodos especializados.

Prefactibilidad de Nodos Logísticos de la Macrorregión Logística Pehuenche

Objetivo

El propósito fue elaborar el diseño preliminar de las Terminales Intermodales Logísticas (TIL) para las localidades de Malargüe (Mendoza), General Pico (La Pampa) y el nodo TAO (Tandil, Azul, Olavarría, en Buenos Aires), cuyos emplazamientos fueron identificados considerando una proyección de actividad con horizonte al año 2030.

Se consideraron tres tipos de servicios:

- Logísticos
- Intermodales o a las cargas
- Tecnológicos y a las empresas

Tamaño óptimo

La estimación del tamaño óptimo para las Terminales Intermodales Logísticas proyectadas en las localidades de Malargüe y General Pico y el nodo Tandil-Azul-Olavarría surge del análisis de los datos de demanda desagregados y completados, a partir de los cuales se definieron las necesidades de áreas funcionales por tipo de servicios.

Además se predimensionaron, por un lado, el tamaño global del centro logístico y, por otro lado, el tamaño de las áreas principales para sus servicios.

Localización óptima

Para estimarla, se analizaron diferentes opciones de predios previamente considerados viables en un radio de hasta 100 km de distancia de las ciudades que enmarcan los nodos a diseñar. Posteriormente, se elaboró un sistema ponderativo que, asignando valores a cada opción, permitió la selección del emplazamiento mejor posicionado.

En el cuadro siguiente se señalan los indicadores utilizados para la ponderación mencionada.

Tabla 5. *Indicadores de predios ponderados.*

Indicador	Puntajes	Ponderación	
1. Conectividad con ruta principal	CRP	P1%	25%
2. Conectividad FFCC	CFC	P2%	25%
3. Disponibilidad y características del terreno (si el predio cuenta con capacidad de instalación inmediata de la zona logística y de la zona intermodal)	DCT	P3%	25%
4. Suministros básicos (disponibilidad y calidad de los servicios básicos necesarios para el correcto funcionamiento del nodo logístico)	SB	P4%	15%
5. *Hinterland* productivo y logístico (disponibilidad de otras instalaciones y servicios en las inmediaciones del nodo logístico para su potencial demanda)	OS	P5%	10%
Puntaje total localización			

Ubicación geográfica y diseño físico de las Terminales Intermodales Logísticas

Las distintas localizaciones evaluadas en el Estudio fueron sometidas a una ponderación dando como resultado las alternativas que fueron discutidas en los talleres realizados por la Subsecretaría, donde intervinieron actores públicos y privados, lográndose consensuar las ubicaciones definitivas.

Sobre la base de la localización, los servicios a brindar y la demanda que determinó las áreas funcionales para cada unidad de gestión, se definió para cada terminal el diseño técnico correspondiente.

Terminal Intermodal Malargüe:

Esta TIL estará ubicada en La Junta, en la intersección de las RN 40 y 188, con una superficie de 24 ha y un presupuesto global estimado en US$ 87 millones.

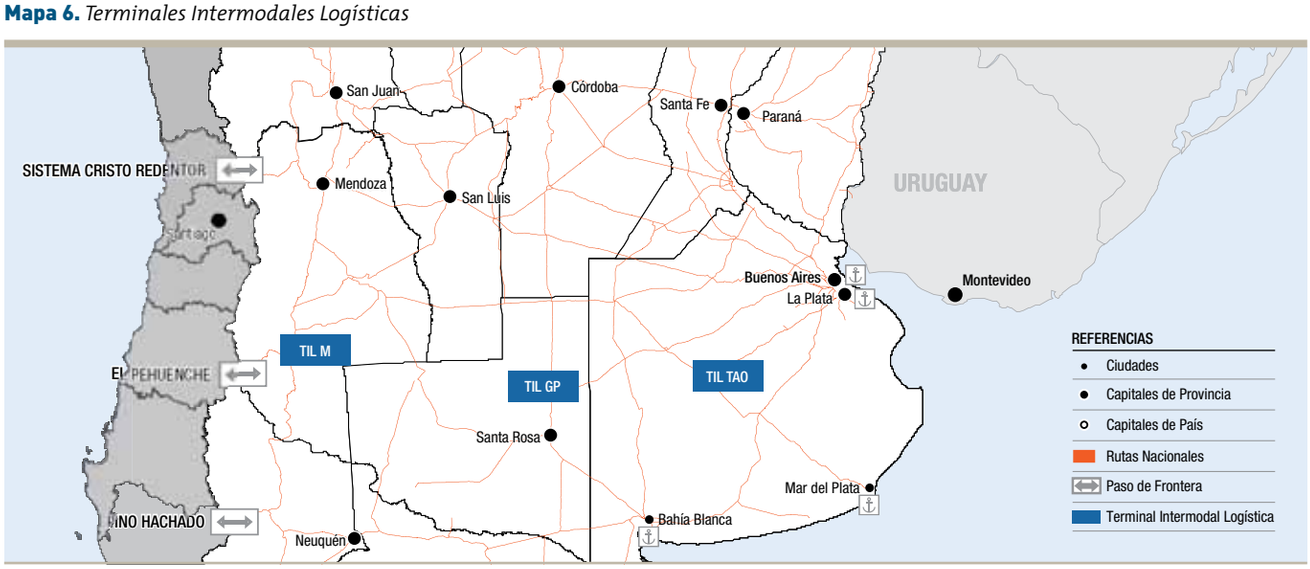
Terminal Intermodal General Pico:

Esta TIL se ubicará en terrenos de la zona industrial, con frente a la RP 101, una superficie de 16 ha y un presupuesto global estimado en US$ 54 millones.

Terminal Intermodal Tandil-Azul-Olavarría:

Para esta TIL se identificó la localización preliminar en el área citada, falta determinar el terreno correspondiente. Contará con una superficie de 67 ha y un presupuesto global estimado en US$ 198 millones.

Mapa 6. *Terminales Intermodales Logísticas*



Fuente. *Elaboración propia.*

Evaluación de la Oferta Turística de la Macrorregión Logística Pehuenche

Objetivos

Este Estudio formulará un Plan de Intervenciones y Acciones que permitan consolidar el turismo en la Macrorregión Pehuenche y puedan constituir un aporte al Plan Federal existente, identificando:

- Circuitos turísticos que, potenciados por la pavimentación del Paso, contribuyan al desarrollo sustentable de los municipios del territorio comprendido en el área de análisis
- Corredores turísticos existentes y potenciales de la Macrorregión que señalen complementos a los identificados para las regiones turísticas en el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable.

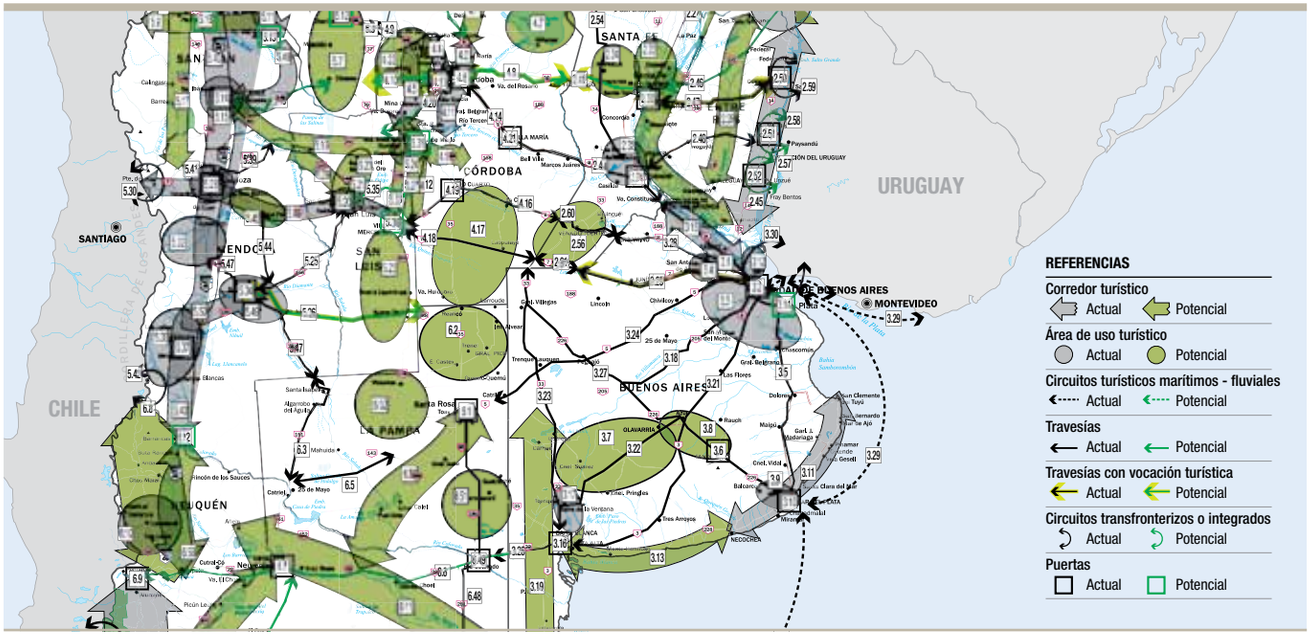
Área de influencia

Se tomaron como referencia los mapas del Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable, específicamente los Mapas Federales de Oportunidades Turísticas, a fin de visualizar los espacios turísticos junto a los espacios que comprende la Macrorregión.
Además, en función de las redes viales de la Macrorregión y la ubicación de los centros urbanos con mayor infraestructura turística se identificó y clasificó el área de influencia, teniendo como eje el Paso Pehuenche, según su rango de cercanía, en inmediata, mediata y de expansión.
La adopción de una clasificación por áreas fue establecida a fin de seguir un criterio de análisis proposicional fijado con base en la proximidad geográfica que determina la gradualidad en el alcance o la influencia, de carácter socioespacial, que tendrá el impacto territorial generado por la optimización de la fluidez en el tránsito transfronterizo de Pehuenche como vía franca de atravesamiento binacional.

Corredores turísticos identificados

Los corredores turísticos identificados son los que se relacionan con sendos espacios geográficos de las tres áreas de influencia generadas territorialmente a partir del espacio nodal que constituye el Paso Pehuenche. Se genera, de esta forma, una jerarquía socioespacial en la que se han catalogado los corredores según su área de proximidad y sobre los cuales se habrá de proponer el ordenamiento territorial turístico de la Macrorregión Pehuenche.
Dentro de ese esquema territorial se corresponde con el área de influencia inmediata configurada a partir de la mayor aproximación territorial concentrada geográficamente en la jurisdicción del departamento Malargüe de la Provincia de Mendoza en el que queda el paso fronterizo. Sobre este espacio se planificará la propuesta turística que refleja la oferta y el ordenamiento de los distintos destinos que se localizan en ese ámbito de inclusión.
En el área de influencia mediata se identifica a los Corredores 1 y 2, con orientación norte-sur dentro de la Provincia de Mendoza, y al 3, con rumbo este-oeste, que a nivel interprovincial integra el sudeste de Mendoza y La Pampa.
Por su parte, también con orientación este-oeste, los Corredo-

Mapa 7. *Oportunidades turísticas de la Macrorregión Pehuenche*



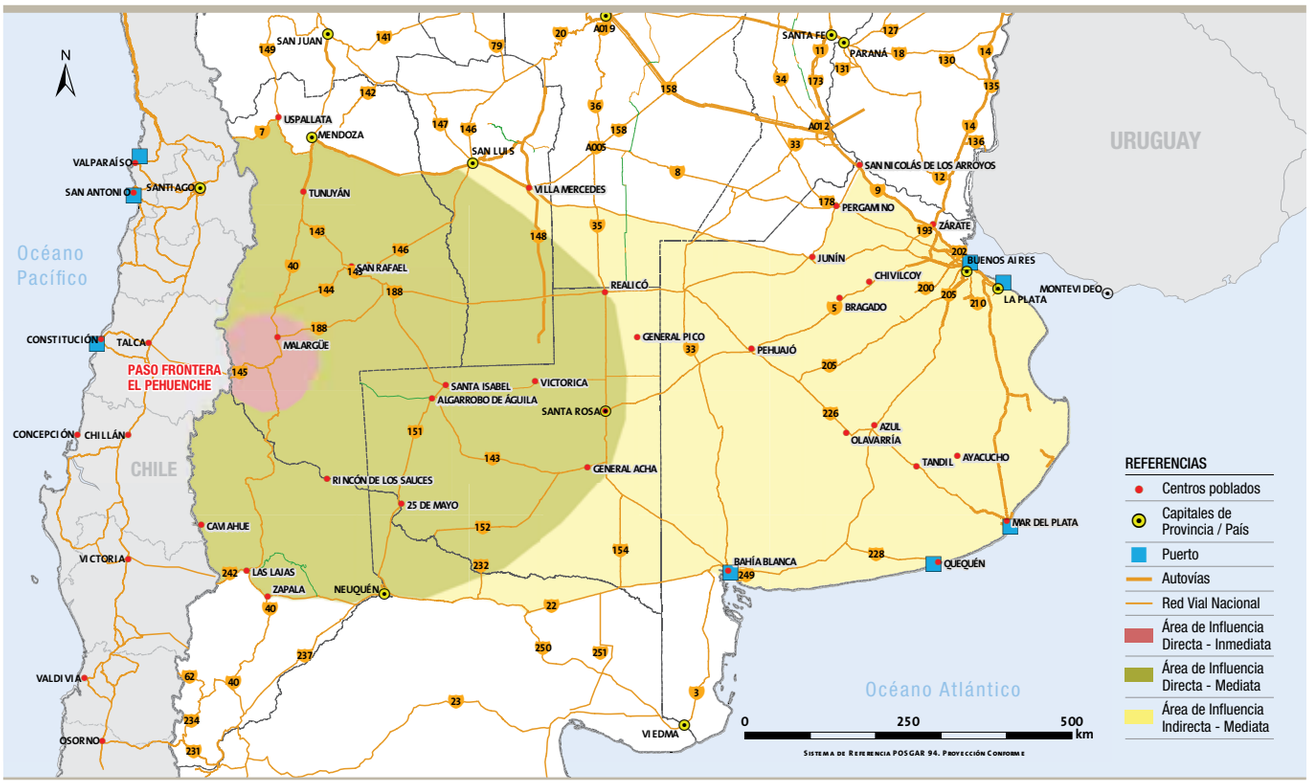
Fuente. *Estudio de Prefactibilidad de Obras Viales para la Consolidación de la Macrorregión Logística Pehuenche.*

res 4, 5, 6 y 7 se sitúan en áreas de expansión, como parte de las vinculaciones territoriales que conducen al espacio nodal, tanto entre el este de la Provincia de la Pampa y la Provincia de Buenos Aires, incluido el espacio del Gran Buenos Aires, como sobre la extendida cuenca del río Colorado en un atravesamiento territorial bioceánico al sur de la Macrorregión.

Plan de Acción Estratégico

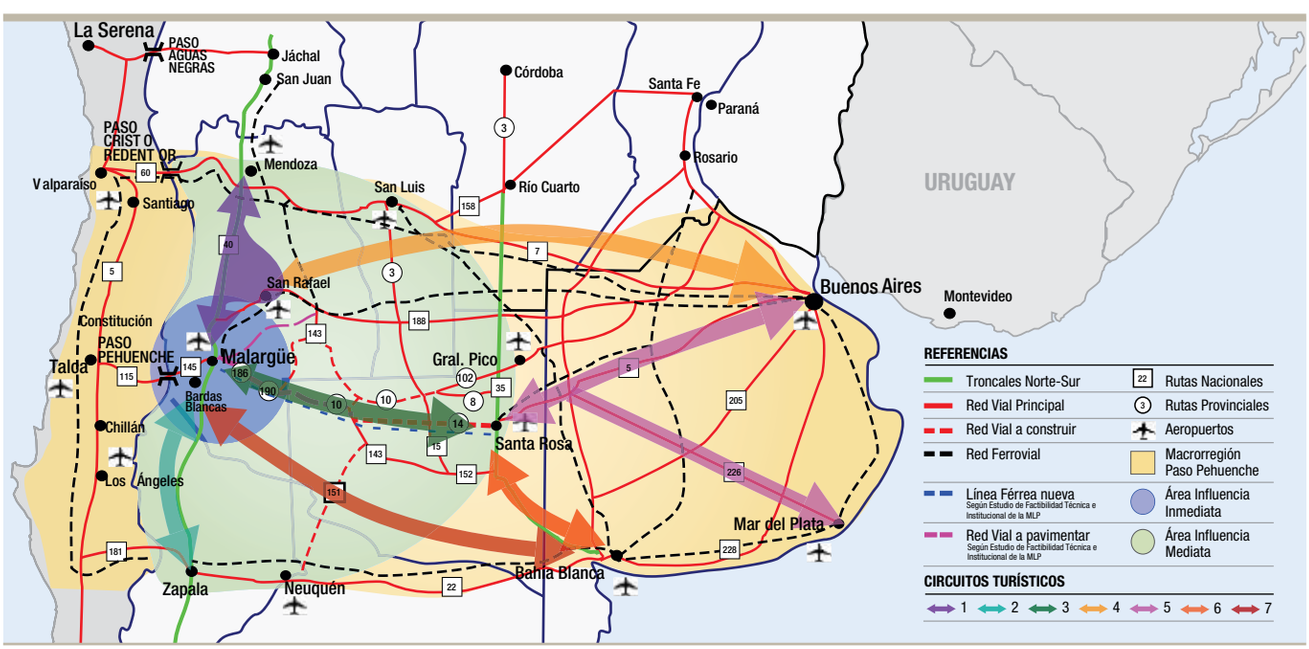
Para la elaboración del PAE se agruparon las propuestas planteadas en condición de ideas de proyectos establecidas para desarrollar, gestionar y procurar financiamiento, por grupo de corredores turísticos con una misma situación de origen o tam-

Mapa 8. *Áreas de influencia dentro de la Macrorregión*



Fuente. *Estudio de Prefactibilidad de Obras Viales para la Consolidación de la Macrorregión Logística Pehuenche.*

Mapa 9. *Corredores turísticos Pehuenche*



Fuente. *Estudio de Prefactibilidad de Obras Viales para la Consolidación de la Macrorregión Logística Pehuenche.*

bién por corredor según una complejidad propia que, en ese caso, amerita un tratamiento propositivo específico.
Para ello, se consideraron los siguientes programas:

- De optimización de accesos, conectividad y espacios receptivos
- De aprovechamiento turístico de los espacios naturales y áreas protegidas
- De fortalecimiento institucional
- De desarrollo y fortalecimiento de la oferta turística

Estudio de Prefactibilidad de Obras Viales para la Consolidación de la Macrorregión Logística Pehuenche

Objetivo general

El objeto del Estudio consiste en determinar, a nivel de prefactibilidad, cada una de las intervenciones necesarias en la red vial de la Macrorregión Pehuenche que permitan alcanzar su potencial de desarrollo -económico-productivo, turístico, comercial, cultural, social, entre otros- identificando asimismo los requerimientos de la infraestructura de servicios complementaria a dicha red.

Objetivos particulares

- Identificar las rutas en las que resulta necesario realizar intervenciones que contribuyan al desarrollo de la Macrorregión
- Proponer proyectos que satisfagan los requerimientos de la infraestructura de servicios complementaria a la red vial estudiada
- Identificar los proyectos que no se encuentran contemplados en los planes de los organismos técnicos y elaborar las especificaciones técnicas preliminares
- Reseñar el marco legal/institucional correspondiente
- Evaluar económicamente las distintas intervenciones y establecer los riesgos ambientales, sociales e institucionales que correspondan

Identificación de la Red Vial Relevante

Para la identificación de la Red Vial Relevante (RVR) se tomaron como antecedentes los Estudios del Programa y se determinaron nodos y ciudades que se volverían importantes para el proyecto, y sus respectivas rutas de conexión.
Finalmente, dicha selección fue nutrida con información obtenida en reuniones con los actores relevantes de los organismos nacionales y de las Provincias de La Pampa, Buenos Aires y Mendoza.

Intervenciones en la Red Vial Relevante

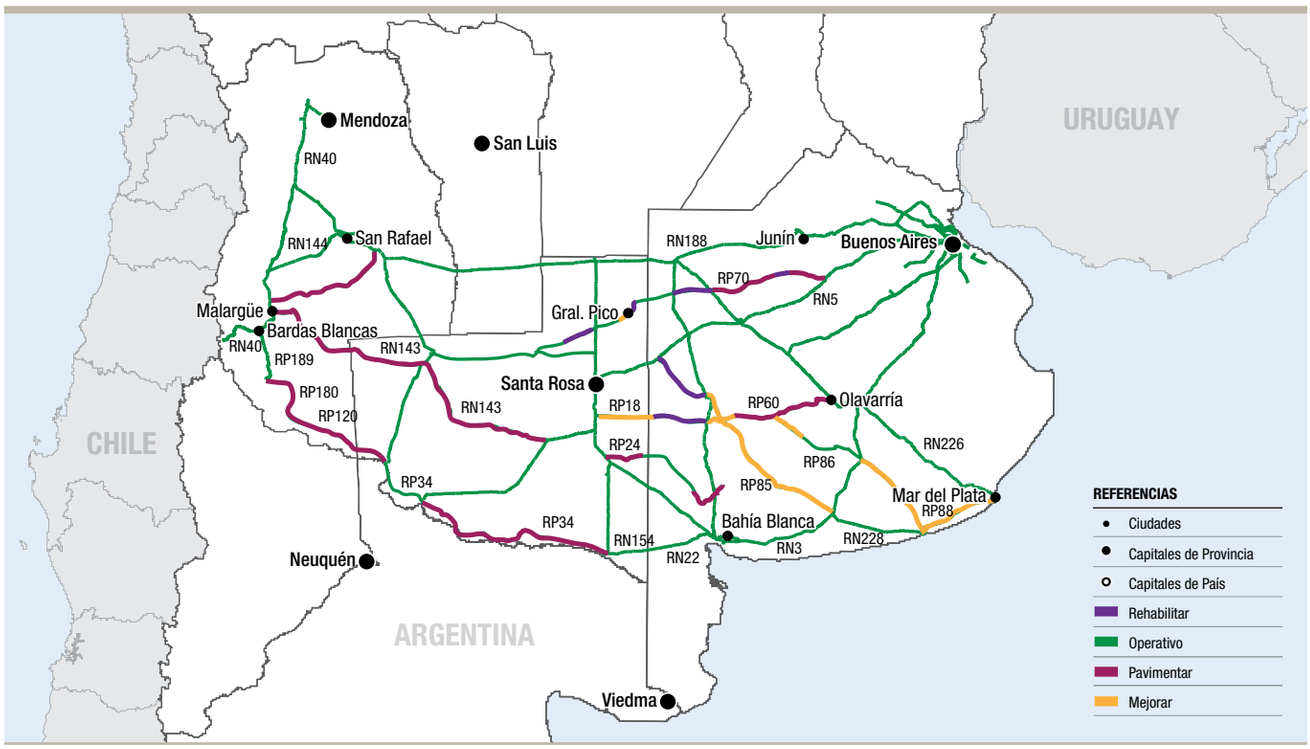
Intervenciones necesarias para la consolidación de la Macrorregión Pehuenche. Sobre la base del desarrollo alcanzado se

Visita a los Gaviones. Malargüe, Mendoza

establecieron las necesidades de intervención en cada tramo de las rutas que componen la RVR.

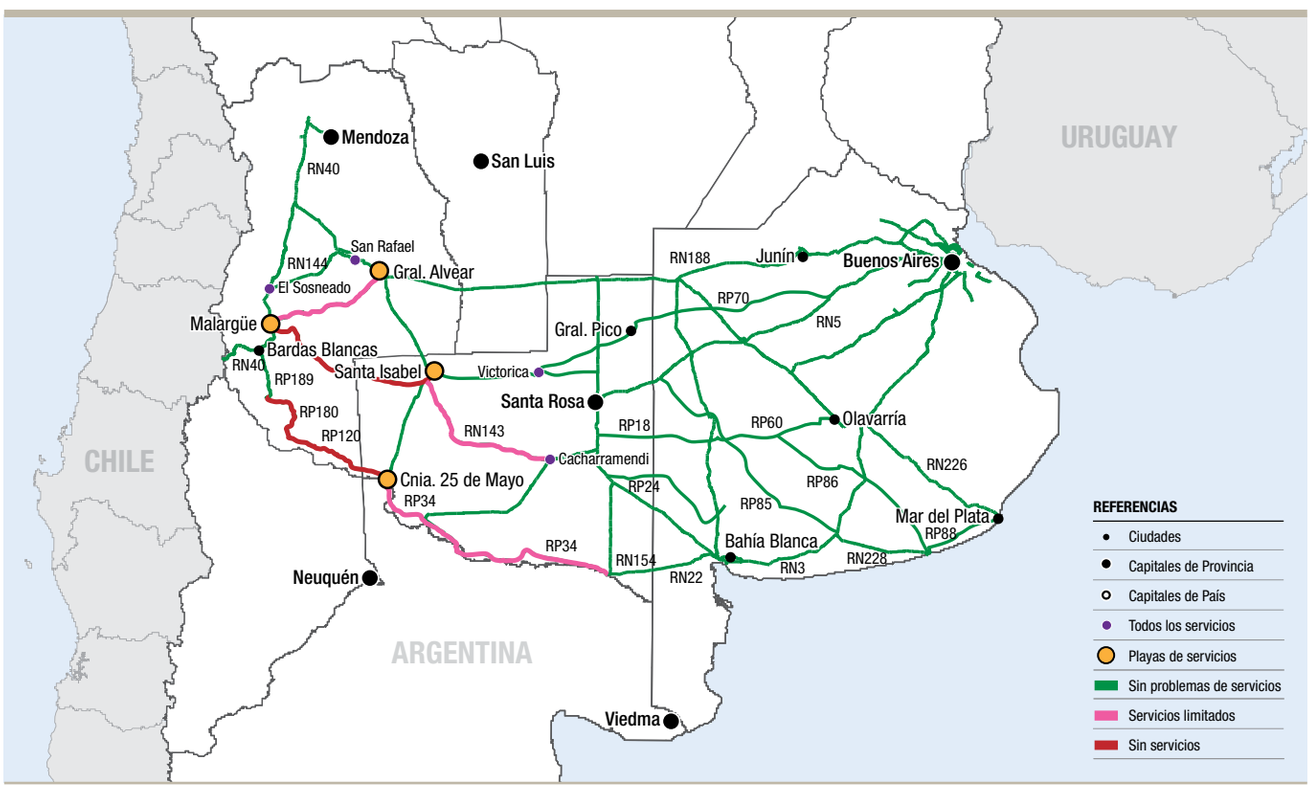
Diagnóstico de Servicios Complementarios a la Infraestructura. Adicionalmente a la necesidad de intervenciones viales, surge del análisis realizado que los sectores que requieren estas obras son, además, carentes de servicios.

Mapa 10. *Intervenciones en la Red Vial Relevante*



Fuente. *Estudio de Prefactibilidad de Obras Viales para la Consolidación de la Macrorregión Logística Pehuenche.*

Mapa 11. *Servicios complementarios en la Red Vial Relevante*



Fuente. *Estudio de Prefactibilidad de Obras Viales para la Consolidación de la Macrorregión Logística Pehuenche.*

Servicios complementarios en la Red Vial Relevante

La carencia de servicios identificada en el análisis de la Red Vial Relevante no implica que las distancias involucradas hagan inviables las rutas propuestas. Estas últimas se encuentran dentro de los valores de autonomía de combustible de la que pueden disponer los vehículos, principalmente los de carga -estimada en aproximadamente 500 km-.

Asimismo, se determinó que para una correcta planificación de los distintos corredores, deberían preverse playas de servicios en distintos puntos intermedios de cada uno de ellos.

Estas áreas brindarán la posibilidad de contar con un lugar apropiado para la detención y la espera de los transportistas de carga en caso de eventualidades relativas al normal funcionamiento del paso de frontera.

Conclusiones

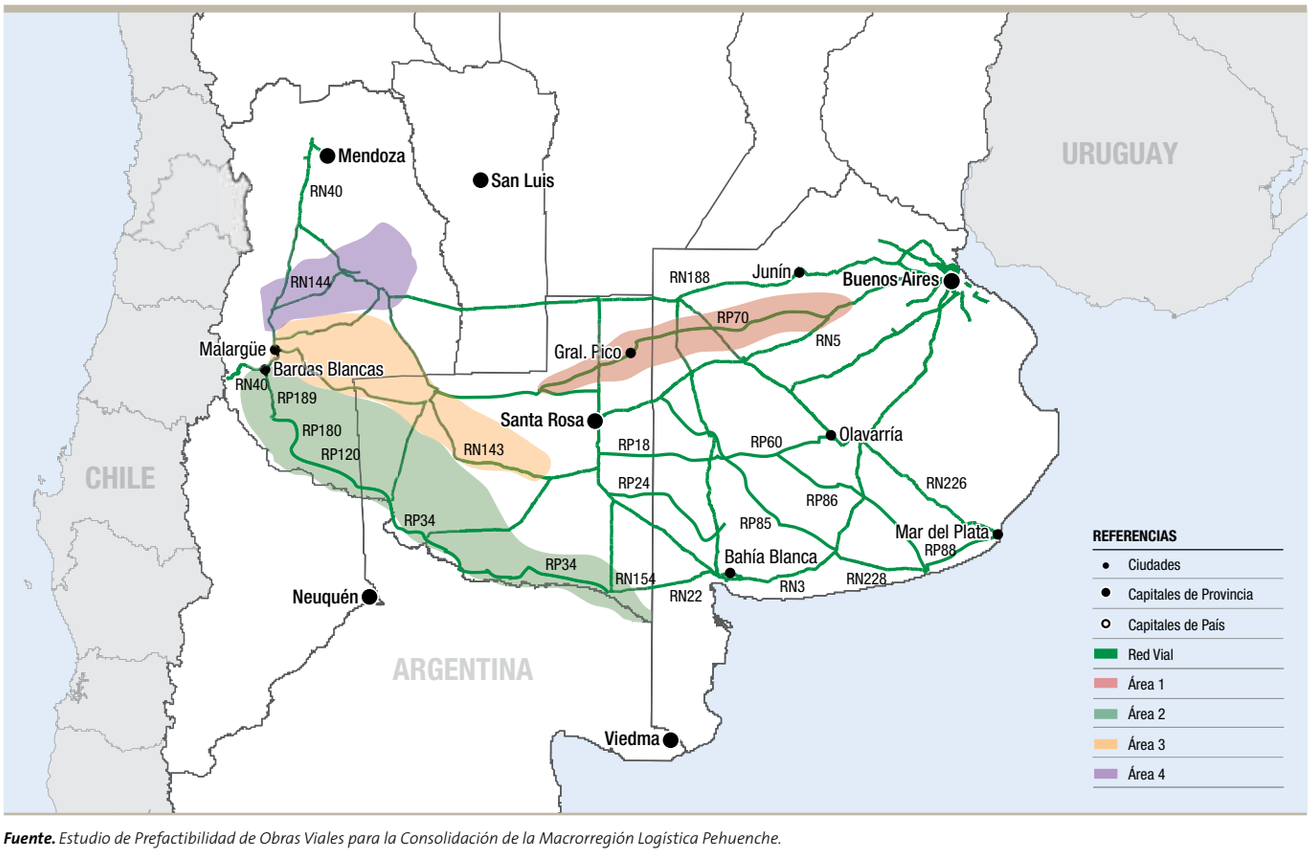
A partir del desarrollo del presente Estudio de Prefactibilidad de Obras Viales para la Consolidación de la Macrorregión Logística Pehuenche, se han podido identificar las distintas intervenciones -tanto las relativas a las cuestiones viales como las relativas a la provisión de servicios complementarios en cada tramo de la red- que se consideran necesarias para conseguir que la conectividad por el Paso Pehuenche alcance su máximo potencial.

Con un total de 38 intervenciones localizadas en las Provincias de Buenos Aires, La Pampa y Mendoza, y con una inversión estimada superior a los 11.000 millones de pesos, la Macrorregión Pehuenche contará con un sistema integrado de conexión vial que ofrecerá una vinculación eficiente y confiable entre las principales áreas productivas de la región y sus distintos centros logísticos y portuarios, con la República de Chile y, a través de los puertos del vecino país, con los principales mercados asiáticos en el Océano Pacífico.

Adicionalmente al conjunto de inversiones propuesto en este marco, una de las principales recomendaciones está vinculada con aquellas áreas que, por sus características específicas, presentan una especial relevancia para la profundización de los estudios necesarios que permitan llevar adelante un análisis de factibilidad particular y que, consecuentemente, posibilite avanzar en la concreción de las obras previstas en cada caso. Estas áreas se encuentran resaltadas en el mapa que se presenta a continuación y comprenden cuatro corredores:

1. Corredor que une la RN 5 (Provincia de Buenos Aires) y la RP 10 (Provincia de La Pampa)
2. Corredor Sur de las Provincias de La Pampa y Mendoza
3. Corredor que une la RN 152 (Provincia de La Pampa) y la RN 40 (Provincia de Mendoza)
4. Corredor de la RN 188 entre la Localidad de General Alvear (Provincia de Mendoza) y la intersección con la RN 40 (Provincia de Mendoza)

Mapa 12. *Áreas de intervención en la Red Vial Relevante*



Fuente. *Estudio de Prefactibilidad de Obras Viales para la Consolidación de la Macrorregión Logística Pehuenche.*

Estudio de Prefactibilidad de Obras Ferroportuarias

En los trabajos que forman parte de la segunda etapa del Programa Pehuenche se identificaron una serie de intervenciones en la red vial nacional y provincial, además de logísticas y en otros modos de transporte, que resulta necesario encarar a fin de dotar a la Macrorregión de las condiciones de borde en materia de disponibilidad de infraestructura requeridas para plasmar su potencial de desarrollo.

Objetivos generales

El objeto del Estudio consiste en determinar, a nivel de prefactibilidad, cada una de las intervenciones necesarias en la red ferroviaria e infraestructura portuaria de la Macrorregión Pehuenche que le permitan alcanzar su máximo potencial de desarrollo -económico-productivo, turístico, comercial, cultural, social-. Asimismo, se propone una identificación de los requerimientos de la infraestructura de servicios complementaria a dicha red.

Objetivos particulares

Como objetivos particulares del Estudio de Prefactibilidad de Obras Ferroportuarias pueden mencionarse los siguientes:

- Identificar la red ferroviaria e infraestructura portuaria en las que resulta necesario realizar intervenciones que contribuyan al desarrollo de la Macrorregión
- Proponer proyectos que satisfagan los requerimientos de la infraestructura de servicios complementaria a la red ferroviaria e infraestructura portuaria estudiadas
- Identificar los proyectos que no se encuentran contemplados en los planes de los organismos técnicos y elaborar las especificaciones técnicas preliminares
- Reseñar el marco legal/institucional correspondiente
- Evaluar económicamente las distintas intervenciones y establecer los riesgos ambientales, sociales e institucionales que correspondan

Programa de actividades

A fin de alcanzar los objetivos propuestos, se desarrollarán una serie de actividades o tareas, para lo cual se estima un plazo de ejecución de seis meses. Entre ellas se destacan:

- La identificación de las perspectivas y requerimientos de la red y sus puntos nodales
- La formulación de propuestas de intervenciones en la red y sus especificaciones técnicas
- El análisis, evaluación y recomendaciones sobre el desarrollo de servicios complementarios

Mapa 13. *Obras Ferroportuarias*

Fuente. *Estudio de Prefactibilidad de la Macrorregión Logística Pehuenche.*

Estudios de tercera etapa

Esta etapa comprende la ejecución de los estudios de Factibilidad de las Inversiones Prioritarias del PIT, que se han iniciado con el Anteproyecto del Centro Único de Frontera -que continuará con su profundización- y el del tendido de la línea eléctrica de 33 KV y fibra óptica, desde Bardas Blancas al límite con Chile, a los que se sumarán los de los nodos logísticos, tramos viales, planes de ordenamiento territorial, corredores turísticos y otros que se identifiquen en los estudios en marcha y que formarán parte del PIT.

Centro Único de Frontera del Paso Pehuenche

Objetivo

- Desarrollar la operatoria de control fronterizo con modalidad ACI Única Cabecera en territorio argentino, en terrenos adyacentes a la RN 145 y cercanos al límite internacional
- Diseñar la infraestructura para el Centro de Frontera
- Formular la alternativa seleccionada a nivel de proyecto técnico
- Proyectar la infraestructura de servicios externos

Ubicación

Luego de analizar distintos emplazamientos y realizar un estudio ambiental comparativo, la única opción que ofreció condiciones para la implantación fue la correspondiente a la explanada del Hito Pehuenche.

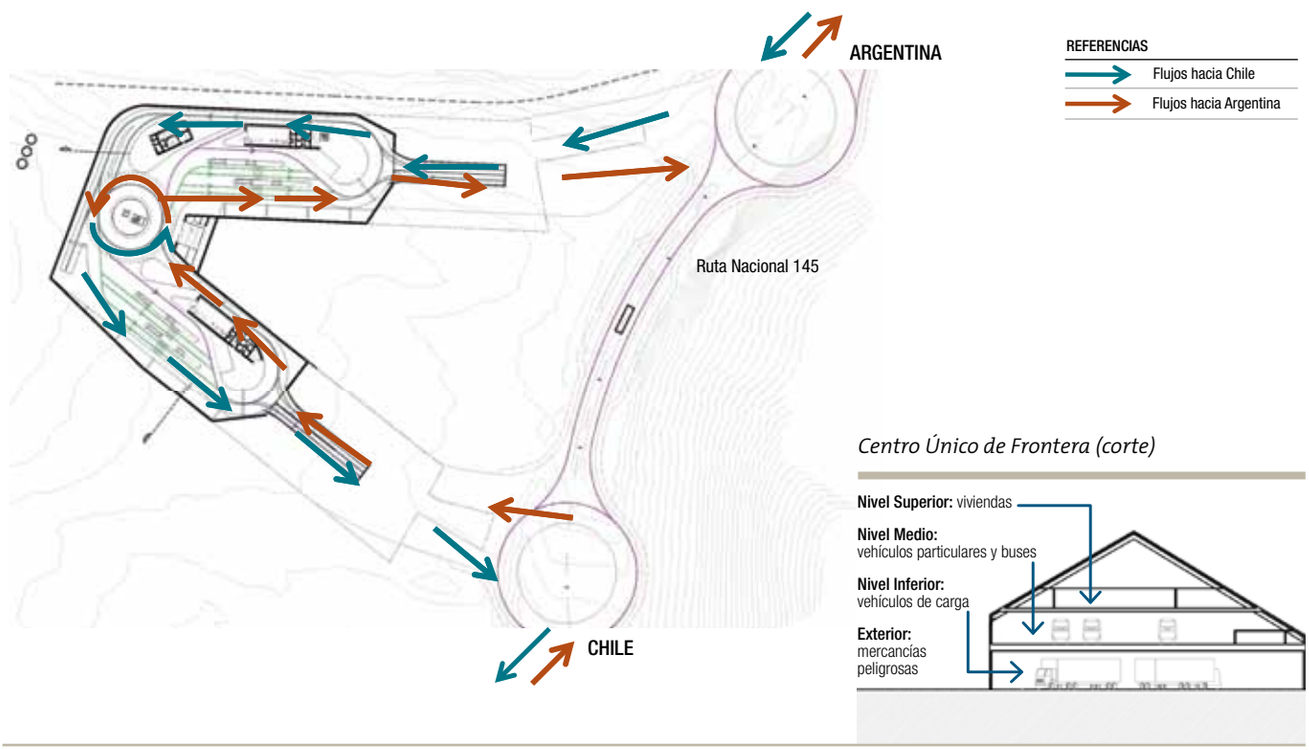
Concepto de diseño

Con la ubicación definida, se realizaron la demanda de transporte y las proyecciones para estimar los correspondientes flujos para el horizonte de diseño para el año 2025. Estos datos -cantidad diaria de vehículos en ambos sentidos y por categoría- permitieron dimensionar la infraestructura y generar diferentes alternativas de diseño. Una vez analizadas estas alternativas, se seleccionó la denominada Solución Integral.

Conformación de la Solución Integral

- Desmembración de flujos y usos por altura
- Flujos internos en circuitos cerrados y revisión no intrusiva con el uso de escáners

Figura 4. *Planta Tipo y Circulación del Centro de Frontera del Paso Pehuenche*



Fuente. *Estudio de Solución Integral y Anteproyecto Técnico.*

Explanada del hito del Paso Pehuenche

- Áreas de descanso y de servicios para usuarios
- Instalaciones acondicionadas para la zona de alta montaña
- Sistema de Control de Gestión del Centro con el uso de tecnología de última generación
- Estacionamiento previo para cargas para uso en ocasión de criticidad climática

Productos

- Configuración operativa del control fronterizo bajo un modelo de controles por pares de organismos afines
- Anteproyecto técnico Centro de Frontera
- Sistema de Control de Gestión

Anteproyecto Ejecutivo del Centro Único de Frontera Paso Pehuenche

En el marco de esta etapa y contando con los resultados del Estudio de Factibilidad y Anteproyecto Técnico del Centro Único de Frontera del Paso Pehuenche, se decidió encarar un nuevo Anteproyecto Ejecutivo a fin de profundizar la información obtenida y disponer de la documentación técnica necesaria para permitir la realización del Proyecto Ejecutivo del Centro Fronterizo del Paso Pehuenche.

Objetivo

Realizar todos los estudios técnicos necesarios para ajustar el Anteproyecto existente, que permitirá elaborar el Proyecto Ejecutivo del complejo fronterizo.

Concepto de la solución

A fin de contar con el Anteproyecto ajustado según las exigencias técnicas pertinentes, se ejecutan estas actividades:

- Caracterización y evaluación de los recursos suelo, agua y aire-clima, información específica para dimensionar la infraestructura
- Estudio de impacto ambiental, documentación para solicitar la declaración correspondiente
- Proyecto técnico y dimensionamiento de estructuras y redes como base para el desarrollo del Proyecto Ejecutivo

Productos

Los resultados que se esperan conseguir con esta iniciativa son los siguientes:

- Documentación técnica
- Protocolos para llevar adelante la solicitud de Declaración de Impacto Ambiental
- Incorporación al Plan Nacional de Inversión Pública con documentos respaldatorios

Proyecto Técnico Línea Eléctrica 33 KV y Fibra Óptica

Utilizando como insumos de base los resultados del Estudio del Centro Único de Frontera del Paso Pehuenche, que señalan la necesidad básica de contar con suministro eléctrico y con dotación de fibra óptica para llevar adelante sus actividades, se decidió encarar un estudio a fin de disponer de la documentación necesaria para facilitar la realización del Proyecto Ejecutivo correspondiente.

El tendido de la línea de alta y media tensión y de fibra óptica contempla la realización de varias actividades:

- Caracterización de la traza, definiendo el tendido de la línea y las estaciones transformadoras correspondientes
- Diseño y dimensionamiento de ambas redes
- Determinación de los puntos de servicio y las derivaciones que se llevarán a cabo para brindar suministro a las localidades intermedias entre el inicio y el final del tendido, al complejo fronterizo y a la potencial interconexión eléctrica con la República de Chile
- Estudio de impacto ambiental correspondiente a un Aviso de Proyecto, según lo establecido en la ley 5.961 de la Provincia de Mendoza y su decreto reglamentario 2.109/94
- Evaluación económico-financiera

Materialidad

Se realiza según normas de EDEMSA -Energía Mendocina- y con estas características:

- Longitud de la línea 75 km
- Tensión nominal de la línea 33 KV
- Potencia estimada de transporte 2.500 KV
- Vano de cálculo de 75 m
- Estructuras para suspensión de hormigón armado pretensado y vibrado según Normas IRAM
- Conductores de aluminio-acero de 95/15 o 120/20

Traza

Acompaña la de la RN 145 y se extiende desde Bardas Blancas al Límite Internacional.

Los puntos que serán servidos con energía eléctrica y transmisión de datos son:

- Centro Único de Frontera
- Campamentos Vialidad Nacional
- Gendarmería Nacional
- Presa Portezuelo del Viento
- Torres de comunicación de empresas de telefonía celular y sistema tetraprovincial
- Futuras poblaciones

Productos

- Documentación técnica del tendido de LAMT 33 KV y fibra óptica
- Estudio de impacto ambiental y documentación requerida por las agencias correspondientes
- Pliegos licitatorios

Línea eléctrica 33 KV y fibra óptica

Factibilidad y Proyecto Técnico de la Terminal Intermodal Logística Malargüe

Objetivo general

El objetivo del Estudio es la realización de los análisis técnicos, económico-financieros, institucionales y ambientales necesarios para ajustar el anteproyecto existente a fin de contar con el Proyecto Técnico del Nodo Logístico Malargüe -Provincia de Mendoza-.

Objetivos particulares

Los objetivos particulares del Estudio son los siguientes:

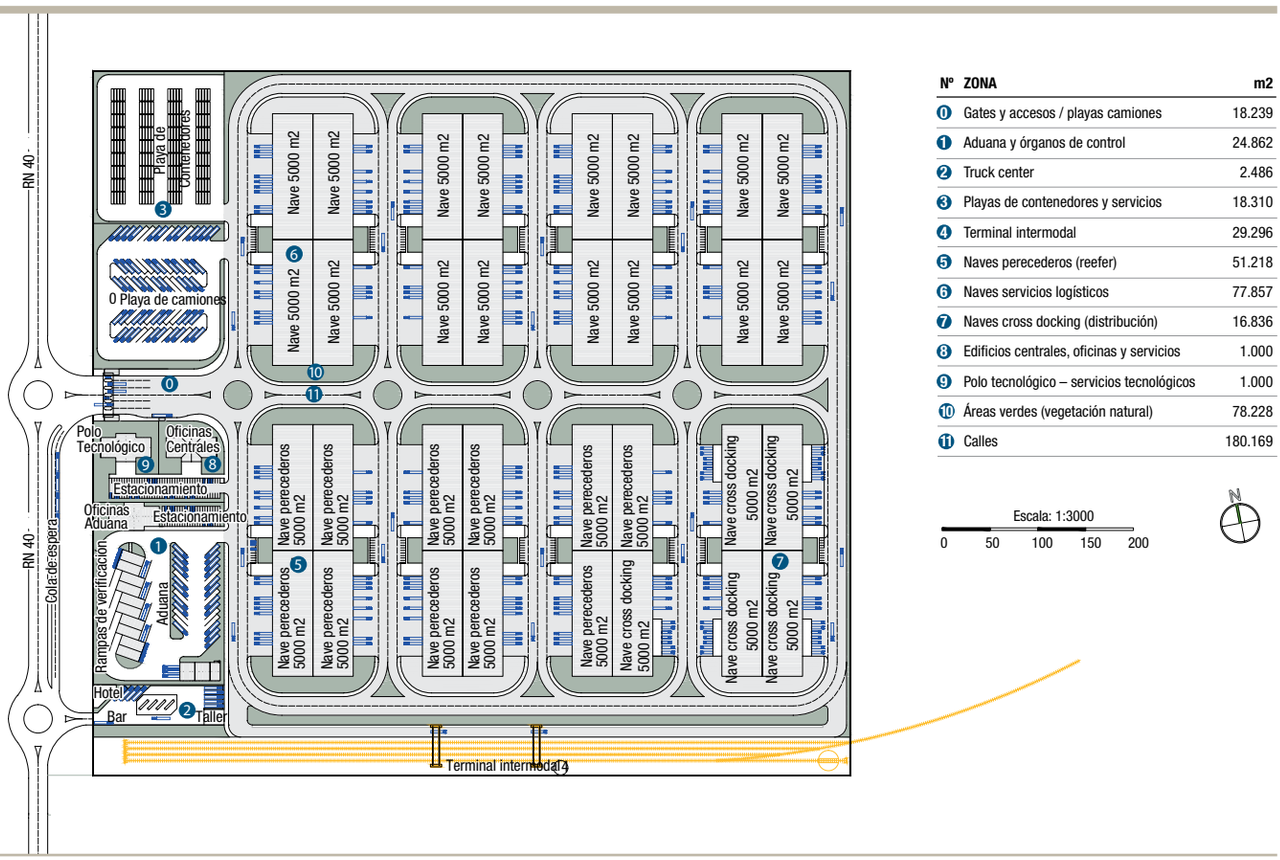
- Realizar el Proyecto Técnico de Ingeniería y Arquitectura para la denominada Terminal Intermodal Logística Malargüe (TILM)
- Efectuar el Estudio de Impacto Ambiental y Social del Proyecto y confeccionar la documentación necesaria para solicitar la Declaración de Impacto Ambiental
- Realizar la evaluación económico-financiera del Proyecto
- Profundizar el análisis de la viabilidad institucional del Modelo de Gestión consensuado preliminarmente por las instituciones públicas y los actores privados del área Sur de la Provincia de Mendoza
- Elaborar un Plan para el Desarrollo y Futura Implementación del Proyecto
- Confeccionar los Pliegos Técnicos para la Licitación de Proyecto Ejecutivo y Construcción de Obra de la TILM

Productos

Los resultados concretos que se espera conseguir son los siguientes:

- Cartografía completa -relevamientos, planos generales, planos de detalles, vistas, secciones, planillas de cálculo, de cotización- que permita visualizar el desarrollo del Proyecto Técnico de Ingeniería y Arquitectura de la TILM y el costeo correspondiente
- Documentación respaldatoria del estudio ambiental, necesaria para solicitar en el momento oportuno la Declaración de Impacto Ambiental
- Evaluación económico-financiera y elaboración de un Plan para el Desarrollo e Implementación del Proyecto TILM
- Pliegos de Bases y Condiciones Generales y de Especificaciones Técnicas Particulares que permitirán licitar el Proyecto Ejecutivo y Construcción de la TILM
- Informe ejecutivo y material de difusión

Figura 5. *Terminal Intermodal Logística Malargüe*



Nº	ZONA	m2
0	Gates y accesos / playas camiones	18.239
1	Aduana y órganos de control	24.862
2	Truck center	2.486
3	Playas de contenedores y servicios	18.310
4	Terminal intermodal	29.296
5	Naves perecederos (reefer)	51.218
6	Naves servicios logísticos	77.857
7	Naves cross docking (distribución)	16.836
8	Edificios centrales, oficinas y servicios	1.000
9	Polo tecnológico – servicios tecnológicos	1.000
10	Áreas verdes (vegetación natural)	78.228
11	Calles	180.169

Fuente. *Estudio de Factibilidad y Proyecto Técnico de la Terminal Intermodal Logística Malargüe.*

Factibilidad y Proyecto Técnico de la Terminal Intermodal Logística General Pico

El objetivo del Estudio consiste en la realización de los análisis técnicos, económico-financieros, institucionales y ambientales necesarios para ajustar el anteproyecto existente a fin de contar con el Proyecto Técnico del Nodo Logístico General Pico -Provincia de La Pampa-.

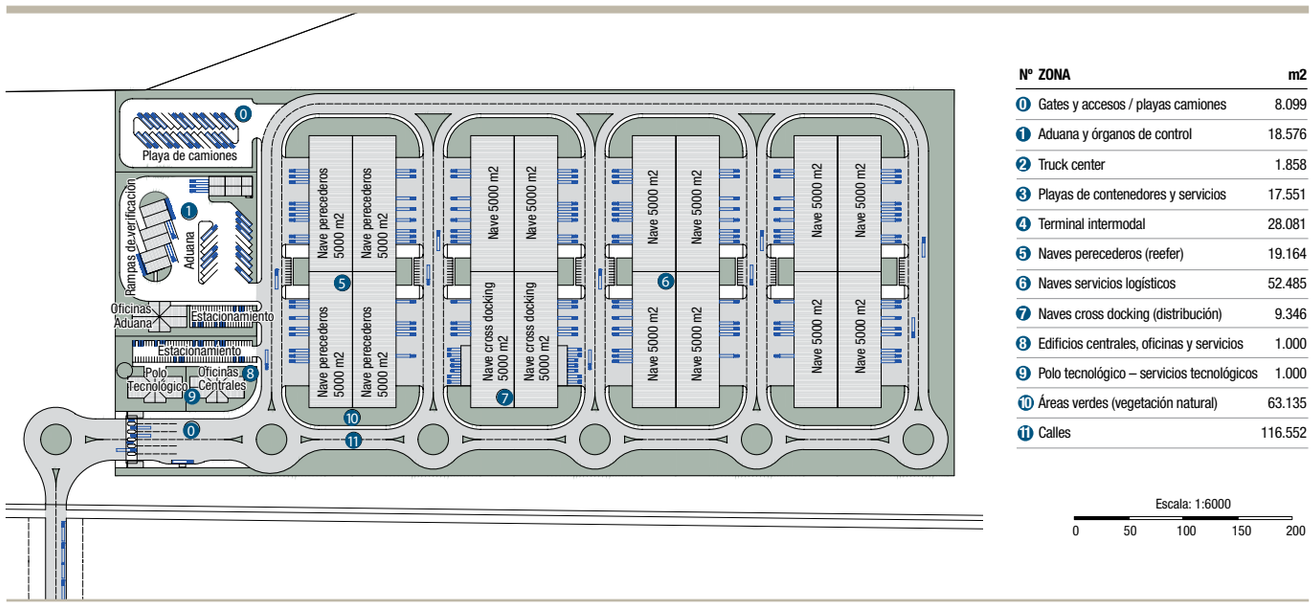
Objetivos particulares

- Realizar el Proyecto Técnico de Ingeniería y Arquitectura para la denominada Terminal Intermodal Logística General Pico (TILGP)
- Efectuar el Estudio de Impacto Ambiental y Social del Proyecto y confeccionar la documentación necesaria para solicitar la Declaración de Impacto Ambiental
- Realizar la evaluación económico-financiera del Proyecto
- Profundizar el análisis de la viabilidad institucional del Modelo de Gestión consensuado preliminarmente por las instituciones públicas de General Pico
- Elaborar un Plan para el Desarrollo y Futura Implementación del Proyecto
- Confeccionar los Pliegos Técnicos para la Licitación de Proyecto Ejecutivo y Construcción de Obra de la TILGP

Productos

- La cartografía completa -relevamientos, planos generales y de detalles, vistas, secciones, planillas de cálculo, de cotización- que muestre el desarrollo del Proyecto Técnico de Ingeniería y Arquitectura de la TILGP y el costeo correspondiente
- La documentación respaldatoria del estudio ambiental, necesaria para solicitar en el momento oportuno la Declaración de Impacto Ambiental
- La evaluación económico-financiera y la elaboración de un Plan para el Desarrollo e Implementación del Proyecto TILGP
- Los Pliegos de Bases y Condiciones Generales y de Especificaciones Técnicas Particulares que permitirán licitar el Proyecto Ejecutivo y Construcción de la TILGP
- Informe ejecutivo y material de difusión

Figura 6. *Terminal Intermodal Logística General Pico*



Nº	ZONA	m2
0	Gates y accesos / playas camiones	8.099
1	Aduana y órganos de control	18.576
2	Truck center	1.858
3	Playas de contenedores y servicios	17.551
4	Terminal intermodal	28.081
5	Naves perecederos (reefer)	19.164
6	Naves servicios logísticos	52.485
7	Naves cross docking (distribución)	9.346
8	Edificios centrales, oficinas y servicios	1.000
9	Polo tecnológico – servicios tecnológicos	1.000
10	Áreas verdes (vegetación natural)	63.135
11	Calles	116.552

Fuente. *Estudio de Factibilidad y Proyecto Técnico de la Terminal Intermodal Logística General Pico.*

Factibilidad del Corredor Vial que une RN 5 (Buenos Aires) con RP 10 (La Pampa)

Consecuentemente con los avances logrados en la formulación del Programa, y los distintos acuerdos entre autoridades gubernamentales nacionales y de las Provincias y municipios involucrados, se inició el Estudio de Factibilidad Técnica del Corredor Vial que une la RN 5 en Buenos Aires con la RP 10 en La Pampa. De esta manera, las Provincias y los municipios involucrados contarán con un documento de proyecto con el que podrán evaluar las distintas alternativas de financiamiento a fin de

implementar las acciones necesarias en un marco integral que les permita lograr los objetivos que persiguen el desarrollo de estas infraestructuras.

Objetivos generales

El objetivo del Estudio consiste en determinar la factibilidad de las intervenciones necesarias para la puesta en servicio del tramo que une la RN 5, a la altura de la Localidad de Olascoaga en la Provincia de Buenos Aires, con la RP 10, a la altura de la Localidad Luan Toro en la Provincia de La Pampa, en las condiciones que requiera su funcionamiento como principal corredor de la Macrorregión Pehuenche.

Este tramo está compuesto por la RP 70 de la Provincia de Buenos Aires en toda su extensión, la RP 4 de la Provincia de La Pampa entre el límite con la Provincia de Buenos Aires y el cruce con la RP 1, dicha ruta desde el cruce con la RP 4 hasta General Pico, la RP 102 hasta Luan Toro y el empalme con la RP 10.

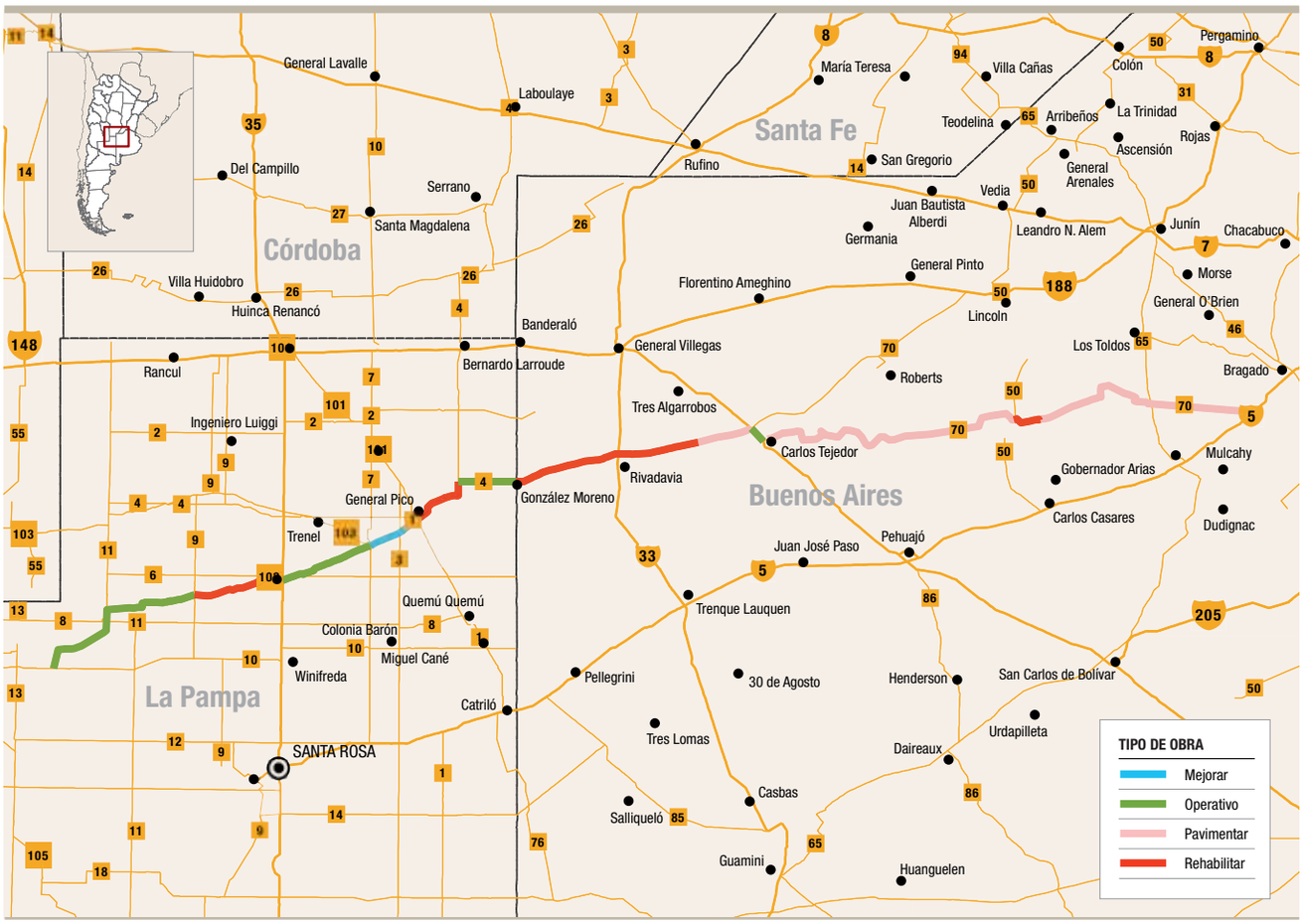
Objetivos particulares

- Identificar las trazas por las que resultará óptimo que se desarrollen estos tramos
- Establecer los riesgos ambientales, sociales e institucionales que puedan producir las intervenciones
- Llevar adelante los estudios de tránsito necesarios
- Realizar una evaluación, tanto de los costos de las intervenciones como de sus beneficios, con una exactitud a nivel preliminar que considere, además de los económicos, los generados en los sectores productivo, turístico, comercial, cultural y social.

Actividades

Entre las múltiples actividades a desarrollar para alcanzar los objetivos planteados, se encuentran estudios de ingeniería, estudios socioeconómicos y estudios ambientales expeditivos. **III**

Mapa 14. *Ruta 70*



Fuente. *Elaboración propia.*

ARGENTINA | BOLIVIA

Introducción

Los puntos de contacto que posee esta zona de frontera son de baja densidad y tienen una importante complejidad de funcionamiento. Aunque el ingreso de Bolivia como país asociado al MERCOSUR ha incrementado los flujos de comercio entre ambos países, subsisten problemas estructurales que obstaculizan un desarrollo de integración fronteriza. Es importante destacar que todos los estudios han coincidido en identificar al déficit en infraestructura como una de las principales causas de la baja interacción que existe en esta zona de frontera.

Foros

Comités de Integración. Tienen por objeto la coordinación regional bilateral destinada a proponer procedimientos y soluciones a los problemas del tránsito, tráfico fronterizo de personas, vehículos y bienes, prestación de servicios y realización de actividades sociales conjuntas, en un marco que promueva la cooperación para lograr la integración y el desarrollo de las áreas de frontera.

- Salvador Mazza-Yacuiba, única cabecera en Argentina
- Aguas Blancas-Bermejo, única cabecera en Argentina
- La Quiaca-Villazón, única cabecera en Argentina

Grupo Técnico Mixto. Ámbito de profundización del diálogo técnico sobre temas sectoriales de interés mutuo, estableciendo un programa de trabajo para consolidar la relación bilateral que generalmente se considera estratégica.

Comisión de Desarrollo Fronterizo (CODEFRO). Tiene por objetivo promover la integración y el desarrollo cultural y social de la zona fronteriza.

Estudios

Ejecutados

Plan Maestro de Integración y Desarrollo Fronterizo. Su objetivo fue identificar un programa de inversiones en la zona fronteriza con el fin de apoyar las actividades productivas y consolidar la integración física y social, mediante visión estratégica de integración y desarrollo de la región.

Nuevo Puente Salvador Mazza-Yacuiba, centro único de frontera y conexiones viales. La nueva obra permitirá descongestionar el

puente actual y consolidar las redes de alcance regional, constituyéndose como un nuevo elemento de conectividad e integración territorial binacional. De esta forma, se consolidará un nodo integrador del sistema de infraestructura vial y un corredor de servicios para la integración bilateral.

En preparación

Se están elaborando en conjunto con el Viceministerio de Transporte, los Términos de Referencia del Estudio Conexión Oeste Argentina-Bolivia.

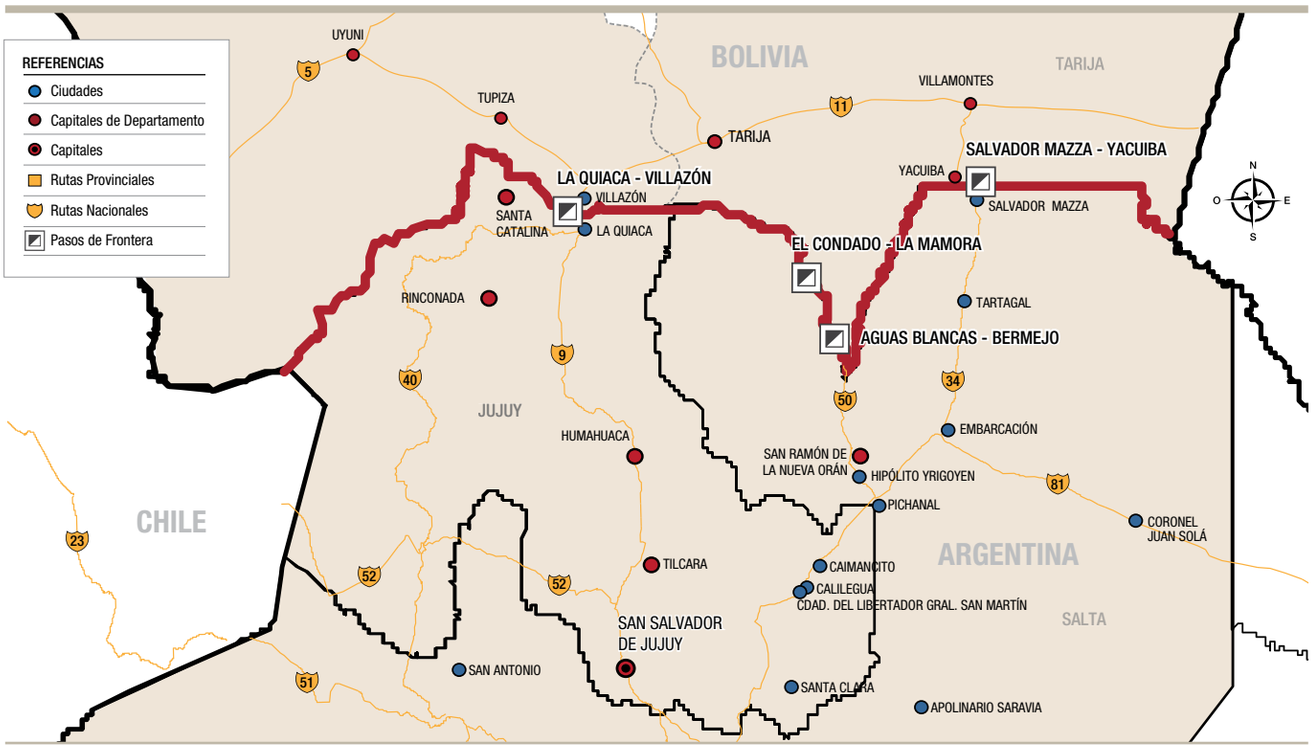
Conexión Oeste Argentina-Bolivia

La Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, su contraparte el Viceministerio de Transportes del Estado Plurinacional de Bolivia y FONPLATA iniciaron el trabajo conjunto para llevar adelante el estudio de factibilidad del proyecto estructurado denominado Conexión Oeste Argentina-Bolivia que forma parte de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración del COSIPLAN. Para ello se elaboraron los Términos de Referencia para el Estudio Integral del Proyecto Conexión Oeste Argentina-Bolivia (Puente y Centro de Frontera La Quiaca-Villazón) a fin de comenzar a avanzar en su desarrollo. FONPLATA financiará dicho proyecto estructurado, dado que está incluido en su programación de cartera correspondiente al período 2014-2016.

Objetivo del Estudio

El objetivo general del Estudio es el análisis integrado y binacional del proyecto estructurado, cuya área de influencia involucra tanto al territorio argentino como al boliviano, que tendrá como meta revertir la falta de conectividad eficiente de la región propendiendo a su configuración multimodal. El proyecto promoverá el crecimiento de actividades productivas y ordenará los flujos en las ciudades fronterizas, atendiendo a consideraciones de ordenamiento territorial al disminuir los tiempos de cruce de frontera, la congestión del tráfico y los accidentes.
Por lo tanto, se deberán identificar acciones complementarias para un adecuado manejo de la franja fronteriza involucrando la infraestructura del paso, la gestión del centro de atención en frontera, el aprovechamiento de las oportunidades para desarrollar acciones orientadas a mejorar la logística y la integración productiva, teniendo en cuenta la preservación del medio ambiente y otros impactos territoriales de relevancia.
Estas consideraciones permitirán proyectar la demanda futura de transporte y las necesidades de infraestructura en el contexto de distintos escenarios de inserción en la economía internacional, identificar y evaluar los proyectos a ejecutar y culminar el estudio con la propuesta de un programa de inversiones estratégicas con la debida justificación técnica, económica, financiera, social y ambiental a nivel de prefactibilidad.

Mapa 15. *Pasos de Frontera Argentina-Bolivia*



Fuente. *Elaboración propia.*

Oficina de Turismo, La Quiaca

Asimismo se determinará la mejor alternativa para la ubicación del nuevo puente y del centro de frontera considerando su operatoria de control y la configuración de su infraestructura.

Área de estudio

El área geográfica considerada para su análisis abarca la franja territorial desde la Provincia de Jujuy en Argentina hasta la localidad de Oruro en Bolivia. En virtud de los proyectos individuales que constituyen el proyecto estructurado Conexión Oeste Argentina-Bolivia se considera:

- Rehabilitación del Ferrocarril Jujuy-La Quiaca
- Pavimentación de la RN 40 Corredor Minero
- Nuevo puente binacional y centro de frontera La Quiaca-Villazón

Cabe destacar que el recorrido ferroviario comienza en la ciudad de Jujuy y avanza hasta el extremo noroeste de Argentina, en la localidad de La Quiaca, donde se conecta con la localidad de Villazón en Bolivia por el actual puente ferroviario, la traza continúa en territorio boliviano llegando hasta la localidad de Oruro.

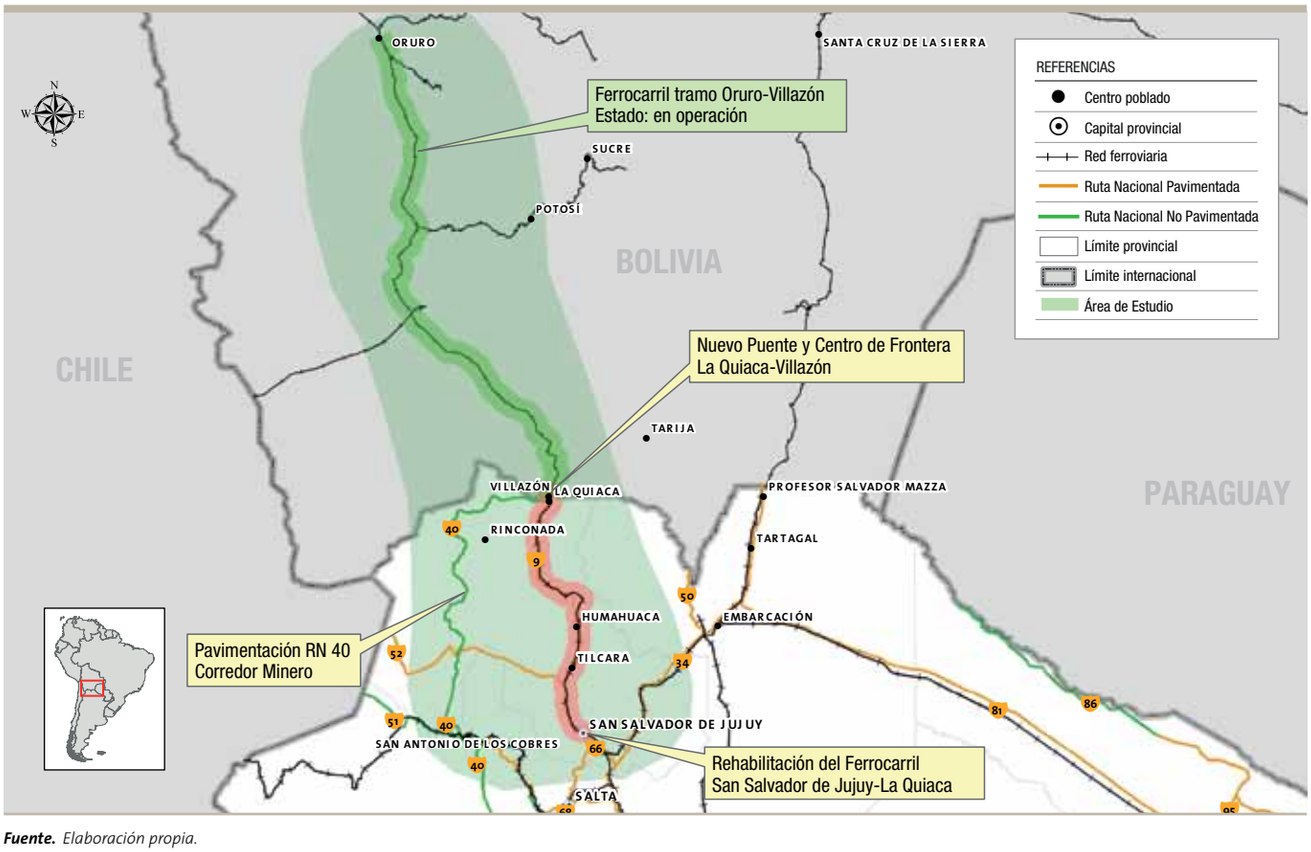
Asimismo, la nueva traza de la RN 40 en la Provincia de Jujuy (Corredor Minero) tiene su inicio en San Antonio de los Cobres, Provincia de Salta (en proximidades del límite con la Provincia de Jujuy), atravesando una serie de localidades y culminando su recorrido en La Quiaca (al límite con Bolivia).

Respecto al nuevo puente binacional y centro de frontera proyectado entre las ciudades fronterizas, su ubicación estaría cercana al puente internacional existente.

Módulos del Estudio

El Estudio se centrará en el análisis de las necesidades de desarrollo de infraestructura para la integración territorial entre Argentina y Bolivia, identificada como déficit respecto a

Mapa 16. *Conexión Oeste Argentina-Bolivia*



Fuente. *Elaboración propia.*

la demanda actual, o como consecuencia del incremento de la demana futura, a partir de mayores intercambios que generen las principales actividades productivas y sociales que hacen uso de las redes de transporte viales y ferroviarias, que conectan ambos países, así como del paso de frontera entre La Quiaca y Villazón.

Se considerarán tres módulos para su análisis, a saber:

- **Módulo I.** Se caracterizará el área de estudio geográfica, productiva, social y ambiental. Se realizará un análisis y descripción del sistema actual de transporte internacional entre Argentina y Bolivia. La descripción de la situación actual deberá permitir un diagnóstico del nivel de servicio de la infraestructura de transporte, de los déficits actuales y futuros en función de la demanda proyectada e identificar alternativas de solución cuantificadas en un Programa de Inversiones. El resultado que aquí se espera es un diagnóstico sobre la evolución de la economía regional y nacional a fin de determinar cómo puede impactar en el comportamiento de los diferentes modos de transporte. Otro importante aporte de este módulo será el análisis de los perfiles productivos, sociales y ambientales de ambas naciones, aspectos que también están en estricta relación con la dinámica de la circulación.
- **Módulo II.** Se realizarán las proyecciones respectivas a futuro de corto y mediano plazo fundamentando las alternativas de solución del Programa de Inversiones. Cada una de estas se compondrá de proyectos necesarios para representar una solución integral a los problemas identificados, los que serán clasificados dentro de cada alternativa en proyectos de corto, mediano y largo plazo. Para cada una de las alternativas identificadas se realizará un prediseño físico y se compararán técnica y económicamente, con el objeto de establecer un *ranking* objetivo y fundamentado. Para las evaluaciones se utilizarán estimaciones basadas en costos promedio de obras similares.
- **Módulo III.** Se focalizará en la factibilidad de los proyectos identificados en un Programa Integral de Inversiones que considerará el corto, mediano y largo plazo para ser llevado a cabo. En este se analizarán las características del nuevo puente binacional y el centro de frontera La Quiaca-Villazón de forma tal de contar con la factibilidad técnica, económica, ambiental, e institucional de la alternativa seleccionada, avanzándose en la elaboración de todos los documentos y estudios necesarios para que se encuentre en condiciones de ser licitado.

Por último, cabe destacar que se espera contar con un plan de acción para la optimización del transporte y accesibilidad a través del Nuevo Puente La Quiaca-Villazón, en el que se detallen las medidas de carácter operativo y las inversiones en obra de infraestructura a ejecutar en el corto, mediano y largo plazo, de modo de mejorar la conectividad entre Argentina y Bolivia, facilitando el tránsito de personas y bienes entre los dos países. **III**

Paso de Frontera, La Quiaca

ARGENTINA | PARAGUAY

Introducción

Argentina y Paraguay poseen cerca de 1.550 kilómetros de fronteras, delimitadas naturalmente por los ríos Pilcomayo, Paraguay y Paraná, que representan un significativo condicionamiento para la implementación de proyectos de integración física. Esto ha originado importantes esfuerzos de coordinación y planificación que se expresan tanto en el trabajo bilateral, a partir de la creación del Grupo Técnico Mixto (GTM) en 1995, como a nivel multilateral, con la participación a partir del año 2000 en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, continuada actualmente en el Consejo Suramericana de Infraestructura y Planeamiento.
En tal contexto, se ha desarrollado un proceso de planificación territorial indicativo que ha permitido identificar la demanda de infraestructura de integración física y se han promovido consensos en relación con las prioridades de acción con miras a optimizar las conexiones territoriales.

Foros de integración

El primero es el Grupo Técnico Mixto Argentina-Paraguay, creado por cartas reversales en 1995. Su objetivo es llevar adelante las acciones necesarias para lograr la integración física entre ambos países.

Asimismo, anualmente se reúnen, con alternancia en uno u otro país, los Comités de Integración, cuyos objetivos son participar en la solución de los problemas operativos de tránsito y tráfico de personas promover el desarrollo de frontera e impulsar el entendimiento entre las poblaciones fronterizas. En la actualidad están constituidos los siguientes comités: Pozo Hondo-Misión La Paz, Alberdi-Formosa, Puerto Falcón-Clorinda, Itatí-Itá Corá, Puerto Bermejo-Pilar, Encarnación-Posadas y Ayolas-Ituzaingó.

Estudios

A fin de superar las dificultades de integración física entre Argentina y Paraguay, y en el marco del Grupo Técnico Mixto argentino-paraguayo de infraestructura, ambos países identificaron las acciones a implementar a fin de contar con la infraestructura que permita optimizarla. En este marco, y con financiamiento del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata, se encuentra en funcionamiento el Programa de Optimización de la Conectividad Territorial.
Por otra parte, están culminando las gestiones para dar inicio al Estudio Binacional de Factibilidad del Puente Eldorado-Mayor Otaño, que contaría con una asistencia técnica no reembolsable del Banco Interamericano de Desarrollo.

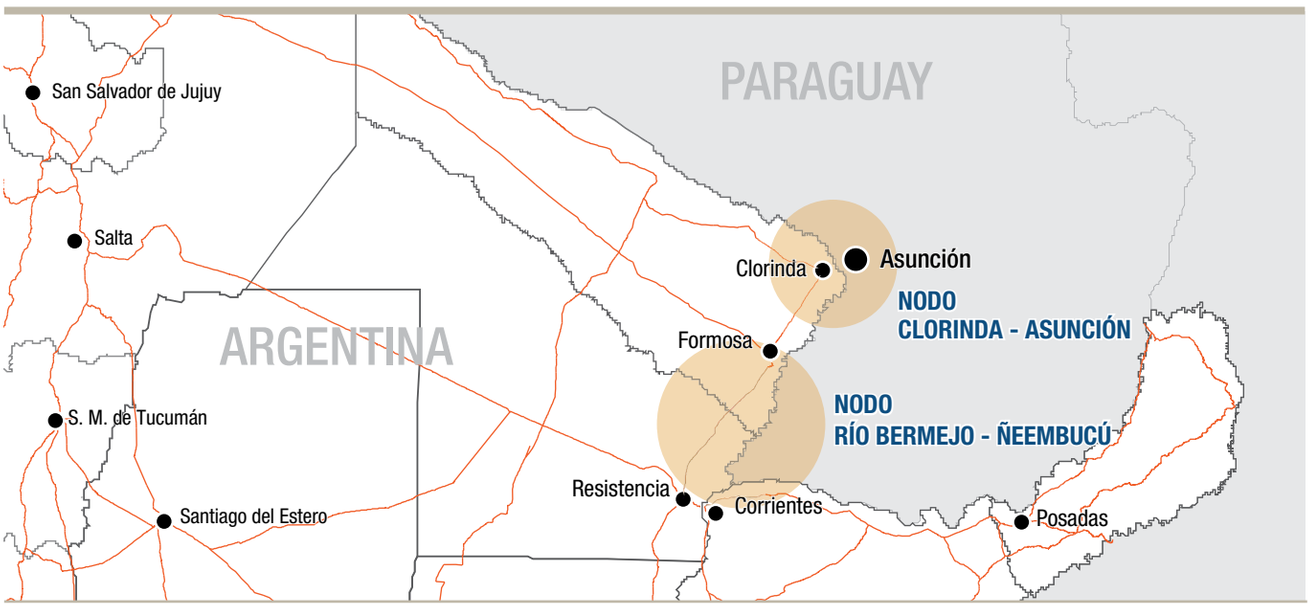
Programa de Optimización de la Conectividad Argentina-Paraguay

El Programa tiene por objeto fortalecer la integración física entre Argentina y Paraguay a través de la provisión de asistencia técnico-financiera que permita completar la etapa de preinversión de proyectos considerados prioritarios para fortalecer dicha integración. Este objetivo se logrará mediante la contratación de los servicios de consultoría para desarrollar los siguientes estudios:

- Estudio de Factibilidad por Fases del Programa de Optimización de la Conectividad Territorial del Nodo Clorinda (Argentina)-Área Metropolitana de Asunción (Paraguay)
- Estudio de Factibilidad por Fases del Programa de Optimización de la Conectividad Territorial del Nodo Ñeembucú (Paraguay)-Río Bermejo (Argentina)

Optimización de la Conectividad Territorial del Nodo Clorinda-Asunción

Mapa 17. *Nodos Argentina-Paraguay*



Fuente. *Elaboración propia.*

Objetivo del Estudio Binacional

El Estudio tiene como objetivo evaluar la factibilidad técnica, económica, ambiental e institucional de diversas alternativas de Programas de Inversión que optimicen las conexiones físicas y la circulación del transporte entre la localidad de Clorinda, en la República Argentina, y el Área Metropolitana de Asunción, en la República del Paraguay.

El Programa de Inversiones deberá contemplar intervenciones de corto, mediano y largo plazo que proveerán al Nodo de la infraestructura necesaria para su funcionamiento eficiente, sustentable económica, institucional y ambientalmente, y sobre todo, consistente con los requerimientos de movilidad, accesibilidad y calidad de vida de su población.

Fases del Estudio

El Estudio se desarrolla en dos fases y se compone de cuatro informes, cuyos detalles y contenidos son los siguientes:

Fase I	Fase II
Análisis y Diagnóstico Integrado Identificación y Evaluación de Alternativas	**Factibilidad de la Alternativa Seleccionada Plan de Acción**
Informe inicial. Plan de trabajo. **Primer informe parcial: Diagnóstico.** Diagnóstico integrado, cartografía, mapas, planos, detalle de censos y encuestas, identificación de fuentes de información. **Segundo informe parcial: Identificación y Evaluación de Alternativas.** Además del informe según requerimientos de los Términos de Referencia, se presentará un *power point* con alternativas identificadas y sus viabilidades.	**Tercer informe: Factibilidad de la Alternativa Seleccionada.** Anteproyecto Técnico Obras de Corto Plazo del Programa de Inversiones y Proyecto de pliego de condiciones generales, particulares y especificaciones técnicas, para llamado a licitación para elaboración de proyecto ejecutivo para ejecución de obras de corto plazo. **Informe final.** Plan Estratégico y Sistema de Indicadores de Gestión del Programa, gráficos, mapas, croquis y toda otra planimetría. Presentación *power point*, transferencias de modelos desarrollados y sus bases de datos.

Pasos de frontera del Nodo Clorinda-Asunción

Clorinda-Puerto Falcón, *ubicado en las cabeceras del Puente Internacional San Ignacio de Loyola, permite el acceso vial a la ciudad de Asunción. Se trata de la principal vinculación carretera entre Argentina y Paraguay en materia de comercio internacional. En este punto fronterizo los controles se encuentran integrados binacionalmente con el criterio país de entrada, país sede.*

Pasarela La Fraternidad, *vincula Clorinda con Nanawa. Este punto es de singular importancia por la gran cantidad de pasajeros que transitan diariamente y por el comercio informal y de menor cuantía que se verifica.*

Puerto Pilcomayo-Itá Enramada, *vincula Clorinda con Asunción por medio de un servicio de balsa que transporta vehículos y pasajeros. Tiene importancia para el transporte de cargas con sentido hacia Paraguay.*

Resultados del Estudio

El Estudio se encuentra en ejecución con finalización prevista para mediados del 2015. A continuación se presentan los principales resultados de la Fase 1.

Diagnóstico integral: principales conclusiones

- Paso Clorinda-Puerto Falcón, demoras y falta de integridad, particularmente en el control del transporte de cargas
- En la cabecera argentina existen restricciones de espacio, si bien se cuenta con terrenos linderos que podrían ser aprovechados para ampliación del ACI
- Las vías de acceso al paso se encuentran ocupadas con camiones estacionados en ambas banquinas a la espera de acceder a las instalaciones de control
- La fluidez de la circulación está condicionada por la ubicación y funcionalidad de las instalaciones de control
- El vínculo fluvial Puerto Pilcomayo-Itá Enramada es un punto importante para las mercaderías que ingresan a Paraguay
- En la pasarela La Fraternidad, el flujo de personas es libre y es escasa la aplicación de la normativa relativa al Tránsito Vecinal Fronterizo
- Ambos países acordaron implantar una nueva conexión física en el Nodo en el mismo sitio de la vinculación fluvial: Puerto Pilcomayo-Itá Enramada
- En el marco de los comités de integración, Paraguay ha presentado el anteproyecto de implantar una cabecera única de cargas y pasajeros en el lado paraguayo

Imagen satelital de la vinculación Clorinda-Puerto Falcón.

Alternativas de solución: Programa de Inversiones

En función de las debilidades e insuficiencias detectadas en el Diagnóstico Integral y efectuado el relevamiento de las opiniones de todos los organismos de control presentes en los pasos de frontera, se elaboraron un conjunto de alternativas que se sintetizan a continuación:

Asimismo en todas las alternativas se incluyen:

- Obras de infraestructura vial
- Centros de control fronterizo e instalaciones secundarias
- Una nueva conexión vial sobre el río Paraguay: Itá Enramada -Puerto Pilcomayo
- Un nuevo puente en San Ignacio de Loyola, paralelo a la actual vialidad de conexión

En ocasión de la última reunión del Grupo Técnico Mixto Argentina-Paraguay, los países acordaron dar continuidad al Estudio, solicitando a los consultores profundizar en la Fase 2 las alternativas 3 y 6, respectivamente.

Tabla 6. *Programa de Inversiones y Costos Estimados*

Nodo Clorinda-Asunción / Síntesis de Costo de las Alternativas Propuestas por Componente en US$						
Alternativa	Nuevo Puente Río Pilcomayo	Nuevo Puente s/ Río Paraguay	Instalaciones de Control	Obras Viales	TOTAL	TIR
CUC Falcón CUP Loyola con nacionalización	2.288.000	69.288.200	45.892.427	44.428.750	161.897.377	15,2%
CUC Falcón CUP Loyola sin nacionalización	2.288.000	69.288.200	51.719.610	44.428.750	167.724.560	15,1%
CU Falcón con nacionalización	2.288.000	69.288.200	44.024.306	44.428.750	160.029.256	15,3%
CU Falcón sin nacionalización	2.288.000	69.288.200	49.619.006	44.428.750	165.623.956	15,1%
DC PEPS Falcón-Loyola sin nacionalización	2.288.000	69.288.200	53.021.002	44.428.750	169.025.952	15%
DC PEPS Falcón-Loyola con nacionalización	2.288.000	69.288.200	48.602.710	44.428.750	164.607.660	15,1%

Optimización de la Conectividad Territorial del Nodo Ñeembucú-Río Bermejo

Objetivo del Estudio Binacional

El Estudio tiene como objetivo evaluar la factibilidad técnica, económica, financiera, ambiental e institucional por fases de los Programas de Inversión que permitan desarrollar la conectividad territorial del Nodo Ñeembucú-Río Bermejo, definido al sur del Paso Puerto Formosa-Puerto Alberdi y al norte del Paso Puerto Las Palmas-Humaitá.

Este deberá identificar y evaluar el conjunto de intervenciones de infraestructura que faciliten el cruce fluvial y el desarrollo de un nuevo puente.

Fases del Estudio

El Estudio Binacional se desarrollará en dos fases consecutivas cuyos contenidos específicos e informes se detallan en el Diagrama de flujos. *[Ver Figura 7]*

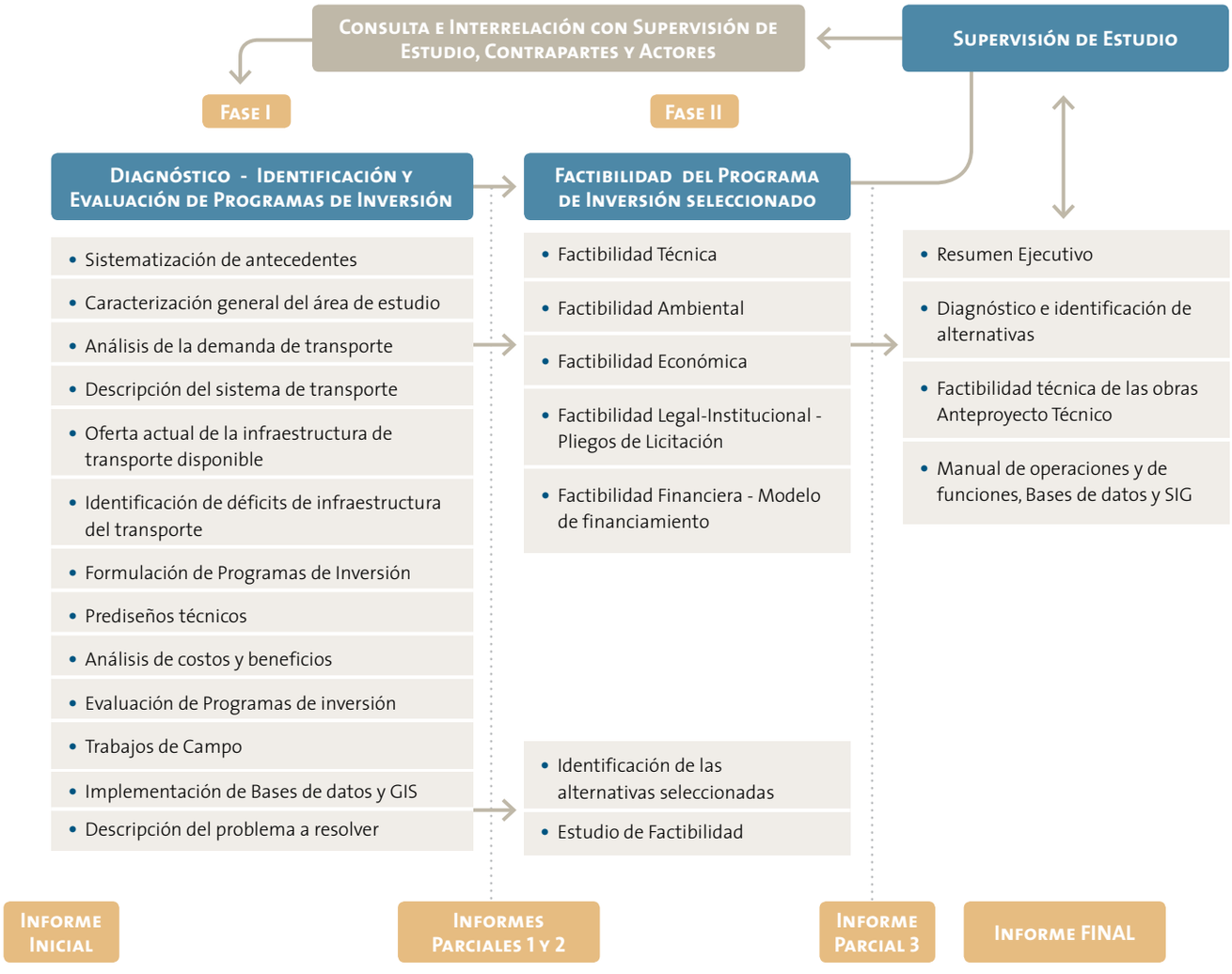
Área de estudio

El área de estudio está determinada por los territorios a ambos lados de la frontera común que constituye el curso del río Paraguay, limitados al norte por el paso Formosa-Alberdi y al sur por Puerto Las Palmas-Humaitá. El área geográfica de influencia está compuesta por las Provincias de Formosa y Chaco, por parte de Argentina, y el departamento de Ñeembucú, por parte de Paraguay. A lo largo del curso del río se encuentran habilitados una serie de pasos fronterizos en los cuales es posible realizar el traslado al país vecino utilizando medios fluviales. *[Mapa 18]*

Resultados

El Estudio se encuentra en ejecución con finalización prevista para mediados de 2015. A continuación se presentan los principales resultados de la Fase 1.

Figura 7. *Diagrama de Flujos Plan de Trabajo*

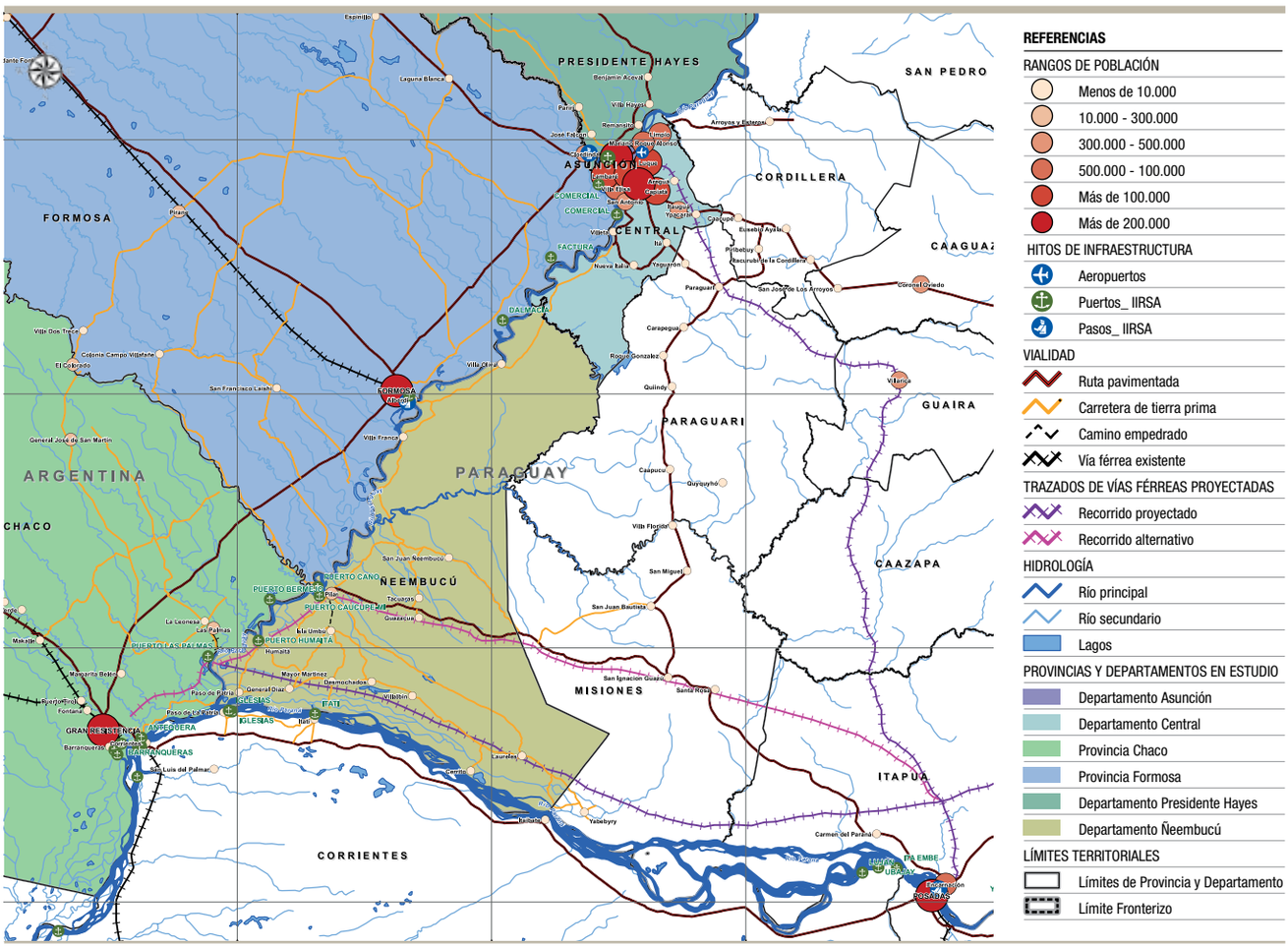


Fuente. *Elaboración propia.*

Diagnóstico Integral: principales conclusiones

- La conectividad física en este Nodo está alineada con el Eje de Integración y Desarrollo de Capricornio (IIRSA) y deberá posibilitar la optimización del acceso de las producciones localizadas tanto al este como al oeste del curso del río Paraguay
- La zona de influencia del Nodo se caracteriza por su altísima capacidad de producción alimentaria, por lo tanto la nueva conexión tiene una visión estratégica, ya que será un eje de integración entre dos territorios de enorme potencial productivo
- El desarrollo socioeconómico regional se vería impulsado si contara con una conectividad física que enlazara los territorios a ambas márgenes del río Paraguay y les facilitara el acceso al sistema portuario fluvial
- Se deberían mejorar los estándares de servicio de la conectividad fluvial actual entre Argentina y Paraguay, teniendo en cuenta que las poblaciones se vinculan por actividades cotidianas relativas a la educación, la salud y el comercio
- Las cadenas logísticas buscan principalmente llegar al río Paraguay-Paraná, no obstante se presenta la existencia de fuertes asimetrías entre las redes viales, las redes ferroviarias y las dotaciones de infraestructura portuaria entre ambos países
- Los productores piden mejoras en la vialidad y en la operación, a partir de lo cual es posible sostener que no consideran, al menos en este momento, optar por una forma alternativa de transporte

Mapa 18. *Nodo Río Bermejo*



Fuente. *Estudio de Factibilidad por Fases del Programa de Optimización de la Conectividad Territorial del Nodo Ñeembucú-Río Bermejo.*

Factibilidad de la alternativa de puente ferrovial

Existe una diferencia técnica en el desarrollo del nuevo puente que está condicionada por su modalidad, ya sea vial o ferroviaria. Si bien el tablero, o tramo principal sobre el canal de navegación, es un plano único, las pendientes máximas permitidas de las sendas de aproximación hasta la altura pautada por el gálibo sobre el río son diferentes para una y otra modalidad: 5% para el caso de la modalidad vial y 1,2% para el caso de la modalidad ferroviaria.

Esto hace que los desarrollos longitudinales de los terraplenes hacia el nuevo puente propiamente dicho sean sensiblemente diferentes entre sí, dado que el conjunto del nuevo puente ferroviario puede llegar a duplicar la extensión del nuevo puente vial.

La alternativa de un único puente ferrovial no es factible en este caso. Por este motivo, se seleccionó la opción de dos puentes independientes entre sí.

Síntesis de alternativas propuestas y costo estimado

A excepción de la primera alternativa, por su cercanía a la reserva natural Laguna de la Oca en la Provincia de Formosa, existen mínimas variaciones en relación con las evaluaciones económico-financieras. No es posible identificar elementos que indiquen que alguna de estas alternativas sea ostensiblemente más apropiada.

Tabla 7. *Tipos de construcción*

Alternativas (costos en US$)	Separado					Juntos	
	Puente Vial	Puente Ferroviario	Acondicionamiento terminales fluviales	Total	TIR	Total	TIR
Formosa-Alberdi	195.404.000	600.289.000	3.500.000	799.193.000	-8,92%	689.362.143	-8,92%
Colonia Cano-Pilar. Variante 1	170.234.000	621.521.000	5.000.000	796.755.000	10,13%	684.309.857	11,36%
Colonia Cano-Pilar. Variante 2	219.225.000	636.782.000	5.000.000	861.007.000	9,51%	728.076.143	10,85%
Puerto Bermejo-Naranjito	274.529.000	662.449.000	5.000.000	941.978.000	8,95%	823.982.857	9,99%
Puerto Bermejo-Humaitá	307.908.000	560.285.000	5.000.000	873.193.000	9,54%	759.355.000	10,60%
Las Palmas-Curupayty	292.546.000	488.404.000	2.500.000	783.450.000	9,27%	678.976.286	10,00%

Alternativas seleccionadas

En ocasión de la última reunión del Grupo Técnico Mixto Argentina-Paraguay, y considerando que la República del Paraguay ha realizado un estudio de factibilidad para la construcción de su sistema ferroviario que ubica el puente ferroviario en la alternativa Curupayty-Las Palmas, ambos países acordaron que el puente ferroviario se ejecutará en el emplazamiento recomendado por el estudio y que la profundización de dicho estudio se realizará en forma conjunta con el desarrollo de la vía férrea.

Los países acordaron dar continuidad al estudio, solicitando a los consultores profundizar en la Fase 2 las siguientes alternativas viales:

1. Colonia Cano-Pilar, variante norte
2. Puerto Las Palmas-Curupayty

Estudio Binacional Puente Eldorado-Mayor Otaño

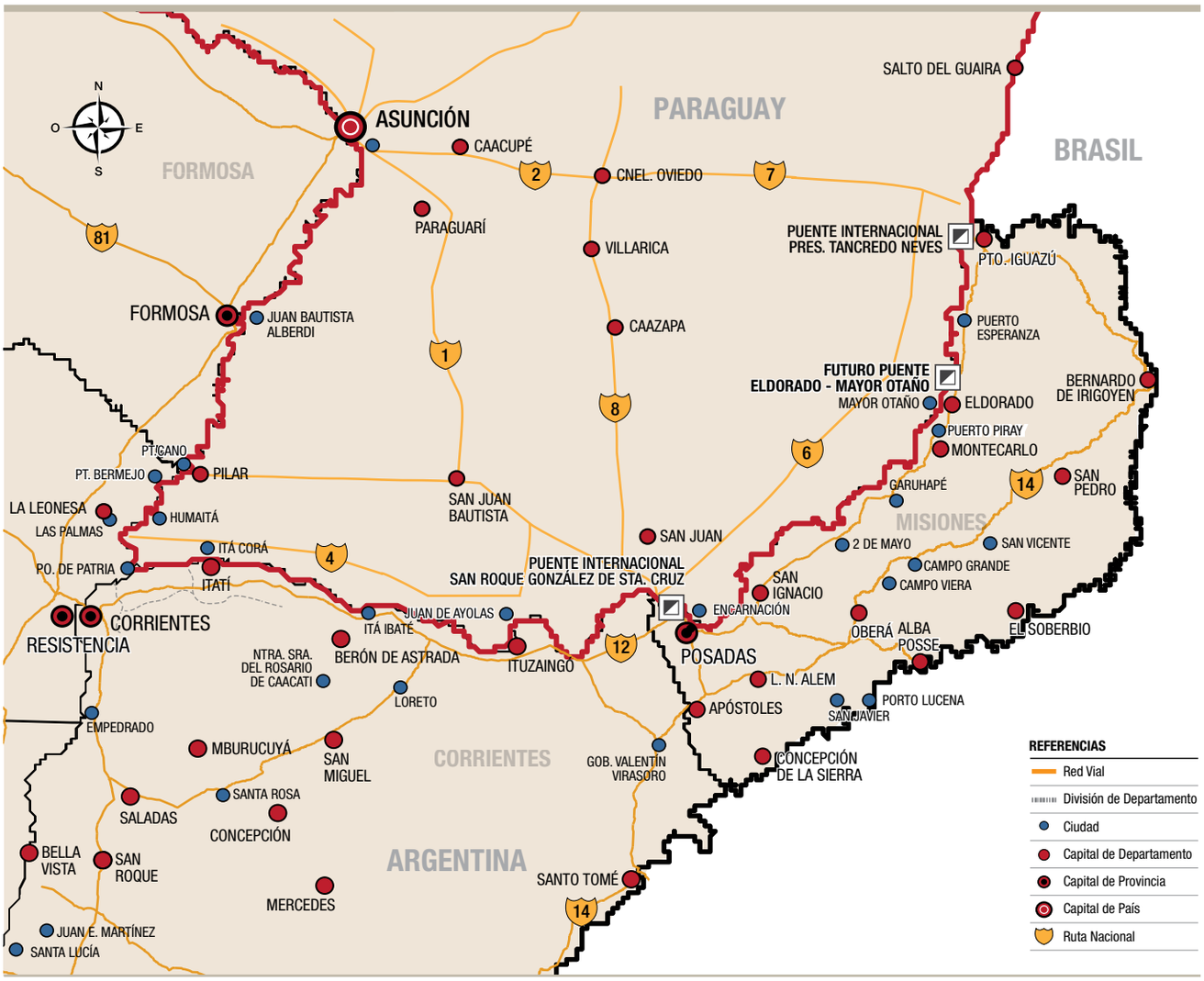
Antecedentes

A fin de profundizar la cooperación e integración fronteriza mediante la ejecución de proyectos que impulsen y optimicen la conectividad entre la República Argentina y la República del Paraguay, ambos países ratificaron en la I Reunión Binacional de Ministros de Argentina y Paraguay, realizada en noviembre de 2013, la necesidad de avanzar con las gestiones conjuntas para obtener la Cooperación Técnica No Reembolsable por parte del Banco Interamericano de Desarrollo para la realización del estudio de referencia.

Objetivos

El objetivo general del Estudio es definir la viabilidad de un Programa de Inversiones en infraestructura de conectividad para las ciudades de Mayor Otaño (Paraguay) y Eldorado (Argentina), el cual incluirá la construcción de un puente fronterizo, la ampliación o adecuación de la infraestructura que pudiera serle complementaria (puertos, centro de frontera y pavimentación vial) y que por otra parte brinde alternativas de conectividad, así como la elaboración de proyectos de mejora de carácter operativo e institucional.

Mapa 19. *Conectividad internacional de Misiones*



Fuente. *Elaboración propia.*

Enfoque

Para abordar este Estudio será necesario identificar y caracterizar la estructura de flujos internacionales, regionales y locales en los distintos cortes temporales, y realizar un análisis de la diversidad de los tipos de transporte de cargas y pasajeros, sus características y la racionalidad implícita en las decisiones de cuándo y cómo realizar un viaje.

También se le deberá dar particular importancia al estudio de las características de la población fronteriza de Eldorado y Mayor Otaño, ya que esta mantiene rasgos propios y formas de relaciones sociales, económicas y familiares distintivas entre estas dos ciudades.

Ejecución y supervisión

Durante el año 2014, la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, gestionó y culminó con los pasos administrativos que implica la solicitud de una Asistencia Técnica No Reembolsable. Asimismo, durante ese período elaboró y consensuó con su contraparte de la República del Paraguay los Términos de Referencia, el Plan de Trabajo y la Planilla Presupuestaria.

Se estima el costo del Estudio binacional en US$ 550.000 y su período de ejecución en diez meses, aproximadamente. Por último, se acordó entre las partes que el BID será quien llame a licitación y que las contrapartes nacionales serán las encargadas del seguimiento y de la supervisión técnica.

Módulos del Estudio

El Estudio se compondrá de tres módulos, los cuales se indican y desglosan a continuación.

Primer módulo. Se realizará una descripción y análisis territorial del área de estudio junto con un diagnóstico del sistema de transporte y logístico actual, identificando todos los factores que influyan en la dinámica diaria de la zona (sociales, culturales, ambientales, económicos, productivos).

Segundo módulo. Se buscará estimar el comportamiento futuro de las principales variables que influyan en la lógica de movilidad transfronteriza para poder formular y fundamentar la definición de alternativas de solución.

Tercer módulo. Se deberá proponer un Plan de Acción Estratégico que incluya y desarrolle un Programa de Inversiones Integral así como propuestas de mejoras operativas, entre otros aspectos. **III**

Módulo 1	**Descripción y Análisis del Área de Estudio**	
	Descripción del área de estudio	Diagnóstico normativo-institucional
	Caracterización económica y evaluación del potencial productivo	Descripción del sistema de conectividad: demanda, logística, costos, infraestructura
	Análisis socioambiental	Diagnóstico de la situación actual
	Presentación de Informe parcial	
Módulo 2	**Formulación de Alternativas de Solución**	
	Formulación de alternativas de solución	Inventariado y evaluación económica de las alternativas
	Prediseños técnicos	Selección de alternativa
	Presentación de Informe parcial	
Módulo 3	**Implementación y Ejecución de un Programa de Inversiones**	
	Factibilidad técnica del proyecto	Factibilidad financiera y modelo de financiamiento
	Factibilidad ambiental del proyecto	Factibilidad legal e institucional. Pliegos de licitación
	Factibilidad económica del proyecto	Plan de Acción Estratégico (PAE)
	Presentación de Informe parcial	
	Elaboración de talleres informativos	
	Presentación de Informe final	

ARGENTINA | BRASIL

Introducción

Los numerosos acuerdos históricos entre la República Argentina y la República Federativa de Brasil, tales como el Tratado de Integración, Cooperación y Desarrollo y el Protocolo Regional Fronterizo, ambos firmados el 29 de noviembre de 1988, fueron relevantes en la gradual adecuación de la conectividad física bilateral y en el proceso supranacional de consolidación de un espacio económico común.

En esa dirección, el Mercado Común del Sur fue pionero en promover la eficiencia de las infraestructuras y de los servicios de transporte en la región, en beneficio de las complejas demandas sociocomerciales.

La conjunción de factores como el crecimiento sostenido en la mayoría de las economías de estos países y la mayor estabilidad político-institucional proporcionó las condiciones ideales para la concreción de inversiones significativas que, a su vez, aumentaron la necesidad de mejoras en la infraestructura existente.

Este desarrollo fue encauzado, en un primer momento, en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana y luego, con el objetivo de profundizar la integración de la región, dentro de la Unión de Naciones Suramericanas y sus diferentes ámbitos de debate sectorial específico.

Foros

Adicionalmente a las distintas instancias de debate y acuerdo generadas en el marco de las instituciones mencionadas, existen distintos foros en los que participan tanto actores públicos como privados. Entre estos, resulta importante destacar los comités de integración que anualmente se realizan en distintos puntos de la frontera binacional:

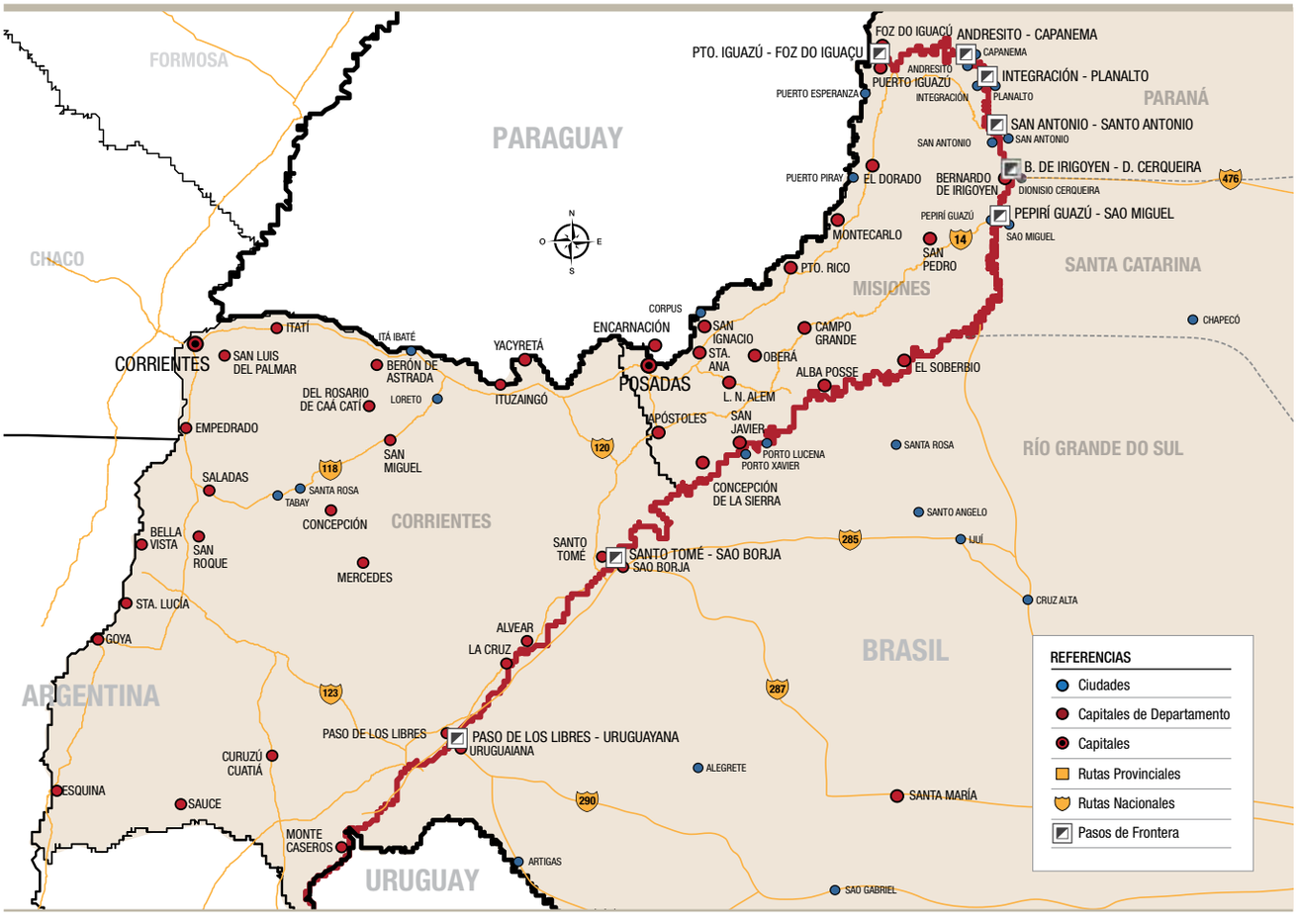
- Puerto Iguazú-Foz do Iguazú
- Bernardo de Irigoyen-Dionísio Cerqueira-Barracao
- Paso de los Libres-Uruguayana

Estudios en ejecución

Se encuentra actualmente en desarrollo el Estudio de Viabilidad de un Programa de Inversiones para Optimizar la Conectividad entre la República Argentina y la República Federativa de Brasil.

Dicho Estudio es el fruto de un anhelo histórico materializado en el Acuerdo para la Viabilización de la Construcción y Operación de Nuevos Puentes sobre el Río Uruguay, firmado el 15 de diciembre de 2000 y posteriormente ratificado por los respectivos congresos de ambos países.

Mapa 20. *Frontera Argentina-Brasil*



Fuente. *Elaboración propia.*

Estudio de Viabilidad de un Programa de Inversiones para Optimizar la Conectividad entre la República Argentina y la República Federativa de Brasil

El Estudio, con finalización prevista para mediados de 2015, se ejecuta en el marco de la Comisión Binacional Argentina-Brasil para los Nuevos Puentes sobre el Río Uruguay. La Coordinación Técnica-Administrativa es realizada por la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, por Argentina, y el Departamento Nacional de Infraestructura del Transporte, por Brasil. El objetivo general es identificar los proyectos de infraestructura del transporte cuya ejecución en un horizonte de corto y mediano plazo permita mejorar la conectividad terrestre entre ambos países y las condiciones de operación del transporte internacional. En este sentido, las alternativas para la implantación de los futuros puentes y las obras complementarias y conexas son: Alvear-Itaquí, San Javier-Porto Xavier y Alba Posse-Porto Mauá.

Área de estudio

Se definieron, mediante criterios específicos, tres áreas a escalas diferenciadas donde la extensión de cada una de ellas está funcionalizada con un objetivo particularizado.

Macrorregión

Se considera como Macrorregión a las Provincias de Corrientes y Misiones en la República Argentina, y al Estado de Río Grande do Sul, a partir de la consideración de las regiones de Celeiro, Fronteira Noroeste, Missões y Fronteira Oeste, en la República Federativa de Brasil. Esta escala permite asociar y contextualizar los flujos regionales e interacciones que utilizan los corredores de interconexión.

Área de influencia

Integran el área de influencia los departamentos de Paso de los Libres, San Martín, General Alvear y Santo Tomé en la Provincia de Corrientes y los departamentos de Apóstoles, Concepción de la Sierra, San Javier, Oberá, 25 de Mayo y Guaraní en la Provincia de Misiones, en la Argentina, y los municipios de la franja fronteriza que va desde Tiradentes do Sul hasta Itaquí, en Brasil.

Área operativa

El área operativa es el espacio envolvente de la localización de de cada uno de los futuros puentes y las obras complementarias y conexas, y de las zonas directamente afectadas. Involucra las localidades de Alvear, San Javier, Alba Posse, en la República Argentina, y las de Itaquí, Porto Xavier y Porto Mauá, en la República Federativa de Brasil.

Actividades

Descripción geográfica y ambiental

Se realizó la caracterización geográfica y ambiental del área de estudio, estableciendo los criterios generales y específicos para su definición y delimitación.

Descripción de las economías regionales

Se recopiló y sistematizó información cuali-cuantitativa sobre los principales sectores de actividad productiva que dinamizan estas economías regionales, profundizando el análisis en los departamentos y en los municipios donde se proyectan los futuros puentes internacionales.

Matriz de transporte en el comercio Argentina-Brasil

Se estudió la preferencia o asociación producto-modo de transporte y la competencia entre modos para un mismo producto permitiendo profundizar en las variables que determinan la elección modal, así como explorar la probabilidad de cambios en esas elecciones.

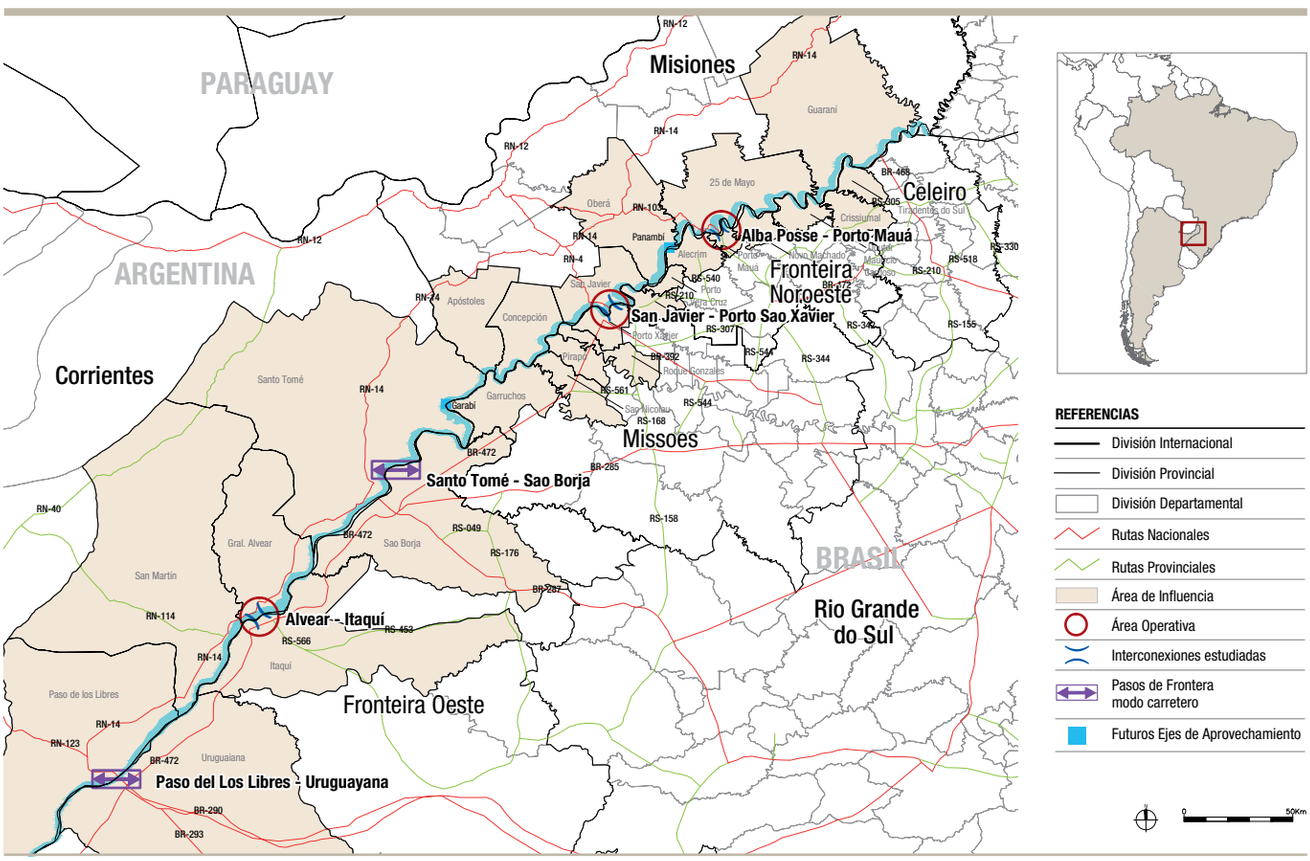
Descripción y análisis de las cadenas logísticas

Se analizaron los principales aspectos de las cadenas más importantes en el flujo comercial Brasil-Argentina que utiliza los pasos terrestres: automotriz, petroquímica y, como representantes de la cadena de agronegocio que se moviliza por vía terrestre, las de arroz y cebolla.

Análisis de la infraestructura de transporte bilateral

Se llevó adelante una caracterización de los distintos componentes, realizando especialmente un análisis con un mayor detalle para los modos carretero y ferroviario, identificando los principales nodos de generación, recepción y transbordo de los flujos de carga y pasajeros.

Mapa 21. *Frontera Argentina-Brasil*



Fuente. *Estudio de los Nuevos Puentes sobre el Río Uruguay.*

Análisis y modelización del sistema de transporte

Utilizando el paquete TransCad, se confeccionó un modelo de demanda que explica el sistema de transporte a fin de predecir y cuantificar los cambios en los diferentes modos involucrados, en términos de volúmenes de viajeros y de carga, y sus costos asociados.

Estimación y asignación de la demanda futura

Las diferencias entre la red actual y la de cada uno de los proyectos estudiados, originan distintos costos operativos y tiempos. Se realizaron asignaciones mediante el método STOCH para el año base y para las sucesivas proyecciones del tránsito, en relación con cada escenario modelado.

Planteo y selección de alternativas de trazado

En cada una de las localizaciones identificadas para el análisis de nuevos enlaces se realizaron estudios in situ y mediante cartografía para definir los trazados. En los casos en que fue posible y necesario, se plantearon distintas variantes para analizarlas luego con una matriz multcriterio que ayudara en la toma de decisión y selección de la alternativa.
Asimismo, considerando las características de los sitios de implantación de los futuros pasos fronterizos internacionales, resultó necesario establecer criterios básicos ambientales y territoriales que permitieran garantizar, desde las etapas iniciales de diseño, tanto la sustentabilidad de las obras como la protección del ambiente y la calidad de vida de las poblaciones involucradas. *[Tabla 8]*

Aprovechamientos Hidroeléctricos de Garabí y Panambí

Uno de los principales condicionantes reconocidos prioritariamente y considerados en la confección de los anteproyectos corresponde al nivel máximo de crecidas del río Uruguay en su situación actual y a partir del funcionamiento de los futuros complejos hidroeléctricos sobre dicho río, Garabí y Panambí, particularmente en cuanto a la cola de remanso.
Tanto la localidad de Alba Posse como también la zona costera/portuaria de la localidad de Porto Mauá, resultarán parcialmente afectadas cuando se construya la represa de Panambí. En este sentido, el puente principal respeta la cota del proyecto Panambí, y luego la traza recorre un sector con pendientes pronunciadas, buscando evitar la zona que resultará inundada.

Elaboración de anteproyectos

Como premisa general que gobernó la implantación de la estructura de cruce del río, se procuró buscar los sectores de menor profundidad, coincidentes con los anchos mayores. Si bien esto implica una estructura de cruce de mayor longitud total, las luces de los vanos son menores y las fundaciones más simples, lo que permite obtener una estructura de menor costo.
Desde el punto de vista del diseño vial se procuró situar los trazados evitando en lo posible los terrenos excesivamente quebrados o con fuertes pendientes, los sectores con suelos de mala calidad y la afectación de edificaciones. Se procuró minimizar el impacto del proyecto en la afectación de propiedades. Para ello se ubicó el eje en forma lo más paralela posible a los límites de parcelas para evitar la afectación diagonal y la generación de remanentes.
Para la ubicación de los centros de frontera se tuvo en cuenta la premisa de que existiera un sector de trazado rectilíneo con pendientes suaves y suficiente ancho para ubicar las instalaciones correspondientes. El diseño del centro de frontera se refiere a un centro tipo, adecuado a la zona bajo análisis, para el cual se desarrollan soluciones geométricas y arquitectónicas y la definición de los diseños preliminares de varios edificios y las áreas de control de tránsito y playa de camiones.

Porto Do Itaquí, Brasil

Estimación de costos de los proyectos identificados

Se realizaron las estimaciones de costos correspondientes a la liberación de traza requerida en cada caso, junto a las inversiones correspondientes a los puentes, accesos y centros de frontera. De acuerdo a la información recabada en la zona de los proyectos, se estimaron valores promedio para la adquisición de terrenos para implantar las trazas de los accesos, distinguiendo valores diferentes según se trate de áreas netamente rurales o de aquellas que se consideran terrenos suburbanos.

Para determinar el volumen necesario de terraplenes y excavaciones se realizó un modelo digital del terreno a partir de la

Tabla 9. *Estimación de costos de inversión (en US$)*

Concepto	Alvear Itaquí	San Javier Porto Xavier	Alba Posse Porto Mauá
Liberación de Traza	6.094.000	1.066.600	884.100
Puente Principal	15.988.000	10.428.500	15.432.800
Puente Secundario	0	5.001.300	678.000
Puente Secundario	0	3.492.200	0
Accesos Viales	24.731.000	18.281.500	8.951.100
Control de Vehículos Livianos	2.857.900	2.857.900	2.857.900
Playa de Camiones	15.422.900	15.422.900	15.422.900
Total Inversión	65.093.800	56.550.900	44.226.700

Tabla 8. *Descripción de las variantes elegidas*

Variable	Alvear-Itaquí	San Javier-Porto Xavier	Alba Posse-Porto Mauá
Entorno	Suburbano	Rural	Rural
Característica	Cercana a ambos poblados	Alejada de ambos poblados	Alejada de ambos poblados
Longitud accesos	5.500 m (Argentina)	2.740 m (Argentina)	870 m (Argentina)
	3.580 m (Brasil)	4.458 m (Brasil)	3.070 m (Brasil)
Longitud de Puente Especial	570 m	-	1.260 m
Longitud de Puente Estándar	-	900 m	-
Longitud de Puente Adicional 1	-	450 m	45 m
Longitud de Puente Adicional 2	-	315 m	-
Longitud Total de Puentes	570 m	1.665 m	1.305 m
Distancia traza a borde urbano	100 m (Argentina)	700 m (Argentina)	170 m (Argentina)
	50 m (Brasil)	2.000 m (Brasil)	300 m (Brasil)
Km lineales de zonas productivas intervenidas	2,5 km (Argentina)	2,6 km (Argentina)	0,8 km (Argentina)
	0,9 km (Brasil)	4,0 km (Brasil)	3,0 km (Brasil)
Conecta con ruta	RN 14 (Argentina)	RP2 (Argentina)	RP8 (Argentina)
	BR 472 (Brasil)	BR 472 (Brasil)	RS 344 (Brasil)
Respeta el catastro urbano-rural (menor expropiación)	En parte	Sí	No

Balsa Alba Posse

cartografía disponible con curvas de nivel y luego, empleando un software específico para diseño vial (Civil 3D), se trazó el eje planimétrico, se dibujó la rasante y se incorporaron los datos del perfil transversal típico, incluyendo los datos de la estructura de pavimentos de calzadas y banquinas. Para los puentes, se elaboraron los costos de los rubros más significativos de las obras, incluyendo en ellos todos los costos de los elementos adicionales que se requieren para la ingeniería y la ejecución de las obras, tales como construcción de obradores, plantas de prefabricación, explotación de yacimientos y transporte de materiales. *[Tabla 9]*

Identificación de impactos ambientales

Se concluye que las trazas estudiadas y seleccionadas son adecuadas y cumplen con los criterios planteados sobre las incidencias ambientales. Asimismo, los impactos potenciales esperados guardan relación con la hipótesis de estudio y son mitigables, a pesar de las características de irreversibilidad que presentan algunos. En correspondencia con la evaluación, se han identificado las medidas y acciones de mitigación correspondientes.

Tabla 10. *Plan de Manejo Ambiental - Etapa construcción (en US$)*

Programas	Alvear-Itaquí	San Javier-Porto Xavier	Alba Posse-Porto Mauá
Organización: estructura funcional	749.158	898.990	449.495
Control de contaminación del agua	82.937	99.525	49.762
Control de contaminación del aire	139.520	186.026	93.013
Control de contaminación de suelo	81.256	97.507	48.753
Protección de la fauna	62.235	93.352	62.235
Protección de vegetación	186.388	279.582	186.388
Protección del suelo	311.378	373.653	186.827
Protección de los recursos hídricos	27.838	33.406	16.703
Plan de contingencia	461.245	553.494	276.747
Información a las Comunidades	213.282	255.938	127.969
Protección del patrimonio	35.459	42.551	21.275
Comunicación social	116.365	139.638	69.819
Forestación compensatoria	133.254	199.881	133.254
Total	**2.600.313**	**3.253.541**	**1.722.240**

Conclusiones

Una vez finalizado el Estudio, ambos países contarán con un exhaustivo anális de la frontera, realizado en forma estratégica e integrada. Esto constituye una base fundamental a partir de la cual deben darse los próximos pasos para materializar en obras los proyectos aquí descriptos. Entre otros productos derivados del Estudio se encuentran:

- Los anteproyectos de los nuevos puentes sobre el río Uruguay, sus accesos viales y los respectivos centros de frontera
- La estimación de costos correspondiente a cada una de las inversiones desarrolladas
- La estimación del tránsito actual y futuro para esas vinculaciones a partir de los resultados de un modelo desarrollado específicamente para dicho fin
- El detalle de la viabilidad técnica, económica, social, institucional y ambiental de cada una de las intervenciones propuestas **III**

ARGENTINA | URUGUAY

Introducción

El río Uruguay tiene una extensión de más de 1.800 km de longitud, de los cuales poco más de 500 km constituyen la frontera entre Argentina y Uruguay. Esta frontera fluvial fue objeto de intervenciones en infraestructura de conexión desde mediados del siglo XX y es, actualmente, una de las áreas centrales dentro del MERCOSUR, objeto de nuevos proyectos de mejora de la conectividad.

En ese contexto, tras superar las diferencias generadas por la instalación de una fábrica de producción de celulosa en la ciudad de Fray Bentos (Uruguay) en el año 2010 y con un nuevo paradigma en términos de planificación de la conectividad, ambos países retomaron el diálogo con la convicción de mejorar y promocionar la integración física como forma de impulsar el desarrollo económico, social y cultural de sus pueblos.

En función de ello, tanto Argentina como Uruguay han establecido gran parte de sus agendas bilaterales teniendo como premisa que el desarrollo integrado de la infraestructura y de todos los aspectos que hacen a la conectividad sea una prioridad. Esto implica ir más allá de las meras obras de conectividad física aisladas y orientarse hacia una perspectiva que permita la articulación del territorio y sus distintas dimensiones, y la consolidación de una plataforma que armonice las aspiraciones nacionales.

Foros

El área de frontera, su gestión y su infraestructura asociada, cuentan con la implementación de instancias puntuales que hacen a la operatividad y/o manejo específico en las zonas de influencia. Existe tanto un organismo binacional con competencia sobre el río Uruguay, como también comités de integración con presencia en las zonas de frontera, los cuales funcionan como instancias de participación de organismos de control y/o de injerencia o relación con el paso fronterizo. Estos son:

- Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU)
- Comité de Integración Gualeguaychú-Fray Bentos
- Comité de Integración Colón-Paysandú
- Comité de Integración Concordia-Salto

Estudios en ejecución

Más allá de los acuerdos binacionales, en otras instancias multilaterales donde participan los gobiernos de Argentina y Uruguay, se han planeado proyectos de mejoras de interconexión. En la Iniciativa IIRSA, constituida por los doce gobiernos de la región en el año 2000, se incluyeron proyectos de transporte ferroviario, fluvial y vial sobre el río Uruguay, de carácter bilateral. Esta Iniciativa, a partir de la constitución de la UNASUR, y con

Mapa 22. *Argentina-Uruguay*

Fuente. *Elaboración propia.*

ello el COSIPLAN, pasó a integrar uno de los foros técnicos, avanzando en la formulación de proyectos. Es dentro de este marco donde se formula el Programa de Inversiones para la Mejora de la Integración Territorial entre Argentina y Uruguay.

Estudio Binacional para la Mejora de la Integración Territorial entre Argentina y Uruguay

Introducción

El Programa, financiado conjuntamente por el Gobierno Nacional y la Comisión Andina de Fomento a través de una Asistencia Técnica No Reembolsable, se centrará en el análisis de las necesidades de desarrollo de infraestructura de integración territorial entre Argentina y Uruguay en su frontera común sobre el río Uruguay. El Estudio requerirá la aplicación de métodos y modelos que permitan analizar diferentes escenarios de desarrollo e integración de actividades sociales y productivas y de inserción regional y a nivel global.

A partir de dichos escenarios se deberán plantear los requerimientos de infraestructura de conectividad e integración, y la identificación y evaluación de proyectos que permitan responder a las demandas de transporte y logística asociadas.

Objetivo general

Se planteó como objetivo general del Estudio definir un programa de inversiones en infraestructura de conectividad y proyectos de optimización operativa e institucional, cuya ejecución en un horizonte de planeación al 2030 permita mejorar la integración territorial entre Argentina y Uruguay en su frontera común sobre el río Uruguay.

En lo referido al área de estudio, se ha propuesto como primera aproximación que el área de influencia directa esté comprendida por los siguientes territorios:

- Argentina: las Provincias de Entre Ríos y Corrientes
- Uruguay: los departamentos que se encuentran sobre la margen del río Uruguay (Artigas, Salto, Paysandú, Río Negro, Soriano y Colonia)

Objetivos específicos

- Identificar y proponer proyectos de infraestructura que consoliden la integración territorial entre Argentina y Uruguay y contribuyan a mejorar la operación de los servicios de transporte y de logística entre ambos países
- Identificar en los pasos fronterizos proyectos de infraestructura y mejoras operativas y/o institucionales que permitan atender la demanda actual y futura, en la forma más eficiente posible
- Evaluar y establecer la necesidad de inversiones para facilitar las transferencias intermodales y actividades logísticas, incorporando en el análisis los escenarios de competitividad global
- Elaborar una estrategia que aborde de manera sistemática y expeditiva los riesgos y oportunidades resultantes de la ejecución de los proyectos y acciones identificados para consolidar la conectividad entre Argentina y Uruguay

Actividades y avances del Estudio

Actividades

El Estudio Binacional para la Mejora de la Integración Territorial entre Argentina y Uruguay está organizado en tres módulos, los cuales se indican y desglosan a continuación.

Módulo 1	**1. Caracterización, diagnóstico y proyección territorial**	
	Caracterización y diagnóstico territorial del Área de Influencia Directa	Pasos fronterizos
	Análisis de la integración regional del Área de Influencia Indirecta	Clasificación de factores estratégicos
	Presentación de Informe	
Módulo 2	**2. Sistema de transporte para la integración territorial**	
	Evolución del transporte internacional	Modelación de la red de transporte
	Caracterización de la demanda de transporte	Diagnóstico de la situación actual y futura de la red de referencia
	Caracterización de la infraestructura de transporte	Cartografía digital
	Descripción del sector transporte	Inventario preliminar de Proyectos
	Presentación de Informe	
Módulo 3	**3. Programa de inversiones para la integración territorial**	
	Proyección de demanda	Evaluación de impacto socioambiental
	Modelación de alternativas de conectividad	Identificación y evaluación de un Programa de Inversiones
	Proyecciones e identificación de proyectos	Recomendaciones
	Presentación de Informe	
	Transferencia de desarrollos informáticos, elaboración de talleres informativos y capacitación general	

Avances del Estudio, Taller Nacional de Presentación y Primer Informe Parcial

A fines de noviembre del 2014 se dio comienzo al Estudio y el día 12 de febrero del 2015 la Subsecretaría organizó un taller para su presentación formal.

El encuentro tuvo como objetivo exponer ante los organismos involucrados en los pasos fronterizos, los antecedentes, alcances, características, la metodología y los pasos a seguir por parte del equipo consultor que lleva adelante el Estudio. Se contó con la presencia de Administración Federal de Ingresos Públicos, Migraciones, Aduana, Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria, Cancillería, Ministerio del Interior y Transporte, Vialidad Nacional y representantes de las Provincias de Entre Ríos y Corrientes.

Días después, la consultora hizo entrega a la Subsecretaría de Argentina y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay del Primer Informe Parcial del Módulo 1. Este, además de contener la Caracterización, Diagnóstico y Proyección Territorial, fue enviado con una base cartográfica en formato digital, la que quedará como insumo del Estado Nacional para futuras proyecciones territoriales.

Por último, se estima que a inicios del segundo semestre del corriente año la consultora presente el Modelo de Transporte en funcionamiento y el Informe Final con su respectivo Programa de Inversiones para la Integración Territorial. III

INTEGRACIÓN TERRITORIAL MULTILATERAL

En materia de integración territorial multilateral, el objetivo principal es la planificación del desarrollo de la infraestructura regional en un marco de competitividad y sostenibilidad crecientes, de forma tal de generar las condiciones para alcanzar en la región un patrón de desarrollo estable, eficiente y equitativo, identificando los requerimientos de tipo físico, normativo e institucional necesarios y procurando mecanismos de implementación que fomenten la integración física a nivel continental.

Se trata, al mismo tiempo, de planificar este crecimiento y de articularlo con las estrategias de los distintos niveles y espacios de integración. Es así que han surgido diferentes foros, a escala regional y continental, que agrupan a los países que considerando sus planes nacionales buscan ampliar sus sinergias asociándolos y armonizándolos con los de los otros países miembros y obtener así una escala que facilita la competitividad regional y la inserción global buscada.

En el ámbito de la integración regional, la coordinación de inversiones para el desarrollo de obras de infraestructura favorece la integración económica, social y política, fomenta la competitividad conjunta de los territorios y una mejor inserción internacional de los países participantes. Se considera que las inversiones destinadas a desarrollar el transporte, la energía y las comunicaciones juegan un papel determinante y dinamizador, ya que para crecer de manera sostenida es un primer requisito construir la infraestructura básica. Sin embargo, es necesario desarrollar, al mismo tiempo, otras acciones para que dicha infraestructura sea sostenible también desde el punto de vista social, ambiental e institucional.

La Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública ha articulado la participación sectorial y territorial argentina en los foros de planeamiento de la infraestructura regional creados, principalmente en la Unión de Naciones Suramericanas y la Comisión de Estados Latinoamericanos y Caribeños, cuyos alcances y resultados se describen a continuación.

Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo de Integración y Facilitación Fronteriza del COSIPLAN. Buenos Aires, octubre de 2014

UNIÓN DE NACIONES SURAMERICANAS

UNASUR es un organismo internacional conformado por los doce países de la región suramericana: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela. Tiene como objetivo construir un espacio de integración en lo cultural, económico, social y político, respetando la realidad de cada nación.

Sus desafíos principales son eliminar la desigualdad socioeconómica, alcanzar la inclusión social, aumentar la participación ciudadana, fortalecer la democracia y reducir las asimetrías existentes, manteniendo siempre una especial atención por la soberanía e independencia de los Estados.

UNASUR está conformada por cuatro órganos que toman decisiones, de acuerdo a su nivel jerárquico:

1. Consejo de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno
2. Consejo de Ministras y Ministros de Relaciones Exteriores
3. Consejo de Delegadas y Delegados
4. Secretaría General

UNASUR cuenta con doce Consejos Ministeriales Sectoriales que fueron creados por las Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno conforme al art. 6 del Tratado Constitutivo. Son consejos temáticos que responden a los objetivos del organismo multilateral y a los lineamientos establecidos por sus órganos políticos.

III Cumbre UNASUR, Argentina
- *12 países, 400 millones de habitantes*
- *Más de 17 millones de km²*
- *Más de 6 billones de dólares de Producto Bruto Interno*

Nueva Sede UNASUR. *Situada en la Ciudad conocida como Mitad del Mundo, en las cercanías de Quito, Ecuador, fue inaugurada en diciembre de 2015 y bautizada Néstor Kirchner a modo de homenaje al ex presidente argentino y primer secretario general de la UNASUR*

CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO

El COSIPLAN es la instancia de discusión política y estratégica, a través de la consulta, evaluación, cooperación, planificación y coordinación de esfuerzos y articulación de programas y proyectos para implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de la Unión de Naciones Suramericanas.

Fue creado en la Tercera Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR realizada en la Ciudad de Quito el 28 de enero de 2009. El Estatuto y el Reglamento del Consejo fueron aprobados por los ministros en la Primera Reunión Ordinaria del COSIPLAN (Buenos Aires, diciembre de 2009) y ratificados posteriormente por la Cuarta Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Georgetown, noviembre de 2010).

Estos instrumentos orientan el trabajo del Consejo a través de la definición de sus principios y objetivos y lo dotan de una estructura que le permitirá concretar las acciones encomendadas.

Durante el año 2011 el COSIPLAN avanzó hacia la construcción de los dos instrumentos que guiarán su trabajo en los próximos diez años: el Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE) y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).

En líneas generales, que luego serán desarrolladas, se puede decir que a la fecha el COSIPLAN cuenta con lo siguiente:

- Planes de trabajo anuales que se ejecutan considerando el PAE 2012-2022
- La identificación, evaluación y actualización permanente de una Base y Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración
- El establecimiento de prioridades desde una óptica regional en la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración
- Un sistema de monitoreo para evaluar los avances y ajustes al proceso de implementación de dichos proyectos
- La elaboración de metodologías específicas para incorporar las distintas dimensiones del desarrollo a la identificación y ejecución de la infraestructura para la integración
- Mayor disponibilidad de asistencia técnica para estudios de preinversión
- Articulación entre las distintas escalas y dimensiones de la planificación de la integración regional

Cartera de Proyectos de Integración de América del Sur

La conformación de esta Cartera fue posible a partir del desarrollo y la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa, que parte de la identificación de Ejes de Integración y Desarrollo, los cuales organizan el territorio suramericano y ordenan la Cartera de Proyectos. La aplicación de esta metodología se llevó a cabo a través de las reuniones de los Grupos Técnicos Ejecutivos bajo un esquema de trabajo participativo de los doce países. El marco conceptual elegido por IIRSA y continuado por el COSIPLAN fue innovador en cuanto a su enfoque, al ubicar en el centro de atención a los EID, el análisis se desplazó al territorio y a su dinámica, trascendiendo la mira más estrecha de los eslabones de infraestructura y de los corredores de transporte.

Planificación territorial indicativa a nivel regional

Procesos Sectoriales de Integración

Normas o procedimientos que facilitan la utilización eficiente de las infraestructuras, entre los que destacan:

- Pasos de frontera
- Tecnologías de la Información y la Comunicación
- Integración energética
- Instrumentos de financiamiento
- Transporte aéreo
- Transporte marítimo
- Transporte multimodal
- Logística

Mapa 23. *Ejes de Integración y Desarrollo, franjas territoriales multinacionales donde se identifican proyectos de integración*

Fuente. *Elaboración propia.*

Metodologías para profundizar los análisis territoriales

Metodologías

- Evaluación Ambiental y Social Estratégica
- Integración Productiva y Logística
- Programas Territoriales de Integración
- Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes en la infraestructura

Se desarrollaron los instrumentos para transitar desde una planificación territorial de la infraestructura hacia una planificación territorial del desarrollo, con los siguientes objetivos:

- Identificar acciones complementarias de alcance económico, socioambiental, logístico, institucional.
- Evaluar y perfeccionar el diseño de los grupos de proyectos
- Consolidar informaciones de las bases geográficas

A partir del año 2006 se comenzó el desarrollo de estas metodologías, de las que se tiene una mayor maduración y experiencia de implementación con EASE e IPrLG. Respecto a PTI y Gestión de Riesgos se encuentran en su primera aplicación, a partir de la cual se podrá contar con una metodología más robusta.

La metodología de planificación territorial indicativa se encuentra en continua evolución, a fin de dotar a la Cartera de Proyectos de la optimización necesaria en el proceso de identificación de infraestructura requerida para la integración regional, considerando las múltiples dimensiones del desarrollo humano sostenible.

Formulación de la Cartera de Proyectos

La Cartera del COSIPLAN está compuesta por proyectos de transporte, energía y comunicaciones que promuevan la conectividad regional y generen desarrollo económico y social sustentable para América del Sur.

- Definición de los EID
- Requerimientos de infraestructura de transportes, energía y comunicación
- Agrupamiento de proyectos por EID
- Evaluación de la sotenibilidad y factibilidad de los agrupamientos de proyectos

↓

Cartera de Proyectos de Integración
Ponderada y Priorizada

Los proyectos de la Cartera fueron seleccionados por los doce países de América del Sur a partir de la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa.

La Cartera es actualizada en forma permanente a través de reuniones anuales de los Grupos Técnicos Ejecutivos de los Ejes de Integración y Desarrollo.

Actualización anual de la Cartera de Proyectos

La conformación original de la Cartera de Proyectos se produjo en 2004 como parte del trabajo de la Iniciativa IIRSA y fue atravesando sucesivas actualizaciones como resultado de la profundización del proceso de planificación territorial.

Cartera de Proyectos de Integración 2004

- Base de Proyectos de Integración Regional
- Aplicaciones de las Metodologías de Planificación a los EID
- Proceso de actualización anual de la Cartera de Proyectos

↓

Cartera de Proyectos de Integración 2014

En 2010 se realizó el último ejercicio de actualización en el marco de IIRSA y en junio de 2011 el primero en el marco del COSIPLAN.

Esta actividad se realiza anualmente como parte del Plan de Trabajo del COSIPLAN, siendo la última versión la de 2014.

La información relativa a los proyectos de la Cartera se encuentra consolidada en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP).

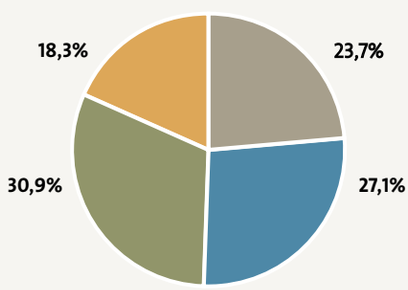
La Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública articula la participación de las distintas instancias sectoriales y territoriales, nacionales y provinciales.

La Cartera de Proyectos en cifras

Para el año 2014:

- 578 proyectos para la integración en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, seleccionados por los países de sus planes nacionales y con distinto alcance territorial
- 48 grupos de proyectos
- Inversión estimada de US$ 163.324,5 millones

Figura 8. *Cantidad y Costo de Proyectos por Etapa de Ejecución*



179 Proyectos en ejecución **30,9%**	**US$ 72.990,7** millones **44,7%**
157 Proyectos en preejecución **27,1%**	**US$ 50.744,7** millones **31,1%**
137 Proyectos en perfil **23,7%**	**US$ 19.234,3** millones **12,5%**
106 Proyectos concluidos **18,3%**	**US$ 20.354,8** millones **12,4%**

Figura 9. *Alcance Territorial de los Proyectos*

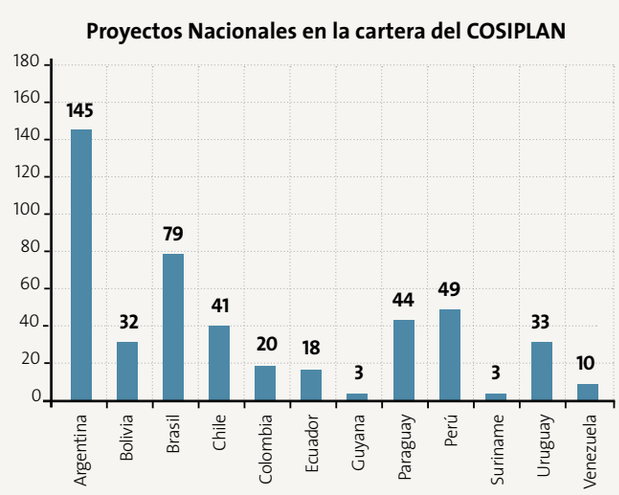
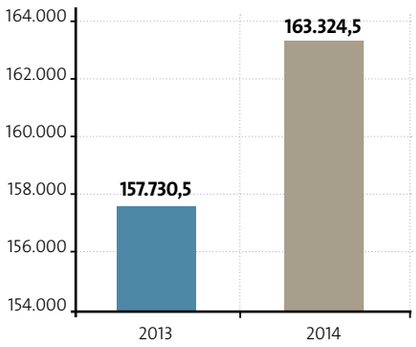
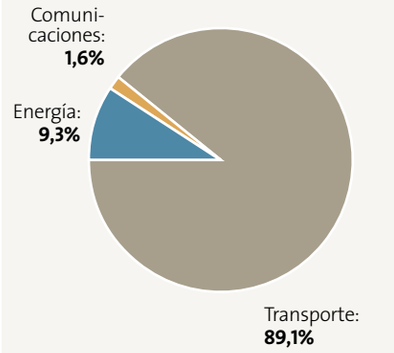


Figura 10. *Inversión estimada en millones de US$*



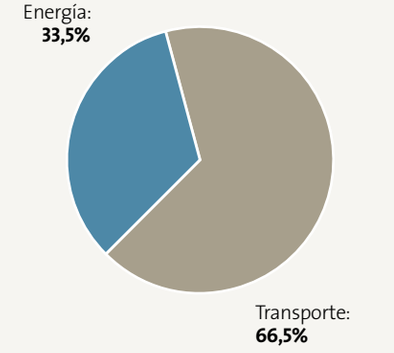
Se observa un aumento en la inversión estimada que se relaciona con la revisión y actualización de los proyectos en curso y la inclusión de nuevas iniciativas por parte de cada uno de los países.

Figura 11. *Composición sectorial como % del número de proyectos*



El número de proyectos en la Cartera del COSIPLAN está concentrado en el sector transporte, en particular en transporte carretero, que a su vez se concentra en tres ejes: MERCOSUR-Chile, Capricornio y Andino.

Figura 12. *Composición sectorial como % de la inversión estimada*



Los proyectos ferroviarios y carreteros explican más del 80% de la inversión en transporte. Comunicaciones no tiene una participación significativa, más allá de que se está elaborando el Proyecto de Anillo de Fibra Óptica Suramericano.

Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración

¿Qué es la API?

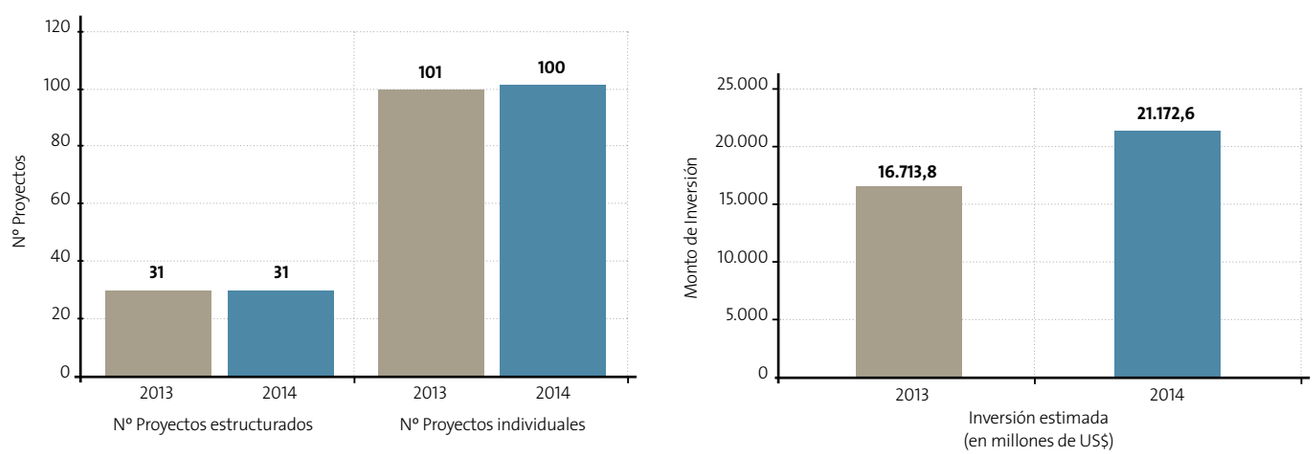
La API representa la prioridad de UNASUR para el próximo decenio en materia de proyectos para la integración física de Suramérica.

La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración es el resultado de los esfuerzos convergentes de cooperación, diálogo y acuerdos entre los países suramericanos para la planificación de la infraestructura del territorio con una visión regional y compartida. Estos trabajos fueron reconocidos e incorporados a partir de 2011 en el marco institucional provisto por el COSIPLAN en la UNASUR.

Características

- Conformada por proyectos estructurados de alto impacto para la integración física regional, constituidos por proyectos individuales que pueden ser nacionales, binacionales o multinacionales, que pertenecen a la Cartera de Proyectos y/o a los Procesos Sectoriales
- Los doce países están representados y existe un equilibrio en el número de proyectos impulsados por cada país
- Los proyectos son seleccionados por consenso a partir de criterios definidos, entre los que se destaca el contar con evaluaciones y compromisos por parte de los países involucrados

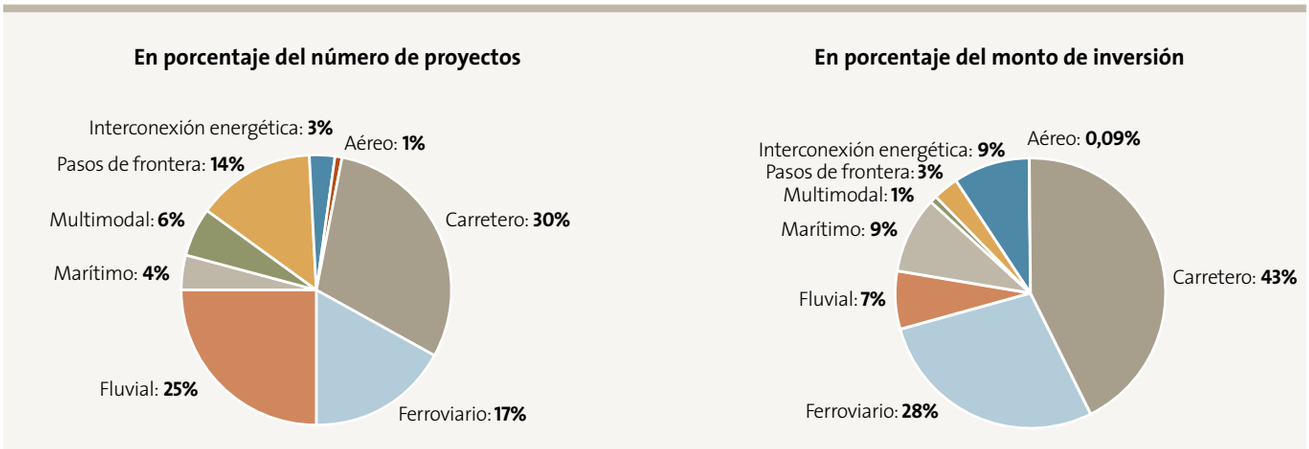
Figura 13. *Cantidad de proyectos e inversión estimada de la API*



Mapa 24. *Proyectos prioritarios de integración de la UNASUR*

Fuente. *Elaboración propia.*

Figura 14. *Composición sectorial y subsectorial de la API*



En cuanto a la composición subsectorial de los proyectos individuales se observa que los proyectos carreteros representan un 30% de la API y demandan cerca de la mitad de la inversión estimada total (43,5%). En el caso de los proyectos fluviales, que si bien en 2014 llegan a ser casi un cuarto de los proyectos API, demandan solo el 6,9% del monto de inversión estimado de la API.

De manera similar, los proyectos de pasos de frontera, que representan un 14% en número de proyectos, solamente requieren un 2,6% de la inversión total de la API. Por su parte, los proyectos ferroviarios (17% en número de proyectos), implican una inversión considerable (28%) debido a la naturaleza de las obras requeridas.

Proyectos de Argentina en la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración

La República Argentina participa en la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración de la UNASUR en un total de nueve proyectos estructurados.

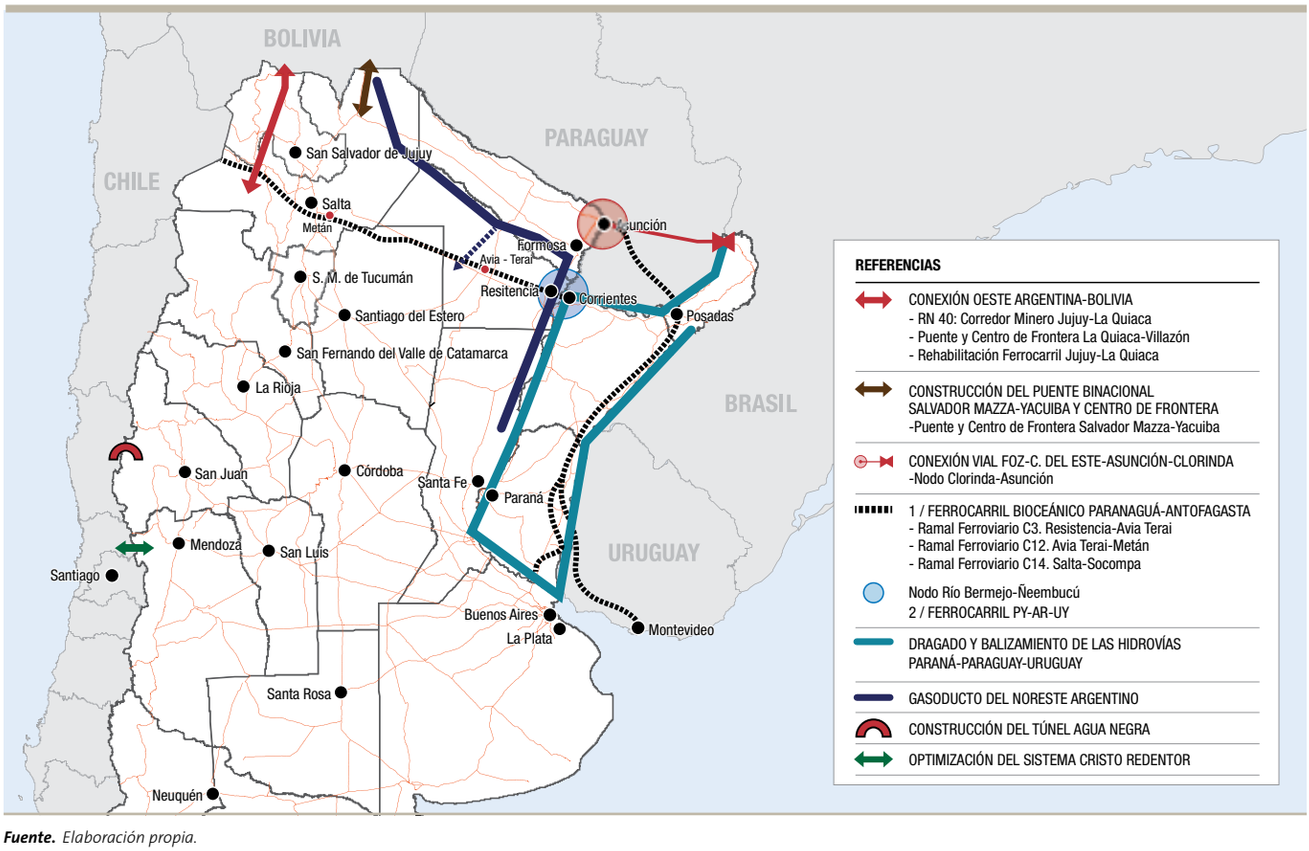
Con respecto a estos proyectos, que están conformados en algunos casos por varios proyectos individuales, la Subsecretaría viene desarrollando acciones en distintos momentos del ciclo de proyectos en los que estos se encuentran, a fin de apoyar su formulación e implementación, así como también identificar sinergias con otros proyectos y acciones complementarias.

Se describen a continuación tres de los proyectos en los cuales se están llevando adelante estas acciones complementarias:

- Optimización del Sistema Cristo Redentor
- Corredor Bioceánico Ferroviario Antofagasta-Paranaguá
- Túnel Binacional Agua Negra

Por su parte, los casos de los Nodos Clorinda-Asunción y Río Bermejo-Ñeembucú, que son proyectos individuales que integran distintos proyectos estructurados, fueron también presentados en el análisis bilateral en la relación con Paraguay.

Mapa 25. *Proyectos de Argentina en la API*



Fuente. *Elaboración propia.*

Grupo Técnico Financiamiento

Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor

El Proyecto Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor fue incluido en la API de la UNASUR, elaborada por el COSIPLAN, y se compone por las siguientes obras:

- Centro de cargas de Uspallata
- Centro de control de pasajeros Los Horcones
- Centro de control de pasajeros Los Libertadores
- Readecuación Túnel Cristo Redentor y Túnel Caracoles
- Sistema Binacional de Control de Gestión del Paso Sistema Cristo Redentor

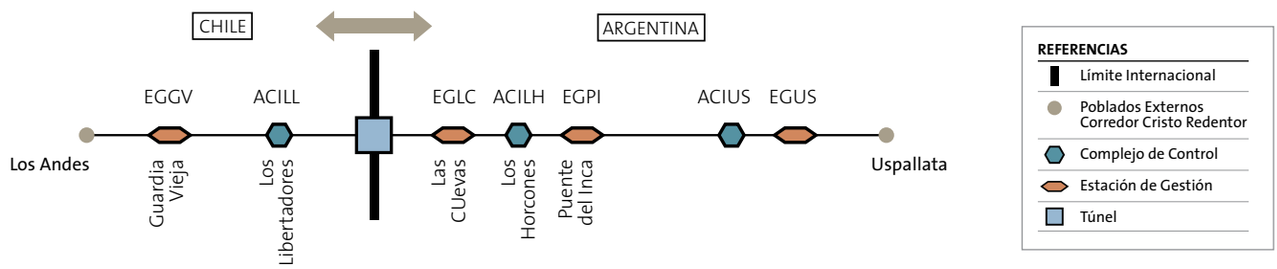
Proyecto Ejecutivo Sistema de Control de Gestión

- Se consensuaron los Términos de Referencia del Estudio para elaborar el Proyecto Ejecutivo
- Se encuentra en elaboración por parte del BID el Convenio de Asistencia Técnica No Reembolsable por US$ 765.000 (50% cada país)

Mapa 26. *Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor*

Fuente. *Elaboración propia.*

Figura 15. *Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor*



Fuente. *Elaboración propia.*

Refuncionalización del Túnel Caracoles

La Comisión Binacional abordó el tema por mandato presidencial en su V Reunión y, con los objetivos de otorgar mayor seguridad al túnel y convertirlo en alternativa de circulación, se formalizó la Mesa Técnica Túnel Caracoles, que comenzó sus trabajos en agosto de 2014.

Túnel Agua Negra

La ejecución del Proyecto Túnel Binacional Agua Negra permitirá contar con un paso alternativo y complementario al Paso Cristo Redentor y contribuirá a la integración física, económica y social de Argentina y Chile y, en particular, de las Provincias argentinas y regiones chilenas de su área de influencia.
Esta integración no solo fortalecería los flujos comerciales Chile-Argentina sino que también facilitaría el acceso al comercio de Asia-Pacífico a una importante región.

Mapa 27. *Túnel Agua Negra*

Fuente. *Elaboración propia.*

PTI Taller Binacional Coquimbo, Túnel Agua Negra

Además se beneficiaría el sector turismo al facilitar el tránsito de los vehículos livianos que hoy requieren o bien desviarse hacia el Paso Cristo Redentor o hacer uso del Paso Agua Negra, ubicado a 4.780 m sobre el nivel del mar y sin pavimento, lo que resulta en un fuerte desincentivo a su uso para los vehículos livianos, concentrándose este en los meses de enero y febrero.

Programa Territorial de Integración del Túnel Agua Negra

Objetivo:

El objetivo principal es identificar los proyectos y las acciones complementarias a la ejecución del Proyecto Túnel de Agua Negra a desarrollar en su área de influencia directa, que promuevan:

- El desarrollo sustentable
- La integración interna e internacional
- El ordenamiento territorial

Participantes:

Instancias sectoriales nacionales de Chile y Argentina, las Provincias de San Juan y La Rioja y la Región de Coquimbo.

Coordinación:

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública de Argentina y Ministerio de Obras Públicas de Chile.

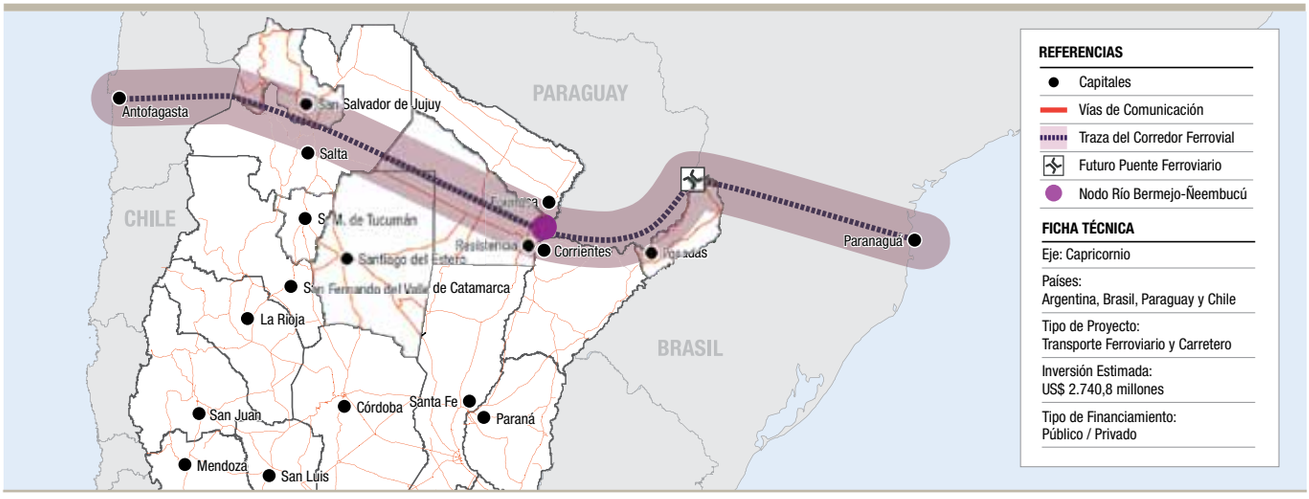
Duración:

El Taller Inicial del Programa se realizó en noviembre del año 2014 y su finalización está prevista para el mes de agosto de 2015.

Corredor Bioceánico Ferroviario Antofagasta-Paranaguá

Los nueve proyectos individuales que conforman este proyecto estructurado están orientados a rehabilitar líneas férreas existentes, a ejecutar tramos que son eslabones faltantes y a reforzar u optimizar puentes y patios de cargas, resultando en un ferrocarril con trocha de 1 m que interconectará los cuatro países y los océanos Pacífico y Atlántico.

Mapa 28. *Corredor Bioceánico Ferroviario Antofagasta-Paranaguá*



Fuente. *Elaboración propia.*

- **Tres proyectos están localizados en Argentina y cuentan con intervenciones para rehabilitar vías férreas:** rehabilitación del ramal ferroviario C3, Resistencia-Avia Terai-Pineo; rehabilitación del ramal ferroviario C12, Avia Terai-Metán; y rehabilitación del ramal ferroviario C14, Salta-Socompa.
- **Dos proyectos están en territorio brasileño:** construcción del tramo Cascavel-Foz de Iguazú; y adecuación del tramo Paranaguá-Cascavel y construcción de la variante ferroviaria entre Guarapuava e Ingeniero Bley.
- **Un proyecto en Chile:** Corredor Ferroviario Bioceánico tramo Chile (Antofagasta-Socompa).
- **Un proyecto en Paraguay:** Construcción de la Ferrovía Ciudad del Este-Pilar.
- **Un proyecto articula Argentina-Paraguay:** Puente en Nodo Ñeembucú-Río Bermejo.
- **Un proyecto articula Brasil-Paraguay:** Puente Ferroviario (Ciudad del Este-Foz de Iguazú).

Adicionalmente, será fundamental trabajar un marco jurídico que permita un esquema adecuado de operación integrada y mecanismos ágiles de coordinación entre los administradores de los respectivos tramos que conforman el proyecto.

Ferrocarril a Socompa, Viaducto de La Carbonilla (Salta, Argentina)

Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN

El Sistema de Información de Proyectos es la herramienta de apoyo a la planificación y análisis de la infraestructura de integración que contiene la información sistematizada de los proyectos del COSIPLAN. La información contenida en las fichas de los proyectos es actualizada por un responsable designado por el país o países involucrados en estos.

En el caso de Argentina, la actualización de la Base, la evaluación de los sistemas y toda otra actividad relacionada son tareas realizadas desde la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública.

Base de datos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN

Contiene las fichas de cada uno de los proyectos de la Cartera de Proyectos del COSIPLAN (denominados proyectos individuales a los fines del SIP) con información general sobre cada uno de ellos organizada de manera modular. Permite generar búsquedas y reportes de acuerdo a la consulta realizada.

Base de datos de los Proyectos Estructurados de la API

Contiene las fichas de los proyectos estructurados de la API. La información se presenta con un diseño similar al de los proyectos individuales y ambas fichas están vinculadas. Adicionalmente, en esta base de datos se incorporaron una serie de reportes relativos a esa Agenda.

Sistema de Monitoreo Permanente de la API

Este módulo permite seguir el progreso del proyecto a lo largo de su ciclo de vida (en función de la Metodología de Programación del Ciclo de Vida), detectar los desvíos que se produzcan y las causas que los originaron. Asimismo, monitorea los proyectos estructurados a través del seguimiento de los proyectos individuales que los integran.

Descriptores específicos por sector, subsector y tipo de obra

Como parte del Plan de Trabajo 2014, los países emprendieron acciones específicas focalizadas en mejorar la calidad y homogeneidad de la información de los proyectos de la Cartera y de la API, y optimizar así la comunicación sobre sus avances y resultados.

En este sentido, los descriptores permiten identificar con claridad las metas de cada proyecto individual, reportar de forma agregada características técnicas relevantes y producir indicadores de los proyectos por país, Grupo de Proyectos o Ejes de Integración y Desarrollo. El cronograma de carga de la información de los descriptores en las fichas de proyectos del SIP acordado por los países es el siguiente:

- **2014:** Proyectos API y Proyectos Ancla en etapa de preejecución y ejecución
- **2015:** Proyectos de la Cartera en etapa de ejecución
- **2016:** Proyectos de la Cartera en etapa de preejecución

COMUNIDAD DE ESTADOS LATINOAMERICANOS Y CARIBEÑOS

¿Qué es la CELAC?

La Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) fue constituida el 23 de febrero de 2010 y puesta en funcionamiento en diciembre de 2011 durante la Cumbre de Caracas, en el marco de la III Cumbre de América Latina y el Caribe sobre Integración y Desarrollo (CALC) y la XXII Cumbre del Mecanismo Permanente de Consulta y Concertación Política -Grupo de Río- culminando el proceso de convergencia entre ambas entidades.

Se estableció un foro que agrupa a los 33 Estados soberanos de la región y que busca profundizar la integración política, económica, social y cultural de America Latina y el Caribe, sobre la base del pleno respeto por la democracia y los derechos humanos.

La CELAC se propone:

- Armonizar la arquitectura regional sin duplicar los esfuerzos, con el fin de potenciar elementos comunes y la complementariedad
- Impulsar una agenda integrada, con base en los mecanismos y agrupaciones de integración, cooperación y concertación ya existentes, que constituyen un valioso activo regional que se sustenta en los principios y valores compartidos
- Elaborar un programa de trabajo que promueva vínculos efectivos, la cooperación y el crecimiento económico con equidad, para un desarrollo sostenible y la integración de América Latina y el Caribe en su conjunto

Cumbre CELAC-UE 2013

En cuanto mecanismo representativo de América Latina y el Caribe, la CELAC asume entre sus atribuciones la interlocución de la Comunidad con otros países y grupos regionales. Se destacan, entre otros, el Diálogo de la CELAC con la Unión Europea (UE), el Foro CELAC-China, el Mecanismo de Diálogo con la Federación de Rusia, así como los acercamientos con la República de Corea y el Consejo de Cooperación para los Estados Árabes del Golfo, Turquía y Japón.

Plan de Acción de Santiago

La Primera Reunión de Ministras y Ministros de Infraestructura, Transportes, Telecomunicaciones e Integración Fronteriza de la CELAC se realizó el 26 de octubre de 2012, en Santiago de Chile. En dicho encuentro se elaboró y aprobó el Plan de Acción de Santiago.

En la Primera Cumbre de la CELAC de 2013, los presidentes aprobaron el Plan de Trabajo elaborado por la Primera Reunión Ministerial y reafirmaron que en la integración física, el proyecto más amplio de integración latinoamericana y caribeña se beneficia del fortalecimiento de los programas regionales y subregionales en curso -como son COSIPLAN, el Proyecto Mesoamérica y la Comunidad del Caribe- y que cabe a CELAC actuar en complementación.

Propuesta institucional

- Crear una instancia conformada por las autoridades nacionales competentes en materia de infraestructura y/o planificación para la integración física o sus equivalentes
- Elaborar una agenda e impulsar las acciones para el logro de los mandatos y las decisiones aprobados en el Plan de Acción de Santiago
- Realizar reuniones anuales para evaluar los avances del Plan de Acción y aprobar el Plan de Trabajo para el próximo año

Grupo de Trabajo sobre Infraestructura, Transporte e Integración Fronteriza de la CELAC

Áreas de trabajo

Las áreas de trabajo encomendadas al Grupo sobre la infraestructura física del transporte, las telecomunicaciones y la integración fronteriza de la CELAC son las siguientes:

1. Infraestructura para la integración física
2. Transportes
3. Telecomunicaciones y tecnologías de la información
4. Integración fronteriza
5. Financiamiento de los proyectos de infraestructura

Reunión de diciembre de 2014

La Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública participó en la Coordinación de las distintas instancias técnicas involucradas en la Reunión del Grupo de Trabajo sobre Infraestructura para la Integración Física, el Transporte, las Telecomunicaciones y la Integración Fronteriza de la CELAC que se celebró en Montevideo, Uruguay, los días 5 y 6 de diciembre de 2014.
En su transcurso se dio inicio a la elaboración de una Hoja de Ruta para que guíe los trabajos del Grupo en el mediano plazo. En cuanto a los temas tratados se reseñan los principales lineamientos acordados.

En materia de integración física

Se reafirma que la promoción de los proyectos de infraestructura física a nivel nacional, subregional y regional son prioridades de las políticas públicas y estrategias de desarrollo de los países miembros de la CELAC. Las iniciativas regionales deben considerar los programas y proyectos de infraestructura física, nacionales y subregionales, en curso y futuros, y se iniciará un proceso de convergencia y armonización que permita contar con una Cartera de Proyectos para al ámbito de la CELAC.

En materia de transportes

Reconociendo la diversidad entre los sistemas nacionales y subregionales de regulación y control de tráfico multimodal, vigentes en los países latinoamericanos y caribeños, se realizará un intercambio de información, experiencias y proyectos conjuntos que eventualmente pueda derivar en acciones de cooperación recíproca en materia regulatoria.

En materia de telecomunicaciones y tecnologías de la información

Discutir y analizar en el marco del Proyecto Mesoamérica y la Dirección Ejecutiva, COSIPLAN y CARICOM, cómo avanzar en la integración de redes de telecomunicaciones entre los países de la CELAC, estudiando y proponiendo alternativas para impulsar la interconexión de las diferentes estructuras y redes de fibra óptica en la región y la formación de conexiones ópticas.

En materia de integración y facilitación fronteriza

La integración física no se agota con el desarrollo de redes de transporte y telecomunicaciones entre las regiones más desarrolladas de los países, siendo los pasos de frontera y las localidades fronterizas los puntos nodales en los que se materializa el tránsito de bienes y personas.
Es necesario hacer llegar los servicios básicos a las zonas más aisladas de los países miembros, especialmente a las localidades fronterizas que constituyen el espacio físico y humano en el que se hace realidad la convivencia vecinal.
La proximidad territorial, la interdependencia y la complementariedad de las localidades fronterizas, así como la distancia que habitualmente separa a cada una de ellas de los centros desarrollados de sus respectivos países, hacen necesaria una cooperación más intensa que permita compartir recursos y servicios y crear las sinergias para el desarrollo local. **III**

Cumbre CELAC-UE, Chile 2013

4. Experiencias de Planificación y Ordenamiento Territorial

Introducción y objetivos

La línea de trabajo Apoyo a Proyectos de Planificación Urbana y Regional encara el objetivo de consolidar la planificación territorial como política pública a través de su ejercicio en recortes geográficos cuyas problemáticas interpelan a gobiernos de distintos niveles. Tiene, por tanto, dos propósitos fundamentales: fomentar la instalación y profundización de los lineamientos del PET dialogando con las distintas escalas geográficas en las que se evidencian los conflictos del territorio -locales, metropolitanas, microrregionales y regionales- y, paralelamente, colaborar con los equipos de gobierno en la búsqueda de las herramientas de planificación y ordenamiento territorial más adecuadas para conducir los desafíos a los que se enfrentan.

En este marco, se desarrollan proyectos de planificación, tanto de escala regional y provincial como de carácter urbano y/o rururbano. El recorte geográfico resulta de la demanda institucional que lo origina en cada caso, la que es canalizada a través de los representantes provinciales en el Consejo Federal de Planificación. En algunos casos, este ha sido el ámbito de acuerdos entre Provincias a partir de los cuales han surgido experiencias de planificación. De este modo, se propicia desde el origen de los proyectos la visión interescalar e interjurisdiccional que compromete a todo fenómeno territorial. Esta decisión se refleja en el plano formal, en tanto los proyectos se llevan adelante bajo convenios firmados entre los diferentes niveles de gobierno involucrados.

Todas las iniciativas llevadas a cabo buscan, como premisa, constituirse en instrumentos eficaces para el gobierno del territorio, lo cual supone promover la articulación de conocimientos técnicos, participación comunitaria y dispositivos de decisión política. Entendidos los procesos de planificación territorial como ejercicios de gestión técnico-políticos, el apoyo político-institucional a estos es considerado un prerrequisito a la hora de evaluar su viabilidad. Esto se basa en la certeza de que para alcanzar resultados que incidan en la transformación efectiva de los territorios es indispensable que el proceso de planificación logre imbricarse con el proceso de gobierno. Es, asimismo, mediante esta dinámica que puede realizarse la articulación virtuosa entre saberes técnicos y políticos, a través de la transferencia mutua de conocimientos de distinta naturaleza.

La Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública se involucra en los procesos de gestación y formulación de los planes, así como en la toma de decisiones técnicas y político-institucionales durante su desarrollo, asumiendo un rol que excede ampliamente al de financiamiento. Esto responde a la decisión manifiesta de introducir la perspectiva nacional y regional en los procesos de planificación de todas las escalas, superando la tendencia dominante de décadas recientes, en la que una visión atomizada del territorio desdibujaba toda noción de proyecto nacional como motor de las estrategias de desarrollo.

La participación activa de la Subsecretaría en la realización de los trabajos significa, asimismo, la posibilidad de difundir la experiencia acumulada en otras regiones o ámbitos, cumpliendo con objetivos complementarios, entre los cuales se cuentan: generar un banco de experiencias que aporten aprendizajes susceptibles de ser socializados entre los gestores de políticas públicas; fortalecer las capacidades de los recursos humanos de las oficinas de planificación del país -nacionales, provinciales y municipales- a través de la práctica conjunta; y poner en discusión las prácticas recientes de planificación en la Argentina, fomentado la construcción de una cultura anclada en el entendimiento de la naturaleza político-técnica de la planificación territorial y en el reconocimiento de las particularidades regionales como piedras angulares de la modalidad de implementación.

De esta manera, los proyectos son dirigidos en la mayoría de los casos por un equipo compuesto por representantes de la Subsecretaría y de los Gobiernos Provinciales y/o Municipales, conformando un entramado institucional que fomenta el compromiso entre los distintos niveles y sectores de gobierno con responsabilidades concurrentes en el desarrollo del territorio. El grupo de trabajo es completado por un equipo multidisciplinario de consultores cuyos perfiles son seleccionados de acuerdo con las necesidades de cada proyecto. En lo posible se da prioridad a la participación de consultores provenientes del área de estudio o con experiencia previa en ella, por lo que el programa ha capitalizado una red de especialistas y referentes a nivel nacional, entre los que se encuentran planificadores, arquitectos, geógrafos, abogados, economistas, sociólogos, antropólogos, politólogos y expertos en ambiente, producción y sistemas de información geográfica de diferentes regiones del país.

La estrategia de comunicación de cada plan fue concertada y diseñada ad hoc con los equipos de gobierno en orden a los objetivos particulares y al escenario político-institucional del caso. Esto supuso el desarrollo de dispositivos de comunicación específicos que fueron concebidos en pos de garantizar el liderazgo del proceso de planificación por parte de los poderes públicos, generando y administrando paralelamente espacios de intercambio entre los actores de la comunidad en los que

Contaminación por aserraderos en Colonia Santa Rosa - Corrientes

canalizar los conflictos que inevitablemente se ponen en juego en todo proceso de planificación. En este marco, la estrategia de comunicación adoptó diferentes formas: interpersonal -a través de las instancias de participación-; institucional -a través de la construcción de un discurso político sobre el proceso de planificación-; y masiva -instalando dicho discurso en los medios masivos de comunicación-.

Las instancias de participación fueron implementadas según esta visión, tanto en relación con los objetivos esperados como en lo que respecta a los actores convocados. En cuanto a los objetivos, estas instancias cumplieron una función específica en dos momentos particulares del proceso de formulación de los planes: la validación del diagnóstico y la validación de la etapa propositiva. Respecto de la convocatoria, aunque no excluyente, esta estuvo generalmente orientada a garantizar la presencia de las organizaciones intermedias de la sociedad civil -sindicatos, cámaras empresarias, colegios profesionales, etc.-, con el fin de dar voz a todos los sectores representativos de los intereses que confluyen en el territorio.

Por último, cabe destacar que esta línea de trabajo se ha desarrollado al compás de otros componentes del Programa de Fortalecimiento Institucional de la Planificación Territorial, fomentando que su articulación tuviera los siguientes efectos sinérgicos: a) programas de capacitación en Planificación y Ordenamiento del Territorio y de Sistemas de Información Geográfica; y b) programas de apoyo a las oficinas de planificación mediante la entrega de equipamiento informático y bibliográfico. Muchos de los que participan en las mencionadas instancias de formación están también involucrados en la formulación de los planes y quedarán probablemente vinculados con la implementación y continuación del proceso de planificación una vez terminada la colaboración del Gobierno Nacional. Asimismo, todas las dependencias de gobierno involucradas en el proyecto son destinatarias potenciales del equipamiento. De esta forma, se pretende que una vez finalizada la etapa de formulación del plan, existan capacidades instaladas en las respectivas oficinas de planificación, tanto en términos de recursos humanos como en lo relativo al equipamiento, para dar continuidad al proceso de planificación en la etapa de implementación.

Balance y aprendizajes

Del ejercicio de la planificación

Las experiencias llevadas adelante por el Programa han variado significativamente en cuanto a la escala y localización del área de estudio e intervención: desde Colonia Santa Rosa, Corrientes, donde se formuló el primer plan de ordenamiento territorial de la localidad, hasta el proceso de planificación territorial llevado adelante en etapas en la Cuenca del Río Colorado, que involucró superficies de cinco Provincias. A través de ellas se han acumulado aprendizajes en diferentes geografías y escenarios sociopolíticos e institucionales que aportaron a la reflexión y revisión de las prácticas de planificación territorial.

Los proyectos son dirigidos en conjunto por un equipo compuesto por representantes de la Subsecretaría y de los Gobiernos Provinciales y Municipales.

En primer lugar, acerca de los antecedentes y las prácticas de planificación territorial preexistentes o contemporáneas, se observan dos cuestiones significativas: por un lado, puede apreciarse que son relativamente pocos los espacios territoriales que no han sido objeto de alguna experiencia de planificación y, por otro lado, se constata la superposición descoordinada de iniciativas implementadas mediante fuentes de financiamiento diversas. Esto se explica en la existencia de una amplia oferta de financiamiento de agencias de crédito o cooperación internacional que operan en el territorio según su propia agenda y en relación directa con organismos de los distintos niveles de gobierno. La desarticulación entre estas iniciativas, así como su diversidad metodológica, resulta en un mal aprovechamiento de los recursos existentes y en cierto nivel de confusión en las agendas de planificación local. En particular, el hecho de que todas ellas conlleven procesos participativos puede traer aparejado el riesgo de cansancio o descrédito de la población convocada cuando los procesos no derivan en resultados tangibles. Esta situación constituye un alerta para las autoridades de todos los niveles del Estado -nacional, provincial y local- acerca de la necesidad de administrar los recursos disponibles para hacerlos eficientes como instrumentos de gobierno.

En segundo lugar, acerca de la respuesta que merece cada caso en relación con la problemática y el contexto que origina la iniciativa de planificación, se destaca que esta no siempre consiste en un plan de ordenamiento territorial de alcance preconcebido. Esto se refleja en las propuestas y en el instrumental de planificación llevados a cabo, que evitaron la reproducción de metodologías o formatos de planificación de un territorio a otro, procurando por el contrario que el producto y formato del trabajo estuviera al servicio de la demanda puntual oportunamente interpretada. Según las necesidades del lugar y su tiempo, se encaminaron procesos con resultados finales disímiles en términos de naturaleza y alcance, como por ejemplo: estudios que aportaron información y conocimiento para el diseño de una estrategia de desarrollo regional; la implementación de una política particular como la puesta en forma del catastro mediante el uso de sistemas de información geográfica; el proyecto de urbanización y gestión de un sector urbano-metropolitano; entre otros.

Por último, en relación con la vocación de la planificación te-

rritorial como recurso para la administración del conflicto se considera al territorio como producto y a la vez productor de un entramado de relaciones sociales, políticas y económicas, encarnadas por actores con intereses de diferente naturaleza y peso político. En este sentido, el principal desafío de los procesos de planificación territorial consiste en reconocer las tensiones que inevitablemente entran en juego en el territorio. Paralelamente se deberán identificar los ejes en torno de los cuales será posible construir consensos para encaminar las transformaciones que se harán efectivas en tanto el desarrollo de la planificación vaya al compás de un proceso de acumulación social, liderado por las autoridades de gobierno.

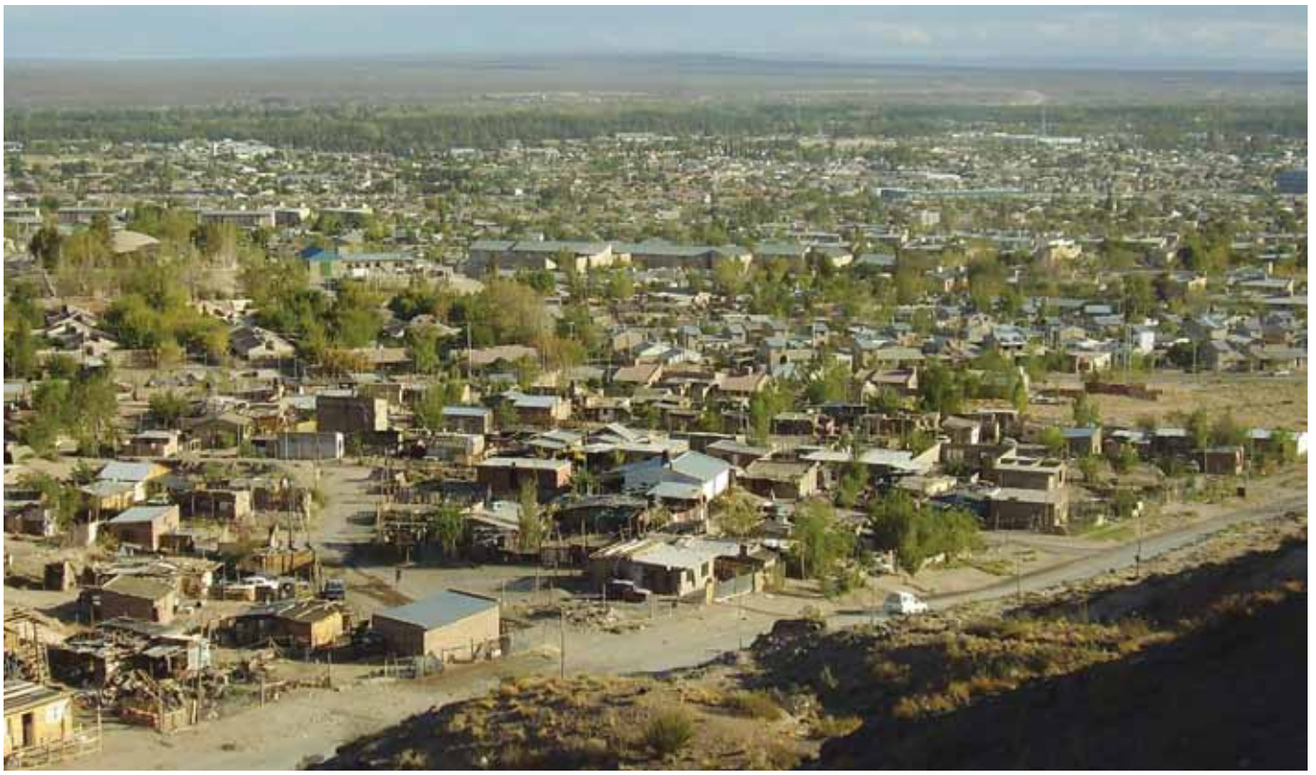
Se asume de esta manera que las experiencias llevadas a cabo constituyen hitos que abonan de modo incremental al proceso en el que se encuentra cada espacio territorial en materia de planificación. Se han implementado en los proyectos recursos de diversa naturaleza para abordar las problemáticas que estuvieron en el centro de la toma de decisiones en todas las instancias del proceso de trabajo. En ciertos casos, desde la construcción de los diagnósticos se pusieron en evidencia conflictos de intereses, a partir de los cuales se trabajó en construir y encontrar coincidencias que permitieran consensuar proyectos estructurantes en un territorio. En otros casos, se propuso arbitrarlos mediante nuevos marcos regulatorios, siguiendo objetivos políticos y estrategias previamente concertadas. En suma, más allá del producto documental que resulte del proceso de planificación -de su pertinencia y calidad técnica-, su eficacia es mensurable en la medida en que se conjugue con los dispositivos y tiempos de gobierno, aportando instrumentos para la solución de una coyuntura específica o abonando la maduración de un proceso decisorio de mediano plazo.

De los ejes problemáticos detectados

Las experiencias de planificación acumuladas han permitido identificar ciertos ejes problemáticos cuya presencia es recurrente en diferentes regiones del país y que en un número significativo de casos dieron origen a la demanda de cooperación por parte de los Gobiernos locales y/o Provinciales. A continuación se sintetizan dichos ejes:

- **La distribución territorial de los recursos de inversión.** Existe una tensión en torno a la distribución de los recursos a escala regional, entre las zonas más desarrolladas y pobladas y las más postergadas y rurales, que expresa el dilema de potenciar las condiciones de desarrollo preexistentes o de fomentar el arraigo y evitar reproducir los desequilibrios territoriales históricos. La decisión de priorizar las áreas más pobladas responde a la racionalidad de llegar con los recursos disponibles a beneficiar a la mayor cantidad de habitantes posible mitigando situaciones sociales críticas y, al mismo tiempo, potenciar las economías de aglomeración, mediante inversiones que fomenten su productividad. Por otro lado, invertir en zonas menos pobladas o más rezagadas, constituye una decisión estratégica de

Expansión urbana - Ciudad de Neuquén



mediano plazo que apunta a reparar la inequidad heredada en materia de asignación de recursos para el desarrollo y propiciar un mayor equilibrio territorial. Ello requiere de políticas públicas intersectoriales que fomenten el desarrollo de economías regionales incipientes o menos dinámicas, entre ellas, las de aquellas que debido a procesos de reconversión productiva han pasado a ser expulsoras de población. Ejemplos de este eje problemático se manifestaron en el proyecto de la Puna Jujeña, en el de las áreas rurales de Mendoza, en los de los departamentos de Ambato, Ancasti, Paclín, Santa María y Tinogasta en Catamarca, o en los proyectos relativos a las áreas históricamente rezagadas de la Provincia del Chaco, entre otros.

» **La sustentabilidad del desarrollo económico.** Refiere al desafío de encontrar un equilibrio entre los procesos de desarrollo basados en la explotación de recursos naturales y la sustentabilidad ambiental y social de los territorios, habida cuenta de que es justamente en la riqueza de nuestros recursos naturales donde radica nuestro potencial económico. Cómo administrar su desarrollo en regiones ambientalmente frágiles y mitigar su impacto en el entorno natural o construido; cómo gestionar el manejo sustentable de los recursos naturales, en especial el agua, garantizando su supervivencia para las generaciones futuras; cómo mitigar el impacto del desarrollo repentino de nuevas industrias por sobre economías preexistentes -como la industria petrolera o minera por sobre la actividad agroindustrial-; cómo compatibilizar el uso de agroquímicos con la calidad ambiental de los centros de servicios rurales sin que ello penalice la actividad productiva; son algunas de las tensiones en las que se manifiesta este eje problemático. Este desafío se emparenta, asimismo, con la tensión histórica de la sociedad argentina entre el modelo de desarrollo basado en una economía exportadora de productos primarios y, por el contrario, el que propone -a partir de la abundancia de recursos naturales- fomentar la diversificación económica con inclusión social. Asumiendo la decidida apuesta por este último modelo, el desafío actual consiste en lograr que los ingresos provenientes de la explotación de recursos naturales apalanquen el desarrollo de economías diversificadas. La región de Vaca Muerta en Neuquén, el caso de Colonia Sarmiento en Chubut, la Reserva Yaboty en Misiones y el Departamento de Rawson en San Juan, si bien con rasgos distintos, son ilustrativas de este eje problemático.

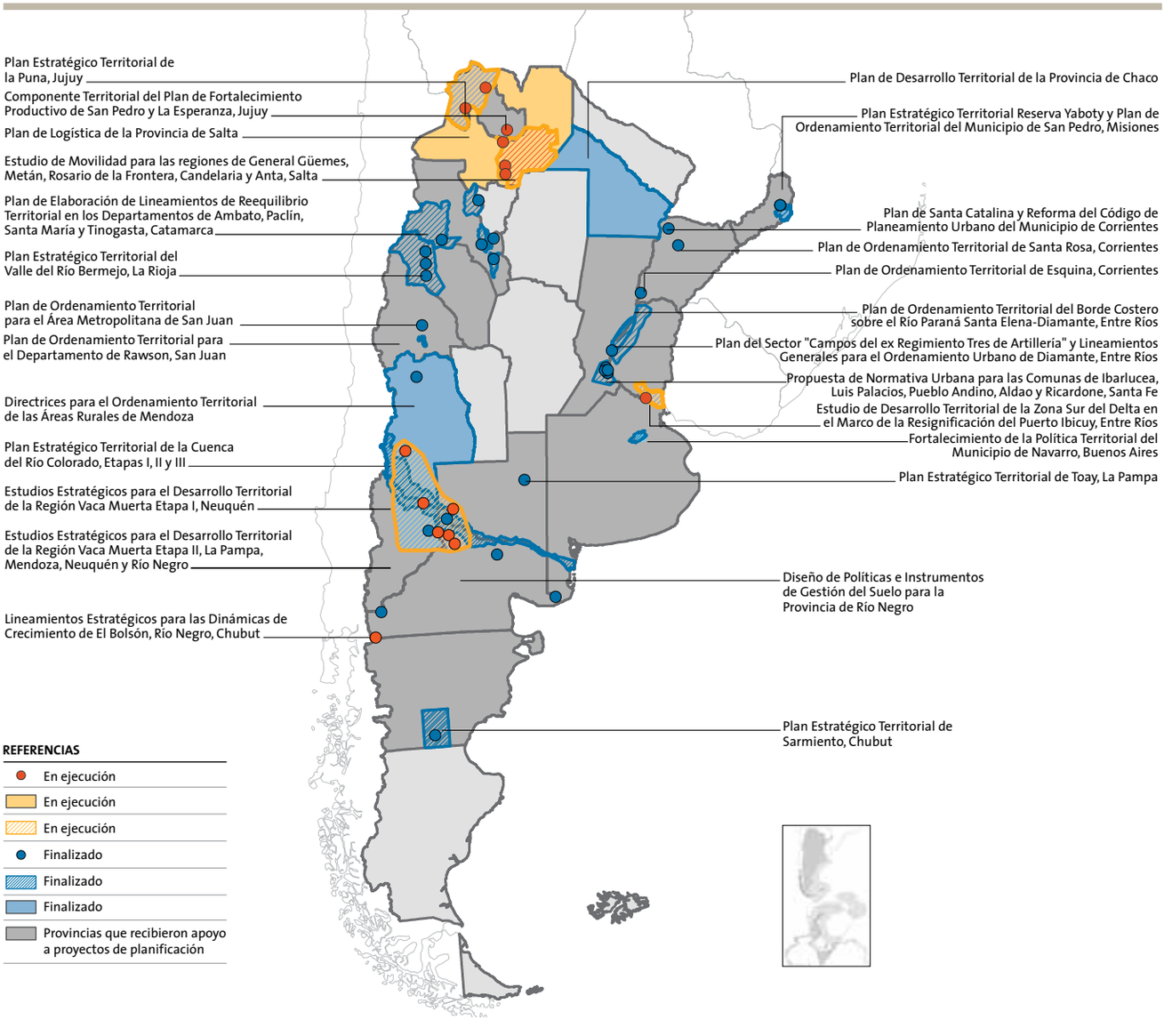
» **La eficiencia y sostenibilidad de los procesos de urbanización.** La mayoría de las ciudades argentinas, particularmente las grandes y medianas, han experimentado en las últimas décadas procesos de urbanización expansiva asociados con la generalización de modelos residenciales de baja densidad -en loteos privados, vivienda pública, barrios cerrados y asentamientos informales- que colonizan el territorio dejando suelos intersticiales ociosos. Esto supone la producción de ciudades cada vez más extensas y dispersas que demandan ingentes recursos públicos para la provisión de infraestructura,

Interfase rural-urbana

servicios, equipamiento y movilidad adecuados. Este conflicto se agudiza en los suelos del periurbano o interfase rural-urbana, con una disputa por su uso y aprovechamiento que está regulada fundamentalmente por la lógica del mercado y que comporta el desplazamiento sistemático de la producción rural y su sustitución por usos urbanos altamente rentables. Esto no solo lesiona la supervivencia de la agricultura familiar como proveedora de alimentos a la ciudad sino que además presiona al alza los precios del suelo, desplazando a la población de bajos ingresos a tierras cada vez más distantes y, en muchos casos, ambientalmente vulnerables. En suma, se trata de un patrón de urbanización no sustentable, que impone altos costos económicos, sociales y ambientales y que configura ciudades con un alto grado de segregación y polarización social. La generalización de este proceso alerta sobre la necesidad de fomentar en la sociedad la toma de conciencia acerca de sus riesgos y de aplicar medidas de regulación e incentivo que lo reconduzcan hacia un modelo de crecimiento sustentable. Esta problemática, ya descripta en anteriores avances del PET, resurgió en proyectos localizados en el Gran Mendoza, el Gran Rosario, el Gran San Juan, en Colonia Sarmiento (Chubut) y en el Alto Valle del Río Negro, entre otros, siendo sus costos particularmente relevantes en los oasis de riego.

» **El déficit de regulación del uso del suelo.** El contexto actual de crecimiento económico y demográfico evidencia el agotamiento del modelo de desarrollo territorial basado exclusivamente en el libre juego de la oferta y la demanda y en la gestión aislada de los distintos niveles de gobierno, y pone de manifiesto el vacío normativo existente en esta materia. Esta evidencia, presente en todas las experiencias de plani-

Mapa 1. *Proyectos de Planificación Territorial*



Fuente. *Elaboración propia.*

ficación llevadas a cabo, suscitó en el seno del COFEPLAN la redacción del Anteproyecto de Ley de Planificación y Ordenamiento Territorial. Concebida como ley marco que oriente y garantice el desarrollo armónico del territorio nacional, la iniciativa supone la futura redacción de leyes provinciales que, en ejercicio de sus competencias, operativicen su contenido y le den un anclaje territorial específico. Entre los conflictos que ponen de manifiesto esta necesidad se destacan los relativos al acceso a la tierra y la vivienda, en la medida en que son recurrentes tanto en los territorios rurales como en los urbanos. En las áreas rurales estos conflictos -vinculados con la precariedad e irregularidad dominial histórica de amplias regiones del país- redundan en muchos casos en la expulsión de los pobladores originales y su migración a áreas urbanas en condiciones de alta vulnerabilidad social. A nivel urbano, los conflictos están presentes en todas las ciudades más allá de su jerarquía, siendo particularmente críticos en las de mayor tamaño, en las que se registra un proceso sistemático de ocupación informal de tierras. Los guarismos muestran que a pesar del enorme esfuerzo de inversión realizado por el Gobierno Nacional desde el año 2003 a través de distintos programas habitacionales, este proceso se sostiene y reproduce, debido al vínculo entre la demanda demográfica y el aumento exponencial del precio del suelo. Esta realidad contraviene el carácter constitucional del derecho a la vivienda, evidenciando la necesidad de aplicar políticas públicas que intervengan en el mercado de la tierra que lo condiciona. Se trata de políticas convergentes que demandan el fortalecimiento de legislación relativa al ordenamiento territorial en todos los niveles de gobierno, basada en la noción del suelo como recurso social escaso. Como se ha mencionado con anterioridad, esta problemática se expresa de diferentes formas en todas las experiencias de planificación llevadas a cabo.

La presente línea de trabajo se propuso encarar el análisis de los procesos que se manifiestan en los territorios, reconociendo los conflictos de intereses económicos, políticos y sociales que cada uno de ellos comporta, así como las dinámicas relacionales que los condicionan, excediendo los límites del ámbito geográfico predefinido. Esta impronta metodológica conllevó en todo momento la voluntad de superar la visión atomizada del territorio y, por el contrario, adentrarse en el entendimiento de los fenómenos como expresión de los desafíos pendientes del desarrollo nacional. En este contexto, entendemos que las experiencias realizadas representan un aporte como prácticas de planificación nutridas "de abajo hacia arriba" y "de arriba hacia abajo" que fortalecen la consolidación democrática de la Política Nacional de Planificación y Ordenamiento Territorial.

A continuación se presentan, a modo de ejemplo, unas fichas que resumen el desarrollo y alcance de los siguientes planes:

- Plan de Desarrollo Territorial de la Provincia de Chaco
- Plan Estratégico Territorial Río Colorado
- Plan de Ordenamiento Territorial para el Área Metropolitana de San Juan
- Plan de Santa Catalina y Reforma del Código de Planeamiento Urbano del Municipio de Corrientes
- Plan Estratégico Territorial de Sarmiento - Provincia de Chubut
- Estudios Estratégicos para el Desarrollo Territorial de la Región Vaca Muerta - Provincia de Neuquén
- Plan Estratégico Territorial Reserva Yaboty y Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de San Pedro - Provincia de Misiones
- Propuesta de Normativa Urbana para las Comunas de Ibarlucea, Luis Palacios, Pueblo Andino, Aldao y Ricardone - Área Metropolitana Norte de Rosario
- Plan Estratégico Territorial de la Puna - Provincia de Jujuy

La consolidación de la planificación y su relación con la gestión

Impenetrable chaqueño

Contando con una serie de antecedentes de planificación sectorial, el Gobierno de la Provincia de Chaco se propuso elaborar un Plan de Desarrollo Territorial que articulara y alineara todas estas experiencias en un mismo horizonte estratégico: profundizar el proceso de desarrollo en marcha en la Provincia de Chaco. Este fue llevado a cabo en el año 2013 por el Ministerio de Planificación y Ambiente del Gobierno de la Provincia de Chaco, con el acompañamiento de la Subsecretaría. Asimismo, a través de encuentros y talleres, participaron en su desarrollo funcionarios provinciales de otros organismos y funcionarios de veintiséis Gobiernos Municipales.

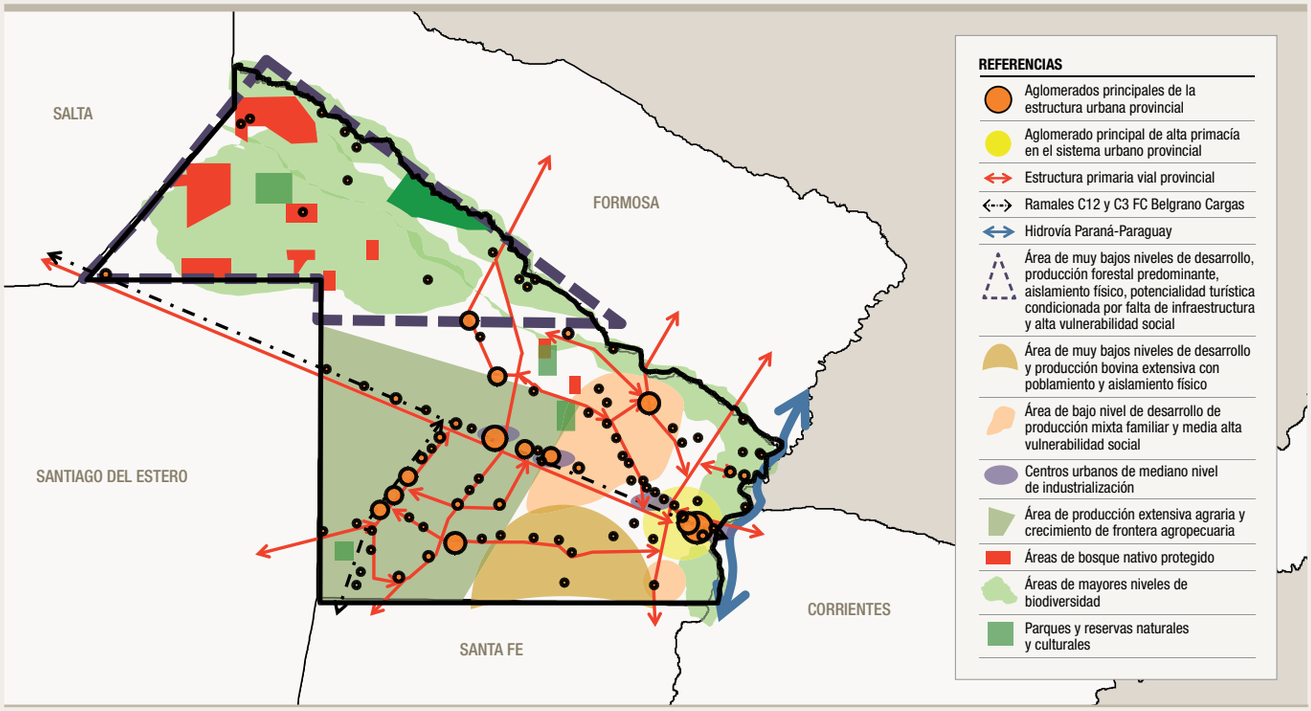
El proceso de trabajo supuso, en primera instancia, la recopilación, sistematización y el análisis de los principales antecedentes de planificación: los dos avances del PET de Chaco -2008 y 2011-, dos documentos de propuestas para la elaboración de un Plan Estratégico -formulados en 2004 y 2011 por parte del Consejo Económico y Social de la Provincia de Chaco (CONES)- y el Plan Quinquenal de la Provincia Chaco 2011-2015. Este último, por la naturaleza conceptual y política de sus contenidos, tuvo un lugar protagónico como estructurante de la metodología y de los lineamientos que condujeron el proceso de trabajo.

Desde el punto de vista técnico, el aporte sustantivo del Plan de Desarrollo Territorial consistió en territorializar las políticas y lineamientos de desarrollo propuestos en los mencionados antecedentes. Esto es, traducirlos a la dimensión espacial, haciéndolos dialogar con los conflictos y las contradicciones existentes en la geografía de la Provincia. Para lograrlo, se sintetizaron, en primera instancia, dichas políticas en cinco ejes estratégicos, a saber: a) movilización de los recursos y creación de empleo; b) cohesión territorial y mejora de la calidad de vida; c) integración territorial; d) manejo y ocupación sostenible del territorio; y e) gobernabilidad democrática y transformación del Estado.

En segunda instancia, se encaró su puesta en el territorio, lo que concluyó en la identificación de ocho Estrategias de Actuación Territorial. Estas últimas contienen propuestas específicas para los distintos recortes de la geografía provincial, que conjugan los contenidos de los anteriores ejes estratégicos. Asimismo, cada una contiene la propuesta de un sistema de proyectos estructurantes y

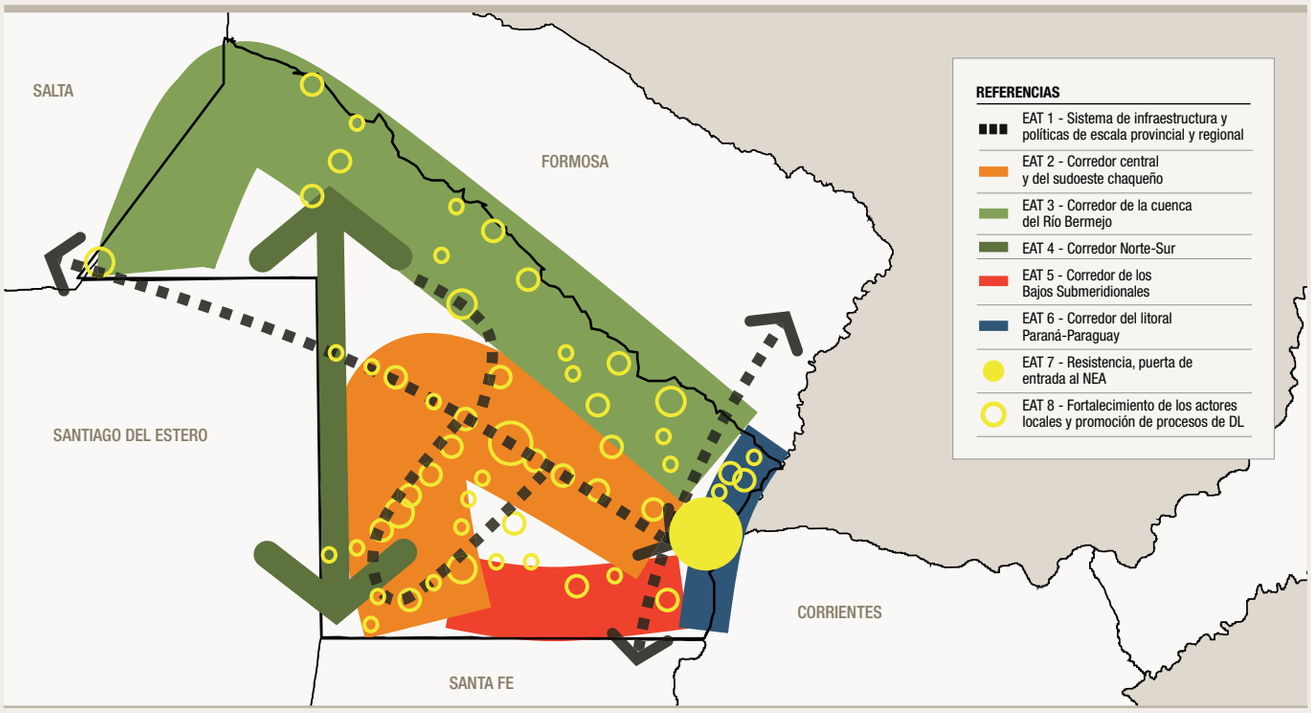
El proceso de trabajo supuso el análisis de antecedentes de planificación provinciales para identificar estrategias de actuación territorial.

Mapa 2. *Esquema gráfico de caracterización de la situación actual*



Fuente. *Elaboración propia en el marco del Plan de Desarrollo Territorial de la Provincia de Chaco.*

Mapa 3. *Síntesis gráfica de la incidencia territorial de las Estrategias de Actuación Territorial*



Fuente. *Elaboración propia en el marco del Plan de Desarrollo Territorial de de la Provincia de Chaco.*

complementarios, que fueron organizados y ponderados con el fin de conformar un plan de inversión.

Cabe destacar, por último, el valor de esta experiencia en lo que respecta a la articulación virtuosa del ejercicio político-técnico de planificar el territorio. Partiendo de la determinación del Gobierno Provincial de dar un salto cualitativo en su propio proceso de planificación -en busca de la convergencia de objetivos planteados desde las diferentes áreas de gobierno-, el desarrollo del trabajo contó con el apoyo y la participación permanente de las máximas autoridades de la Provincia. Esto viabilizó la producción de un documento de calidad y utilidad como futuro instrumento de gobierno. **III**

La planificación territorial en el marco de cuencas interprovinciales

Embalse Casa de Piedra - La Pampa

La Cuenca del Río Colorado (CRC) atraviesa a las Provincias de Mendoza, Neuquén, La Pampa, Río Negro y Buenos Aires. Tiene una superficie de 28.000 km² y cuenta con un sistema de asentamientos humanos de baja población: en total suman 75.000 habitantes, aproximadamente. Dichos asentamientos, a su vez, mantienen una fuerte dependencia de las áreas de riego y de los sistemas urbanos localizados fuera de la región de la Cuenca, como el Alto Valle de Río Negro o la Ciudad de Bahía Blanca. Sin embargo, como resultado de la actividad petrolera y de los cultivos intensivos, que generan una fuerte demanda de mano de obra, el crecimiento poblacional de la mayoría de estos asentamientos ha estado por encima del promedio nacional.

La gestión interjurisdiccional de la CRC se canaliza a través del Comité Interjurisdiccional del Río Colorado (COIRCO). Dicho organismo fue creado en 1976, con el aval de los gobernadores de las cinco Provincias, e incluía un acuerdo en el que se establecían pautas para la gestión de la Cuenca. Si bien este primer acuerdo constituyó un logro muy valioso, estuvo orientado casi exclusivamente a la administración del recurso hídrico de la Cuenca, dejando de lado otros aspectos igualmente relevantes. Ante esta carencia, COIRCO planteó la necesidad de un plan integral para la Cuenca, que diera cuenta de su realidad en términos económicos, sociales y ambientales.

De esta manera, COIRCO y la Subsecretaría encararon el PET de la Región del Río Colorado, con la participación de las áreas de planificación de las cinco Provincias y los municipios involucrados. El trabajo consistió en el desarrollo de un diagnóstico y de una serie de escenarios de futuro para la región. Posteriormente, a partir de estos, se logró establecer un listado de proyectos microrregionales, consensuado y ponderado por los diferentes actores institucionales intervinientes en la Cuenca. Actualmente se está finalizando una tercera etapa del trabajo, que apunta a evaluar la factibilidad de proyectos hídricos, productivos y viales que surgieron en la elaboración del plan, junto con el desarrollo de un sistema de información territorial regional que permitirá monitorear los avances en la planificación del desarrollo de la región.

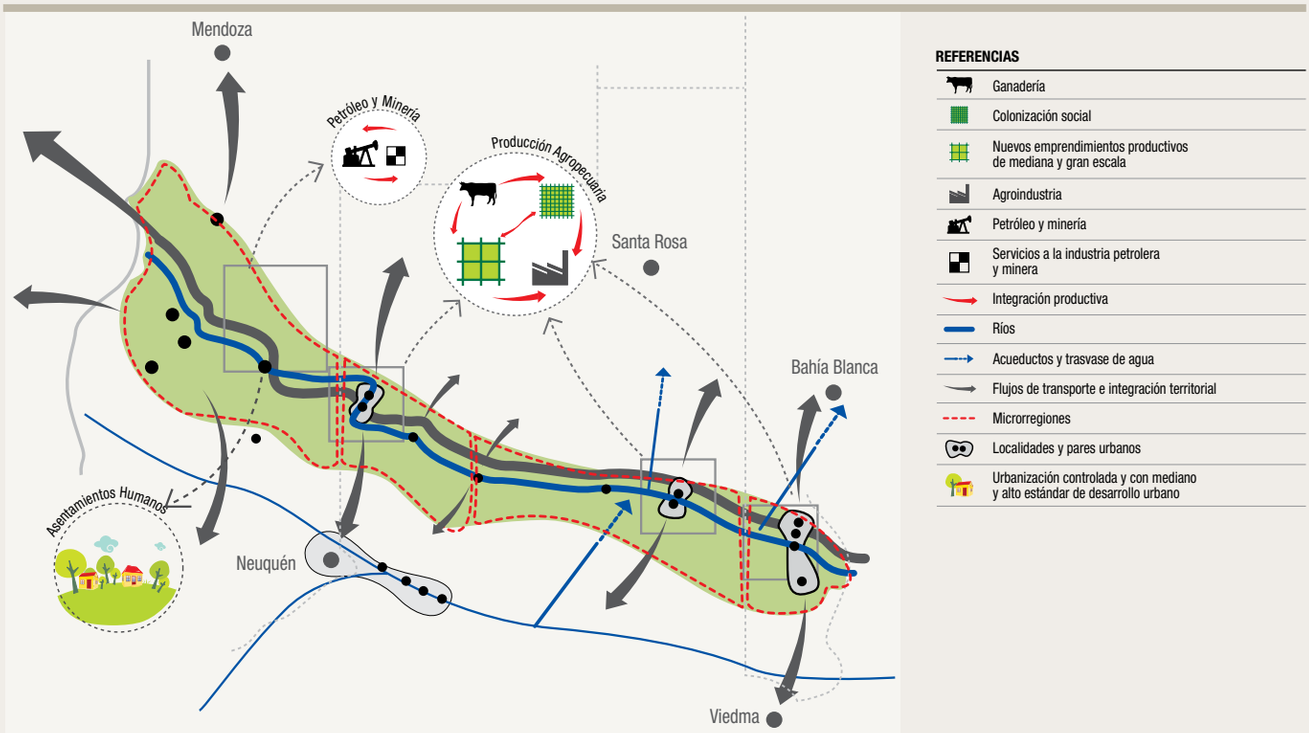
La elaboración del PET Río Colorado permitió dar cuenta de la Cuenca como una región con problemáticas comunes y poner en relieve las potencialidades de desarrollo de un área históricamente rezagada respecto de los principales aglomerados

El Plan permitió dar cuenta de las problemáticas comunes de la Cuenca, recuperando la planificación regional como herramienta de cohesión territorial.

Mapa 4. *Modelo Actual de la Región del Río Colorado*

Fuente. *Elaboración propia en el marco del Plan Estratégico Territorial Río Colorado.*

Mapa 5. *Modelo Deseado de la Región del Río Colorado*



Fuente. *Elaboración propia en el marco del Plan Estratégico Territorial Río Colorado.*

de las Provincias. A nivel institucional, ha dado lugar a la creación de la Comisión del Río Colorado -con representación de los órganos de planificación de las cinco Provincias involucradas-, dentro del ámbito del COFEPLAN. Esta tiene como objetivos consensuar estrategias regionales de acción para elevar a todos los niveles de gobierno; recomendar la realización de estudios y proyectos pormenorizados y definir estrategias de búsqueda de financiamiento para su ejecución. Cabe por último destacar el significado de este proceso como recuperación de la planificación regional, abandonada durante las pasadas décadas y fundamental para fomentar la cohesión del territorio nacional. **III**

» PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL PARA EL ÁREA METROPOLITANA DE **SAN JUAN**

El terreno metropolitano y la planificación consensuada

Vista aérea de la Ciudad de San Juan

El Área Metropolitana de San Juan concentra 494.639 habitantes -el 70% de la población total de la Provincia-, y está integrada por los municipios de Capital, Chimbas, Santa Lucía, Rawson, Pocito Norte y Rivadavia. Como parte de una Provincia que ha protagonizado un intenso y reciente proceso de crecimiento económico, comparte con las principales ciudades argentinas las oportunidades y conflictos que ello acarrea, estrechamente asociados con su dinamismo y productividad: insuficiencia de infraestructuras para atender las nuevas demandas, crecimiento expansivo de baja densidad avanzando sobre los suelos productivos, conflictos de conectividad y movilidad, fragmentación socioterritorial, necesidad de gestionar el gobierno metropolitano, entre otros. En este caso, las problemáticas se encuentran agudizadas por tratarse de un territorio ambientalmente vulnerable, dada su condición sísmica y de oasis de riego.

En este contexto, la Dirección Provincial de Planeamiento y Desarrollo Urbano decidió en el año 2012 la puesta en marcha del Plan del Área Metropolitana de San Juan, con el objeto de establecer lineamientos para la adecuación del territorio metropolitano a sus nuevos desafíos. Para la elaboración del plan, se creó un Comité Ejecutivo integrado por representantes de los seis municipios, el Gobierno Provincial y el Gobierno Nacional a través de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. Esto permitió generar un espacio de articulación institucional inédito, que funcionó como plataforma de soporte del proceso de planificación y de la toma de decisiones que este conllevó.

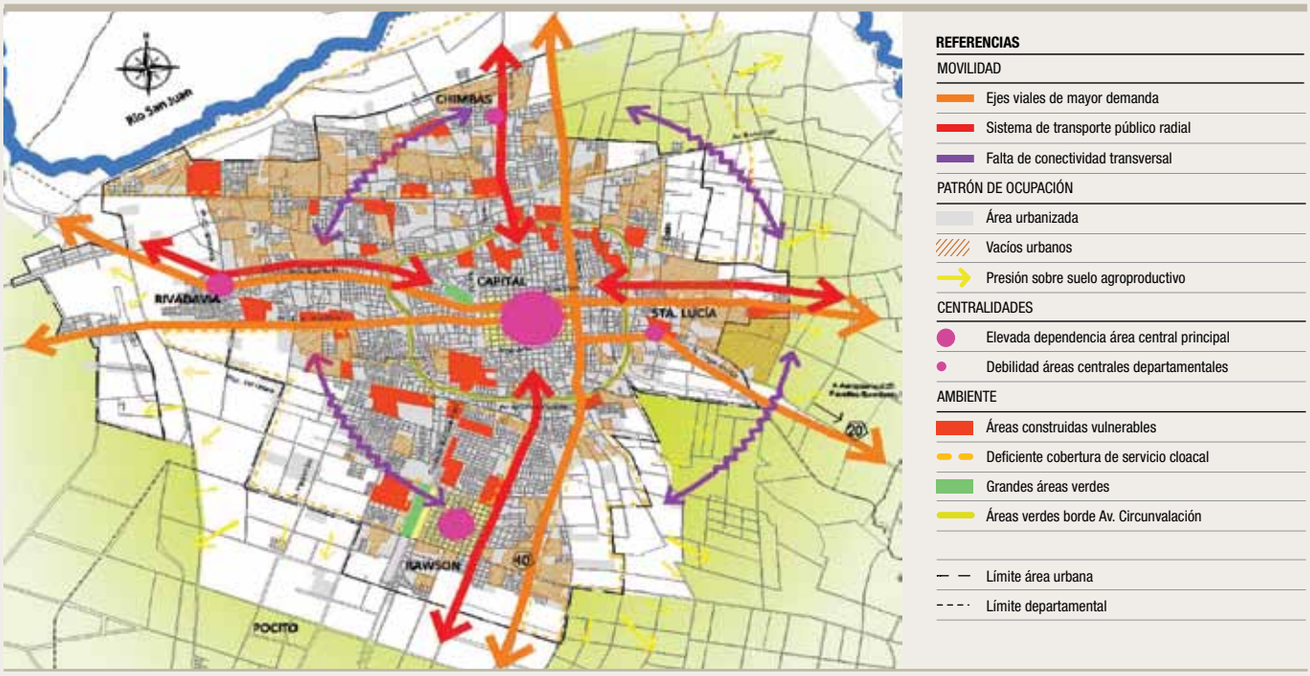
Este Plan funcionó como disparador de una dinámica de planificación concertada sin antecedentes en la Provincia.

En este marco, se obtuvieron consensos acerca del modelo metropolitano deseado y de las estrategias de intervención, lineamientos y proyectos considerados fundamentales para alcanzarlo. Estos últimos se agruparon en tres ejes, dentro de los cuales se conjugaron diversas iniciativas y proyectos, tanto de inversión como de gestión. Tales fueron: a) gestión del desarrollo urbano, movilidad y servicios; b) gestión del desarrollo ambiental sostenible; y c) adecuación institucional para la gestión metropolitana.

Más allá de sus resultados documentales, este trabajo merece ser valorado en tanto disparador de una dinámica de planificación concertada sin antecedentes, que ha instalado en los dirigentes locales la toma de conciencia acerca de los instrumentos disponibles para conducir el proceso de producción del territorio.

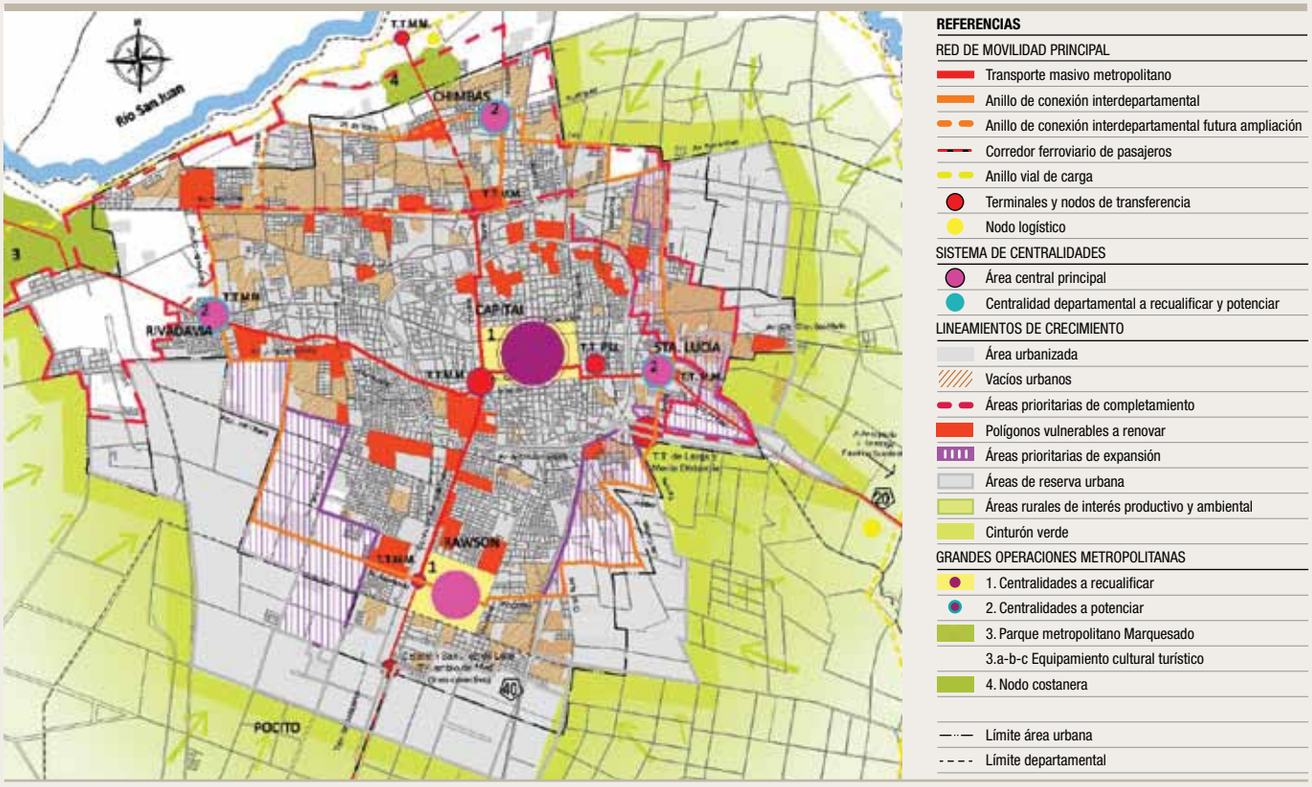
El proceso de planificación que en la actualidad está implementando el Municipio de Rawson, con el apoyo del Programa

Mapa 6. *Modelo Actual*



Fuente. *Elaboración propia en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial para el Área Metropolitana de San Juan.*

Mapa 7. *Modelo Deseado*



Fuente. *Elaboración propia en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial para el Área Metropolitana de San Juan.*

de Fortalecimiento Institucional de la Planificación Territorial, es cabal prueba de ello. La iniciativa surge como necesidad de reconducir desde el Gobierno uno de los principales problemas detectados en la región: una dinámica de urbanización acelerada que está comprometiendo las tierras fértiles y productivas del valle sobre el que se asienta gran parte del territorio del Departamento. Este es un conflicto, por otra parte, que está presente en la mayoría de las grandes ciudades de nuestro país, en el que se conjugan crecimiento poblacional acelerado, nuevas pautas de urbanización residencial y especulación inmobiliaria. **III**

» PLAN DE **SANTA CATALINA** Y REFORMA DEL CÓDIGO DE PLANEAMIENTO URBANO DEL MUNICIPIO DE **CORRIENTES**

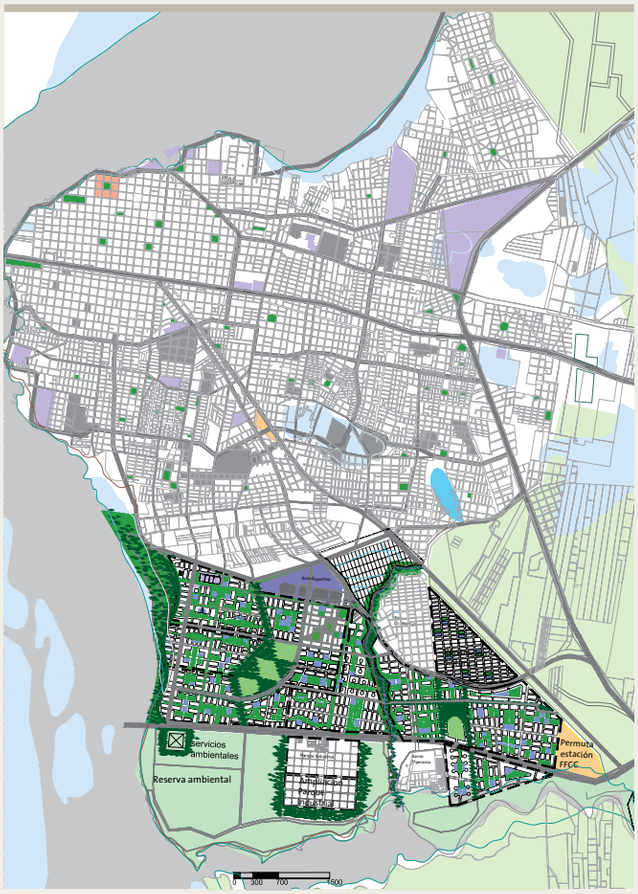
La promoción de una gestión innovadora del crecimiento urbano

Proyecto de urbanización sobre expredio militar Santa Catalina - Corrientes

La adquisición del predio de 2.387 ha contiguas al ejido urbano, correspondientes al excuartel militar de Santa Catalina, significó para la Ciudad de Corrientes la realización de un viejo anhelo de sus habitantes. Esta operación supuso poder contar con un recurso valioso para orientar el futuro desarrollo de la Ciudad, permitiendo nuevas alternativas de crecimiento, así como la posibilidad de actuar sobre algunas de sus problemáticas estructurales.
Conscientes de que para alcanzar este objetivo era fundamental contar con un instrumento de planificación que permitiera orientarlo, el gobierno de la Municipalidad de Corrientes decidió encarar el denominado Plan de Santa Catalina, junto con la Reforma del Código de Planeamiento de la Ciudad. Este se puso en marcha a comienzos del año 2013, concluyendo a finales del mismo año, y fue llevado a cabo por un equipo técnico multidisciplinario conformado por profesionales predominantemente locales, que trabajaron en estrecha cooperación con profesionales externos y de la propia Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública.
Los objetivos planteados y alcanzados tuvieron como ejes fundamentales analizar el impacto de la incorporación de esta tierra a la Ciudad; proyectar la futura dinámica de crecimiento urbano; diseñar las etapas del proceso de urbanización del predio, con el

El compromiso de la Municipalidad de Corrientes y su determinación para orientar el proceso de crecimiento de la Ciudad desde una perspectiva urbana integral son los factores que explican el buen desempeño del Plan.

Mapa 8. *Última etapa del proyecto de urbanización*

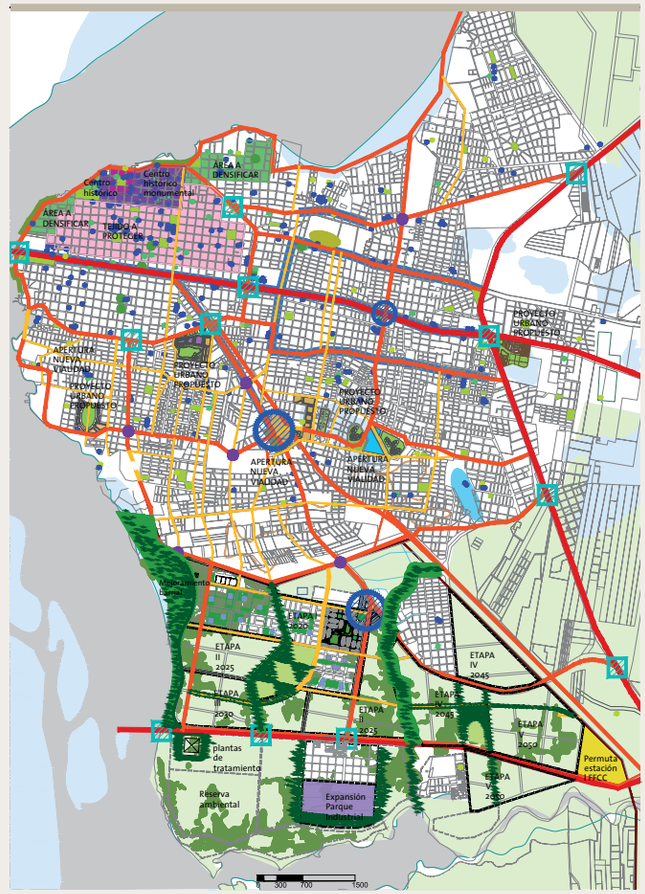


REFERENCIAS

Escuela/CESAC	Vacios urbanos
Parque regional	Permuta Estación FFCC
Plaza barrial	
Ampliación parque industrial	
Predio permuta FFCC	
Grandes equipamientos	

Fuente. *Elaboración propia en el marco del Plan de Santa Catalina y Reforma del Código de Planeamiento Urbano.*

Mapa 9. *Situación proyectada - Vialidad y subcentros*



REFERENCIAS

Equipamiento	Vialidades	Centralidad
Escuelas	1° Jerarquía	Centro admin./com./de servicios
Hospitales	2° Jerarquía	Centros barriales de 2do orden
CAPS SAPS	3° Jerarquía	Centros barriales de 3er orden
Subcentro	Nodo	Áreas a densificar
Puerta	Corredor comercial	Tejido a proteger

Fuente. *Elaboración propia en el marco del Plan de Santa Catalina y Reforma del Código de Planeamiento Urbano.*

correspondiente análisis de factibilidad de las inversiones; y, por último, proponer el modelo de gestión más adecuado para implementarlo. Paralelamente, y sobre la base de la interpretación de las principales problemáticas y oportunidades de la Ciudad, se definieron lineamientos y proyectos estructurantes que nutrieron la reforma de su Código de Planeamiento.

El compromiso de la Municipalidad de Corrientes y su determinación para orientar el proceso de crecimiento de la Ciudad desde una perspectiva urbana integral, son los factores que explican el buen desempeño del plan, tanto respecto de su elaboración como de su implementación. Esto último se vio reflejado en ciertas decisiones que fueron tomadas a corto plazo.

En primer lugar, la sanción de una modificación de la Carta Orgánica local, que dotó al municipio de instrumentos económicos, financieros y jurídicos que fueron indispensables para que el proceso fuera conducido por el Gobierno. En segundo lugar, la designación de un predio para la construcción de 654 viviendas de PROCREAR y, paralelamente, la conformación de un Fideicomiso, como instrumento financiero que posibilitaría la urbanización de un segundo predio con capacidad para 550 viviendas. Este último daría prioridad a beneficiarios del PROCREAR y a empleados municipales, pudiéndose adquirir lotes hasta un 50% más baratos que los disponibles en el mercado inmobiliario. El inicio de ejecución de ambas piezas constitutivas del proyecto de Santa Catalina visibilizó de hecho la puesta en marcha de la urbanización del sector.

Cabe mencionar, por último, que el trabajo fue reconocido en 2014 por el Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo, con el primer premio en la categoría Planes Urbanos Locales y/o de Sector, destacándose como proyecto de expansión urbana con pocos antecedentes en el país. **III**

El avance del petróleo y la reconversión territorial

Vista área de Sarmiento - Chubut

Históricamente considerada el oasis verde de la árida meseta del sur provincial, Colonia Sarmiento, donde se localizan los lagos Musters y Colhué Huapi, se destaca por su potencial de producción de alimentos frescos, su condición de proveedora de agua potable del Área Metropolitana de Comodoro Rivadavia y sus atractivos naturales y paleontológicos. Sin embargo, el impacto creciente de la actividad petrolera, dominantemente extractiva, ha generado un enclave de riqueza que afecta al resto de la dinámica productiva local y regional, reduce su competitividad y la posterga a condiciones de economía de subsistencia.

Esta situación reveló la necesidad de desarrollar políticas que permitieran aprovechar las potencialidades de la actividad petrolera, reduciendo al mínimo su impacto distorsivo en la dinámica local. Es decir, transformar el crecimiento en desarrollo con diversificación e inclusión y cohesión social.

Frente a este desafío, la Subsecretaría y los Gobiernos de Chubut y de Sarmiento acordaron la realización del PET de Sarmiento, con el objeto de delinear una propuesta de desarrollo sostenible, integrando la planificación física y la socioeconómica, en un marco de sustentabilidad ambiental.

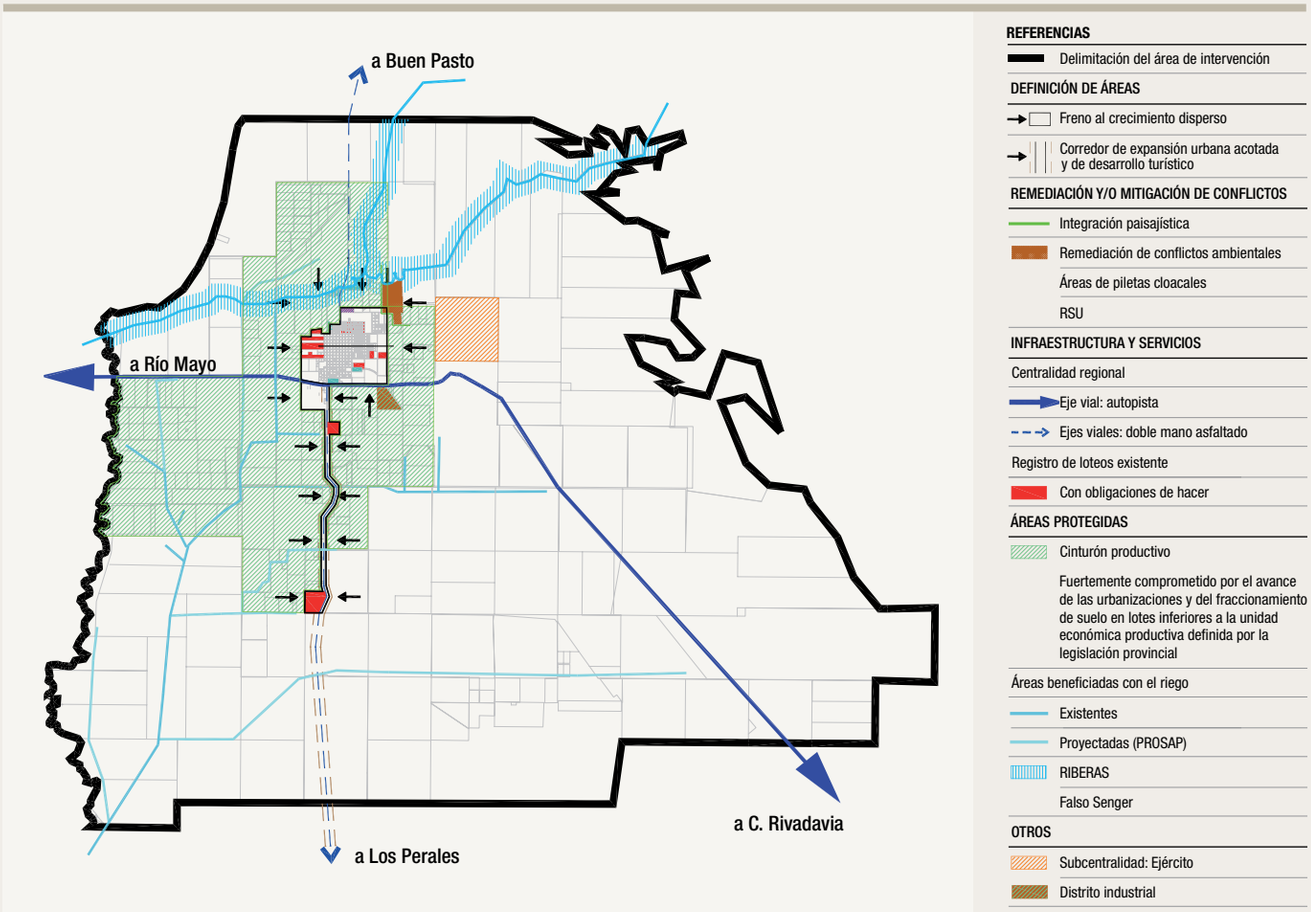
El proceso de planificación se llevó a cabo durante el año 2014 y abordó el análisis de los condicionantes del desarrollo local en los planos social, económico, ambiental, institucional y de la gestión del suelo, así como la definición de propuestas de política pública para gobernarlos.

A lo largo de este proceso, a través de conversaciones, intercambios e instancias participativas de distinto formato, se debatieron los desafíos sustantivos de la Localidad en lo referente a su potencialidad dentro del territorio provincial. Estos generaron, asimismo, un marco propicio para reflexionar sobre la problemática identitaria que implica el cambio del patrón productivo regional y las políticas públicas específicas que esto requiere.

El Plan produjo resultados concretos relativos, fundamentalmente, al manejo de la dimensión espacial del territorio, tales como los siguientes: una cartera ponderada de proyectos estratégicos de inversión pública; lineamientos para un sistema normativo de usos del suelo y de edificabilidad como aportes para la sanción de un Código de Ordenamiento Urbano; una propuesta de actualización

El impacto creciente de la actividad petrolera, dominantemente extractiva, ha generado un enclave de riqueza que afecta al resto de la dinámica productiva local y regional.

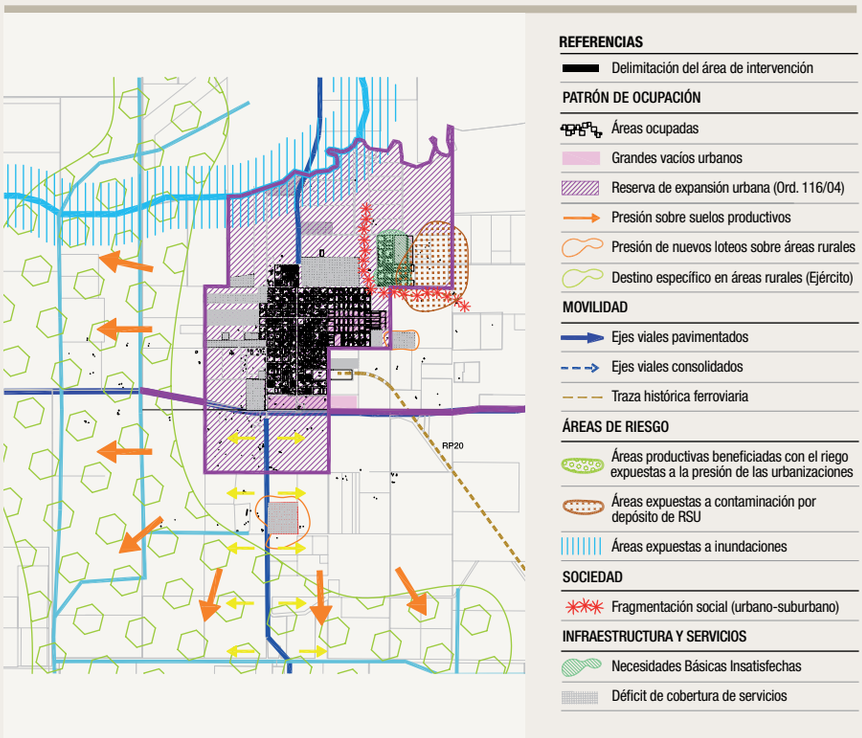
Mapa 10. *Modelo Deseado*



Fuente. *Elaboración propia en el marco del Plan Estratégico Territorial de Sarmiento.*

de instrumentos tributarios y normativos de gestión; la puesta en marcha de un Sistema de Información Geográfica multipropósito para el fortalecimiento de la gestión local; el desarrollo de una matriz de accesibilidad y la formulación de una nueva propuesta de traza para el servicio de transporte público; y la conformación de un banco de proyectos productivos. Esta experiencia dotó al Municipio de Sarmiento de instrumentos de planificación que permitieron guiar su desarrollo económico, social, ambiental y urbano en forma sostenible. Dicha sostenibilidad remite particularmente al hecho de haberse generado las condiciones para una alianza estratégica del Municipio con la Provincia, y con la Nación, en el marco de la cual promover inversiones públicas y privadas de infraestructura, de impulso al desarrollo de cadenas de valor y de acceso universal a servicios públicos de calidad. **III**

Mapa 11. *Modelo Actual*



Fuente. *Elaboración propia en el marco del Plan Estratégico Territorial de Sarmiento.*

» ESTUDIOS ESTRATÉGICOS PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL DE LA REGIÓN **VACA MUERTA** - PROVINCIA DE **NEUQUÉN**

La planificación pública de los impactos de la actividad petrolera

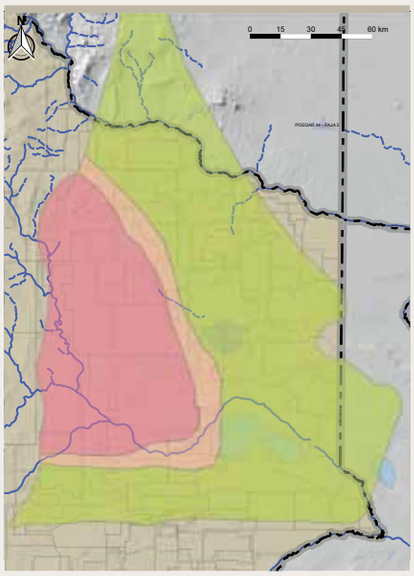
Vista aérea de yacimiento en Vaca Muerta

Vaca Muerta es una formación geológica que alberga una gran reserva de gas de esquisto (shale gas) con un enorme potencial de explotación basado en el desarrollo de tecnologías de estimulación hidráulica. Está situada en la Cuenca Neuquina y su extensión de 30.000 km² abarca parte del subsuelo de las Provincias de Neuquén, Río Negro, Mendoza y La Pampa. Su explotación tendrá un impacto directo sobre el desarrollo de la región y, particularmente, sobre la Provincia de Neuquén, donde se localiza el área plan piloto, actualmente en plena actividad.

La necesidad de dimensionar el alcance de dicho impacto, y de definir estrategias territoriales para orientar los ya evidentes procesos de transformación hacia un modelo de desarrollo sustentable, fundamentó la iniciativa del Gobierno de Neuquén de realizar los estudios pertinentes. Impulsada por el Consejo de Planificación y Acción para el Desarrollo (COPADE), la primera etapa de trabajo, circunscripta al territorio provincial, fue desarrollada durante el año 2014. En su contexto, se realizó el análisis de la situación actual y la proyección del impacto de la actividad petrolera en distintos sectores -en el desarrollo económico, en la estructura demográfica, en la dinámica institucional, en la estructura urbana, en la demanda de infraestructura y equipamientos, entre otros-, aportando información y conocimiento significativos para la gestión del territorio. Finalizada esta etapa, se creó la Comisión Norpatagónica en el ámbito del Consejo Federal de Planificación. Esta agrupa a las

La necesidad de dimensionar el impacto y definir estrategias para orientar los procesos de transformación de Vaca Muerta fundamentó la realización de los Estudios.

Mapa 12. *Ventanas hidrocarburíferas Shale*

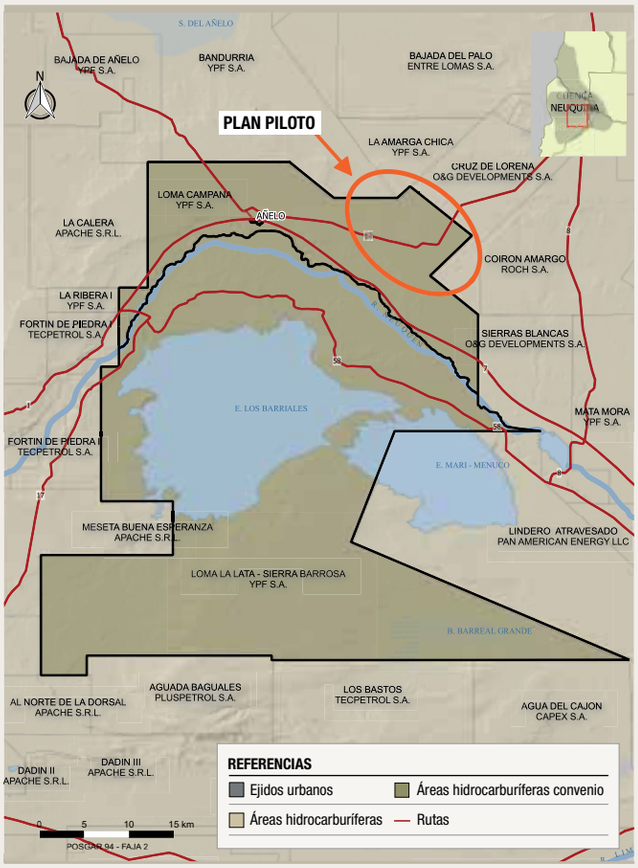


REFERENCIAS

Límites provinciales	**NO CONVENCIONALES**
Áreas hidrocarburíferas	Gas húmedo
	Gas seco
	Ventana petróleo

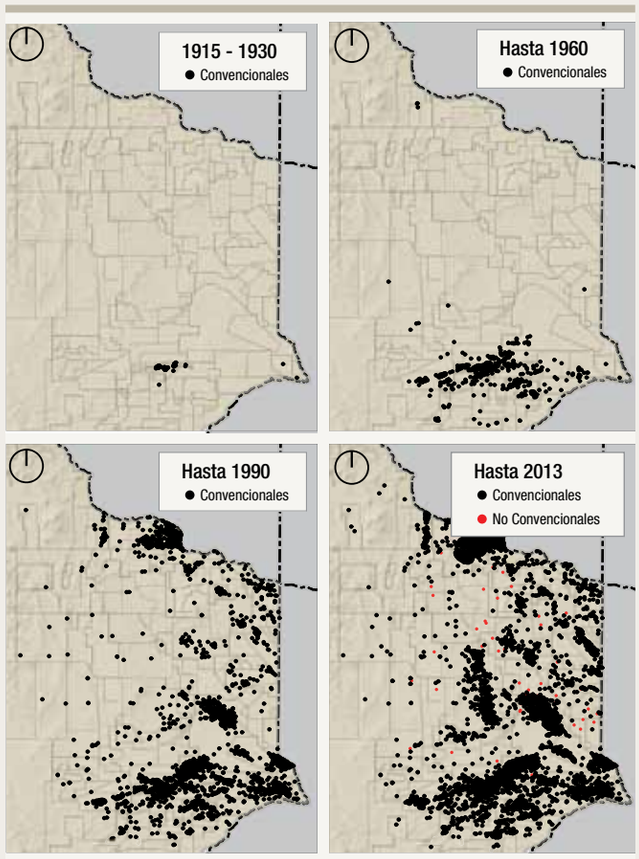
Fuente. *COPADE / IGN / Subsecretaría de Minería e Hidrocarburos del Neuquén.*

Mapa 13. *Área Exploración Inicial - Loma La Lata - Loma Campana Acuerdo YPF - Chevron*



Fuente. *COPADE / IGN / Subsecretaría de Minería e Hidrocarburos del Neuquén.*

Mapa 14. *Evolución de Pozos Hidrocarburíferos, Convencionales y No Convencionales, Provincia del Neuquén (1915-2013)*



Fuente. *COPADE / IGN / Subsecretaría de Minería e Hidrocarburos del Neuquén.*

Provincias de Neuquén, Río Negro, La Pampa, Mendoza y Buenos Aires, y tiene entre sus objetivos la realización de una segunda etapa de trabajo que extienda la escala del estudio incorporando a todo el territorio de la cuenca de Vaca Muerta. Actualmente en pleno desarrollo, se espera que sus resultados no solo amplíen a nivel regional los contenidos de la primera etapa, sino que además los complementen y profundicen con otros aspectos como el análisis de las medidas adoptadas en escenarios similares en otros países, el estudio pormenorizado del impacto en el sistema urbano y las recomendaciones generales y particulares para compatibilizar la actividad petrolera con un desarrollo socioterritorial sustentable.

La realización de estos estudios representa un hito relevante para la agenda de planificación de la Argentina, tanto por el aporte que constituye para el proceso de recuperación de la planificación regional -relegada durante décadas recientes ante la preeminencia de la planificación de escala local-, como por las condiciones institucionales en las que se gestó el proyecto. Impulsada por los representantes de los respectivos Gobiernos Provinciales en el COFEPLAN, esta experiencia revela la consolidación y el fortalecimiento gradual de este organismo como espacio institucional de articulación y concertación de políticas territoriales, cuya naturaleza y ámbito de influencia requieren de acuerdos interescalares e intejurisdiccionales. **III**

Tabla 1. *Escenarios probables de población total (en miles) - Años 2015-2024*

Escenario	Fin 2014	Años Primer Quinquenio					Años Segundo Quinquenio				
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
CONSERVADOR	58,5	71,5	84,5	97,5	110,5	162,5	260	270	280	290	300
Incremento ASA	13	13	13	13	13	52	97,5	10	10	10	10
MEDIO	58,5	71,5	84,5	110,5	143	260	428,4	457,6	487,6	518,4	550
Incremento ASA	13	13	13	26	32,5	117	168,4	29,2	30	30,8	31,6
AGRESIVO	58,5	71,5	110,5	156	208	390	630	660	690	720	750
Incremento ASA	13	13	39	45,5	52	182	240	30	30	30	30

» PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL **RESERVA YABOTY** Y PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL **MUNICIPIO DE SAN PEDRO** - PROVINCIA DE **MISIONES**

El territorio y el ambiente como objetos de planificación

Saltos de Moconá - Provincia de Misiones

La Reserva Biósfera Yaboty presenta un escenario complejo en términos de la articulación entre su realidad natural y su realidad antrópica. Creada en 1993, constituye un área protegida de 236.313 ha que se destaca por su biodiversidad y la presencia de recursos naturales singulares. Al mismo tiempo, presenta un escenario social complejo: dentro de la reserva se localizan San Pedro, San Vicente y El Soberbio, tres municipios que suman 98.343 habitantes y que detentan el mayor Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas del país. Asimismo, en la microrregión se localizan casi el 30% de los 99 asentamientos de pueblos originarios registrados en la Provincia y catorce colonias rurales.

Ante este escenario, la Subsecretaría y el Ministerio de Ecología y Recursos Renovables de Misiones, con la participación de los municipios involucrados, encararon en el año 2013 un proceso de planeamiento, con el fin de establecer directrices para lograr una mayor armonización entre los recursos naturales y las actividades del hombre. De esta manera, se elaboraron un Plan de Ordenamiento Territorial para la zona de la reserva y su área de contención, y un Plan de Ordenamiento Territorial específico para San Pedro, el municipio de mayor crecimiento intercensal cercano al área protegida.

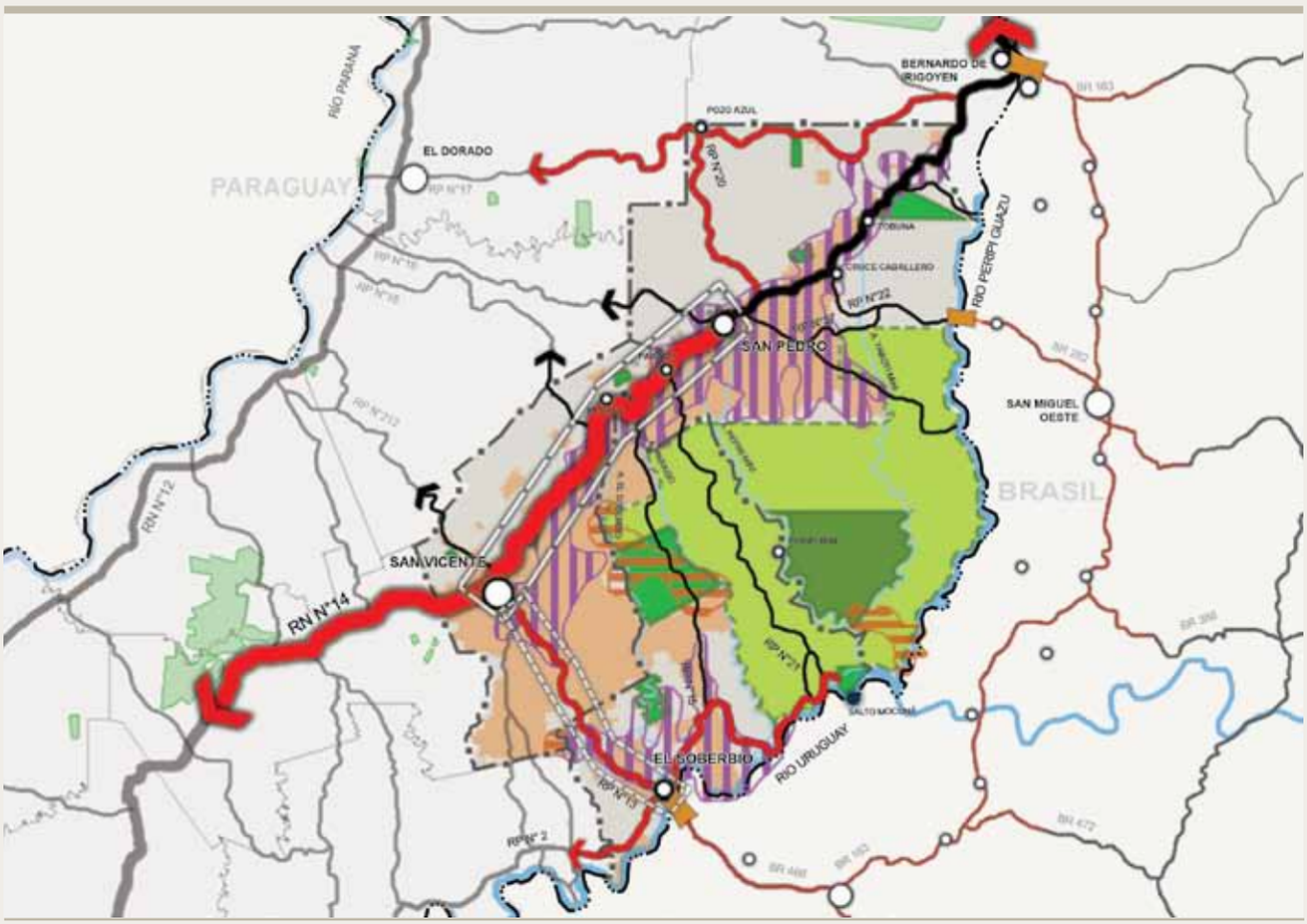
A partir del proceso de planificación, con un abordaje multiescalar, se lograron delimitar áreas urbanas, periurbanas y rurales y áreas de expansión y de crecimiento urbano. Además se identificaron vulnerabilidades y potencialidades ambientales en relación con los recursos naturales.

En este contexto, se señalaron problemáticas críticas en ciertas áreas fronterizas que requieren de la cooperación de todos los niveles de gobierno para su solución. Por último, se definieron programas y una cartera de proyectos de inversión pública ponderada y jerarquizada, y se incorporaron herramientas de gestión en el marco normativo.

El proyecto representa la primera experiencia de planificación en una reserva de esta naturaleza en la Argentina, por lo que constituye un antecedente importante para otros territorios con problemáticas similares. Entre sus aportes más significativos se destaca la toma de conciencia del valor que tiene la Reserva Yaboty como único espacio remanente de la selva paranaense, habida cuenta

A partir del abordaje multiescalar del proceso de planificación se delimitaron, por un lado, áreas urbanas, periurbanas y rurales y, por otro, áreas de expansión y crecimiento.

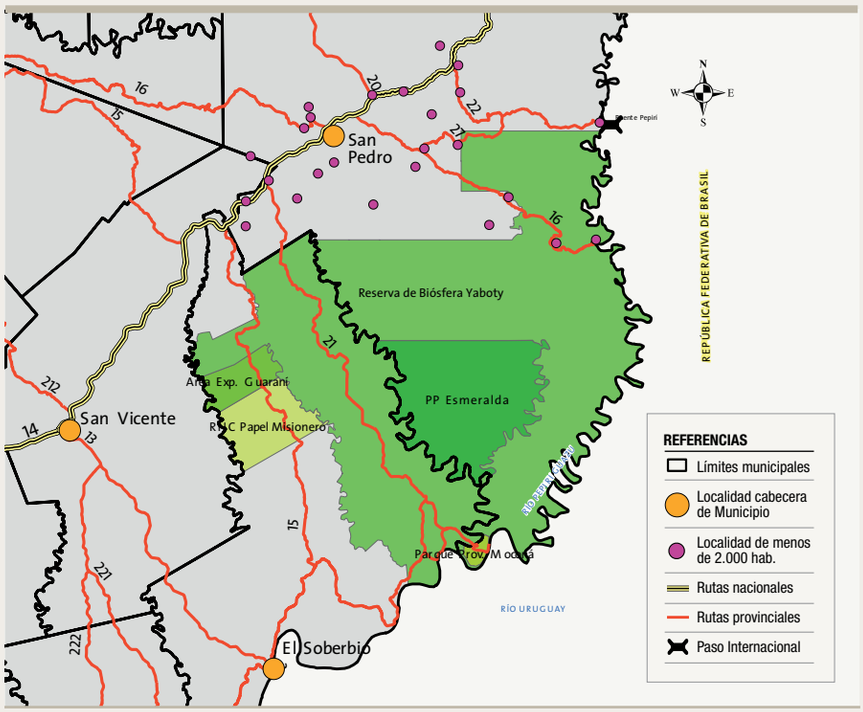
Mapa 15. *Configuración territorial*



Fuente. *Elaboración propia en el marco del Plan Estratégico Territorial Reserva Yaboty y Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de San Pedro.*

de que las superficies correspondientes tanto a Brasil como a Paraguay han sido devastadas por el avance antrópico. Esto ha sido fundamental para lograr una mayor valorización institucional sobre la importancia ambiental de la reserva y la puesta en agenda de una problemática antrópico-ambiental singular en el país. Cabe considerar, por último, que esto fue posible gracias a la dinámica participativa que acompañó el avance del trabajo.
A lo largo del proceso de planificación se realizaron una serie de encuentros y talleres que generaron fuerte movilización social. Estos contaron con la participación de múltiples actores locales -propietarios de lotes, empresarios del sector maderero y de la yerba mate, representantes de las comunidades de pueblos originarios y de las colonias rurales, entre otros-, acompañados por representantes del Gobierno Provincial y Nacional. **III**

Mapa 16. *División físico-política*



Fuente. *Elaboración propia en el marco del Plan Estratégico Territorial Reserva Yaboty y Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de San Pedro.*

» PROPUESTA DE NORMATIVA URBANA PARA LAS COMUNAS DE **IBARLUCEA**, **LUIS PALACIOS**, **PUEBLO ANDINO**, **ALDAO** Y **RICARDONE** - ÁREA METROPOLITANA NORTE DE **ROSARIO**

El avance de las urbanizaciones y la respuesta de los municipios metropolitanos

Vista aérea de Rosario - Santa Fe

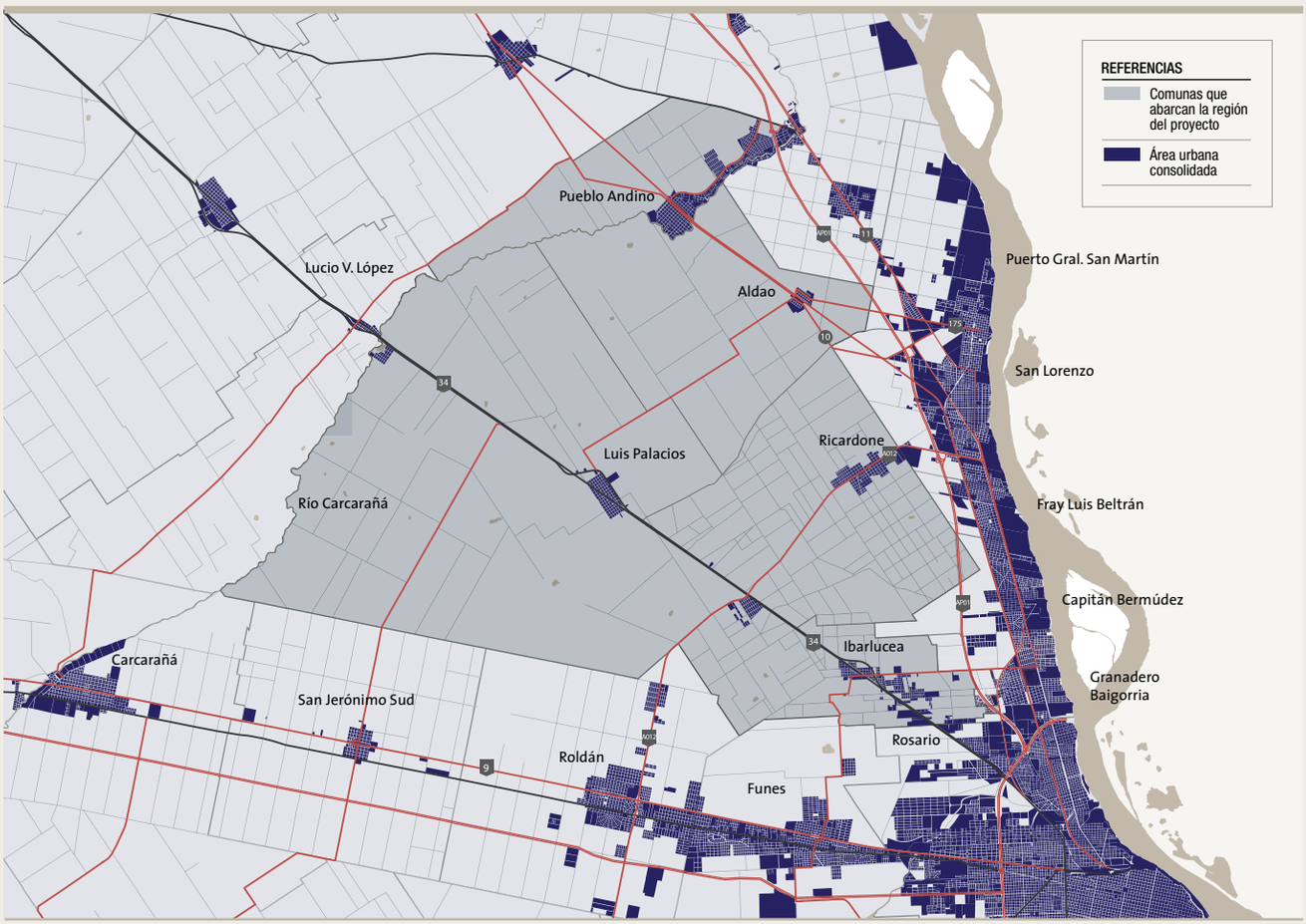
Las comunas de Ibarlucea, Luis Palacios, Pueblo Andino, Ricardone y Aldao están contenidas entre los corredores Norte y Oeste del Área Metropolitana Rosario que en las últimas décadas ha vivido un acelerado proceso de crecimiento expansivo, sobre la base de loteos de baja densidad. Esto ha generado una fuerte presión sobre las administraciones locales, sobre las que ha pesado la responsabilidad de extender y mantener las infraestructuras necesarias para garantizar a dichas urbanizaciones los servicios básicos. Esta misma presión ha actuado sobre los entornos agrícolas de las localidades, generando un proceso de reconversión de uso productivo a uso residencial. Este proceso se ha dado en un marco institucional en el cual la competencia de la regulación sobre los procesos de urbanización -compartida por los Gobiernos locales y el Gobierno Provincial- fue generando un escenario de fragmentación institucional y normativa. Asimismo, en un contexto de presión del mercado de tierras, se puede llegar a suscitar una dinámica de rivalidad entre las administraciones locales frente a posibles inversiones, la que deviene, generalmente, en una disminución de las exigencias en beneficio de los desarrolladores inmobiliarios. Conscientes de esta problemática, los Gobiernos de las cuatro comunas mencionadas tomaron la iniciativa de congregarse con el objetivo de concertar estrategias comunes que, dando cuenta de sus particularidades territoriales e identitarias, los fortalezcan como poder público. La iniciativa contó con el apoyo de la Secretaría de Regiones, Municipios y Comunas de la Provincia de Santa Fe y de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. Mediando una dinámica de encuentros de trabajo entre equipos técnicos y autoridades políticas, se llegaron a elaborar una serie de criterios normativos

Tabla 2. *Datos Comunas*

Localidad	Población total	Variación intercensal	Superficie distrito	Superficie urbana (aprox.)
Ibarlucea	4.402	40,87%	4.700 ha	430 ha
Ricardone	2.703	38,85%	9.400 ha	250 ha
Luis Palacios	1.035	-11,01%	25.200 ha	175 ha
Pueblo Andino	2.226	15,77%	4.800 ha	620 ha
Aldao	587	33,10%	8.816 ha	75 ha
	10.953			

Fuente. *Elaboración propia sobre la base de interpretación de imágenes satelitales Landsat y datos censales INDEC 1991 y 2010.*

Mapa 17. *Plano general de la Región Luis Palacios, Ricardone, Ibarlucea, Pueblo Andino y Aldao*



Fuente. *Infraestructura de datos espaciales Santa Fe.*

y procedimientos administrativos comunes que posicionan a los gobernantes locales en mejores condiciones ante los actores del mercado inmobiliario. Entre los resultados concretos del trabajo, se destacan:

- La unificación de criterios de urbanización para afrontar los pedidos de extensión, elevando las exigencias de la normativa vigente
- El acuerdo de un protocolo de trámites ante dependencias provinciales y de servicios para autorizar expansiones urbanas
- La determinación de áreas de reserva, expansión urbana e industrial consensuadas, evitando perjuicios hacia comunas vecinas
- La definición de un mecanismo uniforme de actualización de la Tasa General de Inmuebles
- La generación de un espacio de articulación institucional para el tratamiento de las problemáticas intercomunales

Cabe destacar como antecedente que parte de los equipos municipales y provinciales implicados en esta iniciativa asistieron al Curso de Formación en Planificación Territorial dictado en convenio entre la Universidad del Litoral y el Programa de Fortalecimiento Institucional de la Planificación Territorial.

Mapa 18. *Plano general ríos, canales, lagunas en las Comunas Luis Palacios, Ricardone, Ibarlucea, Pueblo Andino y Aldao*

Fuente. *Elaboración propia en el marco de la Propuesta de Normativa Urbana para las Comunas de Ibarlucea, Luis Palacios, Pueblo Andino, Aldao y Ricardone.*

Los debates habidos acerca de la problemática de las pequeñas localidades rurales fueron sin duda un factor movilizante que encontró en este caso el contexto político-institucional para canalizarse en medidas concretas de gestión pública.

El arraigo y las posibilidades de desarrollo

Puna Jujeña

La región de la Puna Jujeña tiene una extensión de 29.643,30 km² con una población total de 42.551 habitantes. El 60% de ella se localiza en sus dos principales ciudades -La Quiaca y Abra Pampa-, mientras que el resto se encuentra dispersa en múltiples pequeñas localidades, con importantes deficiencias relativas a la oferta de servicios, oportunidades laborales y conectividad, estrechamente vinculadas con su geomorfología.

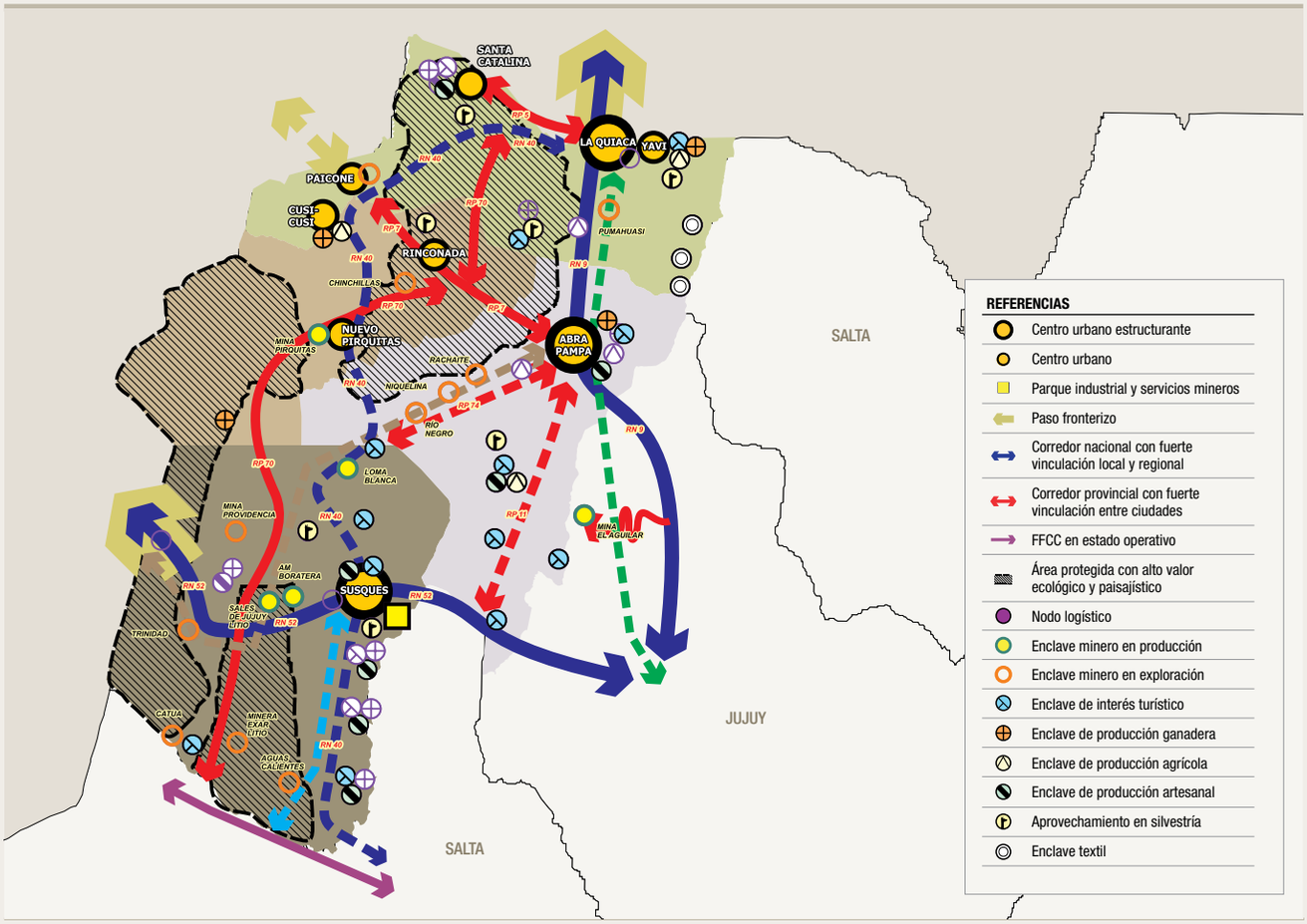
En el año 2013, la Secretaría de Planificación de la Provincia de Jujuy y la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública acordaron la elaboración del PET de la Puna Jujeña, con el objetivo de dotar a la región de un instrumento de planificación capaz de identificar medidas para promover un modelo de desarrollo sostenible, que permitiera a sus habitantes reproducir su vida sin necesidad de abandonar su lugar de origen.

El proceso de trabajo duró ocho meses e involucró a los municipios, comisionados municipales y a las comunidades de pueblos originarios, quienes discutieron en torno a temas de interés en común, en inédita articulación. Esto habilitó el alcance de dos resultados concretos y complementarios. En primer lugar, se arribó a un documento de diagnóstico en el que se definen las necesidades del territorio tanto en lo físico como en lo normativo-institucional; a una cartera de planes sectoriales y locales jerarquizada y ponderada; y a directrices para el ordenamiento urbano de Susques y Abra Pampa. En segundo lugar, se suscitó la realización del Encuentro de Autoridades Municipales de la Región Puna del cual participaron autoridades de nivel local, provincial y nacional. Durante este, se intercambiaron experiencias de gobierno y se acordaron prioridades y acciones comunes sobre cuyas bases se definió la agenda de la segunda fase del trabajo. Esta se agrupó en cuatro dimensiones:

- **Educación:** lograr que la currícula se adecúe a los valores, tradiciones y necesidades productivas de la región y que los propios habitantes de la Puna accedan a los cargos docentes
- **Infraestructura de movilidad:** mejorar la accesibilidad mediante la adecuación de rutas y caminos rurales, y a través de la dotación de servicios de transporte público
- **Infraestructura de comunicaciones:** garantizar el acceso del grueso de la población a la telefonía básica,

El Plan involucró el trabajo articulado de municipios, comisionados municipales y pueblos originarios para discutir un modelo de desarrollo sostenible de la región.

Mapa 19. *Modelo Deseado*



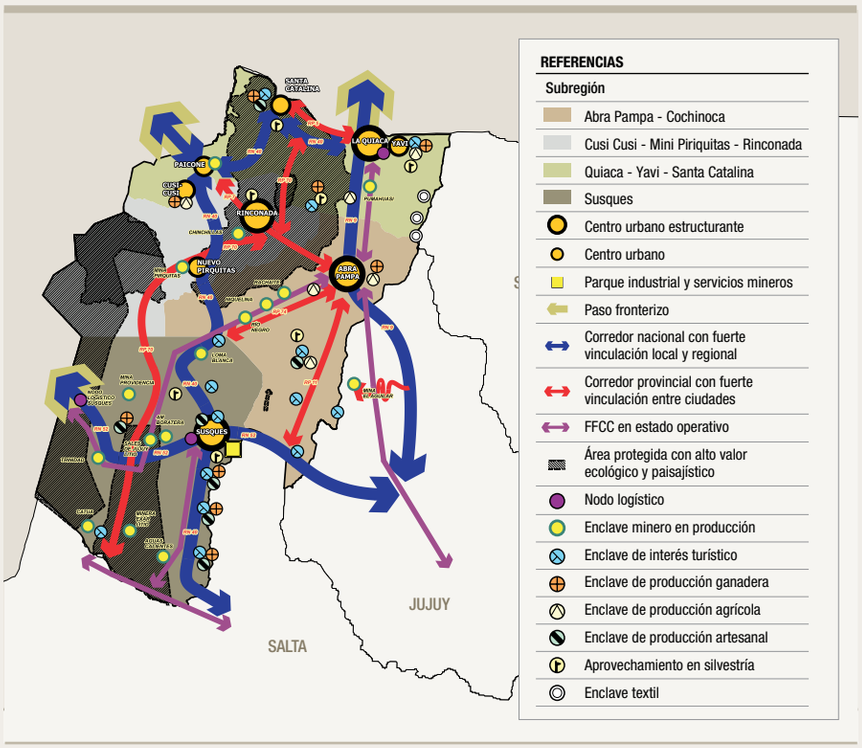
Fuente. *Elaboración propia en el marco del Plan Estratégico de la Puna - Provincia de Jujuy.*

móvil e Internet, haciendo efectiva la implementación del Plan Argentina Conectada

- **Gestión administrativa:** contar con apoyo técnico para la gestión de proyectos ante el Gobierno Provincial y lograr la descentralización de oficinas provinciales para la realización de trámites cotidianos

En la actualidad, se encuentra en desarrollo la fase descripta anteriormente. A tales efectos se han encomendado estudios de factibilidad técnica en cada materia que, previo proceso de consulta con los habitantes de la región, se espera lleguen a propuestas de implementación concreta. Cabe considerar que esta agenda ha dado lugar a una dinámica de trabajo cooperativo entre los distintos sectores de gobierno involucrados, la que es en sí misma auspiciosa como práctica de planificación al servicio de las necesidades de un territorio históricamente rezagado. **III**

Mapa 20. *Modelo Actual*



Fuente. *Elaboración propia en el marco del Plan Estratégico de la Puna - Provincia de Jujuy.*

Este libro se terminó de imprimir
en julio del 2015.

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios
Hipólito Yrigoyen 250 • C1086AAB
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Paseo Colón 189 piso 11 oficina 1108 • C1063ACB
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina
(54-11) 4349-7615 / 7672 / 7732
pet@minplan.gob.ar • @PlanTerritorial • www.planificación.gob.ar