PLAN AVANCE III
ESTRATÉGICO TERRITORIAL



2015

5. Investigación y Estudio del Territorio

El territorio es resultado de un proceso de producción social que conjuga múltiples dimensiones -económico-productiva, sociocultural, ambiental, institucional, etc.-, configurando históricamente su modelo de desarrollo. En este marco, el PET ha asumido como vocación incidir en las transformaciones que requiere la esfera espacial del territorio, promoviendo su adecuación al modelo de desarrollo al que aspira mayoritariamente la sociedad. Sin embargo, dada la aproximación integral que esto requiere, ha sido necesario ampliar sistemáticamente la información y el conocimiento acerca de las múltiples dimensiones que gravitan en dicho proceso de producción.

Los estudios que se exponen en este apartado resumen el producto de algunas de las investigaciones más significativas que se han llevado a cabo, parte de ellas desarrolladas mediante la cooperación entre los equipos técnicos de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública y equipos consultores pertenecientes a otras instituciones públicas y/o del ámbito académico. Se incluye, asimismo, una síntesis de la indagación prospectiva realizada durante el año 2012, que desplegó un proceso participativo en todas las regiones del país.

Estos estudios, a su vez, expresan una manera virtuosa de ampliar y potenciar las capacidades del Estado como productor y gestor de políticas públicas de planificación, dado que la dinámica de trabajo con la que fueron implementados sustituye la mera terciarización de las encomiendas por la articulación de saberes que retroalimenta las capacidades del sector público.

DINÁMICA ECONÓMICA EN LA CONFIGURACIÓN DEL MODELO TERRITORIAL DESEADO

Dentro del Convenio Marco de Cooperación Técnica firmado entre la Subsecretaría y la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) se realizó un estudio sobre el impacto de la dinámica económica en la configuración del territorio, a través de la caracterización y el análisis de la incidencia territorial de las principales cadenas productivas argentinas. El trabajo contó, además, con la colaboración del Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial (OEDE) del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

El estudio tuvo como objetivo la producción de datos sistemáticos sobre la actividad económica, desde una perspectiva territorial, con el fin de contribuir al diseño de políticas públicas, tales como planes pormenorizados de desarrollo regional y planes sectoriales de inversión pública. Asimismo, la producción de información constituyó de por sí un importante aporte ya que, si bien existen algunos antecedentes de estudios que han analizado la distribución espacial de las actividades económicas, estos cuentan ya con cierta antigüedad y no abarcan una mirada de nivel nacional. Finalmente, el trabajo permitió visualizar las actividades económicas no como conjuntos que funcionan autónomamente sino como un sistema de relaciones.

Metodología

El primer paso consistió en seleccionar los complejos productivos que se analizarían. Para ello se utilizó, como base, la priorización realizada en los planes estratégicos de los ministerios de Agricultura, Ganadería y Pesca; de Industria; y de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva. Este proceso tuvo como resultado una selección de veintinueve complejos, abarcando gran parte del aparato productivo argentino.

Una vez definido este universo, se procedió a su territorialización. Para ello, se tomó como referencia la microrregionalización elaborada por la Subsecretaría para la presentación del Modelo Económico que formó parte del primer avance del Plan Estratégico Territorial. Dichas microrregiones habían sido conformadas siguiendo tres criterios: grandes áreas urbanas y su entorno regional; áreas de articulación urbano-rural; y áreas predominantemente rurales y homogéneas desde el punto de vista productivo. La configuración sintética de los límites regionales de dicho modelo fue adaptada a los límites departamentales, a efectos de permitir la georreferenciación de la información, así como su asociación con los datos censales disponibles. De esta forma, de las 58 microrregiones originales del PET, se adoptó una subdivisión en 52 microrregiones.

Una vez identificados los veintinueve complejos productivos y las 52 microrregiones que cubren el total del país, se procedió a elaborar la base de datos que caracteriza a cada complejo.

Los complejos fueron agrupados según tres categorías:

- Los de base agropecuaria: arrocero, aviar, azucarero, biocombustibles, cárneo-bovino, lácteo-bovino, frutícola, ovino, porcino, hortícola, girasolero, maicero, sojero, triguero, minero, pesquero, foresto-industrial y vitivinícola
- Los de base industrial: automotriz y autopartes, cuero y calzado, electrónica, maquinaria agrícola, materiales para la construcción, medicamentos de uso humano, química y petroquímica, siderúrgico, textil e indumentaria
- Los de servicios: software y turismo

Cada uno de estos complejos fue a su vez dividido en fases productivas definidas según su categoría de pertenencia. Para aquellos de base primaria, las fases productivas fueron: producción primaria, proveedores de insumos, primera industrialización, segunda industrialización, logística y comercialización. Para los de base industrial: proveedores, núcleo articulador, logística y comercialización. Finalmente los servicios solo cuentan con la fase núcleo articulador.

A partir de la información aportada por el OEDE se construyó la base de datos que registra, para el año 2012 y para cada fase productiva de los complejos analizados, la información relativa a empleos, número de empresas, masa salarial y número de firmas exportadoras. Esta última es agrupada y georreferenciada a escala de microrregión. Esta base fue a su vez complementada con información secundaria proporcionada por estudios disponibles y por entrevistas a informantes clave, para atenuar posibles distorsiones generadas por dos cuestiones. En primer lugar, la base da cuenta únicamente del empleo registrado. Esto supone cierto nivel de subestimación de los empleos totales, particularmente en las fases primarias de algunos complejos productivos. En segundo lugar, el sistema de registro de las sedes empresarias y el secreto estadístico podrían provocar cierta distorsión en la localización de los empleos. Más allá de estas aclaraciones, la caracterización de los complejos puede considerarse una buena aproximación a la distribución regional de la actividad económica.

Resultados

Análisis desde las microrregiones

Desde el punto de vista de las microrregiones, el estudio permite realizar una caracterización general de la geografía económica. A continuación se presentan algunas de las principales observaciones que se revelan desde esta perspectiva.

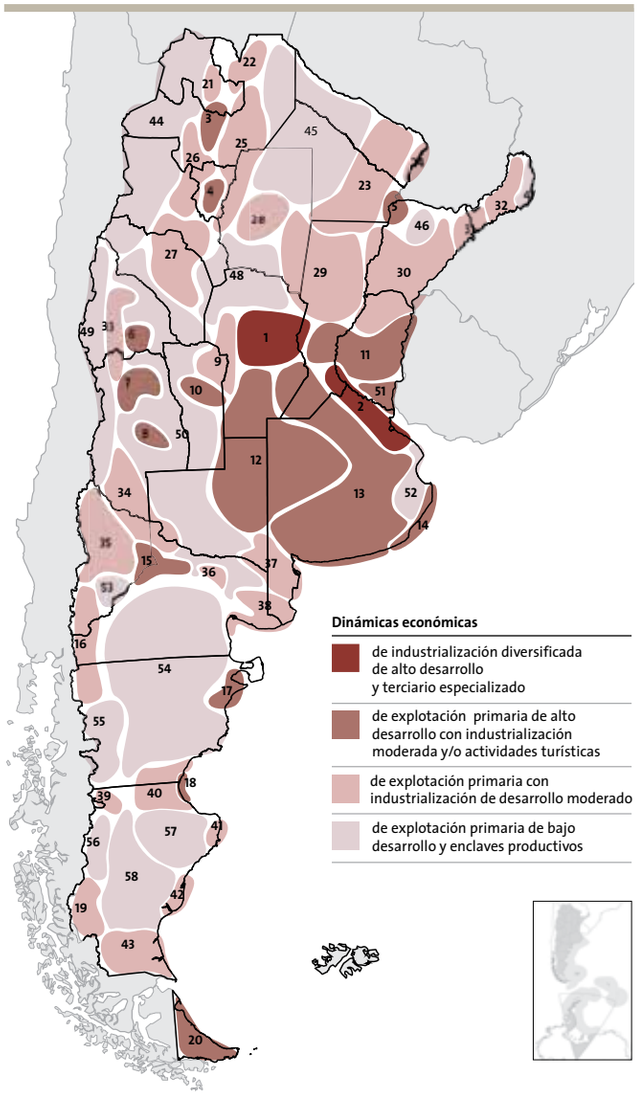
En el mapa 3 -Microrregiones según presencia de complejos- se refleja que, si bien se encuentran actividades económicas en todo el territorio, ellas se concentran fuertemente en el cinturón industrial Buenos Aires-Rosario-Córdoba. Asimismo, se puede observar que existe cierta correspondencia entre una mayor presencia de complejos y una mayor diversidad productiva, y viceversa.

El análisis de las microrregiones según el predominio de las fases de producción permitió caracterizarlas según su grado de complejidad. Asimismo, se pudo observar el grado de desarrollo de los complejos en cada una de ellas. Esto permitió identificar microrregiones con posibilidad de incorporar mayor cantidad de fases de un mismo complejo, y así incrementar el valor agregado. Aquellas microrregiones en las que predominan las fases secundarias constituyen en general los principales nodos del sistema urbano. Se destacan el frente fluvial de los ríos Paraná y Río de la Plata, junto con amplios sectores de las Provincias del centro del país, las tradicionales áreas industriales de Cuyo y del Noroeste y las áreas de promoción industrial del Noroeste y Cuyo. También participan algunas microrregiones de la Patagonia, con una importante presencia industrial concentrada, en especial, en los nodos urbanos.

Por su parte, las microrregiones con predominio de las fases primarias suelen estar localizadas en gran parte del Norte del país, a excepción de los valles y los principales núcleos urbanos, y en la Patagonia, ocupando la mayor parte de la Meseta Central. Específicamente, las áreas con mayor primarización se localizan en el Chaco Seco y en la diagonal árida que vincula Cuyo con Patagonia.

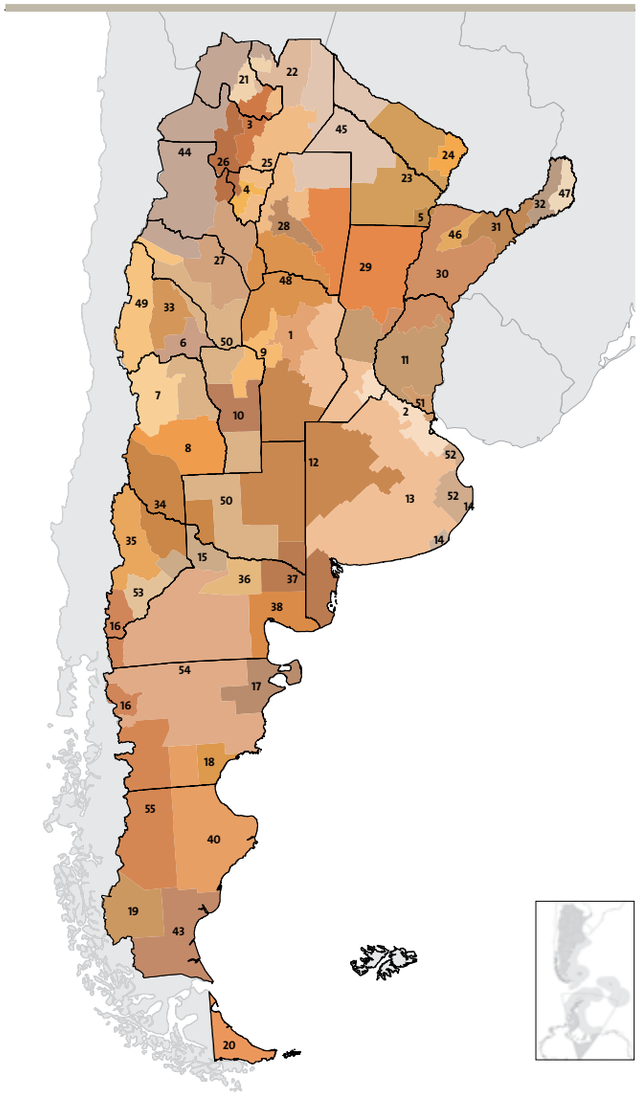
Finalmente, con la información obtenida sobre salarios, fue posible representar el ingreso medio por trabajador en cada microrregión. Los promedios más altos se observaron en las economías urbanas más diversificadas y en las regiones con economías primarias de alto valor basadas en recursos naturales no renovables como la minería y el petróleo, ubicadas en el Oeste y Sur del país. Los promedios medios se localizan en un conjunto de microrregiones ubicadas en el Centro del país, que

Mapa 1. *Regionalización preliminar del PET*



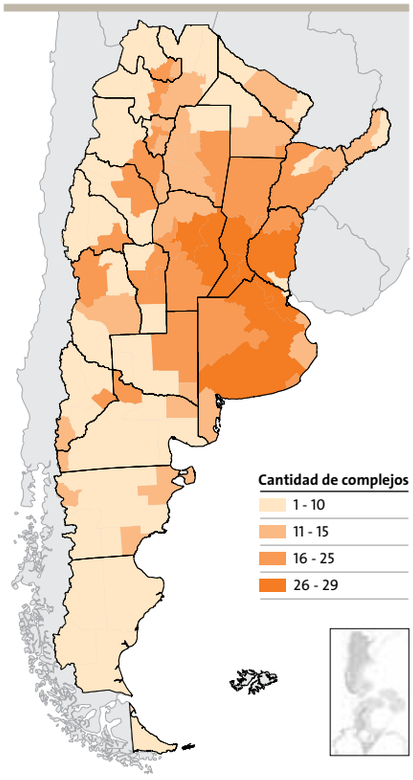
Fuente. *PET Avance I.*

Mapa 2. *Ajuste operativo de microrregiones económicas*

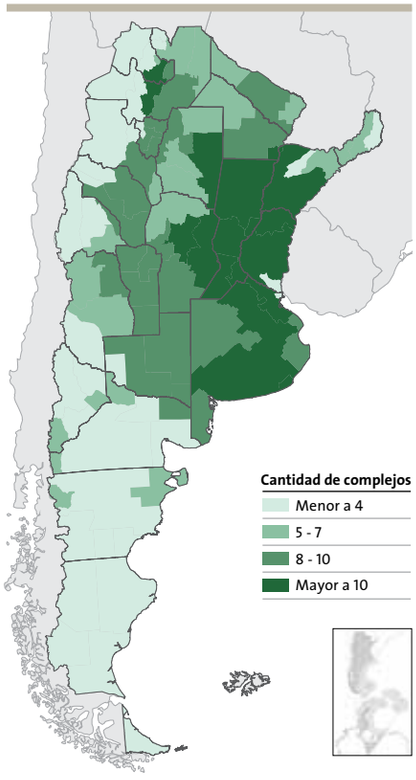


Fuente. *Elaboracion propia con datos del PET Avance I.*

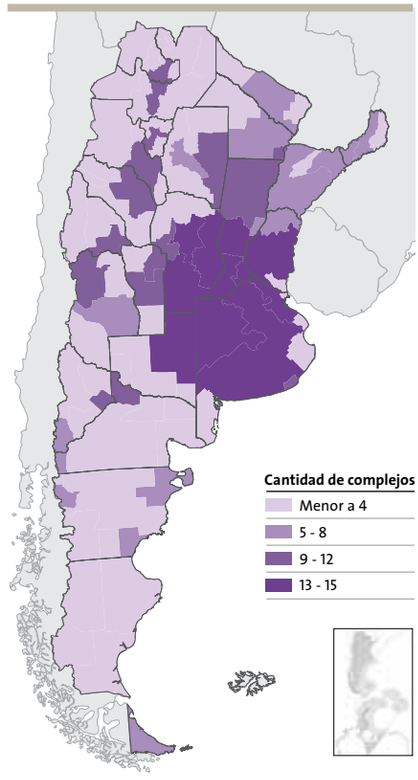
Mapa 3. *Microrregiones según presencia de complejos*



Mapa 4. *Complejos productivos de base agropecuaria*



Mapa 5. *Complejos productivos de base industrial*



Fuente. *Elaboración propia con datos del OEDE (2012).*

presentan una alta diversificación productiva y un importante nivel de articulación entre fases primarias e industriales de los complejos seleccionados. Por último, las microrregiones con los promedios salariales más bajos coinciden con aquellas de menor diversificación productiva y menor desarrollo industrial, localizadas en la Región Norte y en la Meseta Patagónica.

Análisis desde los complejos

Al analizar la base desde el punto de vista de los complejos, se observa que los más concentrados regionalmente son en su mayoría de base industrial: automotriz y autopartes, siderúrgico, biocombustibles, química y petroquímica, software, cuero y calzado, maquinaria agrícola, electrónica, textil e indumentaria y minero. En contraposición, los complejos más dispersos son predominantemente de base agropecuaria: hortícola, frutícola, maicero, triguero, materiales para la construcción, girasolero, ovino, sojero, aviar y lácteo-bovino.

El complejo maquinaria agrícola, por ejemplo, es de base industrial y mantiene una fuerte articulación con la actividad agrícola, lo que se refleja en su marcada presencia en la zona núcleo pampeana. A su vez, los proveedores de insumos están también localizados en relación con las empresas del núcleo articulador. Asimismo, el complejo automotriz presenta una alta concentración en pocas microrregiones, vinculando la producción de autopartes con las terminales automotrices.

El complejo sojero, por su parte, cuenta con una amplia dispersión de la producción primaria, con tendencia a la expansión pero con una elevada concentración regional en la zona núcleo en cuanto a la provisión de insumos e industrialización. Este complejo está básicamente orientado hacia la exportación. En cambio, el lácteo-bovino articula en casi todas las regiones las fases de producción primaria y de industrialización y, si bien la Región Pampeana concentra una parte importante de los empleos, existe diversidad de cuencas lecheras regionales.

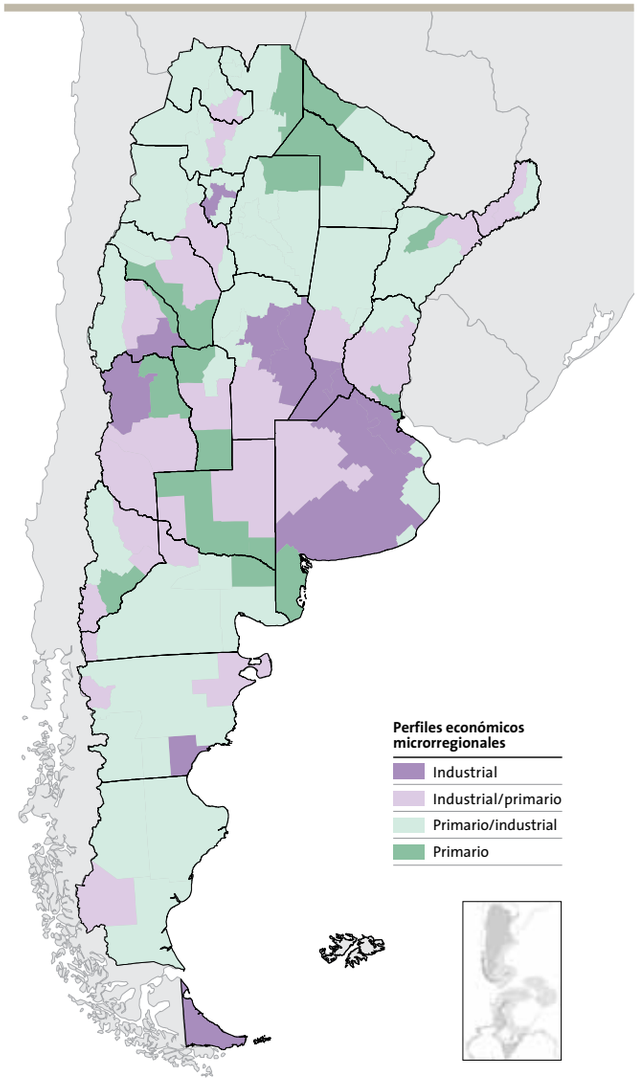
Principales observaciones y lineamientos preliminares

La actividad económica está distribuida a lo largo y a lo ancho del país. Esto es, casi no hay departamento o partido en el que no sea posible encontrar actividades industriales, comerciales y de servicios. Las actividades agropecuarias y extractivas también están presentes en una porción considerable de los departamentos y partidos del país. Sin embargo, la distribución de esas actividades a nivel de complejos no es igual en todas las áreas. Estas diferencias se dan en tres planos: el nivel de diversidad/uniformidad, el nivel de concentración/dispersión geográfica de los complejos y, finalmente, el nivel de concentración en términos de volumen de actividades que concentra cada microrregión.

El análisis de estas diferencias permite hacer algunas inferencias de importancia para la política pública orientada hacia la actividad económica:

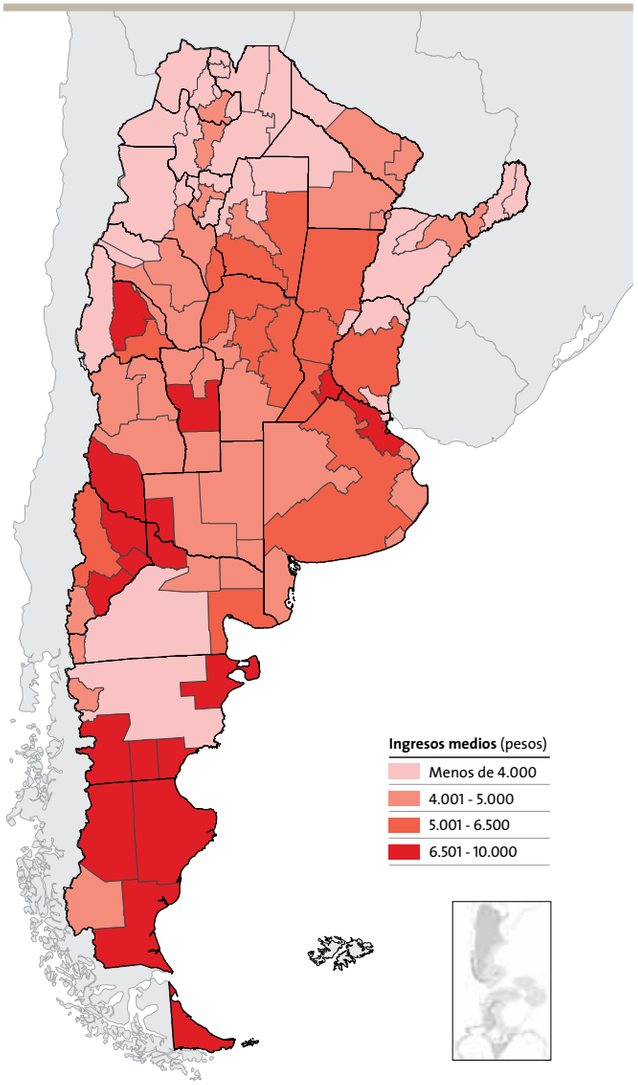
- La ya mencionada alta concentración de la actividad económica en la región que se extiende entre el Gran La Plata y el Gran Rosario, podría plantear una tensión entre la eficiencia -invertir donde se concentra la actividad económica- y la equidad -invertir en zonas de menor actividad económica para contar con un territorio más equilibrado-. Sin embargo, como las microrregiones no son unidades aisladas, atender a la eficiencia puede también significar responder al principio de justicia territorial, esto es, que todos los habitantes tengan un similar acceso a los bienes y servicios básicos que produce una sociedad. Por ejemplo, las plantas de biodiesel de Puerto San Martín, en Rosario, no se explican sin considerar la actividad económica de Charata (Chaco) o de Bandera (Santiago del Estero). Es decir, que si bien es necesario dotar de infraestructura pública de índole productiva a la costa industrial, también es preciso apuntalar esa infraestructura en su hinterland, y no solamente por una razón de justicia territorial sino en función de la eficiencia económica del sistema global que encierra a ambos territorios. La tensión sería, entonces, entre eficiencia e ineficiencia productiva, antes que entre eficiencia y justicia territorial.
- Las microrregiones presentan matrices productivas muy diversas. No solo es posible identificar diferencias cuantitativas entre microrregiones sino que también existen diferencias cualitativas en términos del tipo de actividad económica y las características empresariales que es posible encontrar en cada microrregión. Esto plantea necesidades específicas de inversiones en materia de transporte y comunicaciones, saneamiento, salud y educación. Estas especificidades deberían ser tenidas en cuenta más allá de la voluntad de lograr una oferta similar de servicios públicos a lo largo y a lo ancho del país. Asimismo, desde una perspectiva económica,

Mapa 6. *Perfiles económicos microrregionales*



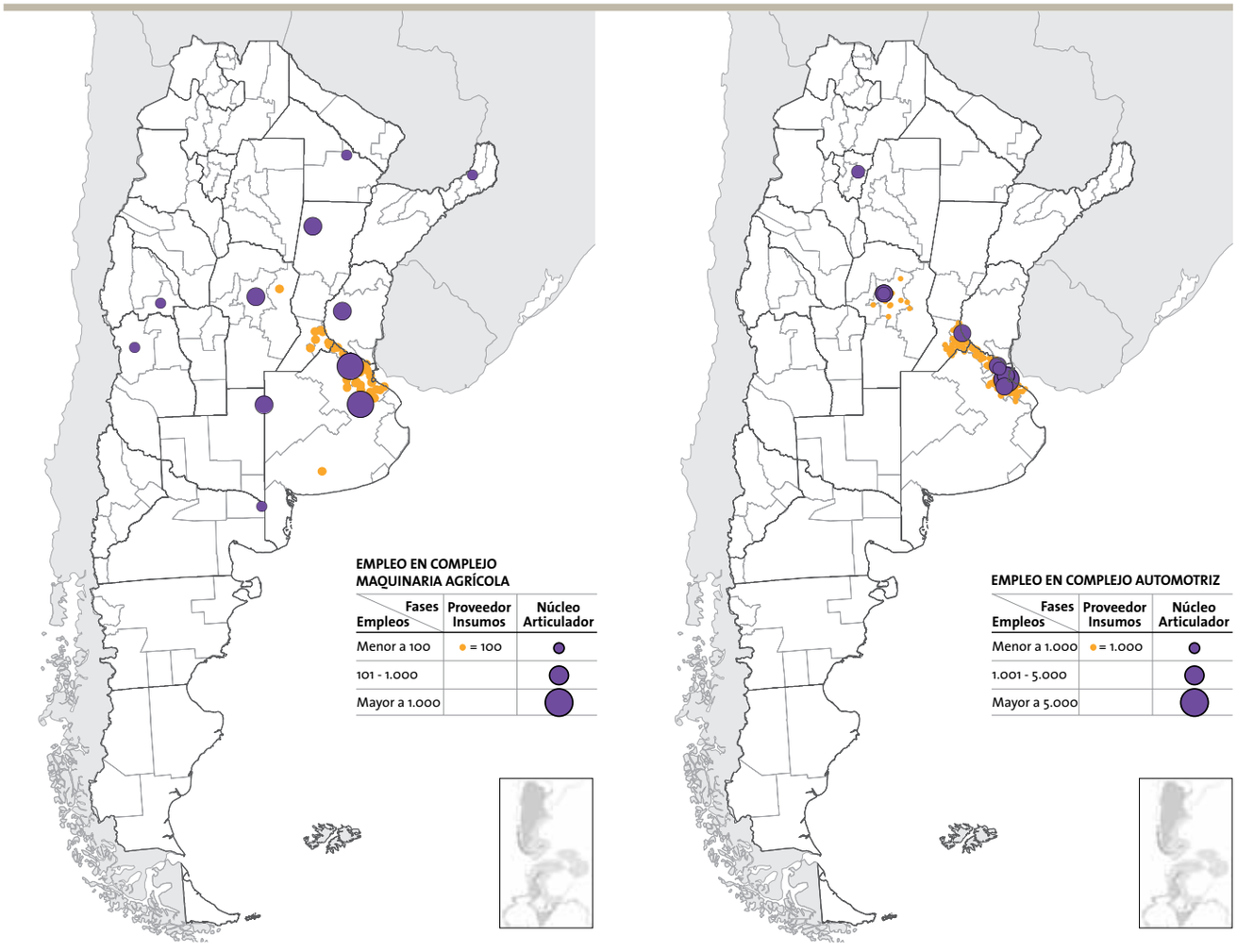
Fuente. *Elaboración propia con datos de OEDE (2012).*

Mapa 7. *Complejos productivos según ingresos*



Fuente. *Elaboración propia con datos de OEDE (2012).*

Mapa 8. *Empleo en complejo maquinaria agrícola y automotriz*

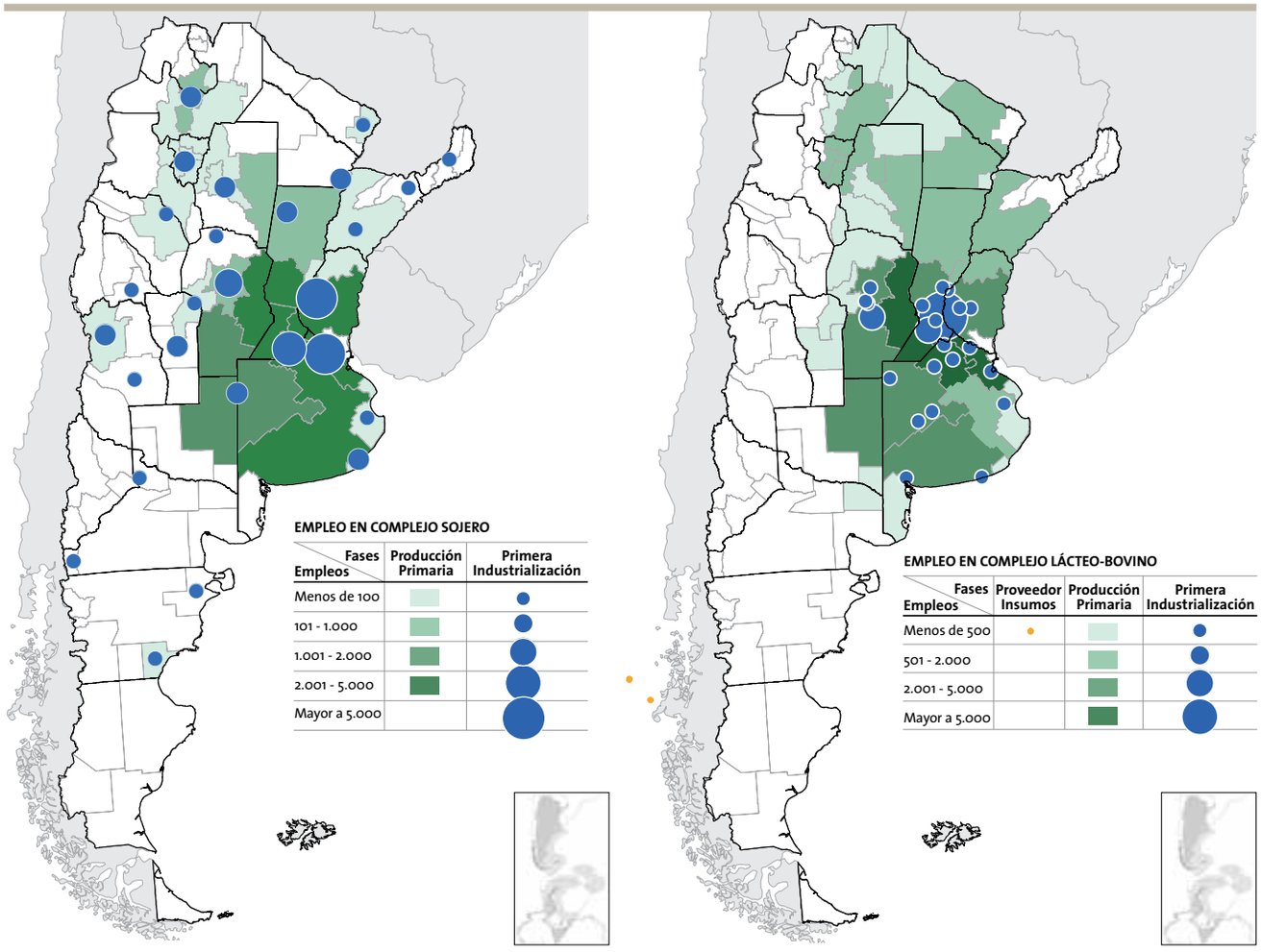


Fuente. *Elaboración propia con datos de OEDE (2012).*

los sistemas productivos locales cambian y se transforman, más allá de la evidente inercia de la inversión física y de la resistencia al cambio que ofrecen los sistemas institucionales y el tipo de formación y experiencia de trabajadores y empleados. En este sentido, uno de los propósitos centrales de la inversión pública es facilitar la transformación de los sistemas productivos operando, al mismo tiempo, tanto sobre la especialización y profundización de actividades existentes como también sobre la creación de nuevas actividades locales en el cruce entre las distintas ramas.

- Existen debilidades en la malla productiva en el sentido de fases ausentes o endebles en algunos complejos de ciertas microrregiones. Es preciso identificar y caracterizar potencialidades para la inversión pública en formación técnica y en el desarrollo de capacidades emprendedoras como así también planificar esquemas de fomento para la localización de inversiones privadas nacionales o transnacionales en algunas microrregiones.
- El estudio revela la importancia de algunas actividades que han sido tradicionalmente poco tenidas en cuenta en el análisis de la actividad económica, como el turismo y la minería. El primero aparece no solo como una actividad cuantitativamente importante en función del peso del empleo del complejo sino también como una actividad que está presente en gran parte de las microrregiones. Por su parte, la minería aparece como un complejo cuyo peso económico es significativo pero que está presente en un número más limitado de microrregiones. A estas actividades, en términos de su peso en el empleo, les siguen otras más tradicionales, como automotriz y autopartes, textil e indumentaria, medicamentos de uso humano, cárneo-bovino y sojero. Debe destacarse, sin embargo, que ese *ranking* se explica fundamentalmente porque la mayoría de estos complejos concentra su empleo no en el núcleo articulador o en la producción primaria y primera industrialización sino en las otras fases, como las de proveedores, comercialización, logística y transporte. En este sentido, es necesario dirigir la atención a los servicios orientados hacia la actividad económica. Por su enorme capacidad para relacionarse con múltiples complejos e impulsar la acción pública hacia

Mapa 9. *Empleo en complejo sojero y lácteo-bovino*



Fuente. *Elaboración propia con datos de OEDE (2012).*

el mejoramiento de la oferta privada de servicios de distinto tipo tiene un gran potencial multiplicador.

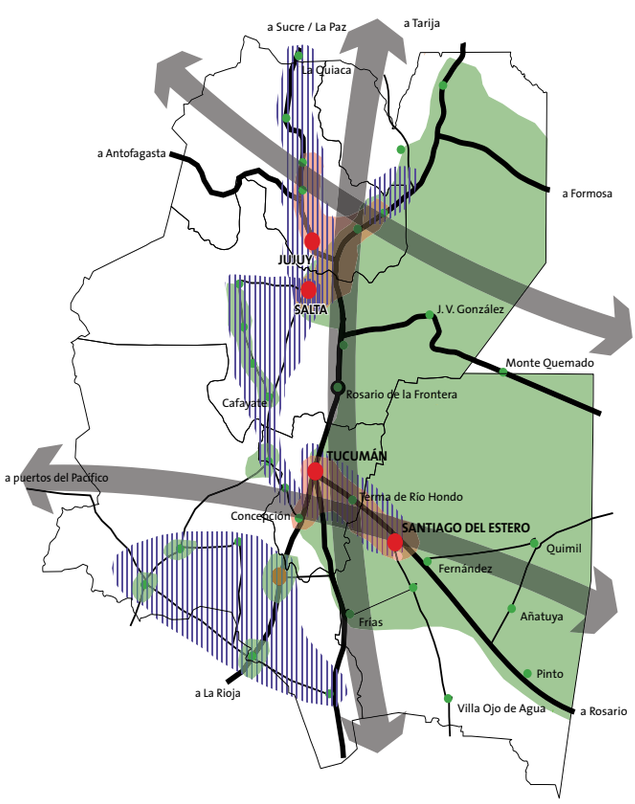
» El estudio permite dimensionar, de forma muy general pero sistemática, dónde se encuentran las concentraciones de actividades potencialmente contaminantes. Esto tiene una serie de correlatos inmediatos respecto a la priorización de la inversión y de la política pública referida a la contaminación, su prevención y la remediación de suelos y cursos de agua pero también respecto a esquemas de compensación futuros basados en ideas de justicia ambiental.

» Finalmente, el estudio aporta información sustantiva que permite hacer algún balance respecto de la relación entre actividades económicas e inversión en infraestructura pública, de manera de identificar lugares en los que la inversión pública vaya por detrás o por delante del volumen de actividad económica presente. En este sentido, por ejemplo, varias zonas del interior del país, que han venido teniendo un crecimiento más rápido que diversos lugares del Litoral, se encuentran retrasadas respecto a necesidades de infraestructura de distinto tipo. III

TERRITORIOS DEL FUTURO

Territorios del Futuro consiste en un trabajo de reflexión sobre los escenarios territoriales prospectivos argentinos en torno a tres ejes: los sistemas urbanos, las áreas rurales y naturales, y los sistemas de conectividad. El estudio se elaboró sobre la base de la recopilación y el análisis de información cualitativa y cuantitativa sobre elementos estructurantes que pueden condicionar las tendencias de evolución de los territorios en el futuro. Los escenarios prospectivos resultantes de esta investigación fueron debatidos y adecuados en talleres en los que participaron funcionarios públicos, académicos, empresarios y representantes de la sociedad civil de todas las regiones del país. A partir de esta reflexión, se elaboraron tres tipos de escenarios regionales y, utilizando estos insumos, tres grandes escenarios tendenciales nacionales, acompañados de orientaciones de política pública para el desarrollo y la consecución del Modelo Territorial Deseado.

Mapa 10. *El escenario territorial de los equilibrios dinámicos para la Región del NOA*



REFERENCIAS

Ciudades de jerarquía regional o nacional con desarrollo industrial y de servicios de complejidad	Producción agropecuaria de alta densidad y producción
Ciudades que lideran dinámicas de desarrollo local o microrregional	Producción agropecuaria de baja densidad y alto valor ambiental
Ejes o corredores de alta calidad y tránsito	Redes urbanas en desarrollo
Grandes ejes de integración territorial	Áreas con desarrollo turístico

Fuente. *Elaboración propia.*

Prospectiva territorial

La metodología prospectiva constituye un instrumento para intervenir en contextos de creciente complejidad territorial, entendida como una disciplina para la acción que intenta comprender el futuro para poder actuar en el presente, que no se orienta a predecir sino a explorar los futuros posibles para clarificar decisiones y prioridades.

La metodología prospectiva que se implementó en Territorios del Futuro se desarrolló en etapas sucesivas. En primer lugar, se elaboraron documentos sectoriales específicos sobre tres grandes sistemas espaciales: urbano, rural y natural, y de flujos y conectividad, cada uno de los cuales dio cuenta del estado de situación del sistema espacial correspondiente para cada región -NOA, NEA, Centro, Cuyo y Patagonia- y para el conjunto del país. En segundo lugar, se realizaron talleres de reflexión y debate en cada una de estas regiones con base en los documentos elaborados, que permitieron validar el estado de situación actual, identificar factores de cambio y proyectar escenarios de futuros posibles con un horizonte sugerido al año 2026. Finalmente, sobre la base de los documentos y los aportes realizados en los talleres, se elaboraron los documentos finales de escenarios prospectivos para cada una de las regiones y para el territorio nacional.

Debido a la especificidad territorial de la Región Metropolitana de Buenos Aires, se consideró necesario, en este caso, utilizar una metodología diferente. Se realizó una recopilación y síntesis comparativa de los documentos diagnósticos y propositivos de índole territorial desarrollados por organismos oficiales y por entidades no oficiales de reconocida trayectoria, se identificaron los factores de cambio que evidencian modelos tendenciales, no deseados y deseados, subyacentes a cada documento y se detectaron las coincidencias y divergencias y el grado de desarrollo de cada propuesta.

Escenarios prospectivos

El territorio argentino y sus regiones se han ido organizando históricamente en función de múltiples factores tales como su dotación de recursos naturales y sus niveles de accesibilidad y, muy especialmente, los paradigmas de desarrollo vigentes en cada época y las formas de articulación con los mercados internacionales.

Estos factores han definido un modelo de organización territorial asimétrico, en el cual muchas zonas que fueron funcionales al modelo agroexportador tradicional se beneficiaron con infraestructuras, equipamientos y dinámicas de desarrollo, mientras que otras se mantuvieron rezagadas o con bajos nive-

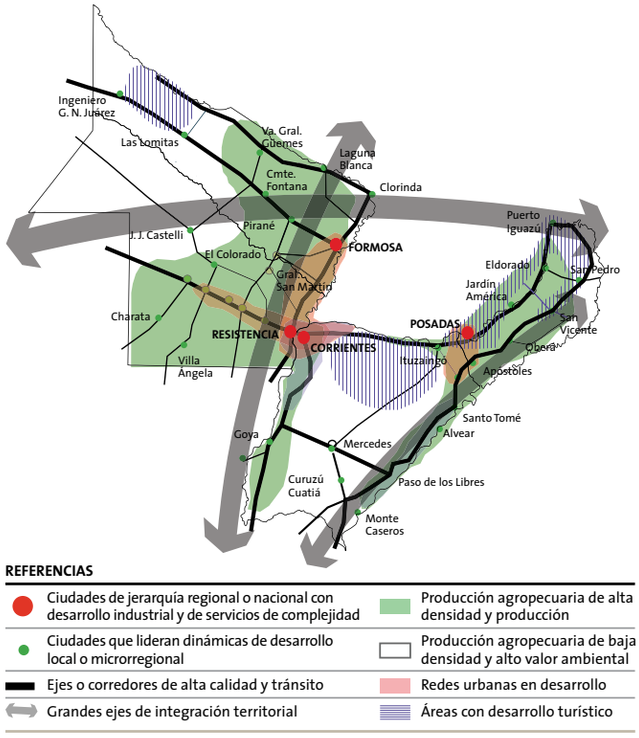
les de equipamiento. Este modelo de organización del territorio nacional se está transformando debido a varios elementos que interactúan entre sí. En primer lugar, el cambio tecnológico, especialmente en los transportes y las comunicaciones, que imprime nuevos patrones de movilidad espacial. En segundo lugar, el aprovechamiento de nuevos recursos que permiten valorizar territorios o zonas históricamente relegados y dan origen a actividades como la explotación minera y el turismo. Finalmente, cabe mencionar el proceso de planificación territorial y de creación de infraestructuras, que busca equilibrar e integrar el territorio en función de un proyecto de desarrollo endógeno, que atienda las necesidades de mejora de la calidad de vida de la gente.

A partir del análisis de los factores de cambio que actúan sobre los tres sistemas territoriales estudiados en cada una de las regiones del país, así como de los resultados obtenidos en los talleres regionales de debate, se pudieron construir tres escenarios centrados en dos variables que se consideraron decisivas: la dinámica económica global y el grado de proactividad estatal. En cada caso, se consideraron los factores de cambio territorial en las dimensiones demográfica, económico-productiva y físico-territorial, incluyendo las variables ambientales y socioinstitucionales.

Por un lado, se identificaron dos tipos de escenarios no deseados. El primero, condicionado por un entorno internacional recesivo y, a nivel nacional, un Estado con escasa capacidad de respuesta, conduciendo a un escenario de estancamiento de la actividad productiva, un deterioro generalizado de las condiciones de vida y mayor segmentación social. El segundo, considerando un marco internacional expansivo con demanda sostenida de *commodities* de producción nacional pero, a nivel país, con una baja proactividad estatal y una planificación inadecuada o insuficiente, conduciendo a un escenario de crecimiento con escaso desarrollo, caracterizado por el reforzamiento de la tendencia a la primarización productiva, la transnacionalización de la propiedad de los activos agroindustriales y la resolución insatisfactoria de los desequilibrios sociales y territoriales.

Por otro lado, se identificó una proyección correspondiente al Modelo Territorial Deseado, que se caracterizó como escenario de equilibrios dinámicos. Este escenario supone una secuencia narrativa definida por la combinación de un marco expansivo, a nivel internacional, en el cual la demanda y los precios de los productos argentinos de exportación tienden a crecer a un ritmo sostenido durante más de una década y, a nivel nacional, una situación caracterizada por una proactividad sistemática de las instancias con capacidad planificadora y decisoria, en la que se van tomando y concatenando oportunamente conjuntos de medidas orientadoras del desarrollo productivo, social y territorial. La macroimagen resultante es la de un escenario de crecimiento con desarrollo. No exento de problemas ni de nuevos y constantes desafíos, dicho escenario se presenta como diversificado, sustentable y favorecedor de equilibrios sociales y territoriales. Este es el escenario hacia el cual se pretende avanzar articulando y asociando en forma equilibrada, con un ritmo creciente, las múltiples iniciativas públicas y privadas.

Mapa 11. *El escenario territorial de los equilibrios dinámicos para la Región del NEA*



Fuente. *Elaboración propia.*

Orientaciones de política pública

El escenario identificado como deseado sirve como objetivo de desarrollo territorial a mediano y largo plazo y, para hacerlo operativo, requiere una serie de lineamientos estratégicos que se proponen como plan de acción. Entre las conclusiones de Territorios del Futuro, se definieron seis grandes desafíos de política para el desarrollo del territorio argentino que, tomados en conjunto, pretenden dar cuenta de la macroimagen planteada por el escenario de los equilibrios dinámicos. Cada uno de estos desafíos está acompañado por recomendaciones de política pública para avanzar en ese sentido.

Promover la modernización y diversificación productiva y la mejora de las condiciones de vida en las áreas rurales

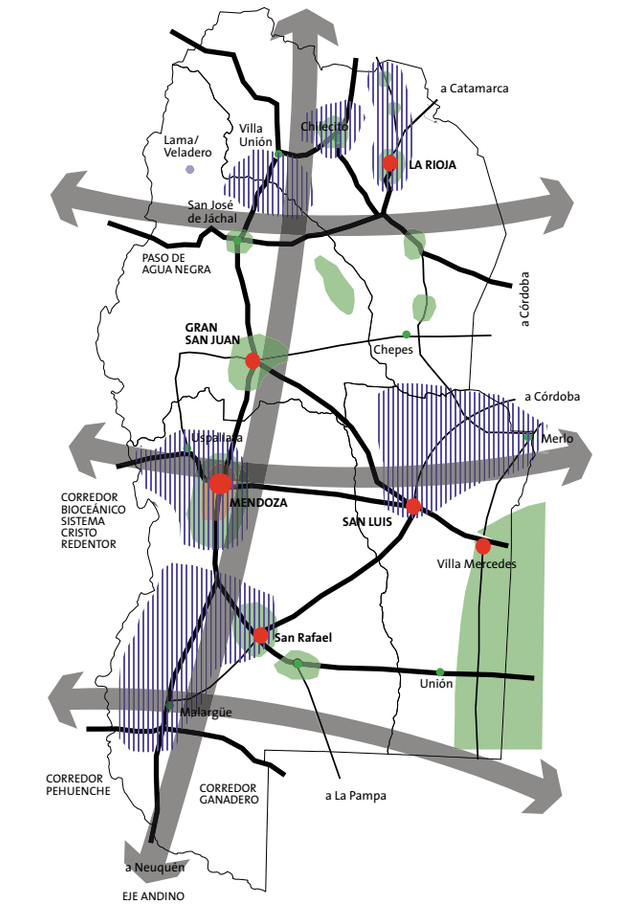
Las áreas de baja densidad y las áreas rurales en general han tenido en el último medio siglo una pérdida constante de población, lo cual ha generado un fuerte proceso de crecimiento urbano. Este proceso de desequilibrio territorial debe revertirse, pero no con políticas de alto costo fiscal que no puedan sostenerse en el tiempo sino con base en la valorización de los recursos genuinos de los territorios y en el arraigo de su población, generando las condiciones económicas y de calidad de vida que per-

mitan que la población pueda arraigarse con las mismas posibilidades de desarrollo humano en cualquier lugar del país. En función de ello, el gran desafío consiste en generar condiciones de vida adecuadas, con acceso a los bienes y servicios necesarios para el desarrollo humano, con acceso a empleos de calidad en las zonas rurales y de baja densidad, procurando así lograr un mayor equilibrio poblacional en el conjunto del territorio nacional. Para ello, se plantean dos grandes objetivos de largo plazo: revalorizar las áreas rurales como territorios estratégicos y generadores de externalidades positivas y de bienes públicos, y diversificar la matriz productiva de las áreas rurales para generar nuevas oportunidades de empleo, de equilibrio territorial y de superación del modelo agroexportador basado en la producción primaria y de *commodities*.

A su vez, se proponen varias políticas estratégicas:

- Promover el crecimiento de la producción y la mejora de los complejos agroalimentarios para que satisfagan múltiples demandas con base en una creciente complejidad organizativa y tecnológica
- Promover la diversificación y densificación de las actividades productivas, el agregado de valor en origen y el crecimiento del empleo rural
- Generar las condiciones estructurales para construir una nueva mirada sobre la ruralidad y acciones estratégicas que fortalezcan los procesos de renacimiento rural

Mapa 12. *El escenario territorial de los equilibrios dinámicos para la Región del Nuevo Cuyo*



Fuente. *Elaboración propia.*

Aumentar la competitividad económica y la capacidad de innovación de la red nacional de pueblos y ciudades

El desarrollo del territorio argentino depende del funcionamiento de la red nacional de pueblos y ciudades. Si esta red es competitiva y dinámica desde el punto de vista económico y productivo, tendrá entonces capacidad de liderar las dinámicas de desarrollo de sus áreas rurales y su entorno territorial general. De esta manera, el desarrollo económico-productivo de la red de pueblos y ciudades es la contracara del desarrollo de las áreas rurales y constituye la clave fundamental de una adecuada relación campo-ciudad. En función de esta premisa, aumentar la competitividad y la capacidad de innovación de la red nacional de pueblos y ciudades es fundamental para aumentar y cualificar el empleo, reduciendo la marginalidad y la pobreza en las áreas urbanas, producto en parte del éxodo desde sus entornos rurales. No obstante, no basta con sostener actividades y roles urbanos tradicionales, como la prestación de servicios básicos y el comercio minorista, sino que es necesario apelar a nuevas ideas, propuestas y actividades, por lo cual la innovación, la conectividad y el cambio tecnológico son elementos fundamentales a tener en cuenta.

En función de estas premisas se plantea un triple objetivo: generar empleos sostenibles y de calidad en los mismos pueblos y ciudades, dinamizar el desarrollo regional a partir de mayores y más cualificados servicios y promover un ambiente de innovación y cambio que permita construir regiones más competitivas. Para esto se proponen varias políticas estratégicas:

- Promover la creación de redes urbanas locales y regionales capaces de establecer y sostener dinámicas productivas innovadoras
- Diversificar la matriz productiva de los pueblos y las ciudades
- Promover la innovación científica y tecnológica como sustento de nuevas dinámicas productivas

Mejorar sustancialmente la calidad de vida en las distintas ciudades a través de políticas integrales de uso del suelo, mejora del hábitat, transporte urbano y dotación de infraestructuras y equipamientos

En la actualidad, la mayoría de las ciudades posee serios problemas que afectan a la calidad de vida de sus habitantes: el crecimiento descontrolado, la falta de infraestructura de agua y cloacas, los problemas en la gestión de residuos, el transporte público altamente contaminante y desorganizado, la escasez

de espacios verdes y el consumo de agua en forma irracional son algunas de estas dificultades. La propuesta del escenario deseado plantea repensar el tipo de ciudades de Argentina, avanzando hacia ciudades justas, accesibles, ecológicas, con medios de transporte eficientes, con infraestructura apropiada y con una adecuada gestión de residuos, en suma, ciudades que mejoren la calidad de vida de sus habitantes y permitan hacer frente a los grandes desafíos ecológicos de la humanidad, como el cambio climático y los problemas energéticos. En función de ello, se plantea un doble objetivo: desarrollar la conciencia de ciudades justas, accesibles y ecológicas, que permitan elevar la calidad de vida, en entornos más seguros, sustentables y de un consumo energético eficiente; y garantizar la equidad en la provisión de infraestructuras y equipamientos en todas las ciudades del país atendiendo a las problemáticas de escala de cada una de ellas.

Para el logro de este objetivo se establecen algunas recomendaciones de política estratégica:

- Promover prácticas de planificación urbana y políticas de uso del suelo activas que permitan regular y gestionar en forma efectiva el desarrollo urbano
- Desarrollar infraestructuras y equipamientos en las ciudades en función del rango urbano y de estándares nacionales
- Promover el transporte público y otros mecanismos alternativos de movilidad urbana para evitar la congestión vial y reducir los impactos negativos del transporte automotor

Fortalecer la capacidad y la calidad del transporte y las comunicaciones en todo el territorio nacional, asegurando la integración territorial nacional e internacional y la generación de nuevas oportunidades de descentralización y desconcentración

Los medios de transporte y las comunicaciones constituyen hoy un punto central en el desarrollo económico-productivo de cualquier localidad o región. Por este motivo, resulta de vital importancia asegurar la conexión de toda la red urbana nacional a través de sistemas de transporte y comunicaciones de calidad en todos los modos, permitiendo una mayor competitividad económica de las ciudades y una mayor eficacia en la prestación de bienes y servicios. Esta conexión debe, además, garantizar la conectividad real y efectiva de las áreas rurales para que puedan articularse con el sistema urbano y mejorar la relación campo-ciudad. En función de estas premisas se definen cuatro objetivos vinculados: mejorar sustancialmente la conectividad en términos de comunicaciones -telefonía e Internet- en todo el país, de manera de generar condiciones equitativas para el crecimiento; desarrollar la multimodalidad del transporte en función de los modos más eficaces según el contexto local y regional de manera de reducir costos, mejorar el medio ambiente y reducir los tiempos de transporte de personas y mercaderías; desarrollar el sistema ferroviario de pasajeros entre ciudades de carácter regional y el sistema ferroviario de cargas, de manera de reducir el uso del camión; y mejorar las condiciones de movilidad, de manera de reducir el alto nivel de muertes por accidentes viales.

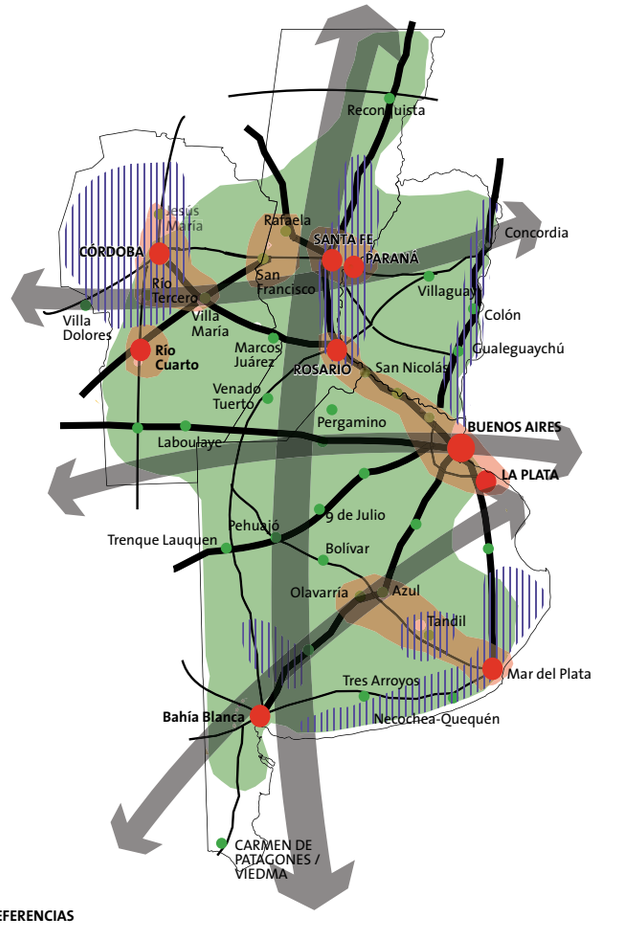
Asimismo, se plantean una serie de políticas estratégicas específicas:

- Garantizar la planificación y creación de infraestructuras de transporte y comunicaciones necesarias para satisfacer las demandas de las diferentes actividades socioeconómicas
- Promover el desarrollo de nuevas tecnologías de la información y la comunicación

Construir territorios y paisajes sostenibles y menos vulnerables a partir de una estrategia nacional de ordenamiento territorial

En mayor o menor medida, las regiones argentinas presentan problemas de índole ambiental y conflictos por el uso de la tierra y los recursos naturales, producto de la realización de actividades productivas poco respetuosas de las condiciones ambientales y paisajísticas y/o del crecimiento anárquico de los asentamientos humanos. Conservar el ambiente, proteger los

Mapa 13. *El escenario territorial de los equilibrios dinámicos para la Región Centro Pampeana*

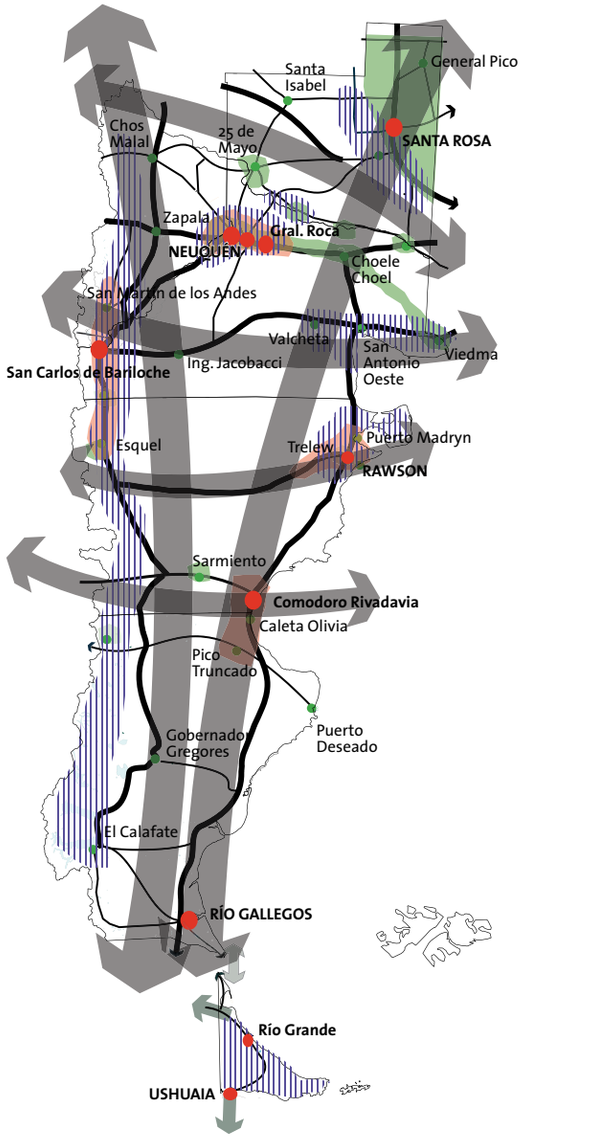


REFERENCIAS

Ciudades de jerarquía regional o nacional con desarrollo industrial y de servicios de complejidad	Producción agropecuaria de alta densidad y producción
Ciudades que lideran dinámicas de desarrollo local o microrregional	Producción agropecuaria de baja densidad y alto valor ambiental
Ejes o corredores de alta calidad y tránsito	Redes urbanas en desarrollo
Grandes ejes de integración territorial	Áreas con desarrollo turístico

Fuente. *Elaboración propia.*

Mapa 14. *El escenario territorial de los equilibrios dinámicos para la Región Patagónica*



Fuente. *Elaboración propia.*

paisajes y organizar en forma más equitativa y sustentable el territorio en toda su diversidad implica consolidar la estrategia nacional de ordenamiento territorial, no solo por una consideración de tipo ambiental sino también para reducir los conflictos sociales, organizar más adecuadamente los asentamientos humanos, mejorar la calidad de vida, reducir los riesgos y potenciar la actividad económica. Para lograr este objetivo se proponen tres lineamientos estratégicos de política:

- Consolidar la implementación de planes de ordenamiento territorial y ambiental que sirvan como marco de referencia para las políticas de regularización de la tierra y para iniciativas de desarrollo territorial
- Incluir en las políticas públicas la gestión del riesgo de desastres en todas las instancias de planificación, decisión e inversión
- Ordenar y consolidar la normativa ambiental y clarificar las incumbencias de las autoridades de aplicación, a fin de compatibilizar sus funciones en las diferentes escalas territoriales

Consolidar una política federal de regularización de la tierra como instrumento de mejora urbana, arraigo rural, mejora de la producción y reducción de conflictos sociales

La problemática de la tierra -uso, tenencia y ocupación- es un tema de creciente interés en Argentina, tanto en las áreas rurales -las cuales se ven sometidas a procesos de concentración por parte de algunas empresas, al desalojo de pequeños productores o al arrendamiento- como en las zonas urbanas -donde se generan procesos especulativos y de ocupaciones ilegales, situaciones que afectan un desarrollo urbano equitativo-. Para poder avanzar en la resolución de estas problemáticas se plantea un doble objetivo: generar una política federal para el tratamiento de la problemática de la tierra que permita resolver en el mediano y largo plazo los conflictos existentes, contribuyendo así a mejorar y a tornar más eficaces los procesos de ordenamiento territorial; y concebir un conjunto de instrumentos y metodologías que sirvan para dar solución a los problemas de tierras en Argentina.

Para dar concreción a estos objetivos se proponen algunos lineamientos estratégicos de política:

- Generar condiciones político-institucionales para la creación de una política federal de tierras
- Favorecer el acceso y la regularización dominial de tierras
- Regular el uso y la propiedad de la tierra. III





Territorios del Futuro partió de la premisa de que los actores locales son imprescindibles para aportar conocimiento sobre las realidades territoriales. Por ello se abrió una convocatoria para participar en cinco talleres de debate sobre escenarios prospectivos regionales. Más allá de los resultados concretos, la experiencia supuso una movilización institucional y un ejercicio de reflexión colectiva sobre el territorio sin precedentes.

- **Cuyo.** *San Juan, 16 y 17 de mayo de 2012*
- **NOA.** *Salta, 6, 7 y 8 de junio de 2012*
- **Centro.** *Córdoba, 4 y 5 de julio de 2012*
- **NEA.** *Resistencia, 11 y 12 de julio de 2012*
- **Patagonia.** *Neuquén, 9 y 10 de agosto de 2012*

917 PARTICIPANTES







226 INSTITUCIONES NACIONALES, PROVINCIALES Y MUNICIPALES



23 PROVINCIAS





REDUCCIÓN DEL RIESGO DE DESASTRE Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

La integración de la reducción del riesgo de desastre a la planificación del territorio requiere el desarrollo y la aplicación de una serie de instrumentos que permiten detectar, en la etapa diagnóstica, áreas con alta exposición a diversos tipos de amenazas. Estas áreas requieren, en la etapa propositiva, consideraciones especiales para su uso y ocupación: dependiendo de su grado de criticidad, es posible recomendar determinados usos y desalentar otros. Al mismo tiempo, de manera complementaria, es importante determinar zonas con potencialidades ambientales para el desarrollo de distintas actividades productivas.

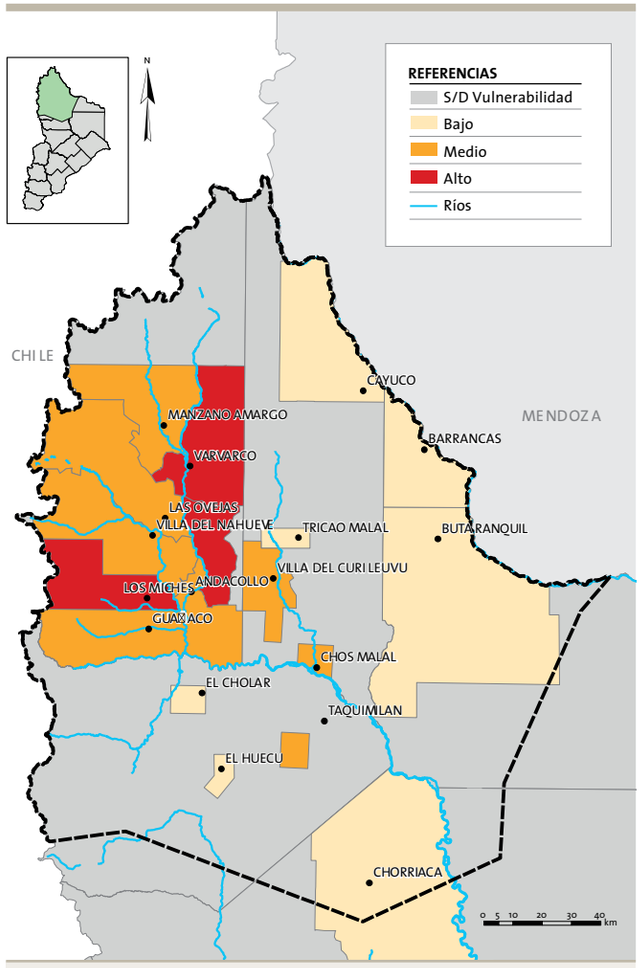
La Unidad de Ambiente y Reducción del Riesgo de la Subsecretaría ha elaborado un conjunto de lineamientos metodológicos tendientes a articular el análisis de riesgo con el ordenamiento territorial y la ponderación de proyectos de inversión pública. En este sentido, se convocó a las Provincias a desarrollar un Programa de Reducción del Riesgo que se integre a los planes estratégicos territoriales de cada jurisdicción. Dada la compleja diversidad territorial e institucional del país, los lineamientos son lo suficientemente flexibles como para que cada Provincia pueda adaptarlos y aplicarlos a su realidad específica, en línea con el espíritu general del PET. Se contempla en su formulación la articulación de la reducción del riesgo en la planificación territorial, los componentes para alcanzar la escala local y la participación activa de los Gobiernos Municipales en la elaboración de propuestas territoriales y preparación frente a los eventos de desastre.

Lineamientos metodológicos para formular un Programa Provincial de Reducción del Riesgo

El Programa Provincial propuesto en estos lineamientos tiene como objetivo contribuir, en el marco del PET, a la reducción del riesgo de desastres. Su formulación se organiza en tres fases:

- **Análisis**, que incluye la descripción somera del territorio y la identificación inicial de sus principales problemáticas y actores involucrados
- **Diseño**, que contiene la formulación del Programa y de los cuatro componentes propuestos para su ejecución
- **Ejecución y seguimiento**, que supone la materialización de las acciones previstas para cada componente a través de un plan de actividades

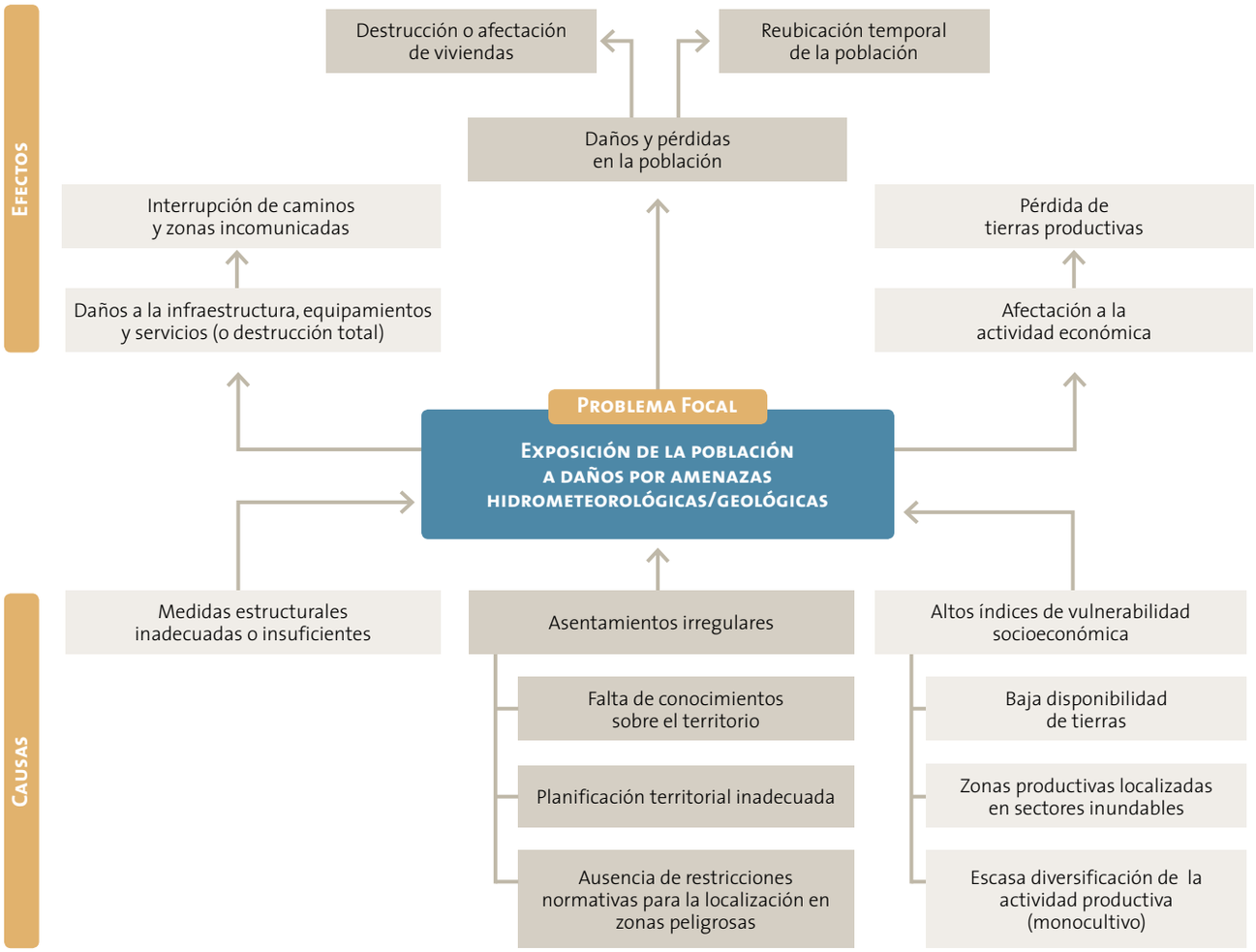
Mapa 15. *Riesgos ante eventos hidrometeorológicos - Región Norte, Provincia de Neuquén*



Los mapas de riesgo son herramientas esenciales en la identificación de áreas críticas para el desarrollo territorial. El equipo de la Subsecretaría del Consejo de Planificación y Acción para el Desarrollo de la Provincia de Neuquén elaboró mapas de riesgo por diversos tipos de amenaza que afectan la Región Norte de la Provincia, en el marco de la formulación de su Programa Provincial de Reducción del Riesgo. Uno de ellos es el Mapa de Riesgo por Amenazas Hidrometeorológicas, obtenido a partir de la definición de las áreas con diferente nivel de peligrosidad y la ponderación de una serie de factores sociales, productivos e institucionales que dan cuenta de la vulnerabilidad. En el caso de la peligrosidad, se trabajó con información procesada por el propio organismo provincial así como con otras fuentes como la Autoridad de Cuenca de los ríos Neuquén, Limay y Negro. En el caso de la vulnerabilidad, se trabajó a escala de las localidades evaluando las condiciones de las viviendas, el acceso a los servicios de salud, el analfabetismo, la presión ganadera y los aspectos institucionales como la presencia de organizaciones locales de defensa civil o bomberos y la existencia de planes de contingencia o de ordenamiento territorial.

Fuente. *Elaboración de COPADE sobre la base de información sobre eventos meteorológicos.*

Figura 1. *Árbol de problemas y objetivos - Microrregión de los Valles Cálidos, Provincia de Jujuy*



El árbol de problemas permite identificar, de manera rápida y esquemática, los vínculos entre las múltiples causas de un problema focal y los impactos que genera en el territorio. En este caso, se trata de la identificación de los factores que explican la alta exposición frente a procesos de remoción en masa en la microrregión de los Valles Cálidos, en la Provincia de Jujuy.

Fuente. *Elaboración propia.*

Componente 1 - El riesgo de desastre en el marco de la planificación territorial

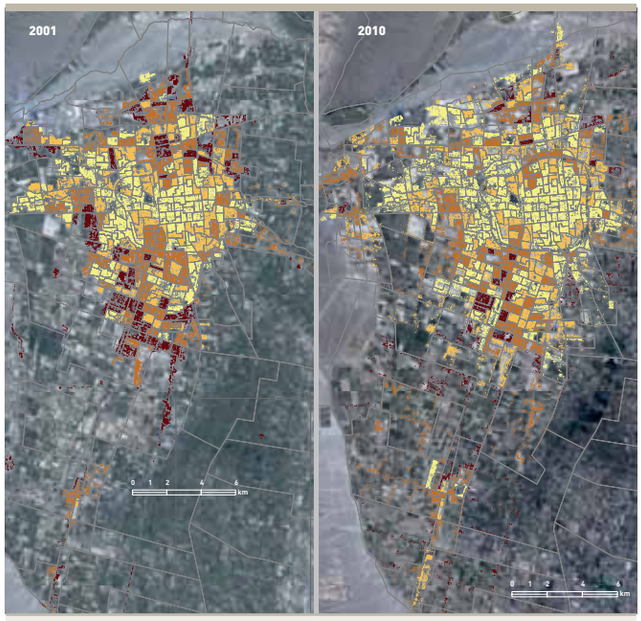
El primer componente incluido en la fase de diseño es el riesgo de desastre en el marco de la planificación territorial. Este apunta a la elaboración de una propuesta de medidas no estructurales, es decir, aquellas que no involucran la construcción de grandes obras de ingeniería -como por ejemplo una defensa frente a inundaciones-. Se trata de intervenciones que acompañan el despliegue de los proyectos de inversión pública tendientes a mitigar los efectos negativos de las amenazas.

La batería de medidas no estructurales posibles es amplia y depende de la amenaza considerada. No obstante, en estos lineamientos se coloca el énfasis en el desarrollo, la modificación y la implementación de instrumentos de planificación y ordenamiento territorial.

La definición de esos instrumentos requiere, como paso fundamental, el análisis de riesgo, esto es, la identificación de las áreas susceptibles o con restricciones para el desarrollo territorial. Asimismo, la integración a los planes estratégicos provinciales implica vincular las áreas críticas con las áreas a cualificar, a desarrollar y a potenciar identificadas por cada jurisdicción en sus Modelos Deseados.

El análisis de riesgo demanda la utilización de un variado conjunto de instrumentos y acciones, entre los que se destacan, por un lado, los mapas de riesgo, los árboles de problemas, los indicadores territoriales y los mapas de actores, y, por otro lado, la construcción participativa de escenarios o la elaboración de caracterizaciones socioeconómicas que permitan identificar aspectos críticos de la vulnerabilidad, las entrevistas con informantes clave y la consideración de la influencia de los cambios observados en el clima sobre los procesos de

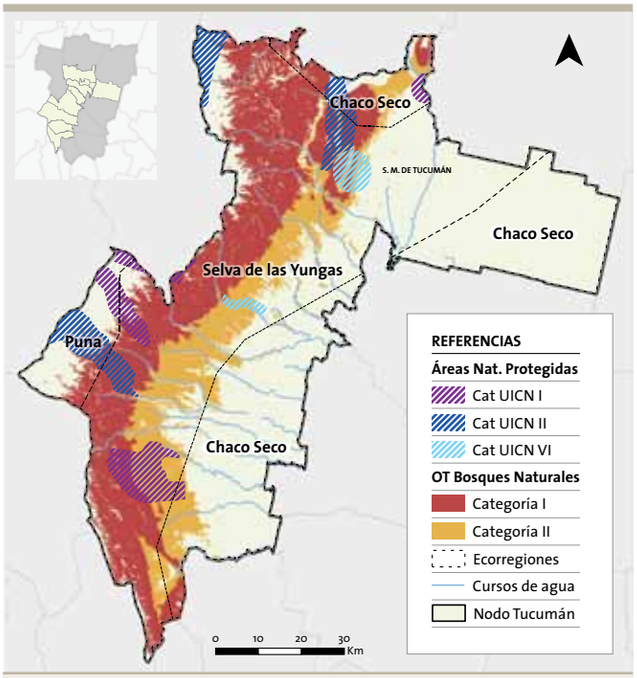
Mapa 16. *Exposición sísmica - Área Metropolitana de San Juan*



La utilización de indicadores territoriales permite analizar la evolución de ciertas características de los asentamientos humanos en relación con el riesgo, en este caso, la exposición sísmica de hogares en viviendas construidas con materiales deficientes o poco apropiados en el Área Metropolitana de la Ciudad de San Juan. El indicador combina la peligrosidad sísmica de la zona, según la evaluación hecha por el Instituto Nacional de Prevención Sísmica, con el porcentaje de hogares en viviendas con materiales deficientes, medido por el Instituto Nacional de Estadística y Censos en los relevamientos.

Fuente: *Elaboración propia con datos de INDEC (2004 y 2013) e Imágenes Landsat TM.*

Mapa 17. *Áreas con estatus de conservación - Gran Tucumán*



La identificación de áreas con algún estatus de protección, como las áreas naturales protegidas, acompaña la definición de áreas críticas para el desarrollo territorial señalando potenciales de uso. El mapa muestra un avance del trabajo de análisis ambiental de las microrregiones económicas en el marco del PET. En este caso particular, se observa en el Nodo Tucumán la importancia de la selva de Yungas como proveedora de servicios ambientales, que ha sido protegida con categoría I en el ordenamiento territorial de bosques nativos, a lo cual se agrega la dominancia de las categorías de manejo I y II (según la clasificación propuesta por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza) de alta protección de los ecosistemas de las ecorregiones involucradas.

Fuente. *Elaboración propia con datos de Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable (2014) y Dirección de Bosques (2014).*

degradación (como la erosión o la desertificación) o sobre las amenazas hidrometeorológicas (como inundaciones, sequías y tormentas).

Finalmente, en esta etapa también resulta de gran importancia la identificación de áreas con algún estatus de protección, ya sea para la conservación de la naturaleza o para la salvaguarda de procesos o zonas de alta sensibilidad o fragilidad ambiental.

Los productos esperados de esta etapa son:

- A corto plazo
  - Espacialización de amenazas y procesos de degradación
  - Espacialización de factores de vulnerabilidad
  - Componente ambiental del PET y el diagnóstico de riesgo actualizados
  - Diagnóstico del marco normativo
  - Lineamientos para el análisis de riesgo en la normativa de ordenamiento territorial
  - Infraestructura de datos espaciales destinada a la confección de cartografía de usos del suelo
- A mediano y largo plazo
  - Escenario de riesgo por amenaza identificada
  - Definición de restricciones al uso del suelo según escenarios de riesgo
  - Nuevos instrumentos que incorporen la reducción de riesgo de desastres en la planificación territorial, como por ejemplo las normas especiales para urbanización de áreas inundables
  - Planes de ordenamiento actualizados con la incorporación del análisis de riesgo

Componente 2 - El riesgo de desastre en el marco de la inversión pública

El segundo componente apunta a orientar la inversión pública, tanto para la mitigación de alguna amenaza identificada en el primer componente como para reconsiderar la construcción de obras en áreas definidas como críticas o para establecer medidas de protección complementarias en obras ya construidas. Se trata, en todos los casos, de transformar el gasto que genera la reconstrucción de las obras públicas afectadas

durante los desastres en inversión en medidas estructurales para la prevención.

La evaluación de proyectos de inversión pública requiere considerar al menos tres situaciones respecto de la presencia de amenazas y la generación de riesgos: el riesgo puede ser inexistente y la obra lo activa; el riesgo puede ser latente, es decir, haber tenido una etapa activa y haberse estabilizado con el tiempo; o el riesgo se encuentra activo y la obra acelera su desarrollo.

Como herramientas para el análisis de riesgo en vinculación con los proyectos de inversión, se proponen los árboles de problemas, la construcción participativa de escenarios y los mapas de riesgo. Al igual que en el primer componente, el uso de sistemas de información geográfica se vuelve un aspecto clave para la sistematización, espacialización y análisis de la información referida a las amenazas y los factores de vulnerabilidad en relación con las obras.

Es recomendable que este tipo de análisis se incorpore como dimensión de referencia en el proceso de elegibilidad de un proyecto de inversión pública. De esta forma, se anticipa la probable relación que la futura obra tendrá con el medio soporte y se pueden tomar las medidas necesarias para evitar daños y gastos a futuro. Una buena forma de evaluar la relación costo-beneficio de incorporar este tipo de análisis es el cálculo de gastos derivados de la reconstrucción de obras dañadas o destruidas durante eventos de desastre pasados.

Los productos esperados de esta etapa son:

- A corto plazo
  - Gastos derivados de la reconstrucción de obras de infraestructura
  - Mapa de exposición de la infraestructura física frente a distintos tipos de amenazas
  - Selección y/o priorización de proyectos incluidos en el PET que contribuyan a la reducción del riesgo
  - Listado de proyectos estratégicos (nuevos y reformulados) para la reducción del riesgo en áreas críticas
  - Inversión en reconstrucción de obras de infraestructura existentes y expuestas
  - Inversión en medidas de emergencia para obras de infraestructura
  - Capacitación de técnicos en inversión pública y reducción del riesgo
  - Instructivo para el análisis del riesgo
- A mediano y largo plazo
  - Guías operativas y el mecanismo de seguimiento para la reducción del riesgo en la inversión pública
  - Guía metodológica para la aplicación del análisis de riesgo en proyectos de infraestructura y su puesta en práctica en los municipios mayormente expuestos a amenazas
  - Proyectos formulados con la incorporación del análisis del riesgo
  - Plan de inversión pública para la reducción del riesgo
  - Fortalecimiento de las instituciones involucradas

Condiciones de interacción del Proyecto con el Riesgo



Caso 1. ***Riesgo inexistente activado por la obra***

La imagen muestra el anegamiento producido por el desborde de la laguna de Navarro, en octubre de 2012, e ilustra el caso de una obra que funcionó como factor negativo en la configuración de la amenaza. La compuerta que sirve de salida a la laguna no fue eficiente para drenar el exceso de agua, provocando el desborde e ingreso de las aguas al casco urbano y áreas aledañas.



Caso 2. ***Riesgo latente estabilizado***

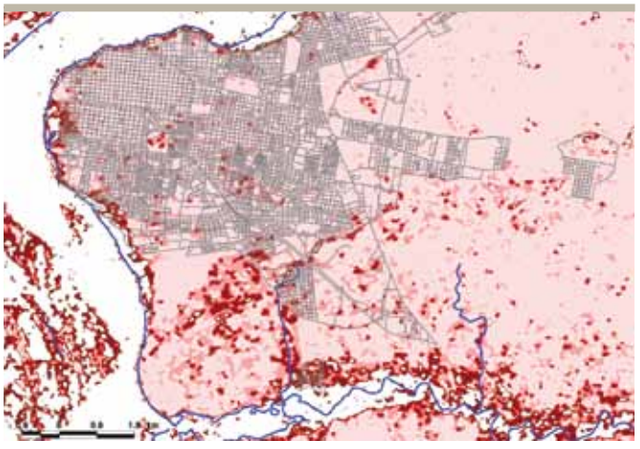
Los procesos de remoción en masa, típicos de laderas de fuertes pendientes o inestables, pueden mitigarse a través de la forestación. Fenómenos asociados a las masas boscosas, como incendios provocados por la caída de rayos, pueden generar claros en la flora. Sin embargo, la presencia de abundante vegetación tiende a estabilizar este riesgo potencial, como se observa en este caso en el camino al lago General Vintter, en el Departamento Tehuelches de la Provincia de Chubut.



Caso 3. ***Riesgo activo potenciado por obra***

Algunas obras, como el trazado de una ruta seccionando un humedal activo, provocan una disrupción en la dinámica del sistema natural. En este caso, en el área de influencia de la interconexión vial Reconquista-Goya, se observa la separación entre la vegetación a la izquierda de la ruta y la fuente superficial de agua a la derecha.

Mapa 18. *Amenaza de anegamiento - Área de expansión de Corrientes*



REFERENCIAS

Amenaza de anegamiento (msnm)

Anegado permanente: 54 - 55	Amenaza baja: 59 - 60	Cursos de agua
Amenaza muy alta: 55 - 57	Amenaza muy baja: 60 - 61	Calles
Amenaza alta: 57 - 59	No anegable: Más de 61	

A escala local se propone la identificación de áreas con distintos niveles de criticidad respecto a una determinada amenaza y su vinculación con factores de vulnerabilidad considerados clave, como en el mapa elaborado como parte del Plan de Santa Catalina y Reforma del Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad de Corrientes. En el mapa se observan las áreas sujetas a amenaza de anegamiento, donde los rojos más intensos señalan las áreas de mayor peligro.

Fuente. *Plan de Santa Catalina y Reforma del Código de Planeamiento Urbano del Municipio de Corrientes.*

Componente 3 - Infraestructura de datos espaciales para la construcción de cartografía de riesgo

Este componente tiene como objetivo principal el diseño y la implementación de una Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) en el marco de los sistemas de decisión para la gestión del riesgo y el ordenamiento territorial.

La IDE no es solo una herramienta central en la sistematización y el análisis de información georreferenciada y en la elaboración de cartografía de riesgo sino que también facilita el acceso a la información por parte de diferentes usuarios y mejora la comunicación entre los distintos organismos que intervienen en la gestión del riesgo y el ordenamiento del territorio en múltiples escalas.

Estas herramientas tienen una importancia creciente en el análisis territorial y la gestión pública, dados los buenos resultados que pueden alcanzarse articulando información georreferenciada de orígenes diversos sobre un mismo territorio. Es por ello que se propone un componente enteramente dedicado a la implementación de una IDE que sirva de base para la toma de decisión y el desarrollo del resto del Programa. Adicionalmente, muchas Provincias han desarrollado sus IDE, antecedentes que resultan útiles en la implementación de este componente.

Los productos esperados de esta etapa son:

- A corto plazo
  - Catálogo de objetos espaciales
  - Bases de datos georreferenciadas
  - Cartografía de riesgo según tipo de amenazas
- A mediano y largo plazo
  - Cartografía de riesgo según tipología de amenazas con incorporación del cambio climático
  - Zonificación del riesgo

Componente 4 - Acciones de respuesta destinadas a Municipios con alta exposición a amenazas

Este cuarto componente apunta a la aplicación de mecanismos tendientes a incrementar la capacidad de preparación, respuesta y recuperación de los municipios. Se propone priorizar, en un primer abordaje, aquellos municipios, localidades o comunas que hayan sido identificados como particularmente expuestos a una o varias amenazas según el análisis realizado en el componente 1. Esta elección se sustenta, además, en la aplicación de herramientas metodológicas y mecanismos para la inserción del análisis de riesgo en proyectos de inversión pública.

Una vez seleccionada la localidad objetivo, se plantea la detección de áreas críticas frente a diferentes amenazas y factores de vulnerabilidad a través del análisis de las capacidades locales, integrando las fortalezas de las autoridades locales y de los actores clave del territorio identificadas en el proceso de reducción del riesgo de desastres y/o la gestión del territorio.

Durante el desarrollo de las actividades contempladas se busca generar ámbitos de participación ciudadana en los que se definan prioridades por parte de las comunidades afectadas para traducirlas en planes de contingencia. Esta participación se implementa a través de la realización de talleres en los cuales se discuten e identifican los problemas focales y se diseñan las posibles soluciones.

En este proceso interesa, particularmente, incorporar la percepción pública en relación con las áreas críticas, a fin de diseñar las propuestas más adecuadas en materia de ordenamiento territorial y prevención del riesgo. Asimismo, se contempla la capacitación de recursos humanos adecuados para la gestión local, a través del fortalecimiento de las capacidades tanto del gerenciamiento en los niveles de conducción como de los conocimientos técnicos actualizados en los cuadros administrativos y profesionales.

Los productos esperados de esta etapa son:

- A corto plazo
  - Actores locales identificados y comprometidos en el proceso de gestión de riesgos
  - Planes de contingencia actualizados
  - Equipo técnico municipal conformado
- A mediano y largo plazo
  - Planes de contingencia aplicados a sitios críticos
  - Sistema de gestión del riesgo y de emergencias integrado

Los lineamientos expuestos han sido aplicados en la identificación de áreas críticas sujetas a diversos tipos de peligros en la microrregión Norte de la Provincia de Neuquén. En este caso, el equipo técnico provincial de la Subsecretaría de Planificación y Acción para el Desarrollo sistematizó información de enfoque de riesgo en las políticas de planificación territorial producida por el propio organismo y otros integrantes de la Red Provincial de Reducción del Riesgo (creada según la ley provincial 2.713). La información sobre amenazas y factores de vulnerabilidad fue ponderada y volcada en un sistema de información geográfica, a partir del cual se pudieron obtener los primeros mapas de riesgo por amenaza en la microrregión Norte.

Desafíos y oportunidades

Las diversas tareas desarrolladas han permitido un importante avance en la articulación entre la planificación territorial y la reducción del riesgo de desastre en Argentina. El respaldo de organismos internacionales como la Estrategia Internacional para la Reducción de los Desastres y el Instituto para la Formación Profesional e Investigaciones de Naciones Unidas, entre otros, es un signo de la importancia de este trabajo. La experiencia adquirida en el marco del PET permite señalar algunos desafíos para dar continuidad y consolidar esta tarea.

Un primer desafío es continuar con el desarrollo de estrategias de reducción del riesgo desde la perspectiva de la planificación territorial en todas las escalas, en especial provincial y municipal. Los lineamientos metodológicos presentados pueden funcionar como una guía en tal sentido.

Un segundo punto a abordar es el desarrollo y la implementación de criterios de análisis de riesgo en el proceso de evaluación de proyectos de inversión pública. La identificación y ponderación de los proyectos estratégicos impulsada en la etapa II del PET, que incluyó la consideración de amenazas y procesos de degradación, es un punto de partida para profundizar aspectos metodológicos que faciliten la priorización de obras a los responsables de la ejecución de proyectos. De manera complementaria, esta tarea requiere el fortalecimiento de los agentes de organismos públicos que participan en estos procesos tanto a través de encuentros presenciales como de instructivos metodológicos.



El Centro Internacional de Formación para Actores Locales, miembro del Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones, entregó a la Subsecretaría el Premio Américas 2013 por su contribución al Objetivo del Milenio "Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente", por la labor en la integración del manejo de riesgo de desastres y políticas de adaptación al cambio climático en la planificación del territorio.

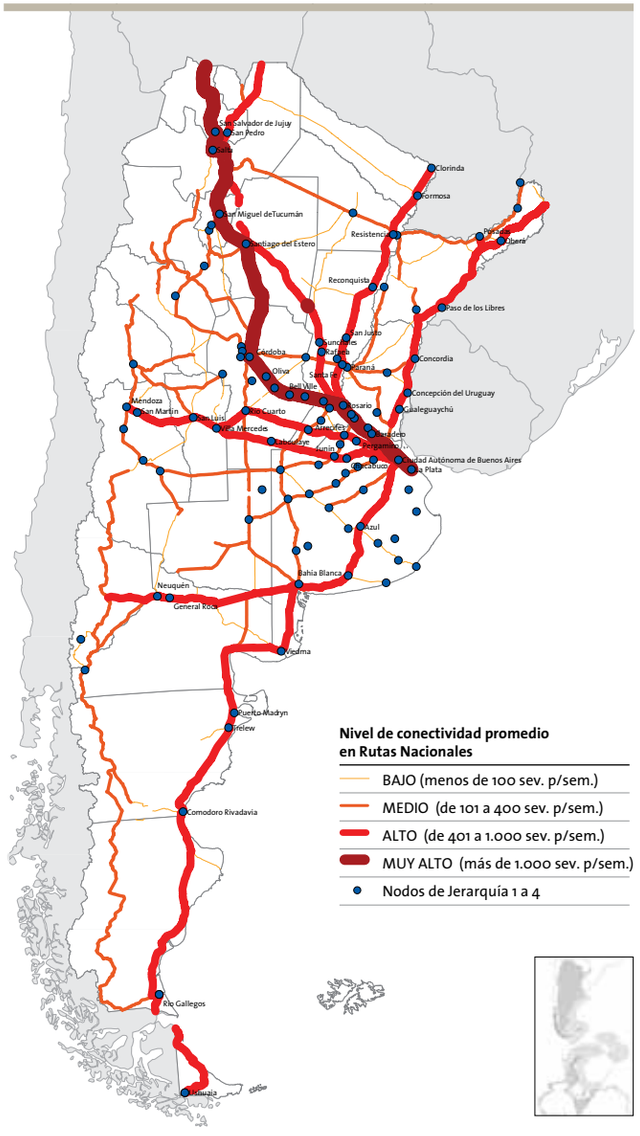
Particularmente importante resulta, como tercer lineamiento a futuro, la generación de criterios para priorizar escenarios de riesgo de desastre en la planificación de la infraestructura crítica (tendidos, accesos, edificios escolares y sanitarios) basados en información sobre amenazas, procesos de degradación y factores de vulnerabilidad. En la definición de estos escenarios es clave, además, evaluar el impacto del cambio climático sobre las amenazas de origen hidrometeorológico.

Por último, el abordaje del territorio en general y del riesgo de desastre en particular es, necesariamente, transversal y requiere la participación activa de actores e instituciones clave, de modo de articular una multiplicidad de perspectivas y saberes. En tal sentido, es fundamental dar continuidad a la participación en la Comisión de Gestión de Riesgos coordinada por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva. Adicionalmente, sería importante involucrar actores del ámbito interministerial, especialmente en lo que refiere a planificación de la obra pública, y aprovechar espacios como los consejos federales para intercambiar experiencias de gestión del riesgo de desastres en diversas materias de acción pública. III

ESTUDIO SOBRE CONECTIVIDAD INTERURBANA

Este Estudio tuvo como objeto mejorar el conocimiento sobre la oferta de servicios de transporte público automotor nacional y su incidencia en la configuración de los territorios, con el fin de contribuir a la efectividad de las políticas de transporte. Tuvo como resultado una base única georreferenciada del sistema de transporte interurbano nacional, con datos homogéneos y comparables. Asimismo, a partir de la información relevada, se diseñaron indicadores para el monitoreo de los procesos de transformación territorial, analizando la evolución de los nodos del sistema a través de la oferta de servicios de transporte público automotor de pasajeros (a excepción de la Provincia de Tierra del Fuego, que solo dispone de servicios regulares privados).

Mapa 19. *Nivel de Conectividad Promedio en Rutas Nacionales*



Fuente. *Elaboración propia con datos de CNRT (marzo 2014).*

Metodología

En el estudio fueron considerados los servicios de transporte nacional, es decir, aquellos que prestan servicio entre al menos dos jurisdicciones provinciales y que son regulados por el Gobierno Nacional. Estos cubren un tercio de la demanda total anual del sector y forman la red principal de cobertura del país, permitiendo un análisis completo de la movilidad entre las Provincias de todo el territorio nacional.

Se incorporaron al análisis servicios provinciales específicos, utilizados para estudiar casos de conectividad local. El resto de la demanda de jurisdicción provincial no se incluyó debido a la heterogeneidad de la información. Se eligieron localidades incluidas en los estudios de Área Económica Local del Estudio de la Dinámica Económica en la Configuración del Modelo Territorial Deseado y los recorridos de líneas provinciales en las localidades seleccionadas para los análisis casuísticos del Atlas ID.

Además de la información procedente de la propia Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, la mayor parte de la información sobre condiciones operativas de los servicios con la que se trabajó provino de la CNRT y del INDEC. En lo referido a las tarifas, se relevaron los sitios web de venta de pasajes Plataforma 10 y Ticketonline, de manera tal de poder cuantificar las diferencias entre las tarifas autorizadas y las vigentes.

Los indicadores, por su parte, se desarrollaron a partir de datos de oferta y demanda de servicios incorporando análisis de tarifas y de calidad, de manera que se constituyan en indicadores integrales de accesibilidad.

Se analizó el comportamiento de los servicios usualmente identificados como de transporte público de pasajeros por automotor de larga distancia, para conocer en detalle los distintos niveles de conectividad entre los diversos centros urbanos por los que circulan, teniendo en cuenta sus diferentes características: jurisdicción, tipo de servicio, nivel de confort ofrecido, tarifas, localidades de ascenso y descenso de pasajeros, entre otros.

Las unidades territoriales de referencia fueron las localidades del sistema urbano nacional por las que pasa un servicio de transporte interurbano de pasajeros o transporte público de pasajeros por automotor de larga distancia.

Productos

El relevamiento, la sistematización y el análisis de la información ha permitido, por un lado, conformar una base de datos relacional con gran volumen de información y, por otro lado, construir una serie de indicadores complejos de conectividad.

En cuanto a la base de datos, esta cuenta con información georreferenciada sobre los recorridos de los servicios nacionales y provinciales, el conjunto de empresas operadoras -de nivel nacional-, las localidades, asentamientos o sitios que conectan dichos servicios, entre otros.

Los indicadores, por su parte, dan cuenta de la información referida a los centros urbanos -nodos-, a las conexiones existentes entre ellos -tramos- y al análisis de la conectividad entre las regiones del territorio nacional. Estos caracterizan a la oferta y a la demanda de servicios según existencia, volumen, integración espacial y diagramación horaria. También se han agregado algunos estudios específicos, como el análisis de la oferta en determinados corredores de tráfico o ferroviarios.

Conectividad de Transporte de Pasajeros en Rutas Nacionales es, por ejemplo, un indicador por tramos que clasifica a todas las rutas nacionales en cuatro niveles de conectividad, según el total de servicios semanales con los que cuenta. Este indicador constituye una valiosa herramienta para el diseño de políticas públicas de transporte, en tanto permite:

- Determinar áreas geográficas o regiones con bajas condiciones de movilidad y accesibilidad hacia otras regiones del país
- Conocer los requerimientos diferenciales de infraestructura de acuerdo con la intensidad de utilización
- Evaluar y monitorear en el tiempo la conectividad del país a través de sus rutas nacionales de acuerdo con los objetivos de integración territorial y articulación regional expresados en el PET

Resultados

Los servicios de transporte de pasajeros por automotor de jurisdicción nacional conforman una red troncal de distribución que se alimenta por la red de servicios de jurisdicción provincial. Esta permite mejorar sustancialmente la conectividad entre localidades de ambos sistemas: localidades de mayor jerarquía servidas por el sistema de servicios de jurisdicción nacional y localidades de menor jerarquía completando el sistema de jurisdicción provincial.

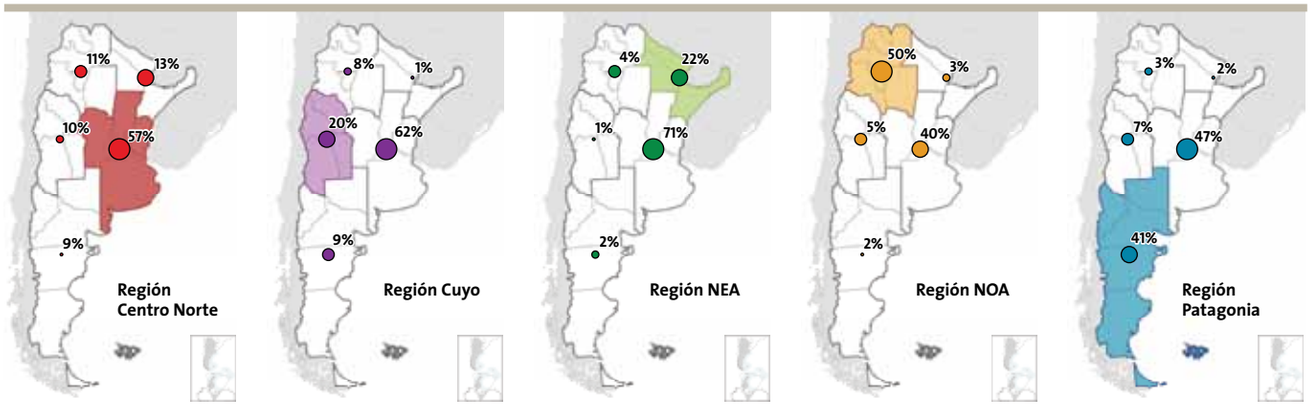
La relación entre la cantidad de población de los centros urbanos y la cantidad de servicios que los sirven es muy estrecha.

El análisis entre los nodos de cada región demuestra que los mayores niveles de conectividad se dan entre la región de origen y la región Centro, o bien dentro de esta. Solamente en el caso del NOA el nivel de conectividad dentro de la misma región resulta similar al que esta establece con la región Centro. En el resto de los casos la conectividad con la región Centro es muy superior a la interna.

La matriz entre regiones refleja muy bajos niveles de conectividad entre el NOA y el NEA, y entre la Patagonia y el NEA. También los niveles son bajos, aunque levemente superiores, entre Cuyo y el NOA, pese a ser regiones contiguas sobre uno de los corredores más importantes del país, la RN 40. No se han evidenciado dispersiones importantes en la relación entre distancias y tiempo de viaje -curvas isocronas-, ni en la relación entre distancias y tarifas -curvas isoforas-. Es decir, existe una correlación relativamente homogénea en todo el territorio nacional entre las distancias recorridas, y los tiempos y la tarifa del viaje.

Finalmente, el trabajo permitió realizar un ejercicio hipotético de derivación de pasajeros del sistema automotor existente hacia el sistema ferroviario, en los principales corredores en los que existe infraestructura ferroviaria con datos del año 2012. Se demostró que, para transportar los 9,5 millones de pasajeros por año que el servicio automotor efectúa en 315.000 servicios, en dichos corredores, se requeriría la utilización de 8.700 servicios ferroviarios anuales, principalmente concentrados en las conexiones Buenos Aires-Mar del Plata, Buenos Aires-Rosario y Buenos Aires-Córdoba. Esto revela la potencialidad del sistema ferroviario para absorber la demanda de movilidad existente en ciertos corredores, así como también anticipa la derivación de demanda hacia dicho sistema que supondrá la concreción de los proyectos ferroviarios actualmente en ejecución. III

Mapa 20. *Porcentaje de distribución de servicios interregionales*



Fuente. *Elaboración propia con datos de CNRT (marzo 2014).*

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

El diseño y la implementación de políticas públicas de todo orden requieren de la articulación virtuosa entre liderazgo político, capacidad de gobierno y saberes técnicos específicos. Partiendo de esta convicción, dentro de la agenda de trabajo que resume el Avance III del PET, se incorporaron una serie de actividades relativas a la segunda parte de dicha ecuación, es decir, las referidas a lo que sintéticamente se denomina como saberes necesarios para fortalecer las políticas de planificación del territorio.

Como se verá de aquí en adelante, estas actividades no intentan transferir saberes unívocos sino que, por el contrario, pretenden dotar al sector público de distintas herramientas que, en conjunto, abonen la capacidad de gestión y la de producción de conocimiento para fortalecer el proceso de toma de decisiones. Parte de ellas se han implementado y/o son de aplicación en el ámbito nacional exclusivamente, y otra parte refiere a metodologías y aplicaciones concertadas con los países que comparten el proceso de integración regional suramericano.

Todas ellas tienen en común, en primer lugar, la voluntad de revertir el vaciamiento del Estado -herencia de décadas de políticas que postularon minimizar su protagonismo en la conducción del desarrollo- y, en segundo lugar, el haberse ido incorporando a la agenda de trabajo en función de las necesidades detectadas por los actores de los distintos niveles de gobierno que han participado en el proceso de maduración del PET.

SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN Y PONDERACIÓN DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS

Desde su creación en el año 2004, la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública ha puesto en marcha un proceso de planificación de manera articulada con todos los Gobiernos Provinciales. Este proceso, del que participan distintos niveles y sectores de gobierno, ha tenido a lo largo de estos años sucesivas fases de maduración, reflejadas en los respectivos avances del PET.

En esta nueva etapa, se estableció el objetivo de profundizar el camino recorrido y consolidar los logros a partir de dos ejes fundamentales: la institucionalización del ejercicio de pensamiento estratégico y la incorporación de mecanismos dinámicos de seguimiento y evaluación de proyectos estratégicos de infraestructura. Para lograrlo, la Subsecretaría desarrolló el Sistema de Identificación y Ponderación de Proyectos Estratégicos (SIPPE), un sistema informático que funciona como plataforma para llevar adelante este trabajo conjunto e integrar la información producida.

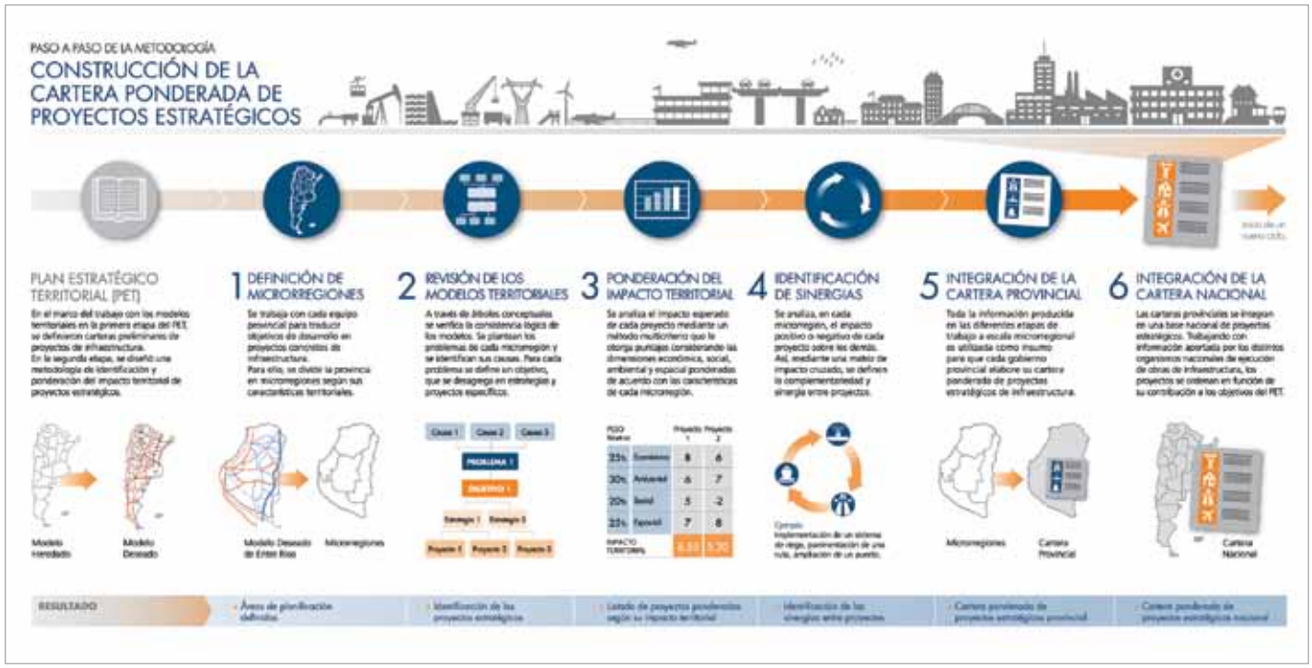
En el marco del PET, se ha trabajado en la elaboración de diagnósticos territoriales, plasmados en la construcción de los modelos actuales, y en la proyección de los modelos territoriales que se quieren alcanzar, a través de la construcción de los modelos deseados. Sobre la base de dichos modelos, se avanzó en la identificación y ponderación de un conjunto de proyectos de infraestructura que permitieran alcanzar ese horizonte trazado.

La construcción de modelos territoriales y la posibilidad de contar con una cartera de proyectos ponderada para cada Provincia constituyó un importante aporte a la recuperación de la planificación territorial, y una apuesta a la cualificación de los procesos de toma de decisión relativos a las obras de infraestructura, desde una perspectiva territorial. Asimismo, el esquema de trabajo se destacó por su carácter marcadamente federal, en tanto involucró a los organismos de planificación de todas las Provincias argentinas. Para muchos de estos equipos, la puesta en marcha de este proceso constituyó un impulso importante en un contexto en el cual la planificación territorial como herramienta de política pública había perdido protagonismo. Por otra parte, se llevaron adelante diversas instancias de trabajo con los distintos organismos del Ministerio de Planificación Federal y del resto del Gobierno Nacional.

El PET tuvo un primer avance en el año 2008 y un segundo avance en el año 2011, en el cual se actualizaron los modelos territoriales y los proyectos seleccionados. En esta instancia, se profundizó el trabajo incorporando una metodología de ponderación de los proyectos de inversión -diseñada ad hoc- en función de su impacto sobre el territorio.

Esta metodología consiste en la revisión de la consistencia lógica de los modelos territoriales a través de árboles de problemas y objetivos, la ponderación del impacto territorial mediante el método multicriterio -considerando el aporte de cada proyecto en lo económico, social, ambiental y espacial- y la identificación de sinergias y complementariedades dentro del conjunto de proyectos propuestos. Este enfoque apunta a integrar diferentes es-

Infografía realizada para la difusión de la Metodología de Identificación y Ponderación de Proyectos



calas territoriales, articular perspectivas sectoriales y permitir la revisión y actualización periódicas del proceso de planificación.

De acuerdo con el esquema de trabajo descripto anteriormente, el SIPPE permite realizar cada una de las operaciones vinculadas con la conformación de la cartera de proyectos del PET, posibilitando que la información esté siempre disponible y actualizada. Los usuarios del sistema son la Subsecretaría, quien además lo administra, los Gobiernos Provinciales y los organismos ejecutores de obras nacionales y provinciales. También se prevé que pueda ser consultado por otros usuarios externos vinculados con la política territorial.

La información está estructurada principalmente por escala geográfica. Tanto a nivel nacional como también provincial y microrregional, el sistema contiene módulos sobre los modelos actuales y deseados, los antecedentes de planificación existentes, los criterios de regionalización utilizados en cada caso, la composición del sistema urbano según las jerarquías definidas en el PET y una biblioteca de documentos asociados.

El SIPPE cuenta con herramientas específicas para elaborar los árboles de problemas y objetivos, las matrices de evaluación multicriterio para cada proyecto identificado (asignación de pesos, puntajes y resultados), las matrices de evaluación de sinergias de la cartera de proyectos y la asignación de prioridades.

Por otra parte, cada proyecto posee una ficha que contiene datos sobre identificación, descripción, localización geográfica, montos y plazos de ejecución estimados, estados de avance, escala de impacto, contexto estratégico y resultados de la ponderación, imágenes de referencia y archivos complementarios.

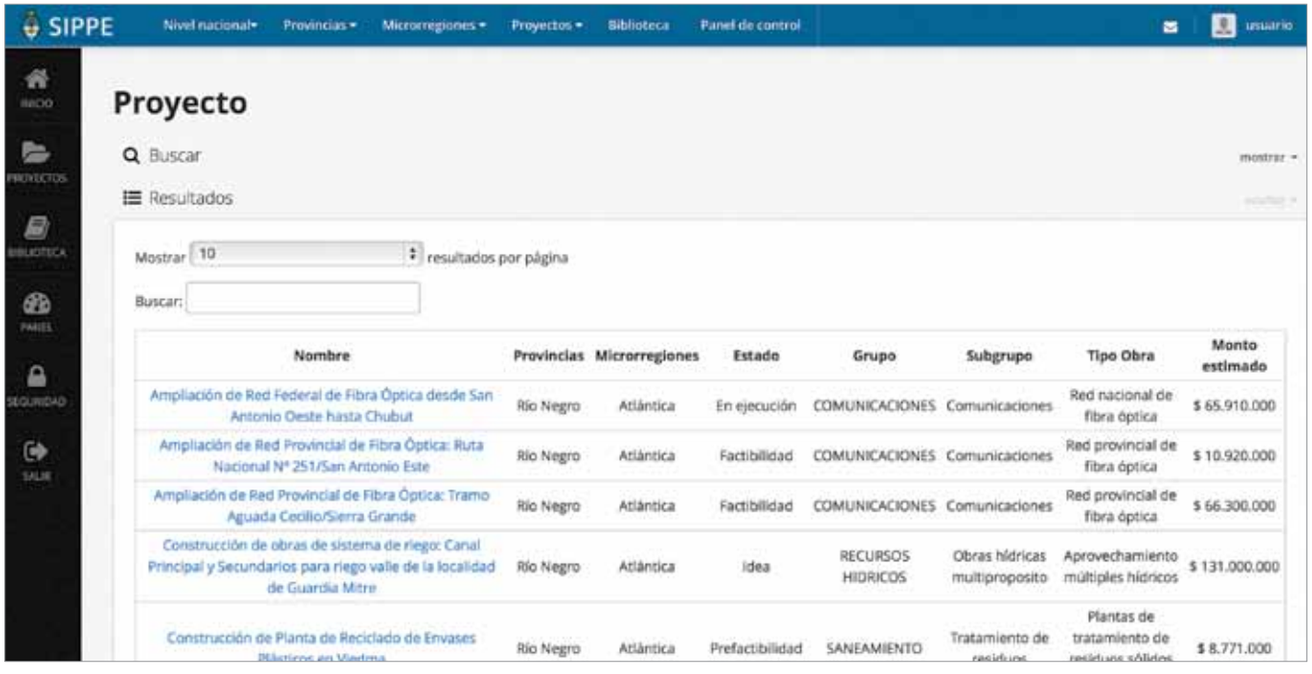
También se puede acceder directamente a la cartera de proyectos mediante el buscador, que permite aplicar múltiples filtros. Una vez seleccionados los proyectos de interés el sistema ofrece la posibilidad de descargar reportes con toda la información disponible de cada uno de ellos.

Por último, el sistema cuenta con instrumentos de monitoreo que permiten hacer el seguimiento del proceso y tener una visión global de la cartera según diferentes criterios -jurisdicción, tipo de obra, escala de impacto, grado de avance, etc.-.

Los aportes del sistema son de carácter tanto operativo como institucional. Con respecto a los primeros, el SIPPE, como herramienta, supone un salto cualitativo en el proceso de identificación y ponderación de proyectos que se había implementado hasta el momento. En materia de cambios y avances operativos, se destacan los siguientes:

- Permite que todo el proceso de construcción de modelos territoriales y ponderación de proyectos de infraestructura sea llevado a cabo desde una plataforma unificada, permanentemente accesible para todos los actores que participan. Con esto se supera la instancia en la que se utilizaba un software distinto para cada operación, cada Provincia elaboraba su trabajo por separado y luego se enviaba a la Subsecretaría para su compilación
- Logra un mayor nivel de eficiencia en la gestión de la información producida, almacenando en un reservorio unificado todos los datos de la cartera de proyectos del PET, garantizando tanto su disponibilidad como su actualización
- Amplía las posibilidades de articulación y análisis de la información producida habilitando nuevos cruces. De esta manera, por ejemplo, se puede saber qué problemas apunta a resolver un proyecto determinado, con qué estrategias territoriales está vinculado, cuál es la inversión estimada que requiere una microrregión, así como tener una lectura global de la composición de la cartera de proyectos (por tipo de obra, grado de avance, escala de impacto y demás)

Buscador de proyectos



- Habilita la actualización permanente de la cartera de proyectos dando cuenta de que el proceso de planificación es dinámico y debe ir ajustándose a medida que se detectan cambios territoriales, se producen avances en la ejecución de proyectos de infraestructura, se incorpora nuevo conocimiento sobre el territorio, o bien se modifican las prioridades políticas en el marco del sistema democrático
- Posibilita el seguimiento de todo el proceso de planificación a través del tiempo, conociendo, por ejemplo, qué grado de avance tuvo la cartera de proyectos en cierto período, qué nuevas estrategias se han formulado ante determinada situación, o bien qué proyectos se incorporaron de un ciclo al otro

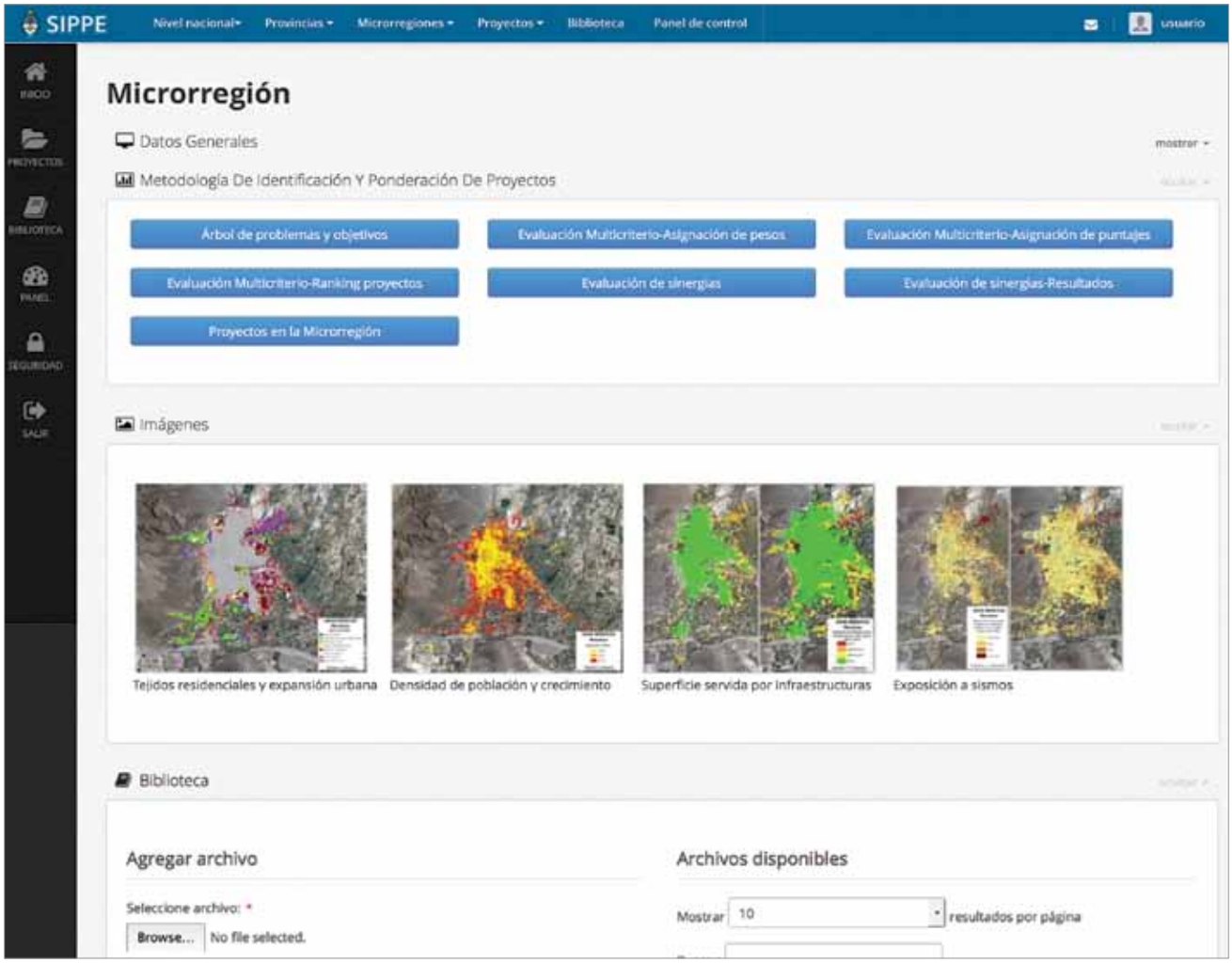
Asimismo, en términos institucionales, constituye un aporte fundamental a la continuidad y profundización del trabajo iniciado con las Provincias en 2004:

- Contribuye a la institucionalización de la identificación estratégica y ponderación de proyectos en el marco del PET
- Promueve la interacción con los organismos que forman parte de esta construcción colectiva y profundiza su carácter federal e intersectorial, y apunta a complementarse con otros sistemas de información desarrollados por otros organismos vinculados con la inversión pública
- Posibilita las lecturas diversas de la información de acuerdo con los distintos roles institucionales y el interés de cada usuario
- Aporta elementos de apoyo para la toma de decisiones mostrando con mayor claridad la relación entre cada proyecto de inversión y el marco estratégico que lo justifica, generando un mejor insumo para el conjunto de organismos que intervienen en el proceso de inversión pública

El SIPPE se presentó oficialmente en el Ministerio de Planificación ante funcionarios de todas las Provincias del país y actualmente se está utilizando en el marco de la actualización constante de la cartera de proyectos del PET.

La próxima etapa consistirá en la implementación de nuevas funcionalidades que complementen las existentes para lograr un mayor aprovechamiento de la información producida: la incorporación de nuevos reportes y de nuevos perfiles para ampliar el rango de usuarios, y, especialmente, la integración del SIPPE con otros sistemas de información desarrollados por la Subsecretaría, como un visualizador interactivo de mapas temáticos y el Atlas ID. III

Antecedentes de planificación



ATLAS DE INDICADORES DE DESARROLLO

El proyecto Indicadores de Desarrollo del Territorio Argentino (Atlas ID) surge en el marco de la profundización del proceso de planificación territorial puesto en marcha por la Subsecretaría en el año 2004. A través de los sucesivos avances del PET y la ampliación de los actores involucrados -Gobiernos locales, académicos, ONGs, entre otros- se han instalado en la agenda pública un conjunto de problemáticas territoriales que habían sido invisibilizadas durante décadas de atomización de los procesos de toma de decisiones y de abandono de la responsabilidad del Estado como garante del desarrollo armónico del territorio nacional.

En este escenario, la presente iniciativa se propone poner a disposición, a través de una plataforma virtual, una herramienta que permita visibilizar y dimensionar los fenómenos y las mutaciones que tienen lugar en todo el territorio nacional como resultado del conjunto de actividades sociales que gravitan en su producción.

Atlas ID se inserta en un conjunto de iniciativas relativas a la generación y difusión de datos en las que se encuentra trabajando la Subsecretaría en colaboración con diversos organismos nacionales y provinciales. En este sentido, el proyecto contribuye a posicionar a la República Argentina en línea con las posibilidades que otorga el avance tecnológico en materia de manejo de información geográfica.

El objetivo general del Atlas ID consiste en profundizar el conocimiento sobre el territorio para mejorar la toma de decisiones de políticas públicas. En particular, el Atlas se propone:

- Alimentar la información necesaria para la actualización periódica de los Modelos Territoriales Actual y Deseado del Plan Estratégico Territorial
- Relevar tendencias de cambio y comparar distintas situaciones en el espacio y en el tiempo vinculadas con dichos modelos deseados
- Orientar la aplicación de políticas con despliegue territorial diferenciado

Página de inicio del Atlas ID - http://atlasid.planificacion.gob.ar



- Evaluar el impacto territorial de políticas públicas, estrategias, planes y proyectos, en las diversas escalas que se manifiesta y monitorear el cumplimiento de metas propuestas
- Disponer de información de base e indicadores sintéticos para la elaboración de análisis prospectivos
- Disponer de una herramienta de comunicación simple y efectiva sobre los efectos de las políticas públicas en el territorio

Metodología y productos

El Atlas ID se nutre de la consolidación y sistematización de la información producida por la Subsecretaría a lo largo de las distintas etapas del proceso de construcción del PET. Para complementar esta información, se han relevado y georreferenciado datos disponibles, aunque dispersos, en distintos organismos de Gobierno Nacional que producen información primaria relevante desde el punto de vista territorial.

Los indicadores se organizan en siete dimensiones:

- Sociodemográfica
- Asentamientos y urbanización
- Movilidad y conectividad
- Ambiental
- Institucional
- Económica
- Inversión pública

Esta multiplicidad de dimensiones favorece una mirada compleja sobre el territorio, dando cuenta de los distintos procesos e iniciativas que en él convergen. A su vez, gran parte de la información sobre la que se basa la herramienta posee la particularidad de tener una localización precisa, lo que permite analizar los datos a la luz de las necesidades específicas de cada lugar. Los indicadores incluidos en cada una de estas dimensiones son considerados indicadores dinámicos, en tanto buscan reflejar procesos no explicables exclusivamente por atributos cuantitativos o de stock. Asimismo, son desarrollados para todo el territorio nacional a través de distintas unidades territoriales de referencia: las Provincias, los departamentos y los nodos del sistema urbano. Algunos de estos indicadores se elaboran sobre la base de un análisis muestral que intenta ser representativo de las tendencias generales de fenómenos territoriales relevantes para el sistema urbano nacional.

Finalmente, cabe destacar que el Atlas incluye algunos indicadores no tradicionales, a través de los cuales se ha buscado dar cuenta de aspectos cuya medición y evaluación no está aún ampliamente difundida, a pesar de que su importancia está identificada en términos de impacto en la configuración del territorio y en la calidad de vida de la población. Entre ellos pueden mencionarse las condiciones de movilidad local y regional que caracterizan al sistema de asentamientos humanos del país, la dinámica de producción de suelo urbano, el capital político institucional con el que cuentan los Gobiernos para incidir en los procesos de producción del territorio, la dinámica económica microrregional de los principales complejos productivos y la inversión pública en infraestructura y equipamiento diferenciada por sectores y georreferenciada.

Perspectivas

La concreción del Atlas ID representa el primer paso dentro de la perspectiva de una agenda de trabajo de largo alcance y, en articulación con otros organismos y escalas de gobierno, supondrá un salto cualitativo en materia de instrumental para la planificación territorial.

Como instancia superadora inmediata, se prevé la articulación con organismos provinciales y municipales con el fin de ampliar el alcance de la iniciativa, tanto en términos políticos como en cuanto al volumen de la información. En efecto, a partir del aporte de dichos organismos, la herramienta contará con datos con mayor nivel de desagregación y se ampliará la muestra de casos analizados, incorporando también áreas rurales. A partir de esta, se hará un registro sistemático de dinámicas territoriales transversales.

La multiplicidad de dimensiones que aborda el Atlas ID favorece una mirada compleja sobre el territorio, dando cuenta de los distintos procesos que en él convergen.

A su vez, en un mediano plazo se prevé la articulación con otros organismos del Estado Nacional, con el fin de que el Atlas ID permita observar, en forma integrada, las diversas políticas nacionales que se implementan y que impactan directamente sobre la configuración del territorio.

A continuación se detalla , en un cuadro, la totalidad de los indicadores elaborados en el marco de la primera etapa del Atlas ID. Luego se presenta, a modo de ejemplo, un indicador de cada una de las siete dimensiones territoriales estudiadas.

Tabla 1. *Indicadores de Desarrollo de la primera etapa del Atlas ID*

Dimensión	Temática	Indicadores
SOCIODEMOGRÁFICA	Condiciones habitacionales	■ Déficit habitacional cualitativo ■ Déficit habitacional cuantitativo compuesto
	Educación	■ Tasa de escolarización secundaria ■ Índice de capacitación de la población
	Población	■ Índice de dependencia potencial ■ Saldo migratorio ■ Variación de población y de hogares
	Salud	■ Camas hospitalarias cada mil habitantes ■ Tasa de mortalidad infantil
ASENTAMIENTOS Y URBANIZACIÓN	Consolidación urbana	■ Superficie servida por infraestructuras ■ Hogares con dotación de infraestructuras básicas
	Dinámica de precios del suelo	■ Índice de accesibilidad al suelo ■ Índice de oferta de suelo
	Distribución de la población	■ Urbanización y ruralidad
	Jerarquización del sistema urbano	■ Jerarquía urbana
	Pautas de crecimiento	■ Tejidos residenciales en áreas de expansión urbana ■ Densidades de población ■ Consumo de suelo por habitante
MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD	Movilidad interregional	■ Conectividad regional en transporte automotor de pasajeros
	Movilidad urbana	■ Subutilización de la red de transporte público ■ Accesibilidad al transporte público ■ Cobertura de transporte público urbano
	Redes de conectividad	■ Conectividad multimodal del transporte ■ Densidad vial ■ Conectividad digital ■ Conectividad de transporte de pasajeros en rutas nacionales ■ Acceso a telefonía
AMBIENTAL	Amenazas (de origen natural)	■ Exposición de viviendas a tormentas severas ■ Índice máximo de magnitud de inundaciones ■ Exposición de viviendas a peligrosidad sísmica
	Degradación ambiental	■ Pasivos ambientales en ciudades (en elaboración)
	Potencialidades ambientales	■ Conservación de la biodiversidad y uso sustentable de recursos ■ Espacios verdes en ciudades (en elaboración)
ECONÓMICA	Diferenciación regional	■ Diversificación productiva
	Trabajo e ingresos	■ Ingresos familiares mensuales (promedio)
INSTITUCIONAL	Autonomía municipal	■ Competencias tributarias en los municipios
	Legislación provincial	■ Presencia de principios de acceso al suelo urbano y rural en las constituciones provinciales
	Situación económico-financiera	■ Participación del impuesto inmobiliario en la recaudación provincial ■ Fortaleza fiscal ■ Autonomía tributaria
INVERSIÓN PÚBLICA	Educación	■ Inversión en infraestructura educativa
	Inversión global	■ Dinámica de la inversión pública
	Saneamiento	■ Hogares con agua de red y red de cloacas
	Vivienda	■ Inversión en vivienda social ■ Impacto sociohabitacional de la inversión pública en vivienda

INDICADOR

Déficit habitacional cualitativo

DESCRIPCIÓN

Muestra la situación de hogares que habitan en viviendas deficitarias; es decir, aquellas cuyas condiciones de estado y localización requieren reparaciones o se encuentran incompletas.

METODOLOGÍA

Surge de la observación y combinación de tres series de datos:

a. Hogares en departamentos y casas tipo A (viviendas aceptables o no deficitarias) sin red de agua ni de cloacas, es decir, localizadas en un medio urbano no consolidado
b. Hogares en departamentos y casas tipo A con hacinamiento crítico, es decir, viviendas no deficitarias en las cuales habitan más de tres personas por cuarto
c. Hogares en casas tipo B. Son aquellas viviendas consideradas recuperables dado que presentan, al menos, una de las siguientes condiciones: tienen piso de tierra o ladrillo suelto u otro material (no tienen piso de cerámica, baldosa, mosaico, mármol, madera, alfombra, cemento o ladrillo fijo); no tienen provisión de agua por cañería dentro de la vivienda; o no disponen de inodoro con descarga de agua

Fórmula de cálculo: Hogares en departamentos y casas tipo A sin agua de red ni red de cloacas + Hogares en departamentos y casas tipo A con hacinamiento crítico + Hogares en casas tipo B - (menos) Hogares en departamentos y casas tipo A sin agua de red ni de cloacas y con hacinamiento crítico / (N° total de Hogares) x (por) 100.

Nota: se restan los hogares sin redes que a su vez están en situación de hacinamiento crítico para no duplicarlos.

UNIDAD DE MEDIDA

Porcentaje del total de hogares.

OBSERVACIONES

Periodicidad: el conjunto de datos que componen el indicador se releva cada diez años en los Censos Nacionales de Población, Hogares y Vivienda.

REFERENCIAS

INDEC, Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda.

RELEVANCIA

Es un indicador complejo de condiciones habitaciones, que alerta sobre un tipo de insuficiencia que se puede atenuar dinamizando y mejorando el parque habitacional existente. Considerar el déficit habitacional cualitativo aporta a la definición de políticas públicas que incidan sobre el parque existente, ya sea movilizando el stock a través de políticas que promuevan el acceso a la propiedad o al alquiler y facilitando el acceso al crédito para adecuar la vivienda al tamaño del hogar o promoviendo intervenciones para mejorar las condiciones de las unidades existentes. Este indicador incorpora, además, las condiciones de localización en la definición y la atención del déficit, que podrían mitigarse a través de acciones de consolidación y completamiento de infraestructuras que incidan en el mejoramiento de las condiciones habitacionales.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Censo Nacional de Población Hogares y Viviendas 2001 y 2010 - INDEC.

DATOS DE REFERENCIA

Tabla 2. *Hogares y vivendas. Total país. Variación 2001-2010*

Total País	2001	2010	Variación Intercensal
Total hogares en viviendas particulares	10.073.625	12.171.675	21%
Viviendas particulares habitadas	9.712.661	11.317.507	17%

Fuente. *Elaboración propia con datos del INDEC.*

El déficit cualitativo presenta una reducción entre los censos 2001 y 2010, que se da en el marco de un crecimiento del número de hogares del 21%, lo cual amplifica su importancia.

El primer componente del déficit son las carencias en materia de infraestructura básica, donde se registran hogares que no cuentan con red de agua potable ni de cloacas, una deficiencia de la ciudad y no de la vivienda. Aquí cobra importancia la localización, ya que da cuenta de los sectores urbanos no consolidados que requieren inversiones en la provisión de redes y en la regulación sobre la ocupación de suelos no servidos. La incorporación de este componente aporta una visión más compleja del problema y fortalece la idea de analizar la cuestión de la vivienda en la ciudad.

El segundo componente del déficit, el hacinamiento crítico, es el que afecta a menor número de hogares pero el único que aumentó tanto en términos absolutos como porcentuales, aunque por debajo de la tasa de crecimiento general de hogares. Esto da cuenta de las dificultades de adecuación de las viviendas a las necesidades de los hogares.

En cuanto al tercer componente del déficit, si bien el número de casas tipo B se redujo tanto en términos absolutos como porcentuales, continúa representando el principal factor del déficit cualitativo. Las casas tipo B son las que requieren mejoras en sus materiales, lo que orienta posibles líneas de intervención pública. La reducción del número de viviendas recuperables debe interpretarse junto con la reducción de las viviendas irrecuperables, ya que ambas tendencias muestran una mejora significativa de la calidad del total de viviendas.

El análisis del déficit habitacional cualitativo a nivel de las regiones revela mejoras generalizadas. La tendencia ha sido hacia una reducción de los hogares deficitarios, aunque las regiones del norte del país continúan siendo las que presentan condiciones más desfavorables. El componente que

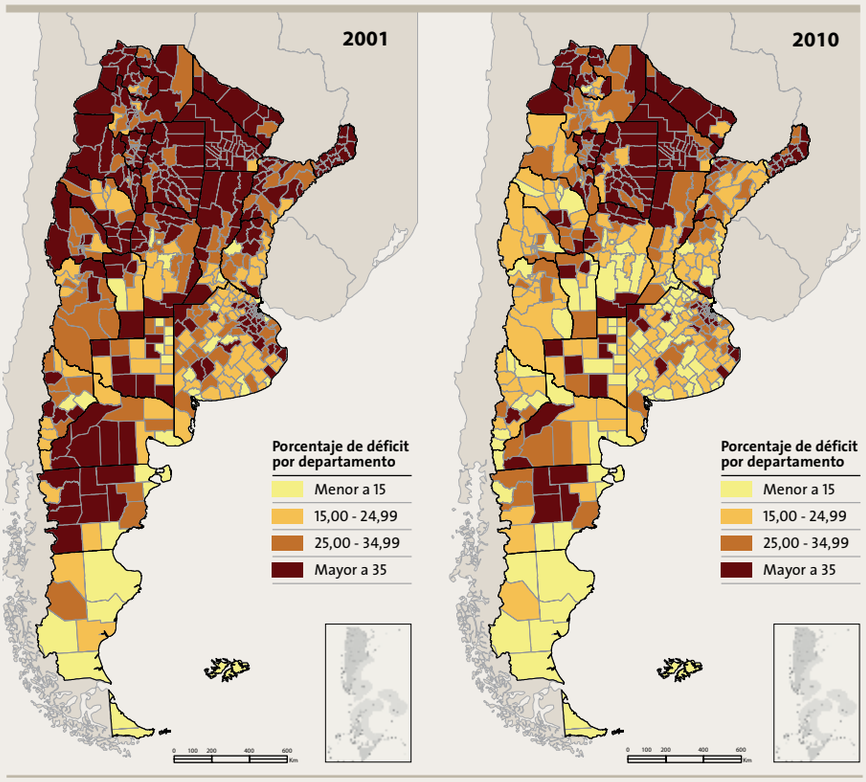
expresa la variación más positiva es el de la baja absoluta y relativa en la proporción de viviendas tipo B, lo cual sugiere que las familias pudieron destinar parte de sus ingresos a la mejora de esas unidades y que las políticas influyeron en este aspecto. El análisis por Provincias da cuenta de la persistencia de las desigualdades entre el norte y el sur. El dato más relevante expresa que fueron especialmente las Provincias del norte del país las que experimentaron la mejora más notable y, por su parte, la CABA es la única jurisdicción en la que se incrementó el déficit. En una escala de mayor detalle, los departamentos revelan las heterogeneidades provinciales con valores máximos y mínimos que se acercaron en el último censo y sugieren, asimismo, la delimitación de áreas de posible intervención que exceden los límites provinciales para conformar microrregiones con condiciones relativamente homogéneas, como el área chaqueña y parte de la meseta patagónica norte. Finalmente, el análisis del indicador en relación con el sistema urbano muestra dos rasgos destacados. Por un lado, la ampliación de los valores de déficit en relación con la menor jerarquía de las localidades; es decir, las localidades con funciones más restringidas en su alcance territorial son las que tienen porcentajes más elevados de carencias. Por otro lado, la Región Metropolitana representa el nivel 1 de la jerarquía pero tiene un porcentaje elevado de déficit habitacional cualitativo, situación que debe analizarse en función de su gran diversidad interna.

Tabla 3. *Desagregación del déficit habitacional cualitativo*

Componente	2001		2010	
a) Hogares en viviendas no deficitarias en medio no consolidado	945.258	9,4%	1.039.713	8,5%
b) Hogares con hacinamiento crítico en viviendas no deficitarias	125.238	1,2%	222.052	1,8%
c) Hogares en viviendas recuperables (casas tipo B)	1.573.462	15,6%	1.363.664	11,2%
Total	**2.643.958**	**26,2%**	**2.625.429**	**21,5%**

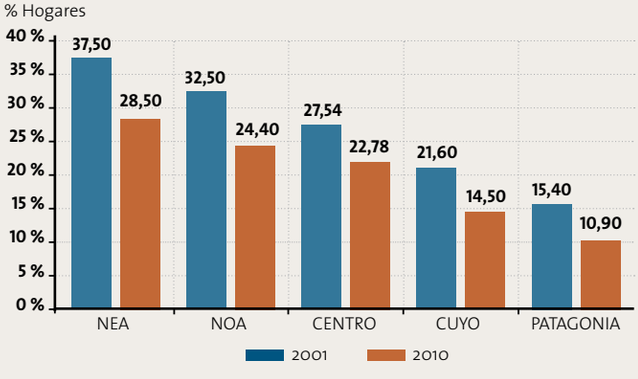
Fuente. *Elaboración propia con datos del INDEC (2001 y 2010).*

Mapa 1. *Déficit habitacional cualitativo por departamento*



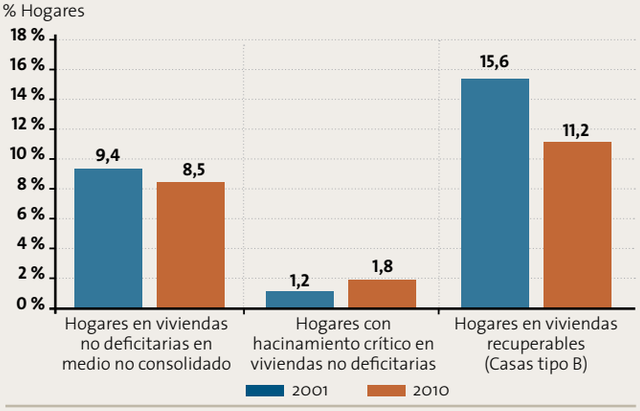
Fuente. *Elaboración propia con datos del INDEC (2001 y 2010).*

Figura 1. *Composición del déficit habitacional cualitativo*



Fuente. *Elaboración propia con datos del INDEC (2001 y 2010).*

Figura 2. *Déficit habitacional cualitativo por región*



Fuente. *Elaboración propia con datos del INDEC (2001 y 2010).*

INDICADOR

Densidades de población

DESCRIPCIÓN

Describe la variación en porcentaje de la densidad poblacional en los últimos tres períodos intercensales (1991, 2001 y 2010) sobre la base de un análisis muestral.

METODOLOGÍA

La superficie de expansión urbana se determina sobre la base de la interpretación de imágenes de los satélites Landsat 5 y 7, en las que se identifica la categoría Suelo urbano. Se divide el total de población en cada ciudad por la superficie ocupada por la mancha urbana en cada uno de los censos de 1991, 2001 y 2010.

UNIDAD DE MEDIDA

Porcentaje de variación de la densidad de población (habitantes por hectárea).

SELECCIÓN DE CASOS

Se optó por la realización de una muestra de veintiún casos, seleccionados en función de la jerarquía de ciudades desarrollada por el Programa Argentina Urbana, buscando representar los nodos nacionales, regionales, subregionales y microrregionales que, a la vez, pertenezcan a contextos regionales y ambientales diferentes, representativos del amplio espectro de ecorregiones y niveles de desarrollo relativo que componen el territorio nacional.

OBSERVACIONES

El indicador sintetiza la tendencia generalizada hacia el fuerte crecimiento de la superficie urbanizada en contraste con el crecimiento medio de la población y expresa, por lo tanto, una marcada baja en la densidad de población de los aglomerados urbanos observados durante los últimos veinte años.
El indicador aporta a las reflexiones acerca del patrón de expansión de baja densidad expuesto en el Plan Estratégico Territorial Avance II, Programa Argentina Urbana, ampliando la base muestral de nueve a veintiún casos. Permite, asimismo, inferir tendencias y realizar proyecciones de expansión urbana en relación con el crecimiento poblacional.
Periodicidad: en coincidencia con los censos nacionales (cada diez años).

REFERENCIAS

Plan Estratégico Territorial Avance II, Programa Argentina Urbana.

RELEVANCIA

Permite inferir patrones de urbanización respecto del crecimiento poblacional y la expansión urbana. Alerta acerca de las consecuencias ambientales, sociales, económicas, etc., de la expansión urbana de baja densidad, de cara al diseño de políticas públicas. El fenómeno estudiado se corresponde, en general, con una tendencia global en la dinámica de urbanización, vinculada con cambios en las pautas de uso y consumo del suelo, actualmente objeto de debate por sus efectos sobre el territorio.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Censo Nacional de Población Hogares y Viviendas 2001 y 2010 - INDEC.
Elaboración propia basada en la interpretación de imágenes satelitales Landsat 5 y 7 provistas por CONAE.

DATOS DE REFERENCIA

Tabla 4. *Variaciones promedio de superficie, población y densidad (21 casos)*

	Entre 1991 y 2010	Anualizado
Superficie	123%	6,5%
Población	42%	2,2%
Densidad	**-34%**	**-1,8%**

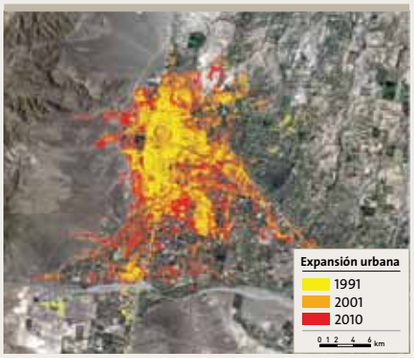
Fuente. *Elaboración propia con datos del INDEC.*

En la totalidad de los casos analizados se observa un descenso de la densidad de población a lo largo del período considerado, en los últimos tres períodos censales entre los años 1991, 2001 y 2010.
En promedio, la densidad de población descendió un 34% en los últimos veinte años, como consecuencia de que la superficie urbanizada aumentó un 123% mientras que, para el mismo período de tiempo, la población de los casos estudiados registró un aumento promedio del 42%. Esta comparación permite afirmar que el crecimiento de las ciudades se produce mediante un patrón por el cual los núcleos urbanos crecen mucho más en superficie que en población. Si bien este patrón de expansión resulta generalizado para todas las ciudades de la muestra seleccionada, puede observarse una marcada tendencia hacia la disminución de la densidad de población en las ciudades de la Región Patagónica y el NOA, mientras que se aprecia una disminución, en menor medida, de la densidad en las ciudades ubicadas en las regiones Centro, NEA y Cuyo.
En relación con la jerarquía urbana de los casos estudiados en la muestra, la mayor pérdida de densidad se verifica en los nodos nacionales y regionales, que además son las ciudades que registran mayor población de la muestra. El patrón de expansión de estas ciudades se caracteriza por una alta dispersión, con discontinuidades en la trama urbana y amplios vacíos urbanos. Este notable descenso de la densidad, que es un fenómeno observado en la gran mayoría de las ciudades a nivel mundial, trae aparejado, entre otras consecuencias, el aumento en los gastos vinculados con la provisión de servicios urbanos, tales como la recolección de residuos,

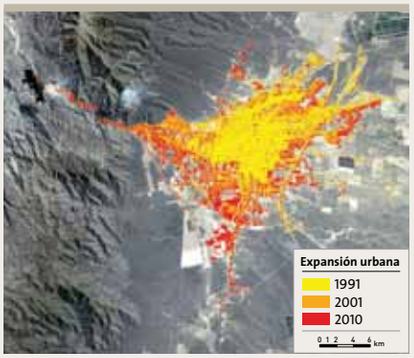
el transporte público, la cobertura de los equipamientos educativos, de salud, administración y seguridad, etc. A esto deben agregarse los costos ambientales por la pérdida de suelo absorbente, la constante merma de suelo productivo en el entorno inmediato de las ciudades, el mayor consumo de energía para acceder a lugares cada vez más lejanos y la conformación de una ciudad cada vez más fragmentada socialmente debido a la calificación diferencial del territorio y a la consecuente mayor dificultad de los sectores de menores ingresos para acceder a suelo urbanizado.

Estas constataciones plantean la necesidad de adoptar políticas públicas e instrumentos adecuados a fin de conducir los procesos de crecimiento urbano, con el objeto de construir ciudades inclusivas, ambientalmente sustentables y económicamente viables.

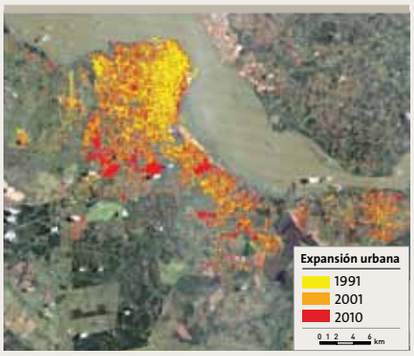
Mancha urbana Gran Mendoza



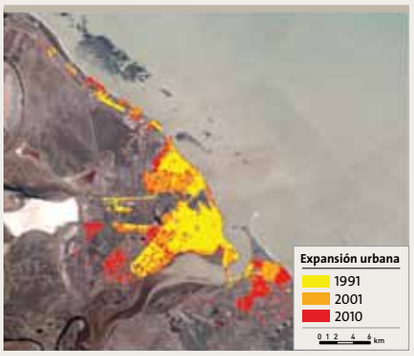
Mancha urbana La Rioja



Mancha urbana Posadas, Misiones

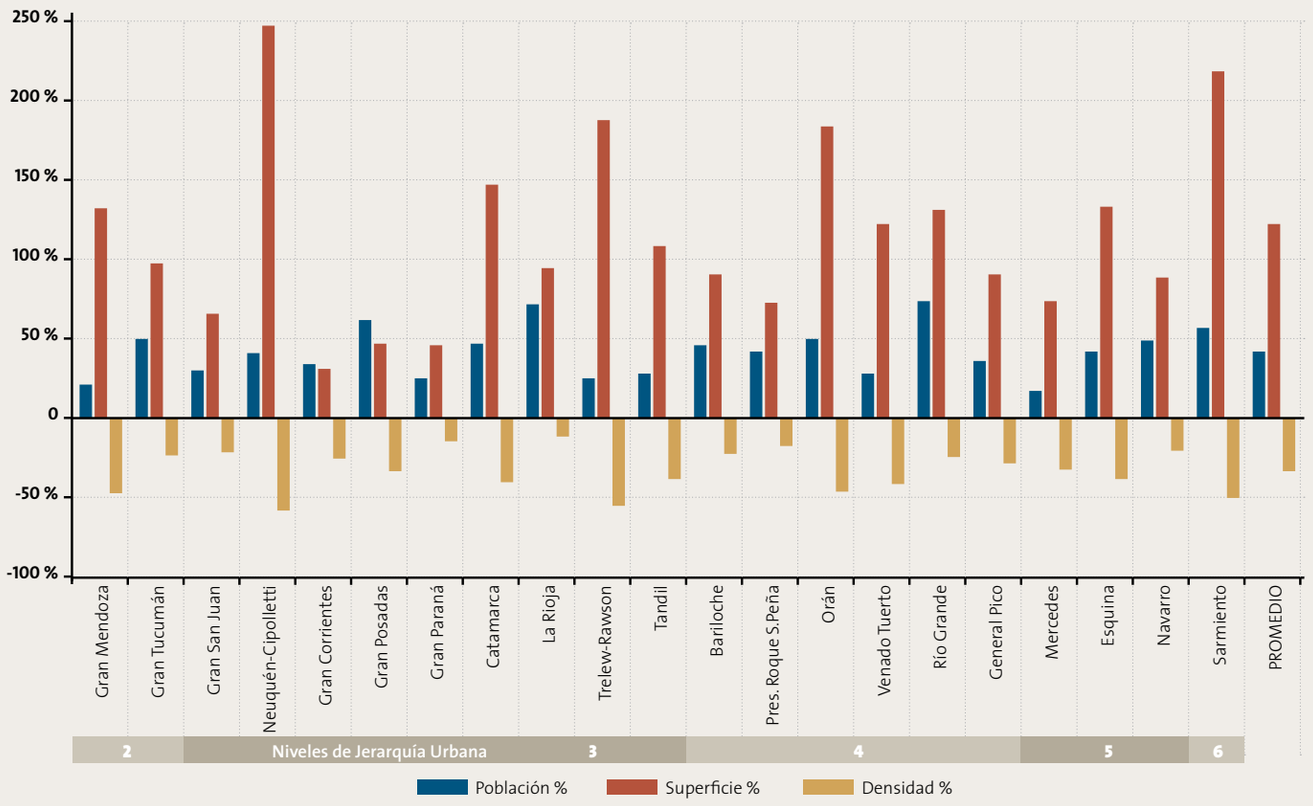


Mancha urbana Río Grande, Tierra del Fuego



Fuente. *Elaboración propia con datos de Censos 1991, 2001 y 2010. Imágenes satelitales: Landsat 5 TM y 7 ETM+.*

Figura 3. *Densidades entre 1991 y 2010 (21 casos)*



Fuente. *Elaboración propia basada en interpretación de imágenes satelitales Landsat y datos censales INDEC (1991 y 2010).*

INDICADOR

Conectividad multimodal del transporte

DESCRIPCIÓN

Clasifica los departamentos en cuatro categorías a partir de su dotación de redes de transporte multimodal. El indicador está formado por cuatro variables referidas a los componentes de red vial, red ferroviaria, puertos y aeropuertos.

METODOLOGÍA

El cálculo del indicador surge de combinar cuatro componentes:

a. La red vial, según la existencia de rutas pavimentadas y autopistas
b. La red ferroviaria, considerando su jerarquía y la distancia a la red en los departamentos que no tienen líneas ferroviarias
c. Los puertos, teniendo en cuenta la distancia a otros puertos, tanto argentinos como chilenos
d. Los aeropuertos, considerando las distancias a aeropuertos con servicios

Las cuatro categorías quedan determinadas según las siguientes combinaciones:

Variables	Bajo (1)	Medio Bajo (2)	Medio Alto (3)	Alto (4)
Red vial (índice)	Categorización de 1 a 4 en función de la cantidad de RN y RP pavimentadas, autopistas, pasos y puentes con los que cuenta cada departamento			
Red ferroviaria	No pasa ninguna línea de FFCC	Línea de FFCC a < 50 km o red sin servicio	1 línea secundaria de FFCC	1 línea primaria de FFCC
Puertos	Más de 400 km	Entre 200 y 400 km	Entre 100 y 200 km	< 100 km
Aeropuertos	Más de 100 km	Entre 50 y 100 km	A < 50 km	Con aeropuerto

UNIDAD DE MEDIDA

Categorías basadas en la combinación de datos cuantitativos. Escala del 1 al 4.

OBSERVACIONES

Periodicidad: anual.

REFERENCIAS

Dirección Nacional de Coordinación y Planificación del Transporte de la Nación.

RELEVANCIA

El acceso a las redes de circulación es crucial tanto para garantizar la circulación de la producción como para proveer condiciones de movilidad a la población. Estas redes se encuentran desigualmente distribuidas en el territorio y su análisis es un insumo esencial para identificar necesidades y definir estrategias de inversión pública dirigidas a mejorar la conectividad. La consideración conjunta de las dimensiones vial, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria brinda un panorama integral multimodal para analizar las redes.

El indicador da cuenta de la disponibilidad o cercanía de redes de transporte para cada departamento, por lo que explica las condiciones estructurales de transporte y de la potencialidad de oferta. Sin embargo, no considera la oferta efectiva de servicios de transporte en esas redes, lo que puede cambiar la situación de manera significativa, sobre todo en redes subutilizadas, como la ferroviaria, o con alta variación de la oferta, como en los puertos y aeropuertos. El Plan Estratégico Territorial tiene entre sus objetivos principales promover nuevos corredores de conectividad y una articulación interna diversificada, por lo que el indicador provee información básica que permite realizar este seguimiento.

DATOS DE REFERENCIA

Red vial total: 238.487 km.
Pasajeros anuales en principales aeropuertos del país: 26.536.874.
Red ferroviaria en actividad (2013): 20.140 km.
Principales puertos nac. de ultramar: 22.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Aeropuertos: ORSNA, Dirección Nacional de Vialidad.
Puertos: Consejo Portuario Argentino.
Red ferroviaria: Dirección Nacional de Coordinación y Planificación del Transporte de la Nación.
Red vial: SIG 250/IGN - Mapa Educativo.

El indicador de conectividad multimodal del transporte fue desarrollado con el objetivo de dar cuenta de la disponibilidad diferencial de infraestructura de de diferentes modos de transporte. La información remite a redes pero está sintetizada en la oferta existente en cada departamento del país.

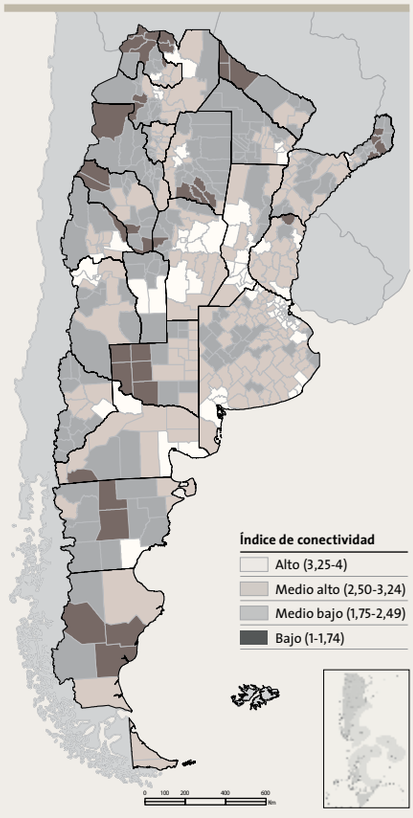
Una primera premisa a destacar está conformada por las ventajas con las que cuentan las Provincias de la región Centro -Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos y Santa Fe-, derivadas del trazado radial dominante de las redes viales y ferroviarias, de la presencia de los principales puertos del país y de los aeropuertos emplazados en las ciudades más importantes.

El análisis también permite sostener que los puertos actúan como un factor central en la discriminación de la oferta conjunta, dada la extrema selectividad de sus localizaciones en el eje de los ríos Paraná-de la Plata y sobre la costa atlántica. Esta influencia puede también evidenciarse con un enfoque en la menor oferta que se registra en todo el sector oeste del país. El mismo se encuentra alejado de los puertos del Atlántico y con un acceso selectivo a los puertos del Pacífico, ya que debe conectarse a través de los pasos internacionales.

Además de este factor, se distingue la conformación de corredores de convergencia de infraestructura, con peso de las redes viales y ferroviarias, tales como los que articulan Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba con San Luis y Mendoza, o los ejes paralelos a los ríos Paraná y Uruguay.

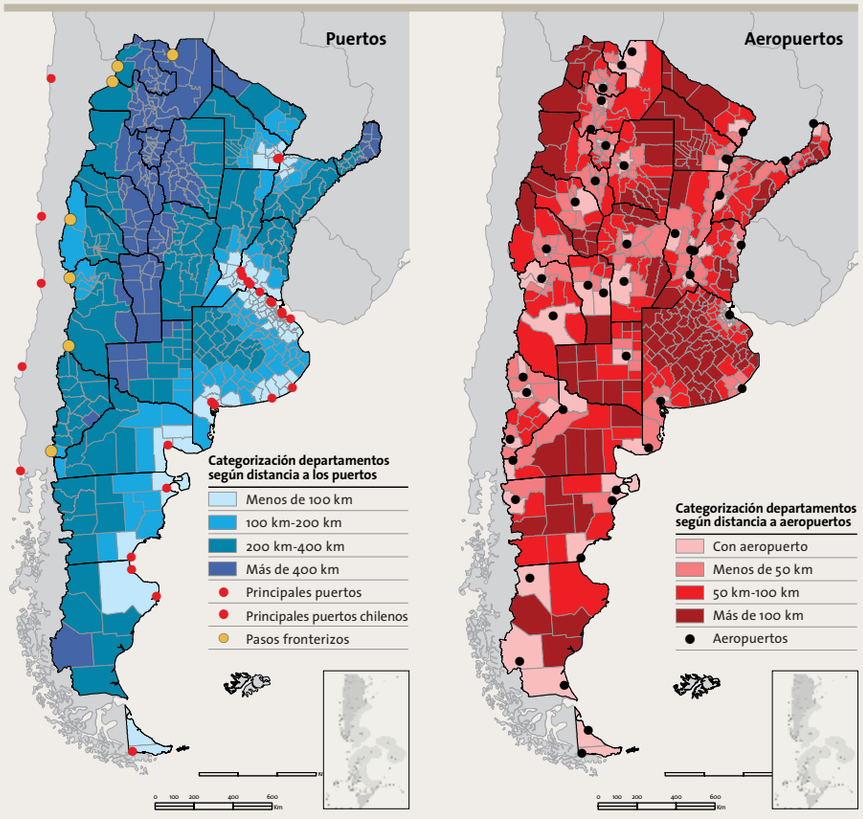
A los fines de enriquecer el análisis, el indicador de conectividad debe ser complementado con información que dé cuenta de la oferta de transporte sobre la infraestructura mencionada.

Mapa 2. *Índice de conectividad*



Fuente. *Elaboración propia con datos de ORSNA, Consejo Portuario Argentino, Dirección Nacional de Coordinación y Planificación del Transporte de la Nación y SIG 250 - Mapa Educativo.*

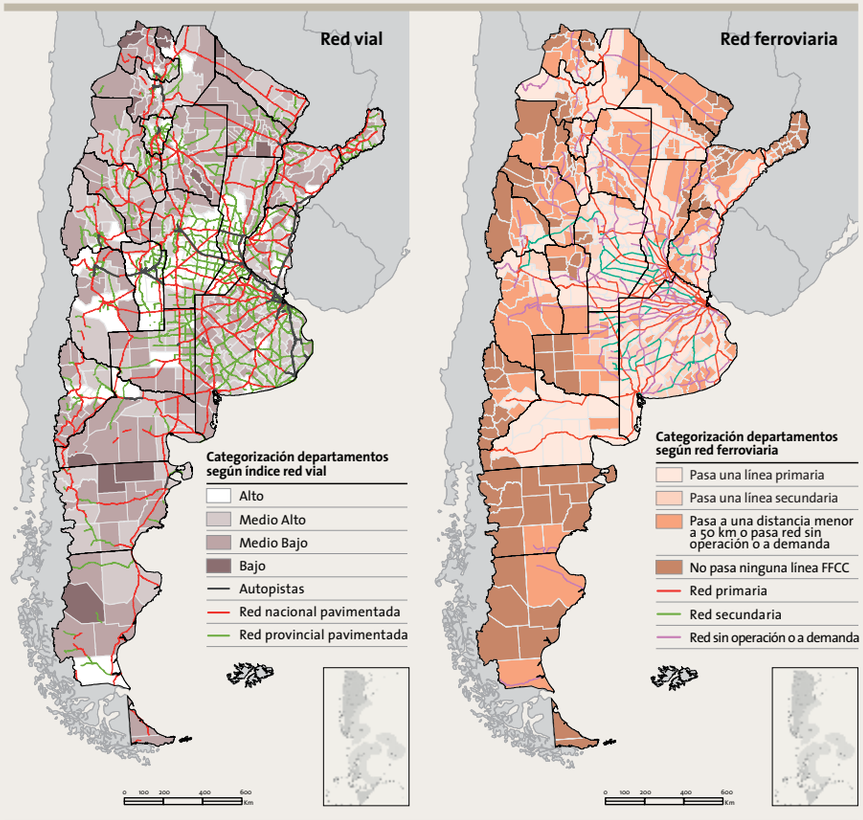
Mapa 3. *Redes portuaria y aeroportuaria*



Fuente. *Elaboración propia con datos de ORSNA y Consejo Portuario Argentino.*

En este sentido, se incluyó en el análisis de la variación del Tránsito Medio Diario Anual (TMDA), que muestra el peso de los principales corredores convergentes en las Provincias del centro del país. Es importante destacar que el crecimiento diferencial del índice TMDA muestra tramos y fragmentos donde sus valores se incrementan con rapidez, debido a la dinámica económica, con las conexiones internacionales y el aumento de la circulación para corredores no radiales, aunque partiendo de valores muy bajos. Además de los datos gráficos en la presente ficha, se incluyeron en el desarrollo del indicador datos como el movimiento diferencial de mercancías que se embarcan en cada uno de los puertos del país y la cantidad de pasajeros por aeropuerto. En este último caso, se destacan en los primeros lugares las ciudades de mayor jerarquía y los principales destinos turísticos del país.

Mapa 4. *Redes vial y ferroviaria*



Fuente. *Elaboración propia con datos de Dirección Nacional de Coordinación y Planificación del Transporte, SIG 250/IGN - Mapa Educativo y Dirección Nacional de Vialidad.*

INDICADOR

Conservación de la biodiversidad y uso sustentable de recursos

DESCRIPCIÓN

Muestra el porcentaje de superficie protegida por departamento, según su categoría dentro de la clasificación de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN). Para este indicador, las áreas protegidas se organizaron en tres grupos: 1) áreas de conservación estricta (categoría I); 2) áreas de conservación que permiten la visita turística y actividades educativas (categorías II, III y V); y, por último, 3) áreas en las cuales se permite la ocupación y manejo sustentable de recursos (categorías IV y VI).

METODOLOGÍA

Se consideran para el cálculo las áreas protegidas nacionales, provinciales y municipales según la categoría de manejo UICN y la división político-administrativa por departamentos. Luego, mediante herramientas de geoprocesamiento, se calcula el porcentaje protegido por cada grupo de categorías UICN y por departamento.

UNIDAD DE MEDIDA

Porcentaje de superficie por departamento.

OBSERVACIONES

Este indicador se realizó con la información provista por la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable en 2014. Sería recomendable una actualización periódica (cada cinco o diez años), de modo de monitorear el avance o reducción de superficie protegida según categoría.
Una de las limitaciones que posee su elaboración es que algunas áreas protegidas tienen más de una categoría de manejo UICN. Dado que no se cuenta con información precisa sobre cuál es la superficie correspondiente a cada categoría en tales áreas, se decidió hacer una sobreestimación de los porcentajes. Así, se asignó la misma área a todas las categorías de manejo que denota, según la base de datos provista por la Secretaría de Ambiente. Esto significa, por ejemplo, que un área con categorías I y VI (protección estricta y uso de recursos, respectivamente) se contabilizó una vez para el grupo 1 (categoría I) y nuevamente para el grupo 3 (categorías IV y VI). Esta situación es típica de las áreas que corresponden a reservas de biósfera, cuyo manejo implica zonas de conservación estricta y zonas con actividades productivas.

REFERENCIAS

Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable.

RELEVANCIA

Siguiendo la definición de la UICN (1994) un área protegida está destinada a la conservación y el mantenimiento de la diversidad biológica, paisajística y de los recursos naturales y culturales asociados. Su delimitación se determina a través de medios jurídicos que permiten o restringen las actividades que allí se realizan.
La asignación de áreas protegidas como política pública tiene la finalidad de conservar paisajes, biodiversidad y patrimonio cultural. Estas áreas representan un importante potencial para preservar la diversidad de ecosistemas del país y fomentar el uso de recursos de manera sustentable. Por este mismo motivo, la información resulta relevante para el Plan Estratégico Territorial u otros planes territoriales.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, 2014.

DATOS DE REFERENCIA

Tabla 5. *Superficie del país cubierta por áreas protegidas (km²)*

Año 1990	%	Año 2000	%	Año 2014	%
131.868	4,7	209.660	7,5	235.818	8,4

Fuente. *Elaboración propia con datos de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable y el IGN.*

Desde la década del noventa hasta la actualidad el porcentaje total de áreas protegidas del país ascendió de 4,7% a 8,4%. Dentro de este porcentaje, las de categorías IV y VI (que permiten el uso sustentable de recursos) son las que ocupan la mayor superficie (4,24%). Luego se encuentran las áreas de categorías II, III y V (que permiten la visita turística) con un 2,49%. Por último, las áreas de categoría I (de manejo estricto) ocupan el 1,7% del territorio nacional.
Teniendo en cuenta el Avance II del PET, la región NOA (Noroeste), con el 16,51%, es la que mayor porcentaje de superficie protegida posee. Por su parte, la región Centro, con el 4,42%, es la que posee el menor porcentaje.
Cuando se analizan las Provincias, se registra que las que tienen mayor superficie de áreas protegidas en relación con su territorio son Tucumán, Jujuy y Salta: poseen entre el 18 y el 32% cubierto con estas áreas. Dentro de estas Provincias, y teniendo en cuenta las categorías de manejo UICN, Tucumán posee la mayor superficie protegida con manejo estricto (grupo 1, categoría I), vinculada con la ecorregión de Yungas; y Jujuy, la mayor superficie en las categorías que permiten el uso sustentable de recursos (grupo 3, categorías IV y VI), correspondiente a la Quebrada de Humahuaca, ecorregión de la Puna.
Del análisis a escala departamental, si se tienen en cuenta únicamente las áreas protegidas de conservación estricta (grupo I), la Provincia de Salta cuenta con departamentos cuyas superficies están cubiertas en más del 50% por este tipo de áreas. Estas corresponden a las áreas de selva de Yungas. Por su parte, Tucumán y Jujuy presentan departamentos con un 25 a 50% de su superficie cubierta con este tipo de áreas.
Siguiendo con la distribución de este grupo 1, en el resto del país se observa que las Provincias de Mendoza y Formosa registran departamentos con 12,5 a 25% de su territorio destinado a protección de

Tabla 6. *Porcentaje de áreas protegidas por región*

Regiones - PET	Porcentaje de áreas protegidas			
	Categoría I	Categoría II- II-V	Categoría IV-VI	Total
Pampeana	0,02	0,10	4,30	4,42
NEA	1,36	2,04	4,13	7,53
NOA	7,40	2,36	6,75	16,51
Cuyo	1,94	5,42	3,19	10,51
Patagonia	0,02	2,79	3,40	6,22

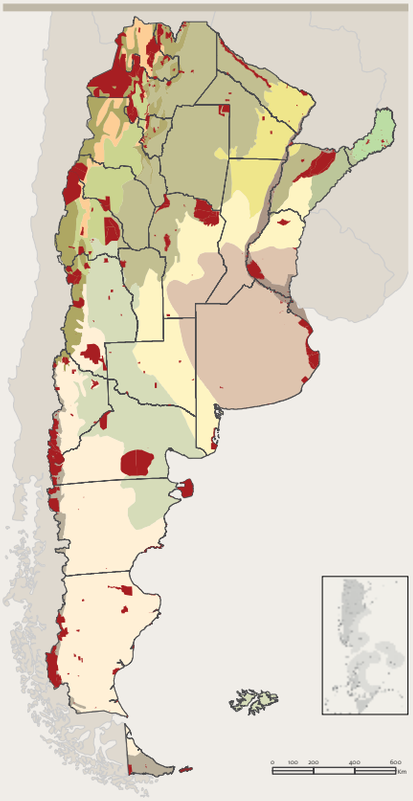
Fuente. *Elaboración propia con datos de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable (2014).*

la biodiversidad. Luego siguen Misiones, Chaco, Corrientes, Buenos Aires, Santa Cruz, Río Negro, Neuquén, Catamarca, San Luis y San Juan, con menos del 12,5% de áreas protegidas en algunos de sus departamentos. En el Área Metropolitana de Buenos Aires algunos partidos han destinado menos del 12% de su superficie a conservación estricta. Son las áreas que corresponden a las ecorregiones de Delta e Islas del Paraná y Pampa.

El escenario cambia cuando observamos la categoría de manejo que permite la visita turística y educativa (grupo 2, categorías II, III y V). Jujuy y Neuquén se encuentran entre las Provincias que cuentan con departamentos con más de la mitad de su superficie destinada a este tipo de reservas. Esto corresponde nuevamente al ecosistema de Yungas para Jujuy y, en el caso de Neuquén, al bosque andino-patagónico. Luego, se encuentran departamentos que destinan entre 25 y 50% de superficie a este tipo de áreas, en las Provincias de San Juan, Mendoza y Chubut. Por último, superficies destinadas en menos de 12,5% a esta categoría de manejo, se encuentran en el resto de las Provincias y el AMBA.

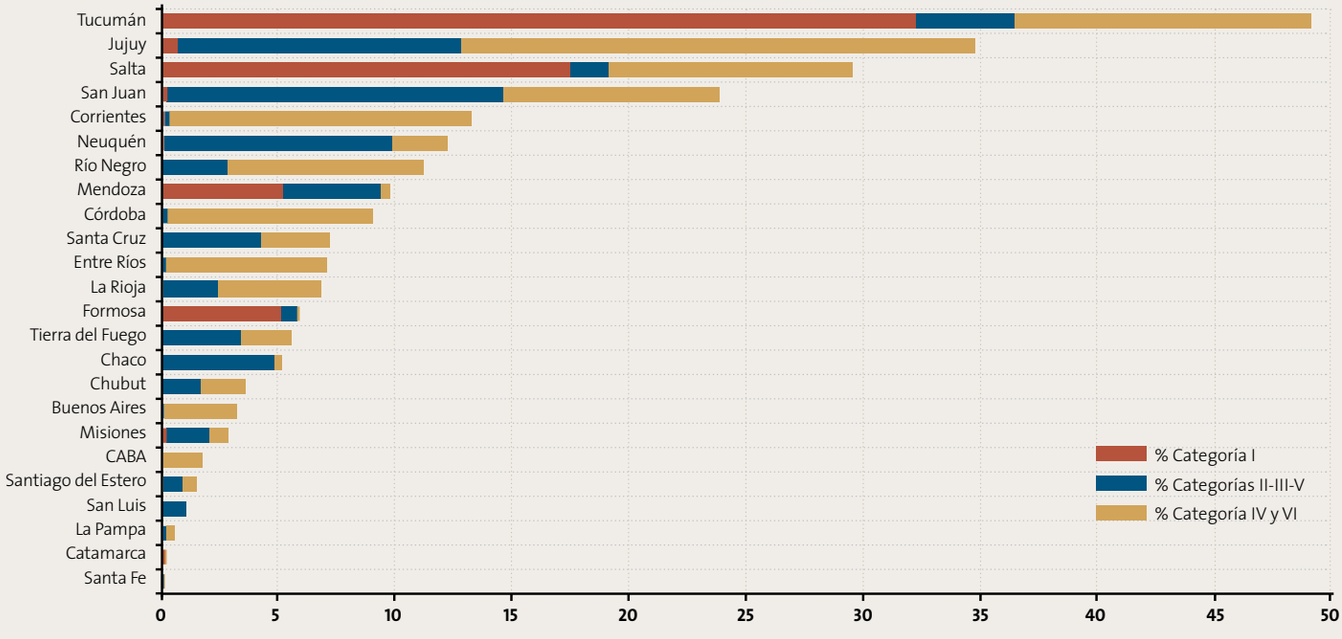
Al analizar la categoría de manejo que permite un uso sustentable de recursos en las áreas protegidas, se encuentra una situación diferente. Salta, Córdoba, Corrientes, Entre Ríos y Buenos Aires cuentan con departamentos que destinan más del 50%, o entre el 25 y el 50%, a este tipo de áreas. Luego siguen Río Negro, Chubut, San Juan y La Rioja, con departamentos que mantienen superficies entre el 12,5 y 25 al 50% en esta categoría de manejo. En el resto de los departamentos del país se encuentran menos del 12,5% de áreas destinadas a este uso.

Mapa 5. *Áreas naturales protegidas y ecorregiones*



Fuente. *Elaboración propia con datos de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable (2014).*

Figura 4. *Densidades entre 1991 y 2010 (21 casos)*



Fuente. *Elaboración propia con datos de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable.*

INDICADOR

Diversificación productiva

DESCRIPCIÓN

El indicador clasifica las microrregiones según el grado de diversificación productiva, es decir, de acuerdo con la relación existente entre las fases primarias y las fases secundarias de los principales complejos productivos de la República Argentina.

METODOLOGÍA

Se analizaron veintinueve complejos productivos, identificando tanto las fases como las actividades que los componen.

Por un lado, se tomaron las microrregiones delimitadas en el Avance I del Plan Estratégico Territorial. Asimismo, se utilizó como insumo la base de información de los empleos registrados por el Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, para cada complejo y para cada fase, asignados a la correspondiente microrregión. La información de la base fue complementada con fuentes secundarias.

Por otra parte, se calculó la relación entre los empleos correspondientes a las fases primarias y los incluidos en las fases secundarias.

Los resultados se agruparon en cuatro categorías:

- Industrial (de 0,33 a 0,5)
- Industrial/primaria (de 0,51 a 0,79)
- Primaria/industrial (de 0,80 a 2,5)
- Primaria (de 2,5 a 10)

UNIDAD DE MEDIDA

Categorías basadas en la combinación de datos cuantitativos.

OBSERVACIONES

La base de información contiene exclusivamente datos sobre el empleo registrado. No obstante esta restricción, se la puede considerar como una buena aproximación a la distribución regional de la actividad económica.

Periodicidad: anual, en correspondencia con el relevamiento que realiza el Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial.

REFERENCIAS

Plan Estratégico Territorial, Avance I.

RELEVANCIA

El análisis de la diferenciación productiva brinda información relevante para la formulación de planes de desarrollo económico-territorial y para la exploración de escenarios económicos y territoriales prospectivos.

Asimismo, la observación de este indicador permite dar cuenta de la articulación territorial de los complejos productivos y considera la complejidad de la economía de cada microrregión.

Por último, aporta datos acerca del agregado de valor de la producción regional y permite estimar las posibilidades de implementar estrategias territoriales selectivas para incrementar esa valorización.

DATOS DE REFERENCIA

Se toma como línea de base el empleo registrado en los 29 complejos considerados que representa el 40% del empleo privado total registrado.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, 2012.

Estudio de la Dinámica Económica en la Configuración del Modelo Deseado del Territorio Nacional, 2014.

Plan Estratégico Territorial Avance I, 2008.

Los complejos seleccionados forman parte de planes estratégicos formulados por el Estado Nacional, a saber: Plan Estratégico Agroalimentario y Agroindustrial; Plan Estratégico Industrial 2020; Plan Estratégico de Ciencia y Técnica.

Clasificación de los complejos:

Complejos de base primaria: arrocero, aviar, azucarero, biocombustible, cárneo-bovino, foresto-industrial, frutícola, girasolero, hortícola, lácteo-bovino, maicero, minero, ovino, pesquero, porcino, sojero, triguero y vitivinícola.

Complejos de base industrial: automotor y autopartes, cuero y calzado, electrónica, maquinaria agrícola, materiales para la construcción, medicamentos de uso humano, química y petroquímica, siderúrgico, textil e indumentaria.

Complejos de servicios: software, turismo.

El indicador da cuenta de la heterogeneidad productiva del país, tanto en términos de la presencia de complejos productivos como en cuanto a las correspondientes fases de producción primaria y secundaria.

El análisis de la cantidad de complejos por microrregión muestra un núcleo central en la región Centro-pampeana, con núcleos productivos regionales. La mayor presencia de complejos da cuenta de una mayor diversidad productiva, que contrasta con regiones en las que son unos pocos complejos los que tienen presencia. Los mapas que muestran la diferenciación de complejos de base agropecuaria y de base industrial permiten apreciar que las regiones industriales también son muy importantes para la producción con base agropecuaria.

La tipología refleja el predominio de fases secundarias o primarias en cada microrregión. Las microrregiones que presentan predominio de fases secundarias coinciden con los principales nodos del sistema urbano (que reúnen parte importante del equipamiento industrial) y con áreas de procesamiento de la

producción rural del entorno, es decir, con agregado de valor en origen. Se destacan el frente fluvial de los ríos Paraná-de la Plata, amplios sectores de las Provincias del centro del país y las tradicionales áreas industriales regionales de Cuyo y el Noroeste. Algunas microrregiones de la Patagonia también participan de una importante presencia industrial, especialmente concentrada en los nodos urbanos principales. Se destacan, asimismo, las áreas de promoción industrial del Noroeste y Cuyo.

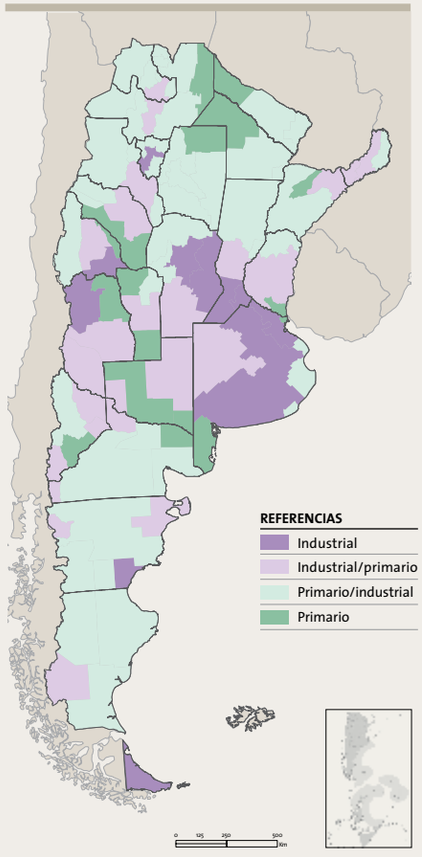
Se distinguen, en el norte y en el sur del país, las microrregiones con predominios de las fases primarias. En el norte se extienden ampliamente con la única excepción de los valles y los principales núcleos urbanos. En la Patagonia ocupan la mayor parte de la meseta central. Las áreas con mayor primarización se localizan en el Chaco Seco y en la diagonal árida que vincula Cuyo con Patagonia.
Asimismo, se pueden distinguir los complejos en orden a su concentración o dispersión regional.

Tabla 7. *Complejos concentrados y dispersos regionalmente*

Complejos más Concentrados Regionalmente	Complejos más Dispersos Regionalmente
Automotriz y autopartes	Hortícola
Siderúrgico	Maicero
Biocombustibles	Triguero
Química y petroquímica	Materiales para la construcción
Software	Girasolero
Cuero y calzado	Frutícola
Maquinaria agrícola	Ovino
Electrónica	Sojero
Textil e indumentaria	Aviar
Minero	Lácteo-bovino

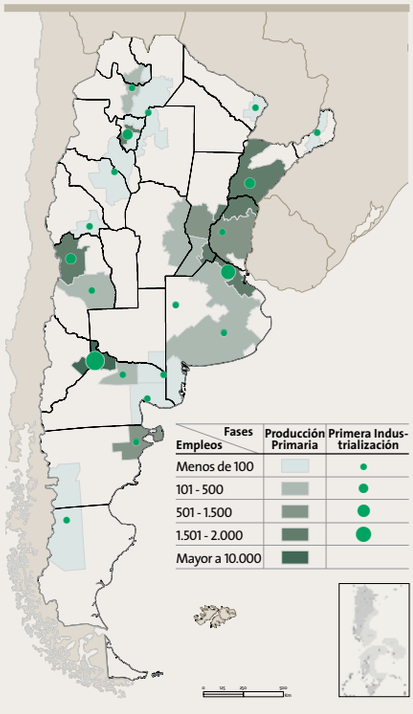
Fuente. *Elaboración propia con datos del Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial, MTEySS (2012).*

Mapa 6. *Perfiles económicos microrregionales*



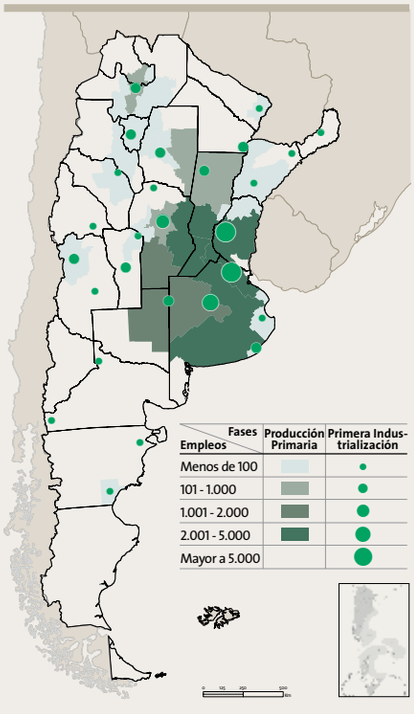
Fuente. *Elaboración propia con datos del Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial, MTEySS (2012).*

Mapa 7. *Complejos frutícolas*



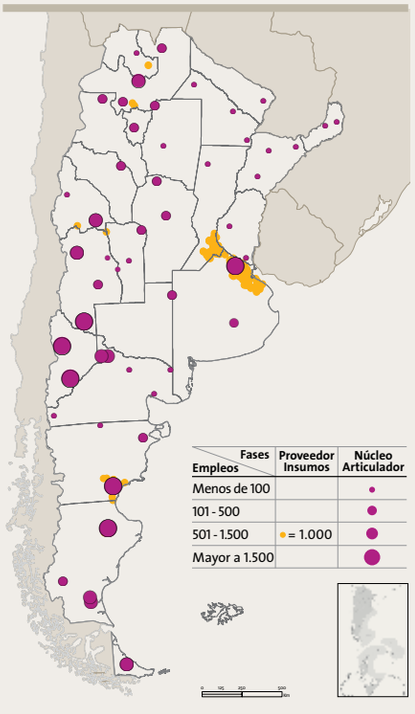
Fuente. *Elaboración propia con datos del Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial, MTEySS (2012).*

Mapa 8. *Complejos lácteo-bovinos*



Fuente. *Elaboración propia con datos del Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial, MTEySS (2012).*

Mapa 9. *Complejos mineros*



Fuente. *Elaboración propia con datos del Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial, MTEySS (2012).*

INDICADOR

Presencia de principios de acceso al suelo urbano y rural en las constituciones provinciales

DESCRIPCIÓN
Refleja la presencia de principios y conceptos que promuevan el derecho al acceso a suelo urbano y rural en las constituciones provinciales.

METODOLOGÍA
El dato se obtiene de la observación de determinados principios en el texto de las constituciones provinciales.

UNIDAD DE MEDIDA
Presencia o ausencia del atributo.

OBSERVACIONES
Algunos de estos principios pueden estar ausentes en el texto constitucional y presentes en otras normas provinciales. En este caso, el indicador se limita a observar, en cada Provincia, su Constitución, ya que es el conjunto de normas de máxima jerarquía a nivel provincial. Considerando que estas no suelen ser reformadas con frecuencia, el indicador podría actualizarse con posterioridad a cualquier proceso de revisión o reforma constitucional.

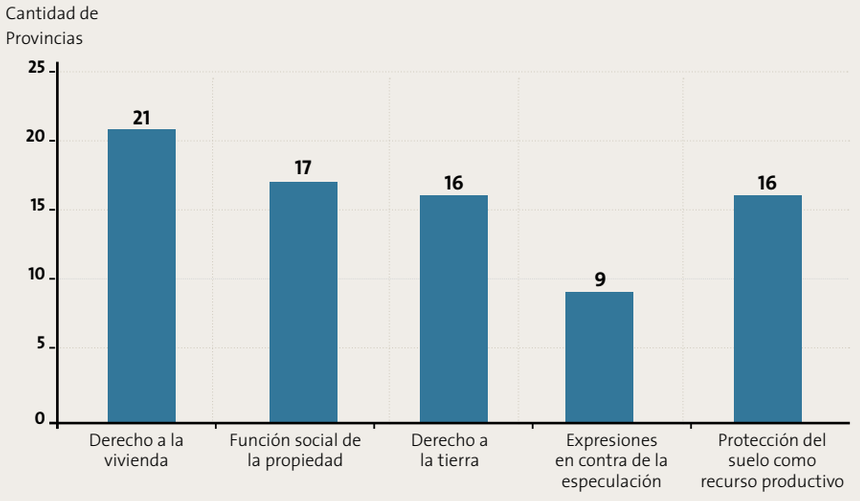
REFERENCIAS
Constituciones provinciales de las veinticuatro jurisdicciones.

RELEVANCIA
Supone una aproximación al grado de legitimidad con el que cuenta en las legislaciones provinciales el derecho de acceso a un lugar donde vivir. A su vez, la presencia de los principios relevados por el descriptor podría amparar iniciativas de nivel provincial y municipal tendientes a democratizar el acceso a este bien.

DATOS DE REFERENCIA
Entre los principios relevados en las constituciones de las veinticuatro jurisdicciones, el derecho a la vivienda es aquel que se presenta con mayor frecuencia.

FUENTES DE INFORMACIÓN
Constituciones de las veintitrés Provincias argentinas y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Figura 5. *Presencia de principios de acceso al suelo urbano y rural en las constituciones provinciales*



Fuente. *Relevamiento propio con datos de las constituciones de las veintitrés Provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.*

El reconocimiento de derechos y conceptos vinculados con el acceso al suelo urbano y al suelo rural en los textos normativos no se traduce necesariamente en la implementación de políticas públicas que garanticen el respeto de dichos principios en el territorio. Sin embargo, resulta relevante conocer su presencia o ausencia por dos motivos principales: en primer lugar, porque constituye un indicio acerca del grado de legitimidad social que estos principios poseen; en segundo lugar, porque su reconocimiento podría amparar y/o potenciar políticas públicas -de nivel provincial o municipal- tendientes a garantizar dicho acceso.

El derecho a la vivienda se encuentra presente en casi todas las constituciones provinciales -en veintiuna del total de veinticuatro-. Diecisiete constituciones provinciales reconocen la función social de la propiedad, esto es, la noción según la cual el derecho individual de propiedad debe someterse al interés general de la sociedad. Dicho principio había sido incluido en el texto constitucional nacional en la reforma de 1949, pero fue eliminado ocho años más tarde por el gobierno de facto encabezado por el General Pedro Eugenio Aramburu. No obstante, este principio regresó a la Constitución Nacional con la reforma de 1994, a través de la incorporación del Pacto de San José de Costa Rica que establece, en el artículo 21, que "Toda persona tiene derecho al uso y goce de sus bienes. La ley puede subordinar tal

uso y goce al interés social".

Asimismo, dieciséis Provincias cuentan con expresiones explícitas relativas al derecho a acceder a la tierra. Ocho de estas Provincias incluyen, además, el concepto de resguardarla de las prácticas especulativas en torno de su propiedad y quince expresan la necesidad de protegerla como recurso productivo.

Cada uno de los principios relevados es mencionado con distinto énfasis y en diferentes contextos.

La noción de función social, por ejemplo, puede ser aplicada a la propiedad de modo genérico o referirse específicamente al uso del suelo o tierras fiscales como recurso de producción, la vivienda o incluso la economía y el capital.

En el caso del derecho a la vivienda, aparece vinculado con los habitantes en general, o bien en función de alguna característica de la población -personas de la tercera edad, madres solteras, jóvenes o trabajadores, entre los más comunes-.

Respecto del acceso a la tierra, la mención de expresiones en contra de la especulación y la protección del suelo como recurso productivo aparece vinculada con la necesidad de planes de colonización que estimulen el uso productivo y residencial de la tierra, la implementación de tecnologías de laboreo que protejan el suelo como recurso o la necesidad de expropiación -por ejemplo en el caso de latifundios improductivos-.

Cabe destacar que solo tres Provincias argentinas cuentan con legislaciones específicas para orientar políticas territoriales que promuevan el reconocimiento de estos principios: la Provincia de Buenos Aires, a través de la ley 8.912 de 1977 y la reciente ley 14.449 de Acceso Justo al Hábitat de 2013; la Provincia de Mendoza con la ley 8.051 de 2009 y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con la ley 2.930 de 2008.

Tabla 8. *Identificación de artículos por Provincia y principio*

	Derecho a la vivienda	Función social de la propiedad	Derecho a la tierra	Expresiones en contra de la especulación	Protección del suelo como recurso productivo
Buenos Aires	ART 36 (Inc. 7)	NO	ART 36 (Inc. 7)	NO	NO
CABA	ART 31 (Cap. 5)	NO	NO	NO	NO
Catamarca	ART 51; 58 (Inc. 1); 65 (Inc. I Ap. 8); (Inc. V Ap. 3)	ART 8; 50	ART 51; 52	NO	NO
Chaco	ART 35	ART 40	NO	NO	ART 49
Chubut	ART 77	ART 20; 100	NO	NO	ART 100; 95
Córdoba	ART 58	ART 67	ART 58	ART 58 (Ap. 2)	ART 68; 104 (Inc. 17)
Corrientes	ART 39	NO	ART 63	ART 63	ART 62; 63; 65; 225 (Inc. 23)
Entre Ríos	ART 25	ART 23	ART 68	ART 86	ART 68; 86
Formosa	ART 75	ART 47	ART 75; 45	ART 75 (Ap. 2); 45	ART 45
Jujuy	ART 49; 52 (Inc. 11); 72 (Inc. 10)	ART 36 (Inc. 1)	ART 74	NO	ART 74; 76
La Pampa	NO	ART 33	ART 34; 35	NO	NO
La Rioja	ART 40	ART 62	NO	NO	ART 63
Mendoza	NO	NO	NO	NO	NO
Misiones	ART 32	ART 51	ART 53; 55	NO	ART 57; 55; 101 (Inc. 7)
Neuquén	ART 38 (Inc. k); 45 (Inc. 4); 48; 85	ART 83	ART 85; 82 (Inc. b)	ART 82 (Inc. f)	NO
Río Negro	ART 40 (Inc. 8)	ART 90	ART 75; 40 (Inc. 8)	ART 75	ART 75
Salta	ART 37	ART 75	NO	NO	ART 81
San Juan	ART 60	ART 111	ART 111	ART 114	NO
San Luis	ART 48; 51; 53	ART 35	NO	NO	NO
Santa Cruz	ART 55	NO	ART 68	ART 67; 68; 70	ART 71; 74
Santa Fe	ART 21; 27	ART 15	ART 28	NO	ART 28
Sgo. del Estero	ART 37	ART 102	ART 37; 108	NO	ART 108
Tierra del Fuego	ART 23	NO	ART 23; 82	NO	ART 82
Tucumán	NO	NO	NO	NO	NO

Fuente. *Relevamiento propio con datos de las constituciones de las veintitrés Provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.*

INDICADOR

Hogares con agua de red y red de cloacas

DESCRIPCIÓN

El indicador de Hogares con agua de red y red de cloacas muestra la variación, en el período intercensal comprendido entre 2001 y 2010, de los hogares con acceso a dos servicios básicos indispensables: la red pública de agua potable y la red pública de cloacas.

METODOLOGÍA

El indicador se compone, como expresa su denominación, de dos variables:

a) la cantidad de hogares servidos con agua potable por red pública; y

b) la cantidad de hogares servidos con red de cloacas.

El mismo se construye dividiendo la cantidad de hogares servidos por el total de hogares de un área geográfica determinada.

UNIDAD DE MEDIDA

Porcentaje de hogares.

OBSERVACIONES

Las redes de agua potable y las redes de cloacas crecen, principalmente, a través de la inversión pública. No obstante, además de la ampliación de la extensión de las redes se requieren inversiones en obras que permitan incrementar los volúmenes de agua potable disponible y el tratamiento de los residuos cloacales, tales como la construcción de plantas de potabilización de agua y de tratamientos de líquidos cloacales, la ampliación de las plantas existentes, además del mantenimiento de las infraestructuras construidas para evitar deficiencias en la provisión del servicio. Tanto las redes de agua como las de cloacas son redes básicas en la consolidación de las urbanizaciones y de los sectores sobre los cuales se expanden los centros urbanos. Periodicidad: anual en el caso del relevamiento de la inversión pública, cada diez años para el relevamiento censal.

REFERENCIAS

Ente Nacional de Obras Hídricas de Saneamiento.

RELEVANCIA

Las redes de agua potable y las redes de cloacas son dos servicios públicos fundamentales para otorgar una adecuada calidad de vida a las personas y tienen una incidencia directa en las condiciones sanitarias de la población, impactando sobre fenómenos que son indicadores de condiciones de vida como la mortalidad infantil y la mortalidad materna. El indicador de Hogares con agua de red y red de cloacas permite analizar la extensión territorial específica de las redes de estos servicios públicos, dando cuenta de la localización de los distintos niveles de cobertura y de la cantidad de beneficiarios de redes de agua potable y cloacas en cada departamento del país. De este modo, aporta a la generación de información para la toma de decisiones tanto en materia de inversión pública en infraestructura como en la implementación de programas de política sanitaria.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Censo Nacional de Población Hogares y Viviendas 2001 y 2010 - INDEC.

DATOS DE REFERENCIA

Hogares con servicio de:	2001	2010
Cloacas	47,2%	53,2%
Agua	80,1%	83,9%
Cloacas y Agua	45,9%	51,9%

En el marco de un fuerte incremento del número de hogares, el total servido por la red de agua pasó de poco más de 8.000.000 en 2001 a más de 10.200.000 en 2010, pasando los porcentajes de cobertura del 80% al 84%. En cuanto a las cloacas, se incorporaron en el período 1.800.000 hogares servidos, pasando a representar del 46,4% en 2001 al 53,2% en 2010. Si se observa cuántos hogares poseen los dos servicios, se advierte un mejoramiento: en 2001 eran 4.628.446 hogares (el 45,9%) y pasaron a ser 6.312.988 en 2010 (el 51,9%).

La distribución regional de la cobertura de agua muestra tendencias similares aunque con disparidades. Todas las regiones experimentaron mejoras en sus indicadores, con los mayores aumentos en las regiones más desfavorecidas. Patagonia y Cuyo muestran las mejores coberturas, mientras que la de menor cobertura es NEA, que aumentó un 11%, frente al promedio del 4% para el total del país. Respecto a los hogares con conexión a la red de cloacas, si bien históricamente la cobertura ha sido mucho menor que la del agua potable, el ritmo de ampliación ha sido más rápido gracias a la fuerte inversión en obra nueva. Las regiones de mayor cobertura son también Patagonia y Cuyo, con 70% y 54%, respectivamente.

Se destaca, asimismo, que los mayores incrementos se dieron en las regiones NOA y NEA, con variaciones de más del 20%.

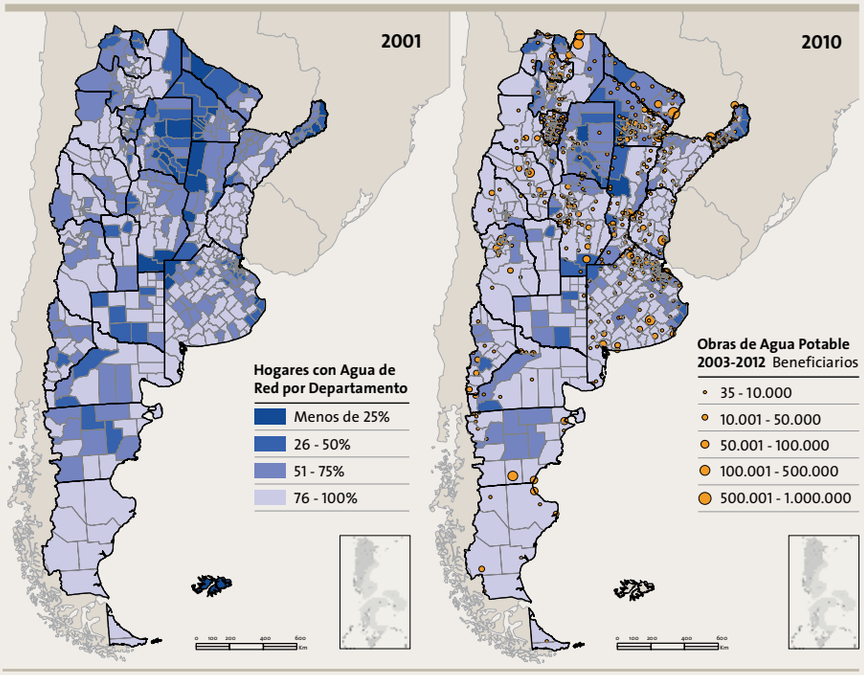
En el análisis a nivel provincial, Misiones y Buenos Aires son las jurisdicciones que menor proporción de hogares con agua de red poseen, con un 72% y 75%, respectivamente. Buenos Aires, que alberga al 40% de los hogares del país, sufre una fuerte presión demográfica que se manifiesta especialmente en

los bajos índices de cobertura de los municipios de la Región Metropolitana. Otras Provincias del norte, como Santiago del Estero, Chaco y Formosa, también cuentan con una cobertura de hogares que no llega al 80%. En el extremo contrario, los valores más elevados se encuentran en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Santa Cruz y Chubut, con una cobertura prácticamente total. También en este caso se verifica que todas las jurisdicciones mejoraron su cobertura y que los crecimientos más importantes se dieron en las Provincias que presentaban peores condiciones, destacándose Misiones, Formosa y Chaco. Tierra del Fuego constituye una excepción, con un retroceso en la proporción de hogares servidos, dando cuenta de las dificultades para seguir el ritmo de crecimiento de la población por las migraciones y el acelerado proceso de formación de nuevos hogares.

Respecto a los hogares conectados a la red de cloacas, Misiones, Santiago del Estero y Chaco son las que menor proporción de hogares servidos poseen. Por el contrario, los distritos de mayor proporción de hogares con red cloacal son la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Tierra del Fuego y Santa Cruz, con una cobertura prácticamente total. El crecimiento diferencial reproduce la situación descripta para el agua, con las Provincias más rezagadas en la cobertura de cloacas experimentando los mayores crecimientos. También en este caso se verifican excepciones, con un leve retroceso de los hogares servidos en Tierra del Fuego y la Ciudad de Buenos Aires, esta última a partir del aumento de los hogares que residen en villas.

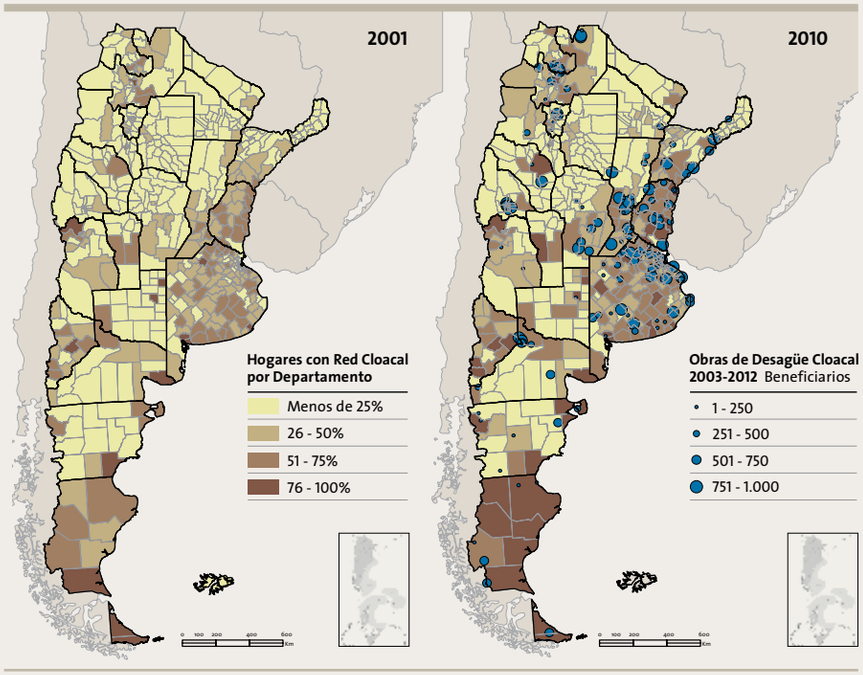
En la escala de los departamentos se aprecia un proceso de homogeneización en cada una de las Provincias, en particular en relación con la cobertura de agua, en la que se atenúan las diferencias intraprovinciales. De todos modos, son las áreas más urbanizadas las que exhiben mejores porcentajes de cobertura en relación con las áreas rurales, ya que se trata de servicios vinculados con la aglomeración de población. En el caso de la red de cloacas, persisten áreas con baja cobertura, marcando una situación más heterogénea al interior de cada Provincia. El conjunto de mejoras se sustenta en la inversión pública realizada en la última década, fundamentalmente a través del ENHOSA, que incluyó componentes estructurales como plantas de potabilización de agua y de tratamientos de líquidos cloacales, ampliación de las plantas existentes y la ejecución de nuevas redes. III

Mapa 10. *Porcentaje de hogares con red de agua y obras de agua potable 2003-2012*



Fuente. *Elaboración propia con datos del INDEC y ENHOSA.*

Mapa 11. *Porcentaje de hogares con red de cloacas y obras de desagüe cloacal 2003-2012*



Fuente. *Elaboración propia con datos del INDEC y ENHOSA.*

CURSOS DE PLANIFICACIÓN Y ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO

Introducción

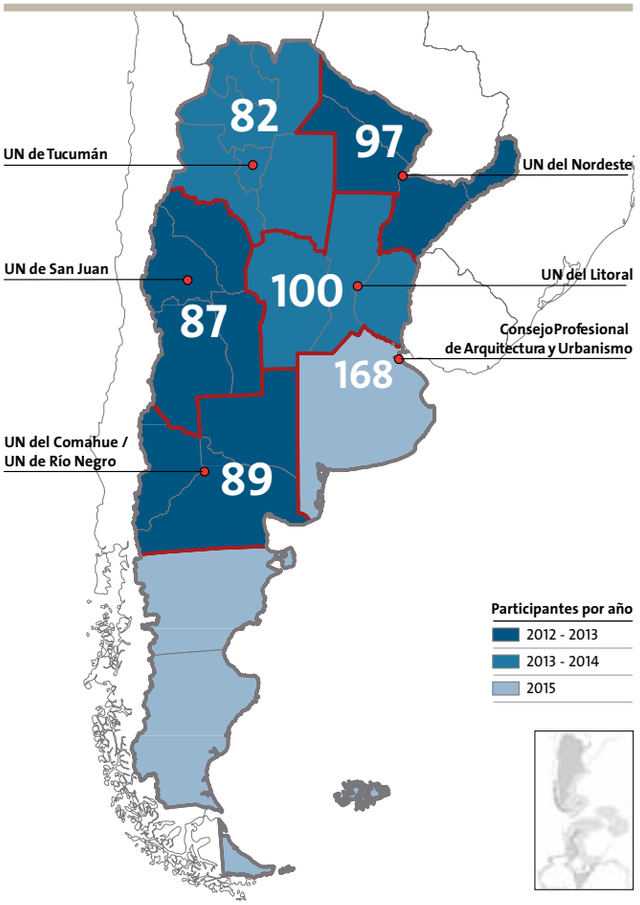
El Curso de Formación en Planificación y Ordenamiento del Territorio para Agentes de Gobierno está dirigido a la capacitación de los recursos humanos de los organismos públicos provinciales y municipales vinculados con la gestión de procesos territoriales. Este componente se incluyó dentro del Programa de Fortalecimiento Institucional de la Planificación Territorial en respuesta a la demanda específica formulada en este sentido por los representantes provinciales del COFEPLAN.

La iniciativa buscó atender al diagnóstico expresado por dichos representantes respecto de la fragilidad de los equipos técnicos de las áreas ligadas a la gestión territorial y/o a la inversión pública y, al mismo tiempo, fortalecer el ejercicio de la planificación territorial como política pública inherente al propio proceso de gobierno. Este binomio cobra sentido en el entendimiento de que la posibilidad de que la práctica de planificación devenga en una plataforma cultural para el procesamiento de consensos y disensos en torno de la agenda de cuestiones territoriales está vinculada, entre otras cosas, con la habilidad que adquieran los agentes de gobierno local y regional para implementarla.

En términos específicos, el Curso se propone promover la equidad en el acceso al conocimiento, con el objeto de que los agentes de gobierno de todo el país tengan la oportunidad de participar del debate sobre el desarrollo del territorio y conocer las alternativas e instrumentos de intervención que se están aplicando en la actualidad, tanto en nuestro país como en otros países de la región. Como propósitos de carácter institucional, el Curso plantea propiciar la coordinación y complementación con los organismos sectoriales con competencias sobre el territorio, apoyar el desarrollo de un enfoque integral y multidisciplinar de la gestión del territorio para dar viabilidad social, política, técnica y económica a los programas y planes en desarrollo y fomentar la difusión, el debate y la formación de consensos en torno al Plan Estratégico Territorial.

Habiendo constatado la pertinencia de la propuesta y el interés generalizado por la formación de los propios equipos se desarrollaron, desde el año 2012, doce ediciones sucesivas del Curso de Planificación y Ordenamiento Territorial para Agentes de Gobierno en distintas regiones del país. La cobertura territorial y el formato de las actividades dieron lugar a resultados significativos sin antecedentes, tales como la posibilidad de difundir experiencias regionales de planificación territorial, de generar un acervo de experiencias compartidas entre los gestores de políticas públicas y de fortalecer la identificación y pertenencia de los agentes a partir del intercambio de prácticas y reflexiones conjuntas sobre problemas afines. Se consiguió así abrir un espacio en el cual poner en discusión las prácticas recientes de planificación en la Argentina, enmarcadas en un enfoque integral y multidisciplinar de la gestión del territorio.

Mapa 12. *Cobertura territorial*



Fuente. *Elaboración propia.*

Contenidos y organización curricular

Los contenidos generales de la formación fueron diseñados por un conjunto de destacados especialistas en la materia que, junto con el equipo de la Subsecretaría, trabajaron en la confección del documento del diseño curricular. Este se organizó en tres ejes modulares: Gobierno y Planificación; Problemas Territoriales; e Instrumentos de Gestión I y II.

En torno a Gobierno y Planificación, se propone la incorporación de la noción de gobernanza territorial, según la cual la

transformación del territorio se explica a partir de procesos de naturaleza política, en los que intervienen múltiples actores y donde se dirime la administración de los conflictos propios de la dinámica de desarrollo territorial. El binomio gestión y decisión se aborda concibiendo la relación entre capacidad de coordinación, representación y planificación, como andamiaje sustancial del liderazgo de los procesos socioterritoriales en torno a un modelo esperado.

El módulo Problemas Territoriales plantea el análisis de la organización del territorio a distintas escalas, colocando en el centro de interés las cuestiones sociales, económicas y ambientales derivadas de los procesos de modernización selectiva, concentración y desconcentración productiva, crecimiento urbano, accesibilidad e integración de la circulación, entre otros. Se considera que todos ellos son tópicos ineludibles de la agenda actual de problemas sociales y espaciales que desafían a los decisores del territorio para la gestión de un futuro sustentable.

En cuanto a Instrumentos de Gestión Territorial, se presenta un abanico de herramientas que permiten promover, inducir o regular las transformaciones territoriales. Se trata de dos módulos en los que se pone particular énfasis en los instrumentos para la gestión del suelo, desplegando las herramientas técnico-jurídicas disponibles, sin perjuicio de plantear la necesidad de avanzar hacia la construcción de un cuerpo normativo que regule la relación entre las esferas de lo público y lo privado de forma más integral. La reflexión acerca de las herramientas disponibles y por crear, identificadas a partir de los problemas en común, resultó una práctica frecuente y alentadora sobre las posibilidades reales de intervención en el territorio cercano.

La formación se organiza a lo largo de un cuatrimestre, combinando instancias presenciales e instancias virtuales. Las primeras consisten en cuatro encuentros de dos jornadas completas de trabajo, en los que se congregan los aproximadamente 40 miembros de cada cohorte. Durante las instancias presenciales se dictan clases teóricas, se presentan seminarios de casos de gestión por parte de funcionarios y/o docentes y se proponen trabajos prácticos para la aprehensión de herramientas y metodologías específicas, en formato de taller. Las instancias virtuales se desarrollan a través de una plataforma en la cual se ofrecen diversos espacios para el intercambio entre participantes -foros, chats, documentos y materiales, novedades, así como las consignas de los trabajos prácticos y material bibliográfico. La gerencia de este espacio está a cargo de un equipo de tutores con formación en planificación territorial.

Actores del dispositivo

Con el fin de consolidar la iniciativa como un aporte a las estrategias de fortalecimiento de las capacidades de los agentes de gobierno, la postulación de los participantes fue de índole institucional y no personal. En términos organizativos, fueron los Gobiernos Provinciales -a través de sus representantes en el COFEPLAN- quienes identificaron a los participantes en función de las respectivas prácticas de consolidación de la planificación local y/o regional previstas para su territorio.

El criterio sugerido para la selección de los agentes fue considerar a todas las áreas de gobierno relacionadas con la gestión del territorio, más allá de su vínculo disciplinar con la planificación. De hecho, la diversidad de áreas de gobierno representadas en cada cohorte dio cuenta del interés y entendimiento de la convocatoria. Los participantes seleccionados incluyeron funcionarios de dependencias tales como reparticiones de obras públicas, catastro, recursos hídricos, infraestructura y servicios, vialidad, vivienda y otros organismos sectoriales de los distintos niveles del Estado cuyas acciones son determinantes en la conformación del territorio pero que habitualmente no están articuladas con las instancias de ordenamiento y planificación territorial.

Cabe considerar que, con el objeto de fomentar la sinergia entre los componentes del Programa de Fortalecimiento Institucional de la Planificación Territorial, se propuso en todos los casos la articulación entre el dictado del presente Curso y los proyectos de planificación que estuvieran en cartera. Esto significó que buena parte de los agentes de gobiernos locales y/o

Curso Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo - 2013



provinciales implicados en cada experiencia, llevada adelante por el componente de Apoyo a Proyectos de Planificación Urbana y Regional, fueran al mismo tiempo sujetos de capacitación. Para el desarrollo de los cursos se firmaron convenios con seis universidades nacionales, correspondientes a cinco regiones: Universidad Nacional de San Juan (Cuyo), Universidad Nacional del Nordeste (NEA), Universidad Nacional de Tucumán (NOA), Universidad Nacional del Comahue y Universidad Nacional de Río Negro (Patagonia) y Universidad Nacional del Litoral (Centro). Las universidades fueron las encargadas de proponer docentes para el dictado de clases -los que se complementaron con docentes preseleccionados por la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública por su experiencia y nivel académico-, colaboraron en la logística general de los cursos, facilitaron sus instalaciones para el dictado de los encuentros presenciales y postularon un cupo propio de participantes. Complementariamente, el Instituto Nacional de la Administración Pública (INAP) facilitó el uso de su plataforma virtual y reconoció la formación a través de una disposición específica, permitiendo así que cada agente de gobierno valide la capacitación recibida ante los organismos provinciales y municipales.

Balance, aprendizajes y desafíos

Desde 2012 se desarrollaron dos ediciones en cada región -Cuyo, NEA, NOA, Centro, Patagonia Norte- y dos en la Ciudad de Buenos Aires, alcanzando doce cursos que involucraron la participación de dieciocho Provincias y la CABA. En estos participaron un total de 623 agentes de gobierno, 6 universidades nacionales y 67 docentes.

La respuesta a la convocatoria de los cursos y el compromiso de los participantes dinamizaron un proceso de creciente instalación de la planificación como herramienta de gestión y consolidaron cada encuentro, presencial o virtual, como un espacio de incorporación, revisión y afirmación de saberes sobre el territorio.

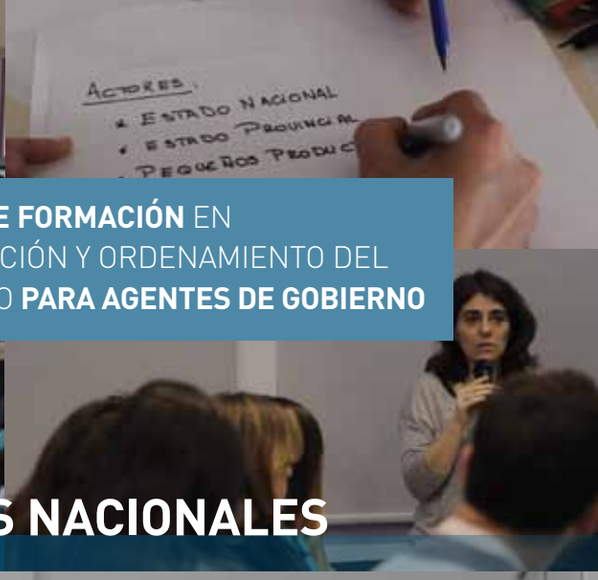
En un sentido amplio, parte de la experiencia valió para comprobar que cada agente detenta un cúmulo de saberes apreciable que aplica, de hecho, de manera asistemática y también que en cada repartición existen herramientas legítimas y legales disponibles que, aunque poco afianzadas en el uso, podrían ser aplicadas para concordar ese saber hacer con los intereses que pesan sobre el territorio y, al mismo tiempo, potenciar su gestión con sentido público y político.

El intercambio propiciado por los cursos significó un aporte para la conformación de un banco de experiencias de planificación territorial representativas de cada una de las regiones del país.

La reunión de actores de la academia y de la gestión sin dudas renueva la propia visión sobre el quehacer cotidiano de la gestión territorial y corrobora que la distancia entre técnica y política es una brecha que tiende a achicarse, respondiendo mucho más a una forma de fragmentación de saberes y concentración de competencias que a una escisión real de las acciones en el territorio. Asimismo, la participación de docentes regionales de las universidades nacionales fue un aporte enriquecedor que fortaleció las relaciones entre los ámbitos del conocimiento y los de gobierno, de cara a la actualización y la articulación de las respectivas agendas. Este intercambio significó también un aporte para la conformación de un banco de experiencias de planificación en cada región, incluidas aquellas no necesariamente exitosas pero sí representativas de las problemáticas que pesan sobre cada una de las regiones.

Finalmente, la experiencia ha constituido un hito en el proceso de conformación de una red de actores del territorio que, a tono con la época en la que actúan, entienden a su trabajo y a la planificación como un campo de acción de alta tracción sobre el acontecer de las ciudades y el territorio. En este plano, dicha experiencia ha permitido fortalecer la visión multiescalar de la planificación de políticas públicas, actualizar abordajes y temas de debate vigentes e instalar unos principios comunes acerca del desarrollo nacional en términos de equidad y justicia. III





CURSOS DE FORMACIÓN EN PLANIFICACIÓN Y ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO **PARA AGENTES DE GOBIERNO**

6 CONVENIOS CON UNIVERSIDADES NACIONALES

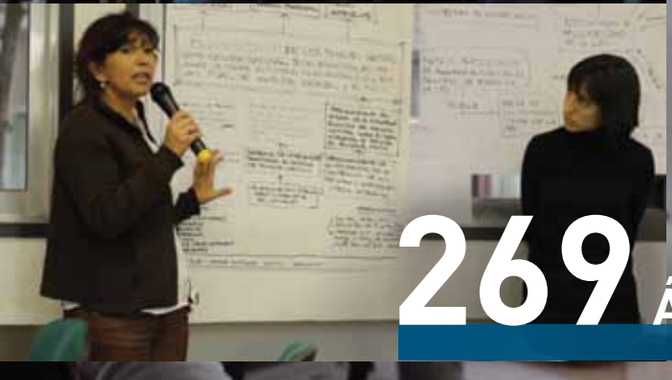






623 AGENTES CAPACITADOS





269 ÁREAS DE GOBIERNO





CAPACITACIÓN EN SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA

Con el doble objetivo de brindar apoyo a organismos provinciales y municipales en la formación de recursos técnicos y, a su vez, fortalecer las propias capacidades de la Subsecretaría, se diagramaron distintas instancias de formación que permitieron a los agentes de gobierno introducirse y perfeccionarse en el campo del manejo y análisis de datos espaciales.

La utilización de información relacionada con el territorio ha pasado a formar parte de la cotidianeidad de las tareas que llevan a cabo la mayoría de los organismos públicos de todos los niveles y sectores. Las nuevas tecnologías de información y comunicación tienen un importante componente geográfico representado por mapas dinámicos e interactivos y acercan a los usuarios nuevas posibilidades para analizar los datos en función del territorio. Esta situación ha generado un interés creciente de las diferentes áreas de gobierno por los Sistemas de Información Geográfica (SIG).

Desde las primeras reuniones formales del COFEPLAN se planteó la necesidad de crear capacidades para la gestión de SIG. De este modo, se decidió incluir en el Programa de Fortalecimiento Institucional un componente específico para formar equipos de trabajo interdisciplinarios en la materia, que tengan la posibilidad de relevar, procesar, analizar y publicar datos geográficos, desarrollando y aplicando las tecnologías que día a día surgen en este campo del conocimiento. Para ello, se pusieron en marcha diversos cursos orientados a brindar asistencia y capacitación a organismos nacionales, provinciales y municipales de planificación, contribuyendo a la conformación de equipos técnicos capaces de desarrollar sus propios SIG.

El diseño y el dictado de los cursos se realizaron con la colaboración del Programa Nacional Mapa Educativo del Ministerio de Educación, que cuenta con un enorme caudal de experiencias en la materia. En consonancia con la política informática del Estado Nacional, se tomó como premisa que la capacitación se llevara a cabo con herramientas de *software* libre, con la consiguiente ventaja de eliminar la barrera que para muchos organismos públicos significa el pago de licencias de *software* propietario.

Desde mediados de 2012 se han desarrollado distintas instancias de formación. Por un lado, se contempló un curso introductorio que permitiera a los agentes gubernamentales interesados incorporar las primeras nociones y, por el otro, se pusieron en marcha dos instancias de perfeccionamiento focalizadas en el manejo de bases de datos geográficos y herramientas de análisis espacial. Todos estos cursos fueron dictados inicialmente a través del entorno GVSIG, actualizado desde mediados de 2014 al software Quantum GIS. Dichos cursos fueron impartidos de forma virtual, donde los participantes interactuaron con el equipo docente, accedieron a documentos institucionales, llevaron adelante ejercicios y experiencias de trabajo y socializaron con otros alumnos en distintos foros.

Taller Nacional SIG, diciembre de 2013



Cada curso incluyó diferentes contenidos.

Introducción a los Sistemas de Información Geográfica

- Introducción a los sistemas de información geográfica
- Visualización de información geográfica
- Mapas temáticos
- Tablas de atributos
- Edición de capas
- Introducción al análisis espacial para la planificación territorial

Herramientas de Análisis Espacial

- Análisis espacial aplicado a la planificación territorial
- Geoestadística, rasterización, vectorización y conversión de geometrías
- Análisis de accesibilidad e interacción espacial
- Análisis de proximidad y distancias euclidianas y de redes
- Áreas de influencia y análisis centrográfico
- Análisis de localización y asignación de eventos
- Modelador del terreno en 3D y modelado de variables

Bases de Datos Geográficos

- Nociones básicas sobre las bases de datos relacionales
- Integración de datos alfanuméricos y geoespaciales
- Lenguaje de consulta para la explotación de datos geoespaciales
- Análisis de datos geoespaciales

La instancia de formación virtual concluyó con un taller presencial en el que se reunieron 40 participantes de organismos de diversas Provincias y municipios capacitados a lo largo del año. En este se presentaron trabajos realizados por los participantes y se conformaron mesas de trabajo en las que se compartieron experiencias adquiridas a lo largo del Programa. Por otra parte, se ofrecieron charlas sobre herramientas específicas que complementaron la capacitación virtual.

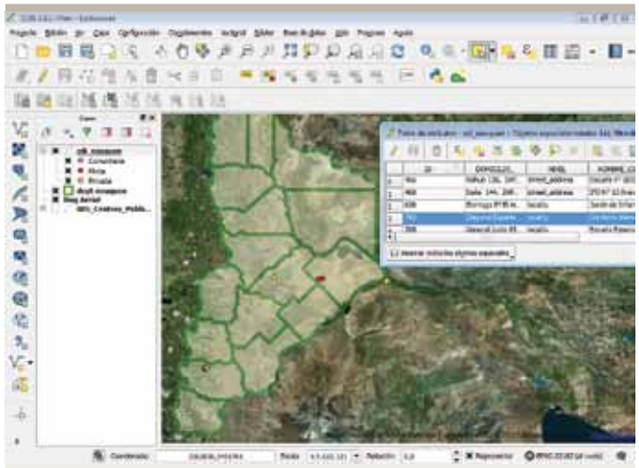
Asimismo, la instancia presencial fue importante en tanto contribuyó a consolidar la comunidad de práctica que constituyen los agentes de las áreas de planificación que trabajan con SIG.

La oferta de capacitación en SIG estuvo orientada a diferentes perfiles, siendo la prioridad atender las demandas de capacitación del mayor número de organismos posibles en todo el territorio nacional, contribuyendo al fortalecimiento de sus recursos humanos y técnicos. En este marco, se han capacitado en SIG más de 400 agentes de gobierno provenientes de más de 150 organismos del campo de la planificación correspondientes a distintos niveles de gobierno de todas las Provincias del país. **III**

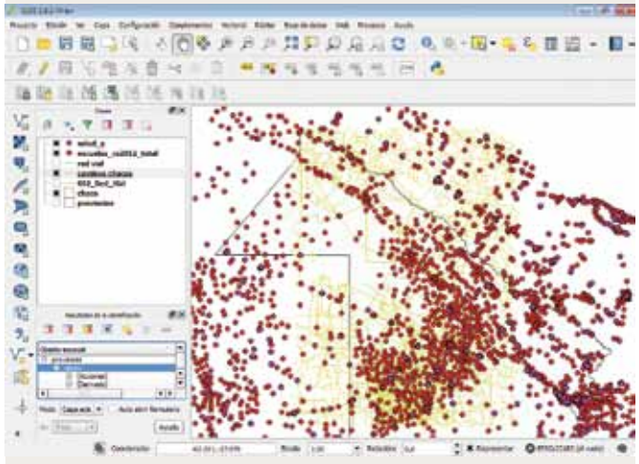
Tabla 9. *Resultados obtenidos*

Ciclo	Aulas virtuales	Agentes capacitados	Provincias participantes
2012 (2º Semestre)	4	102	22
2013	10	181	23
2014	5	134	20
TOTALES	**19**	**417**	**23**

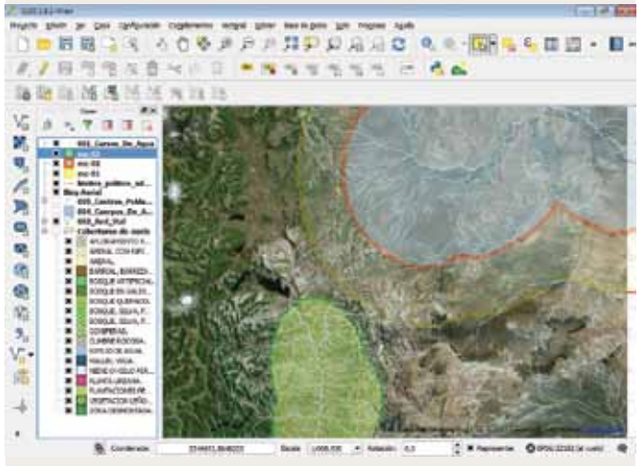
Aplicación de los Sistemas de Información Geográfica



La superposición de distintas capas permite observar de qué manera se distribuyen, en un mismo escenario, variables tales como establecimientos educativos, de salud, caminos y redes viales.



Un aporte significativo de los sistemas de información geográfica al análisis territorial es la capacidad de asociar, de manera dinámica, tablas de datos espaciales con representaciones cartográficas.



Por medio de diferentes herramientas de análisis es posible determinar las densidades, áreas de influencia o de expansión de un determinado fenómeno en el territorio.

COMUNICACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

Desde su concepción, uno de los objetivos de trabajo de la Subsecretaría apunta a fomentar la difusión y formación de consensos en torno al PET en las esferas pública, privada y de las organizaciones de la sociedad civil. En este marco, se da respuesta a las necesidades comunicacionales de las distintas líneas de acción de planificación del territorio, tanto hacia el interior como hacia el exterior de la Subsecretaría, desarrollando tareas de gestión de imagen institucional a través de plataformas virtuales y redes sociales, diseño de piezas y publicaciones y producción de actividades de difusión en diversos foros.

La inclusión de un subcomponente específico dentro del Programa de Fortalecimiento Institucional significó la posibilidad de profundizar y diversificar estas tareas. En este sentido, se decidió avanzar con propuestas complementarias, en distintos soportes y con diferentes niveles de alcance, con la intención de contar con una mayor variedad y volumen de piezas de comunicación.

En primer lugar, se rediseñó la página web de la Subsecretaría (en el dominio www.planificacion.gob.ar) y se creó la cuenta de Twitter @PlanTerritorial, en la convicción de que la presencia en la web es fundamental para reforzar toda acción de comunicación y amplificar su alcance. De este modo, se pretende poner a disposición las principales novedades del trabajo realizado en la dependencia, los documentos producidos para su consulta y las distintas herramientas informáticas que se han desarrollado para acceder a la información generada.

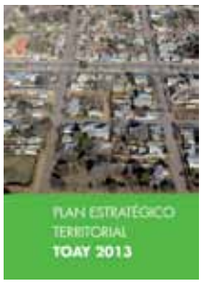
Se continuó con la publicación editorial de los avances producidos en la implementación del Plan Estratégico Territorial, tanto a nivel general -como lo demuestra el presente documento- como a través de la edición de volúmenes específicos de líneas de acción en marcha, tales como el Plan de la Región del Río Colorado y el PET de Santa Catalina, Corrientes. Asimismo, se llevó adelante una edición síntesis del Avance II del PET, con el objeto de ampliar su distribución.

Por otra parte, se produjeron distintos folletos con temáticas específicas. Tal es el caso, una vez más, del Avance II del PET, que contó con un tríptico acompañado de un CD con el contenido de la publicación, además del Anteproyecto de Ley Nacional de Planificación y Ordenamiento Territorial, la Metodología de Identificación y Ponderación de Proyectos Estratégicos de Infraestructura y los Planes Estratégicos del Área Metropolitana de San Juan, Toay (La Pampa), Santa Catalina (Corrientes) y Sarmiento (Chubut).

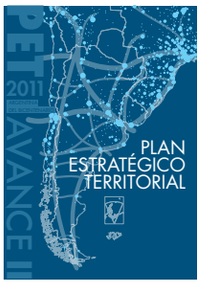
También se llevaron adelante iniciativas en soporte audiovisual de distinta índole. Se produjeron videos institucionales de la Subsecretaría y del Consejo Federal de Planificación, en los cuales se da cuenta de sus recorridos, funciones y logros. Además, se realizó un corto que detalla paso a paso cómo se conformó la cartera ponderada de proyectos estratégicos de infraestructura. Por último, se elaboraron piezas documentales de las iniciativas en materia de Capacitación de Agentes de Gobierno y de Apoyo a Proyectos de Planificación.

Otro eje de trabajo que está dentro de la órbita del subcomponente es la realización y/o participación en encuentros vinculados con la planificación territorial de distinta índole. En este sentido, se organizaron el Seminario de Sensibilización sobre Prospectiva Territorios del Futuro, el Seminario Regional sobre Políticas Territoriales y el Encuentro sobre Políticas Territoriales. Como participaciones pueden destacarse la Jornada Nacional de la Infraestructura, el 11º Simposio de la Asociación Internacional de Planificación Urbana y Ambiente, el Seminario de Posgrado Hábitat y Habitar de la Universidad Nacional de La Plata, la 62º Convención Anual de la Cámara Argentina de la Construcción y los I y II Congreso Internacional de Responsabilidad Social, entre otros. En dichos acontecimientos, además de la participación activa en convocatorias, paneles de discusión y cobertura en redes sociales, la Subsecretaría contó con piezas de comunicación realizadas especialmente para cada caso como espacios de exposición, piezas impresas y spots audiovisuales. **III**













FOLLETOS

- Plan Estratégico Territorial - Avance II
- Anteproyecto de Ley de Planificación Territorial
- Experiencias de Planificación

PUBLICACIONES

- Plan Estratégico Territorial Avance II - Edición Síntesis
- Plan Estratégico Territorial Río Colorado - Edición Síntesis
- Plan Estratégico Territorial de Santa Catalina, Corrientes



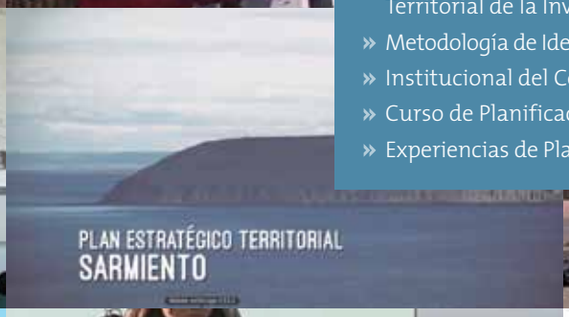




PIEZAS AUDIOVISUALES

- Institucional de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública
- Metodología de Identificación y Ponderación de Proyectos
- Institucional del Consejo Federal de Planificación
- Curso de Planificación y Ordenamiento del Territorio
- Experiencias de Planificación y Ordenamiento Territorial



















EVENTOS

- Seminario de Sensibilización sobre Prospectiva - *Buenos Aires, 28-03-12*
- Seminario Políticas Territoriales - *San Miguel de Tucumán, 31-10-12*
- Encuentro sobre Políticas Territoriales - *Viedma, 22-11-12*
- Jornada Nacional de Infraestructura - *Bs. As., 22-07-13*
- Seminario de Posgrado Hábitat y Habitar - *La Plata, 28-08-13*
- Simposio de la Asociación Internacional de Planificación Urbana y Ambiente - *La Plata, 16 al 19-09-14*
- I y II Congreso Internacional de Responsabilidad Social - Buenos Aires, 14 al 16-10-13 y 12 al 14-11-14
- 62° Convención Anual de la Cámara Argentina de la Construcción - *Buenos Aires, 25-11-14*





DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTO INFORMÁTICO Y BIBLIOGRÁFICO

Como parte de las acciones tendientes a fortalecer a los equipos de planificación de Provincias y municipios de Argentina se incluyó, en el marco del Programa de Fortalecimiento Institucional, la dotación de equipamiento a las áreas de planificación, tanto de insumos informáticos como bibliográficos.

Para la adquisición de recursos informáticos se definieron módulos con equipamiento de base que pudieran ser adaptados a las necesidades específicas de las oficinas provinciales o municipales de planificación que lo solicitaran. Asimismo, se decidió que se ofrecería equipamiento a aquellas áreas con las que se estuviera trabajando en otros componentes del Programa, en pos de lograr sinergia entre las distintas líneas de acción.

De esta forma entre 2013 y 2014 se logró entregar el equipamiento para treinta oficinas de planificación, tanto de organismos provinciales como municipales y regionales. El equipamiento informático contemplado apunta a mejorar la capacidad y disponibilidad de puestos de trabajo -computadoras de escritorio, impresoras, *plotters*-, la conectividad a Internet -*routers* y redes-, la posibilidad de apoyar actividades como presentaciones, talleres y conferencias -computadoras portátiles y proyectores- y la administración de sistemas -servidores, infraestructura-.

A su vez, se llevó a cabo la distribución de libros y documentos que pudieran resultar de utilidad para conocer nuevas perspectivas y experiencias de política pública territorial. Para ello, se realizó una selección de material bibliográfico que contemplara las diversas problemáticas que hacen a la gestión territorial tales como la movilidad, los mercados de suelo, la cuestión ambiental, el riesgo de desastres, el desarrollo de infraestructura y la integración regional, entre otros.

Treinta oficinas de planificación de organismos regionales, provinciales y locales adquirieron equipamiento para fortalecer el desarrollo de sus actividades.

Asimismo, se incluyeron publicaciones vinculadas con la planificación elaboradas por los Estados, con el fin de difundir los trabajos desarrollados desde el ámbito público y promover la articulación entre diferentes niveles y sectores estatales.

La selección final estuvo conformada por 33 publicaciones que fueron distribuidas a los equipos de planificación de los Gobiernos Provinciales. III











BIBLIOTECA DE PLANIFICACIÓN - TEMÁTICAS INCLUIDAS

- Planificación
- Infraestructura
- Gestión territorial
- Vivienda social
- Movilidad
- Metodología
- Ambiente y cambio climático
- Problemática urbana
- Problemática rural
- Desarrollo
- Cartografía

APLICACIÓN DE METODOLOGÍAS DE INTEGRACIÓN INTERNACIONAL

Como parte del proceso de planificación territorial regional indicativa, los países suramericanos aprobaron un Plan de Acción en el año 2006 orientado a promover un salto de calidad.

En este sentido, entre los trabajos realizados, el desarrollo de metodologías ocupa un lugar relevante para dar cumplimiento a lo establecido en el Plan de Acción.

Metodología Evaluación Ambiental y Social Estratégica

Objetivos

- Mejorar la comprensión de la dinámica de un ámbito territorial específico
- Comprender la dinámica impuesta por un grupo de proyectos identificando las implicancias ambientales y sociales que generan sobre un territorio
- Identificar programas y proyectos complementarios y sinérgicos a los que son objeto de evaluación
- Identificar factores y procesos estratégicos claves en el territorio sobre cuyas bases sea posible construir escenarios alternativos, reconociendo riesgos y oportunidades
- Elaborar una estrategia y un Plan de Acción Estratégico que permitan la incorporación temprana de la dimensión ambiental y social en la implementación de programas y proyectos de inversión
- Facilitar un espacio para el diálogo constructivo entre las diversas jurisdicciones y actores clave

Mecanismo de aplicación

La aplicación de la metodología requiere el liderazgo de especialistas de gran experiencia en áreas relacionadas con la evaluación ambiental y social. Se aplica con participación y compromiso pleno de los Gobiernos involucrados que conforman equipos de trabajo para aprender-haciendo.

Se desarrolla con base en información secundaria y considera de alto valor los aportes de los diferentes actores clave en sus diversas fases de aplicación que son las siguientes:

1. Aproximación y planeamiento
2. Recopilación, sistematización y análisis
3. Consulta y validación en terreno
4. Elaboración de documento preliminar
5. Retroalimentación y ajuste
6. Elaboración de resultados finales

Define a los actores clave como aquellas personas que por sus características, roles, injerencia, interés y representatividad en ámbitos regionales, nacionales e internacionales pueden ser consultados en el proceso de desarrollo de la evaluación.

Asimismo, un instrumento clave en el proceso es el plan de participación cuyo objetivo general es diseñar e implementar una estrategia efectiva y continua de participación con la siguiente finalidad:

- Establecer/crear canales de información, comunicación, consulta y apropiación entre el equipo de trabajo y los actores clave de manera de involucrarlos en la aplicación de la metodología
- Integrar los resultados del proceso participativo en todas las iniciativas y actividades relacionadas con la evaluación ambiental y social

Aplicaciones realizadas y en preparación

- Grupo 2 de Proyectos del Eje de Integración y Desarrollo del Sur
- Programa Pehuenche
- Ruta Nacional 40

Grupo 2 de Proyectos del Eje de Integración y Desarrollo del Sur

El EID del Sur es uno de los diez ejes en los que se encuentra organizado el territorio de América del Sur de acuerdo con la Planificación Territorial Indicativa de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Suramericana, actualmente foro técnico del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planamiento.

Los EID son franjas multinacionales de territorio en donde se concentran espacios naturales, asentamientos humanos, zonas productivas y flujos comerciales. En cada uno de ellos se han identificado proyectos a ser ejecutados, los que a su vez se han agrupado con el objetivo de potenciar sus sinergias.

En el EID del Sur se han identificado dos grupos de proyectos:

Grupo1: Concepción-Bahía Blanca-Puerto San Antonio Este.

Grupo 2: Circuito Turístico Binacional de la Zona de los Lagos.

Argentina y Chile propusieron realizar la aplicación de la metodología EASE al Grupo 2 del Eje del Sur, cuya función estratégica corresponde al fortalecimiento de un sistema turístico binacional

en torno a la zona de los lagos de Argentina y Chile, donde se favorezca la generación de oportunidades de desarrollo así como la conservación de los recursos ambientales de la zona.

Este grupo de proyectos involucra a las Provincias de Río Negro y Neuquén, por Argentina, y a las regiones De los Ríos, De los Lagos y Araucanía, por Chile.

Mapa 13. *Grupo 2 de Proyectos del Eje de Integración y Desarrollo del Sur*



Fuente. *Evaluación Social Ambiental Estratégica.*

Características de la aplicación

Esta primera experiencia de aplicación binacional contó, para su ejecución, con las siguientes instancias:

- Un equipo de trabajo integrado por representantes del Gobierno Nacional y Provincial, en el caso de Argentina, y central y regional, en el caso de Chile
- Una asistencia técnica provista por el BID, mediante un grupo de consultores que apoyaron la integración de la información y los resultados de la evaluación, y trabajaron en la elaboración y edición de los diversos documentos e informes
- Un plan de participación tanto de los equipos de trabajo como de los actores clave identificados mediante distintas metodologías participativas

Equipo de trabajo

Equipo argentino

Coordinación: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

1. Secretaría de Turismo
2. Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable
3. Dirección Nacional de Vialidad
4. Administración de Parques Nacionales
5. Servicio Geológico Minero Argentino
6. Instituto Nacional de Asuntos Indígenas
7. Provincias de Neuquén y Río Negro
8. Municipios de Neuquén y Río Negro
9. COPADE (Neuquén)
10. Consejo de Ecología y Medio Ambiente (Río Negro)
11. Autoridad interjurisdiccional de las cuencas de los ríos Limay, Neuquén y Negro

Equipo chileno

Coordinación: Ministerio de Obras Públicas

1. Servicio Nacional de Turismo
2. Ministerio de Transportes
3. Ministerio de Bienes Nacionales
4. Mesa Red Interlagos
5. Jefes de proyecto (Vialidad)
6. Intendentes, gobernadores y asociaciones de municipios
7. Corporación Nacional de Desarrollo Indígena
8. Corporación Nacional Forestal
9. Comisión Nacional del Medio Ambiente
10. Corporación de Fomento de la Producción
11. Agencias Regionales de Desarrollo Productivo
12. Secretaría General de Gobierno
13. Seremi de Planificación y Coordinación

Plan de trabajo

El equipo de trabajo consensuó un plan de trabajo a desarrollar en concordancia con el plan de participación que estableció tareas y actividades para cada una de las fases de la metodología.

Conclusiones

Sobre la base de lo descripto precedentemente, se resumen las conclusiones generales a las que se arribó:

- El desarrollo de la infraestructura vial asociada al grupo de proyectos se encuentra prácticamente culminada tanto en Argentina como en Chile. Hasta ahora no se presentan saturaciones de los flujos, sí existen conflictos de sobreposición por el cruce de carreteras y carga en áreas turísticas asociadas a ciudades y áreas protegidas
- El circuito turístico binacional, aún cuando cuenta con un gran potencial de uso y crecimiento, no ha sido desarrollado como un producto integrado entre ambos países
- El desarrollo actual del turismo en el área de influencia del grupo de proyectos tiende a concentrarse en los grandes centros urbanos en desmedro de la generación de circuitos intermedios que permitan conectar los territorios de los atractivos turísticos con las capacidades de acogida de visitantes

Tabla 10. *Plan de Trabajo*

Actividades	Etapa/Fases	Productos
Etapa I		
• Reunión preparatoria - Santiago de Chile • Taller de arranque - Santiago de Chile • Taller nacional Argentina 1 - Buenos Aires • Reunión asistencia técnica - Buenos Aires	**Fase 1:** Aproximación y planeamiento	• Informe 1: Taller de arranque • Identificación de factores estratégicos • Informe 2: Plan de trabajo detallado • Preparación de herramientas metodológicas • Página web, folleto
• Reunión asistencia técnica - Buenos Aires • Taller nacional Argentina 2 - Buenos Aires • Reunión consultores - Santiago de Chile • Reunión asistencia técnica y coordinadores - Santiago de Chile	**Fase 2:** Recopilación, sistematización y análisis	• Identificación de indicadores • Búsqueda de información • Preparación de datos de base • Organización de Sistema de Información Territorial • Plan de participación • Ajuste de herramientas metodológicas
Etapa II		
• Reuniones de consulta (Viedma, Neuquén, Temuco, Valdivia, Puerto Montt) • Reuniones de grupos focales • Taller Binacional San Martín de los Andes • Reuniones de equipos nacionales • Reunión asistencia técnica - Buenos Aires	**Fase 3:** Consulta y construcción de escenarios	• Informe evaluación preliminar • Registros de reuniones de participación • Documento con selección de indicadores finales • Informe de evaluación preliminar ajustado • Documento para la elaboración de escenarios con esquema consensuado con equipo
• Reunión de equipo asistencia técnica • Videoconferencia • Reunión de verificación con actores estratégicos	**Fase 4:** Análisis estratégico	• Informe final, borrador • Documento borrador de lineamientos estratégicos • Capítulo final de indicadores
Etapa III		
• Reuniones de consulta (Bariloche, Neuquén, Temuco, Valdivia, Puerto Montt) • Reuniones de grupos focales • Taller binacional Pucón • Taller binacional Argentina 3 • Reunión asistencia técnica - Buenos Aires	**Fase 5:** Propuesta de estrategia y Plan de Acción Territorial	• Capítulo de escenarios validado • Capítulo de planificaciones concurrentes y matriz de sinergia validado • Capítulo de riesgos, oportunidades y lineamientos estratégicos validado • Informe final, borrador
• Reunión asistencia técnica - Buenos Aires • Verificación final de los resultados	**Fase 6:** Consulta y concertación	• Informe final • Informe final resumen ejecutivo • Informe de lecciones aprendidas

- La base del desarrollo y la sostenibilidad del circuito turístico binacional se encuentra asociada a la conservación efectiva y puesta en valor de los atractivos naturales y culturales que dan soporte al área de influencia directa del Grupo 2 de Proyectos del Eje del Sur
- No existe en el área de influencia del grupo de proyectos un instrumento de ordenamiento territorial que regule el uso del territorio compatibilizando el turismo con las demás actividades económicas presentes en el área
- El desarrollo sustentable del circuito requiere de una respuesta institucional pública y privada coherente y complementaria entre ambos países de manera de permitir un flujo expedito de personas, un desarrollo coherente del turismo en función de la conservación y uso sustentable de los atributos naturales y culturales, y la oferta de un producto común de calidad con base en la integración

Programa Pehuenche

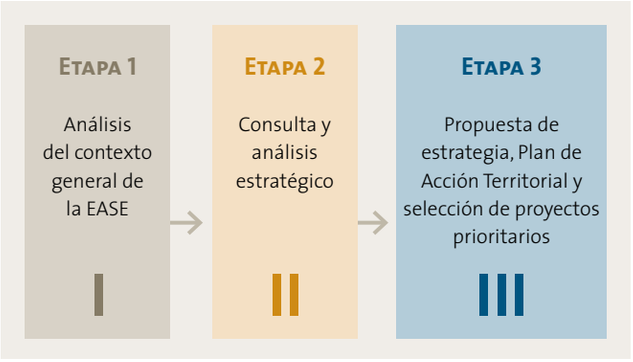
Objetivo

Realizar estudios de preinversión sobre el potencial productivo y de generación de servicios del Corredor Bioceánico Pehuenche, así como analizar la viabilidad de los programas y proyectos de inversión que se identifiquen, contribuyendo al ordenamiento territorial y al desarrollo sustentable de los territorios involucrados.

Área de estudio

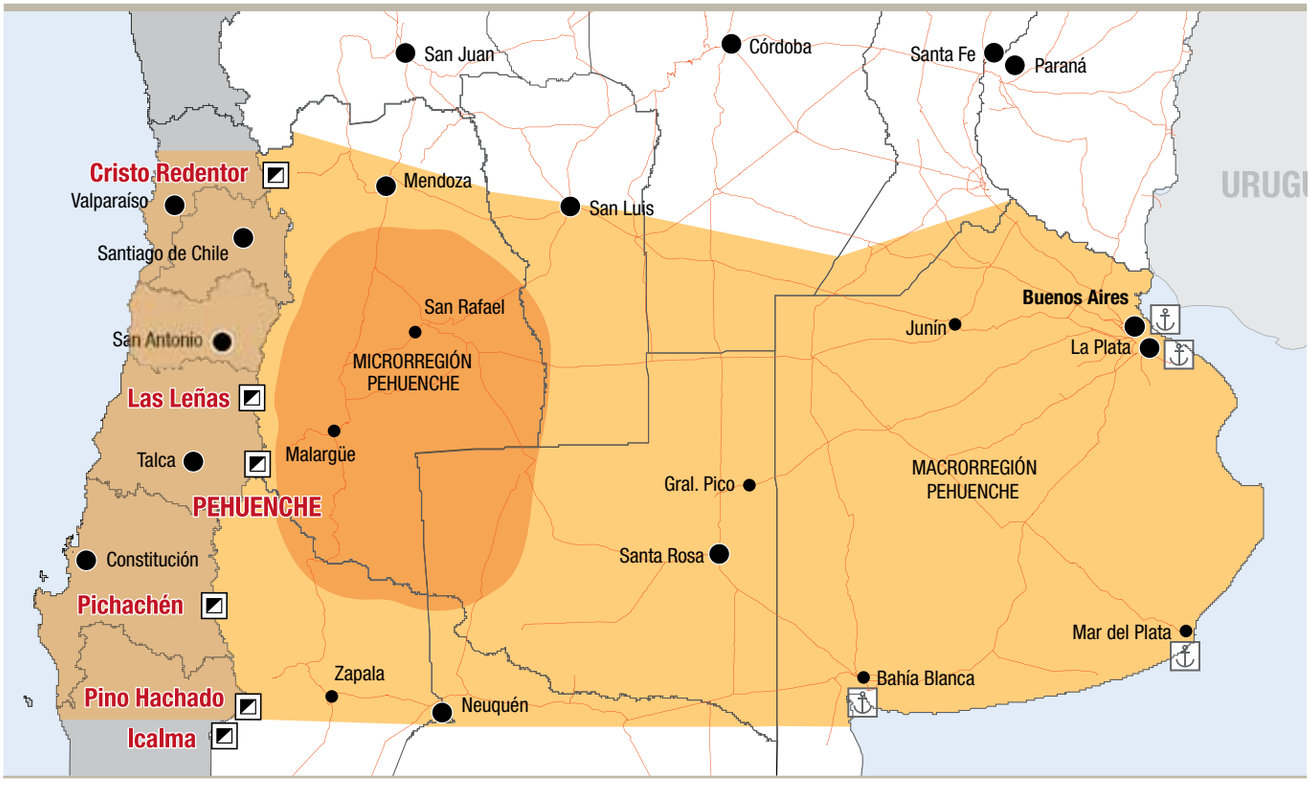
El área incluyó las Provincias de La Pampa, Mendoza y Buenos Aires. Uno de los estudios realizados fue la aplicación de la esta metodología EASE al Programa Pehuenche que contiene los proyectos que conforman el Grupo 6 del Eje de Integración y Desarrollo MERCOSUR-Chile.

Aplicación de la metodología



Asimismo, con el fin de orientar el trabajo para la ejecución de todas las actividades que implica la aplicación integrada de la metodología EASE, se elaboró un plan de trabajo detallado que incluye una descripción para la ejecución de las diversas etapas y fases del plan. El equipo de trabajo fue multidisciplinario, con participación de organismos nacionales y provinciales de La Pampa, Mendoza y Buenos Aires.

Mapa 14. *Programa Pehuenche*



Fuente. *Elaboración propia.*

Los resultados de la aplicación de esta metodología permitirán minimizar los potenciales riesgos e impactos ambientales y sociales en los territorios asociados al área de influencia como resultado de dicho programa, así como de otras iniciativas regionales y locales en tanto planes y programas concurrentes de participación.

Equipo de trabajo

Coordinación: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

- Secretaría de Turismo
- Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable
- Dirección Nacional de Vialidad
- Administración de Parques Nacionales
- Planificación Territorial La Pampa
- Planificación Territorial Mendoza
- Planificación Urbana y Territorial Buenos Aires
- Vialidad provinciales
- Secretaría Medio Ambiente La Pampa
- Turismo provinciales
- Secretaría Ambiente Mendoza
- Secretaría Ambiente Buenos Aires

Resultados

Estrategia ambiental y social para el Programa Pehuenche conformada por siete programas, con la propuesta de puesta en marcha del Plan de Acción Estratégico para cada uno de ellos. A modo de ejemplo se desarrolla el Programa 1.

Figura 6. *Desarrollo del Programa Pehuenche 1*



Programa 1	Objetivo	Componentes	Acciones estratégicas
Conectividad y movilidad segura y sustentable	Mejorar el sistema de conectividad asociado al Paso Pehuenche por medio de inversiones en infraestructura de transporte y logística que favorezcan la movilidad en la Macrorregión Pehuenche de una manera sostenible y segura por medio del diseño ambiental y socialmente compatible de los nuevos proyectos, manteniendo simultáneamente los sistemas viales existentes como un patrimonio construido	Mejoramiento de la infraestructura de transporte en la red relevante	• Planes de intervención en los tramos del sistema vial, en áreas urbanas dinámicas y en crecimiento: mejoramiento RP 10, pavimentación RN 34, mejoramiento RN 143 (Carmensa a San Rafael), mejoramiento RN 33 (Bahía Blanca a General Villegas) • Mejora y ampliación de las conexiones intermodales • Implementación de *bypass* Malargüe • Planes de refuncionalización de los sistemas portuarios y sus redes logísticas
		Mejoramiento de los sistemas de información sobre las condiciones de movilidad (microrregión y corredores)	• Fortalecimiento de los Programas Operativos Invernales (POI) en el Paso Internacional • Integración del POI entre la RN 145 en Argentina y la Ruta 115 en Chile • Mejoramiento de la información sobre 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 en la RN 143 • Mejoramiento de la información sobre posibles avalanchas en la RN 145
		Seguridad vial	• Educación vial • Control de seguridad vial (corredores) • Microrregión/señalización específica relacionada con el futuro corredor • Prevención de calzada por animales sueltos en épocas de transhumancia en el sector de acceso al Paso
		Desarrollo de servicios complementarios	• Creación de espacios de descanso (RP 10 entre Victorica y Santa Isabel, RN 143, RN 188 en San Luis) • Creación de espacios de servicios a vehículos y usuarios (Bardas Blancas) • Servicios logísticos en nodos especializados

Ruta Nacional 40

Con la firma del decreto 1.568 de fecha 6 de septiembre de 2013, la República Argentina ha aprobado el Contrato de Préstamo con la Corporación Andina de Fomento, cuyo objeto es apoyar la ejecución del Programa Corredores Viales de Integración - Fase II: Ruta Nacional 40, que contempla actuaciones estratégicas en el EID Andino del Sur.

La meta del Programa es aumentar la competitividad y promover el crecimiento sustentable de la región de influencia a través de la mejora de la infraestructura vial existente, realizando inversiones en obras de pavimentación y reformas en general en diferentes tramos del corredor.

El crédito también se utilizará para efectuar estudios de preinversión de proyectos y una evaluación ambiental y social de toda la ruta, así como para fortalecer la institucionalidad de la Dirección Nacional de Vialidad.

En este marco, se establecieron los Términos de Referencia para aplicar la Evaluación Ambiental y Social con enfoque Estratégico del Programa Corredores Viales de Integración - Fase II: Ruta Nacional 40, que se encuentra en desarrollo.

Objetivo

Incorporar la dimensión ambiental y social en los proyectos componentes del Programa, y analizar la complementariedad con los planes, programas y proyectos estratégicos propuestos por cada Provincia, todo ello con objeto de elaborar un Plan de Acción Territorial consensuado, de manera que las obras y acciones objeto de decisión consideren las características ambientales y sociales desde una perspectiva integrada a lo largo del eje carretero.

Mapa 15. *Ruta Nacional 40*



La EASE será llevada a cabo en dos etapas:

» *Primera etapa: comprende el tramo de la RN 40 que va desde su inicio en la Ciudad de La Quiaca (Provincia de Jujuy), hasta el límite entre las Provincias de Mendoza y Neuquén, atravesando las Provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca, San Juan, La Rioja y Mendoza (tramo norte)*

» *Segunda etapa: se abocará al tramo subsiguiente, desde la Provincia de Neuquén hasta su confín en la Provincia de Santa Cruz, pasando por Río Negro y Chubut*

Fuente. *Elaboración propia.*

Metodología de Integración Productiva y Logística

Presenta los procedimientos necesarios para evaluar el potencial de integración productiva y el desarrollo de la logística en el área de influencia de un Grupo de Proyectos perteneciente a un EID o de un proyecto de la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración del COSIPLAN.

Específicamente busca:

- **a.** Identificar el potencial de contribución a la IPr de los encadenamientos productivos individualizados y que operan entre los países que se someten al ejercicio, o bien de aquellos encadenamientos que, a través de estudios previos disponibles, demuestren tener una potencialidad de integración
- **b.** Identificar el potencial para el desarrollo y diversificación de servicios logísticos que agreguen valor a la producción
- **c.** Identificar los factores que entorpecen el proceso de integración productiva y/o de desarrollo de la logística para las cadenas de valor identificadas
- **d.** Identificar oportunidades de inversión que podrían ser realizadas por el sector público o privado para potenciar la IPr y el desarrollo de la logística
- **e.** Identificar proyectos complementarios que eleven la eficacia de la acción de la infraestructura de la Cartera del COSIPLAN sobre los procesos de IPr y desarrollo logístico
- **f.** Fomentar el diálogo entre los sectores público y privado en torno a la IPr y el desarrollo de la logística

Consta de las siguientes etapas:

E 1	Definición y caracterización del área de influencia
E 2	Trabajo de campo
E 3	Propuesta de proyectos y acciones y evaluación de impactos en el desarrollo del área
E 4	Recomendaciones para un plan de acción indicativo

Aplicación al Grupo 4 del Eje MERCOSUR-Chile

En el marco de la capacitación y aplicación de la metodología para el análisis del potencial de integración productiva (IPr) y de desarrollo de servicios logísticos de valor agregado (SLVA) de la Iniciativa IIRSA, se ha participado a técnicos de los Gobiernos de Argentina, Chile y Uruguay para realizar una aplicación piloto sobre el Grupo de Proyectos 4 del Eje MERCOSUR-Chile, Coquimbo-Región Centro Argentina-Paysandú.

A partir de los talleres de trabajo realizados en Buenos Aires (julio 2009) y en Santiago de Chile (septiembre 2010), los equipos nacionales, siguiendo los lineamientos de la metodología, delimitaron el área de influencia, describiéndola desde el punto de vista socioeconómico, productivo y de infraestructura y recogiendo información relevante sobre los sectores con potencial de integración productiva que fueron seleccionados para el análisis.

El análisis de los datos relevados fue la base para la planificación y ejecución de un trabajo de campo que consistió fundamentalmente en entrevistas a actores públicos y privados vinculados con los temas bajo estudio. La información aportada por los entrevistados permitió derivar conclusiones sobre el potencial de integración productiva y el desarrollo de servicios logísticos de valor agregado así como identificar proyectos complementarios, oportunidades de negocio y trabas y dificultades para la facilitación del comercio y el flujo de bienes.

Mapa 16. *Área de Estudio*



Fuente. *Estudio de Integración Productiva y Logística al Grupo 4 del EID MERCOSUR-Chile.*

Programas Territoriales de Integración

Aprobada por los ministros del COSIPLAN en noviembre de 2013, esta metodología tiene el objetivo de profundizar el análisis de distintas dimensiones de la planificación territorial a fin de optimizar el manejo socioambiental del territorio, la integración productiva y logística, armonizar temas de naturaleza regulatoria y mejorar los impactos locales de la infraestructura a desarrollar. Su resultado es un Programa Territorial de Integración constituido por proyectos a ser ejecutados en el área de influencia de los proyectos estructurados que conforman la API, a través de las siguientes actividades:

- Definir la estrategia que orienta las acciones del PTI
- Fijar objetivos y acciones (que pueden depender de la aplicación de las metodologías IPrLg y EASE en una posible versión simplificada)
- Definir el área de acción del PTI
- Consensuar entre diferentes niveles y estamentos de gobierno acciones conjuntas; considerando también la cooperación entre sectores públicos y privados
- Fijar plazos para la ejecución de las acciones
- Definir el financiamiento del desarrollo de las acciones

Aplicación al Proyecto Binacional Túnel Agua Negra

La aplicación de la metodología Programa Territorial de Integración para el Proyecto Binacional Túnel Agua Negra, que involucra de manera directa en territorio argentino a la Provincia de San Juan, la Provincia de La Rioja y a la Región de Coquimbo en Chile, se desarrolló a partir de la conformación de un equipo de trabajo de carácter multidisciplinario, multisectorial y con participación nacional y provincial en el caso de Argentina y regional en el caso de Chile y representantes de las instituciones que conforman el Comité de Coordinación Técnica.

Asimismo, dicho proyecto forma parte de la API por su carácter estratégico y el alto impacto que puede generar en la integración física y el desarrollo socioeconómico de la región en su conjunto.

El concepto de Programas Territoriales de Integración se introduce como parte de los criterios que se utilizan para la selección de proyectos, reconociendo la necesidad de avanzar sobre las acciones complementarias a la implementación de las obras de infraestructura.

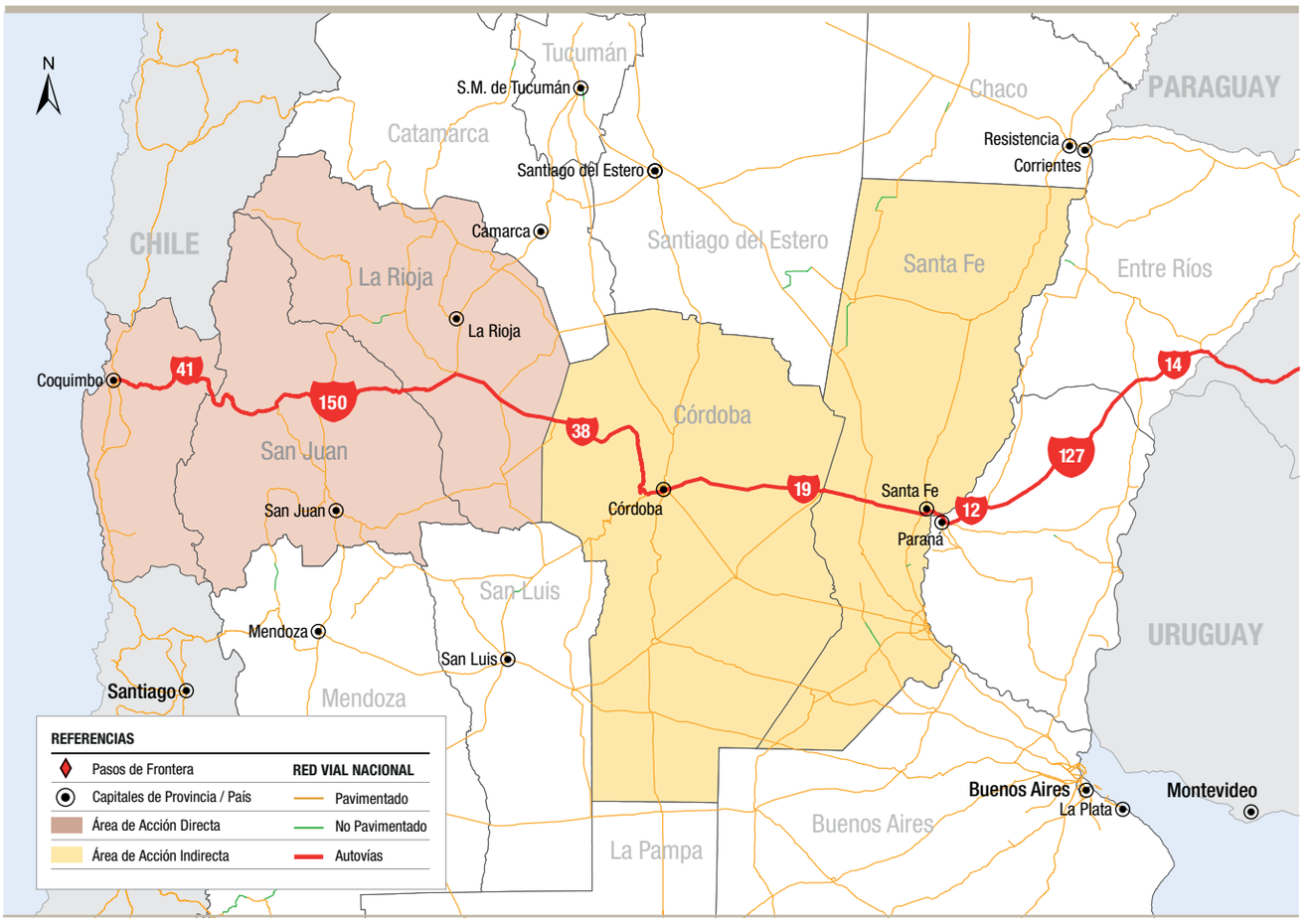
Taller de inicio

En el taller de inicio, realizado en la Ciudad de Buenos Aires en el mes de noviembre del año 2014, se consensuaron en conjunto el Plan de Trabajo y el Plan de Participación, de manera tal de facilitar la interacción entre el equipo de trabajo y los actores clave que participan del proceso de elaboración del Programa Territorial de Integración y su Plan de Implementación, en cuyo marco se identificarán las diversas percepciones y opiniones de los grupos de interés sobre los posibles escenarios futuros resultantes de la construcción y el funcionamiento del Túnel Binacional Agua Negra.

Asimismo, es importante destacar que cada equipo de trabajo es coordinado por el organismo gubernamental que tiene a su cargo la Coordinación Nacional COSIPLAN-IIRSA. La finalización estimada de esta actividad está prevista para el tercer trimestre del 2015.

Así también, el espacio institucional creado facilitará el diálogo, la consulta y la retroalimentación a lo largo de las cuatro etapas en las cuales fue organizado este Programa Territorial de Integración, como se detalla en el diagrama de flujos Plan de Trabajo. *[Figura 7]*

Mapa 17. *Áreas de acción PTI*



Fuente. *Plan Territorial de Integración del Proyecto Binacional Túnel Agua Negra.*

Equipo argentino

Gobierno central

- Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (Coordinación Nacional COSIPLAN-IIRSA)
- Ministerio de Relaciones Exteriores
- Ministerio de Turismo
- Secretaría de Transporte
- Secretaría Pyme
- Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable
- Parques Nacionales
- Dirección Nacional de Vialidad

Gobierno provincial:

La Rioja y San Juan

- Planificación
- Dirección Provincial de Vialidad
- Producción
- Secretaría de Turismo
- Secretaría de Medio Ambiente

Equipo chileno

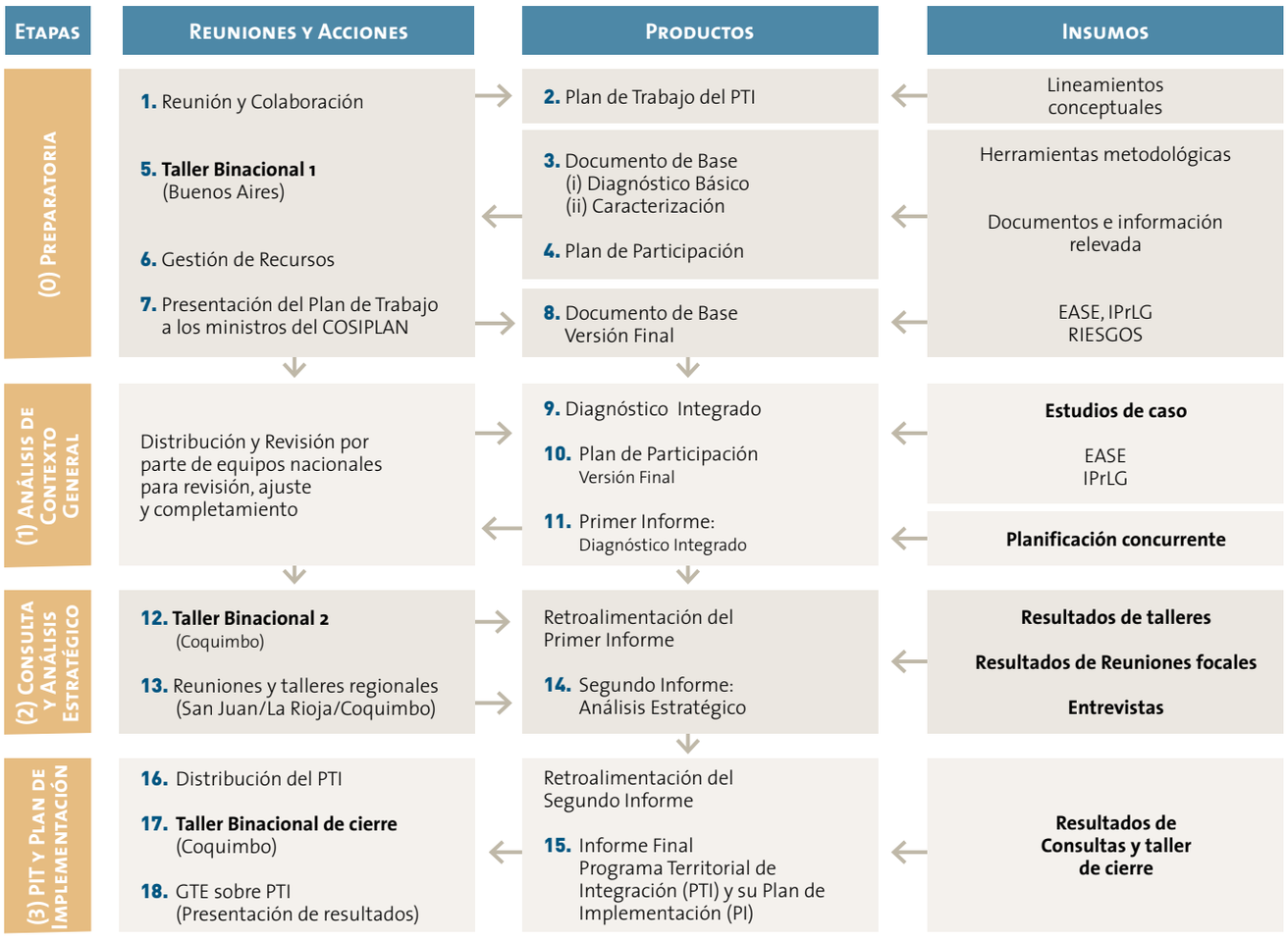
Gobierno central

- Ministerio de Obras Públicas (Coordinación Nacional COSIPLAN-IIRSA)
- Ministerio de Medio Ambiente
- Ministerio de Economía
- Ministerio del Interior - Unidad de Pasos Internacionales
- Subsecretaría de Turismo
- Subsecretaría de Transporte
- DIRECON, Ministerio de Relaciones Exteriores
- Dirección Nacional de Planeamiento
- Dirección Nacional de Vialidad

Nivel regional

- Ministerio de Medio Ambiente, Secretaría Regional
- Ministerio de Economía, Secretaría Regional
- Dirección Regional de Planeamiento
- Dirección Regional de Vialidad
- Subsecretaría Regional de Turismo
- Subsecretaría Regional de Transporte
- División de Planificación y Desarrollo del Gobierno Regional de Coquimbo
- Secplan comunas de Paihuano, La Higuera, Vicuña, La Serena y Coquimbo
- Corporación de Desarrollo Regional
- Universidad Católica del Norte

Figura 7. *Diagrama de flujos Plan de Trabajo*



Gestión de Riesgo de Desastres

La Gestión del Riesgo de Desastres forma parte del Plan de Acción Estratégico definido para el período comprendido entre los años 2012 y 2022 en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, en su carácter de Foro Técnico del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento de la Unión de Naciones Suramericanas.

Objetivo

Diseñar una metodología que proporcione a los países herramientas y procedimientos claros para prevenir y mitigar los efectos de catástrofes que afecten las infraestructuras suramericanas y establecer planes de recuperación de la conectividad. **III**

Figura 8. *Gestión de Riesgo como Proceso*

Fase I

Screening
¿Por qué se desea realizar un análisis de riesgo?
¿Qué se desea estudiar? (*Screening*)

Fase II

Análisis de riesgo
Paso 1: Definición de objetivos de desempeño
Paso 2: Identificación de estructura y amenazas
Paso 3: Nivel de profundidad de estudio y elaboración de TdR

Fase III

Gestión del Riesgo
Reducción del riesgo (prevención, mitigación)
Preparativos para responder
Transferencia de riesgo (seguros)

Fase I: *Screening*

Infraestructura	• Infraestructura de interés • Ubicación y área de influencia • Identificación de amenazas a las que está expuesta • Priorización de la infraestructura a estudiar
Cartera de Proyectos	• Cartera de infraestructura • Ubicación y área de influencia • Identificación de amenazas a las que está expuesta • Priorización de la infraestructura a estudiar
Amenaza	• Ubicación y área de influencia • Identificación de amenazas a las que está expuesta • Priorización de la infraestructura a estudiar

Fase II: Análisis de Riesgo

Paso 1	Definir objetivos e indicadores de desempeño
Paso 2	Identificar y caracterizar componentes/equipos
	Caracterizar amenazas
Paso 3	Definir profundidad de estudio de riesgo y términos de referencia para la ejecución
Paso 4	Estudio de riesgo e identificación de posibles acciones de mitigación

Instituciones a ser involucradas

Grupo 1	Instituciones nacionales vinculadas con el diseño, operación y mantenimiento de la infraestructura bajo análisis (Ministerios, empresas del Estado, empresas privadas)
Grupo 2	Representantes de Gobiernos locales (Municipio, Departamento, Provincia) en donde se emplaza la infraestructura
Grupo 3	Instituciones técnicas, científicas o académicas (universidades) encargadas del análisis y monitoreo de amenazas naturales que serán consideradas en el estudio
Grupo 4	Empresas consultoras, expertos, centros de referencia

Fase III: Conocido el Riesgo, Algunas Opciones de Acción

Estrategia	Medios	Actividades
Reducir el riesgo	Obras y acciones de prevención y/o mitigación, reforzamiento, reubicación, redundancia	• Diseño de obras • Ejecución de obras • Operación y mantenimiento
Preparativos para la emergencia	Planes de emergencia, contingencia, continuidad de negocios, simulaciones, simulacros, reservas	• Definir modelo de operación crítica • Elaborar plan/es • Capacitación personal • Simulación/simulacros
Transferir el riesgo	Seguros	• Estimar pérdida máxima probable • Adquirir seguro/póliza



575 PARTICIPANTES



APLICACIÓN DE METODOLOGÍAS

Evaluación Ambiental y Social Estratégica

- Grupo 2 de Proyectos del Eje de Integración y Desarrollo del Sur (2010)
- Programa Pehuenche (2013)
- Ruta Nacional 40 (a iniciar en 2015)

Integración Productiva y Logística

- Grupo 4 del Eje MERCOSUR-Chile (2011)

Programas Territoriales de Integración

- Proyecto Binacional Túnel Agua Negra (2015)







45 TALLERES REALIZADOS





70 ORGANISMOS INVOLUCRADOS





15 GRUPOS FOCALES







TERCERA PARTE

Modelos Territoriales Deseados y Proyectos Estratégicos por Provincia

BUENOS AIRES





El Modelo Deseado propone una Provincia social, ambiental, económica e institucionalmente sustentable, sobre la base de una eficiente y eficaz inversión en infraestructura, equipamientos, servicios y capacitación; con un territorio equilibrado e integrado, en el que la protección de su patrimonio natural y cultural forma parte de las premisas de desarrollo. En ese marco, pretende:

- Consolidar una visión integral del territorio en la definición de líneas de acción estratégicas, brindando un marco de gestión para la inversión pública
- Revertir los desequilibrios territoriales entre las diferentes regiones y potenciar su desarrollo con sustentabilidad, equidad e inclusión social
- Orientar la gestión de las obras de infraestructura, en concordancia con los ejes de crecimiento provinciales y nacionales, alentando el uso racional de los recursos y las capacidades instaladas

Para el logro de estos objetivos, se propone:

- Promover la preservación de la calidad ambiental y el mantenimiento de las áreas estratégicas de producción rural, las potencialidades paisajísticas y los territorios litorales
- Fomentar el mejoramiento de la situación hidrogeológica de las diferentes cuencas, reduciendo y mitigando los riesgos hídricos, y preservando los recursos superficiales y subterráneos como elementos estructurantes de las actividades humanas
- Alentar desarrollos urbanos racionales y ordenados, conteniendo el crecimiento de la Región Metropolitana, alentando la descentralización y el asentamiento de población en el interior del territorio
- Consolidar y articular los centros urbanos en el interior, promoviendo un sistema urbano apoyado en la calidad y distribución equilibrada de las obras de infraestructura y los equipamientos sociales
- Potenciar las redes e infraestructuras de vínculos regionales y provinciales a fin de favorecer el funcionamiento sistémico de las cabeceras regionales, así como las condiciones locales de producción, y fortalecer su inserción en los corredores productivos
- Impulsar obras de mejora y ampliación en la provisión de servicios, saneamiento y energía, a fin promover el desarrollo cualificado de los territorios y las economías regionales
- Apoyar el desarrollo y la cualificación de las actividades agropecuarias, industriales y terciarias con alta especialización que permitan la diversificación de las bases productivas locales mediante procesos sustentables

La determinación de once regiones ha permitido definir áreas de trabajo con objetivos específicos:

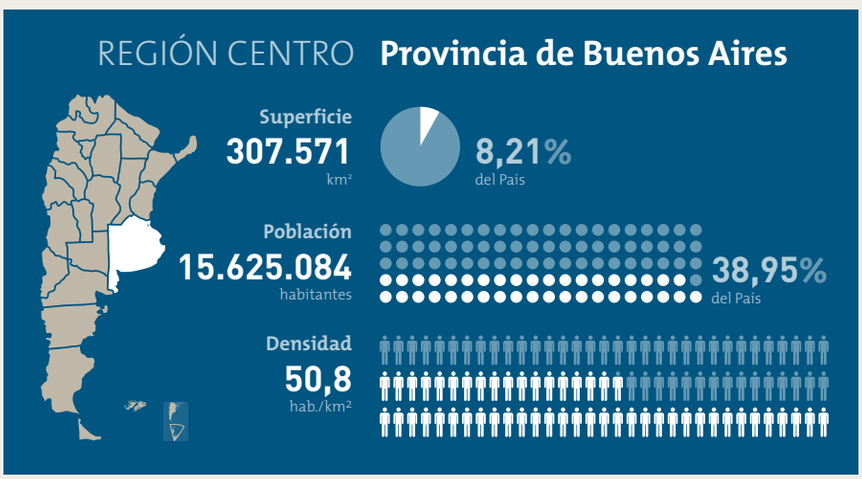
1. **Región Metropolitana de Buenos Aires:** equilibrio sociopoblacional



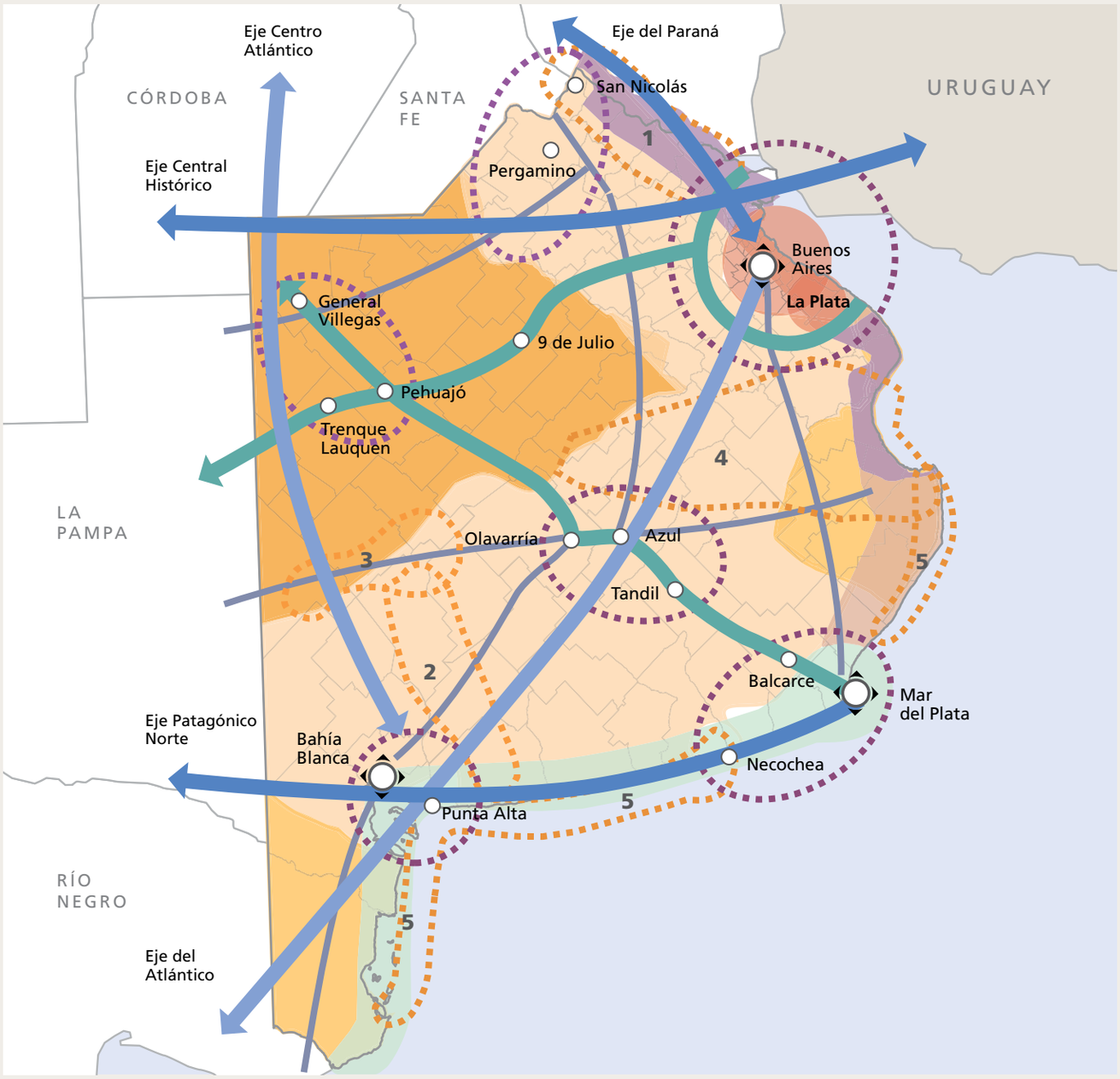


con cobertura de servicios de infraestructuras, equipamientos, espacios públicos de escala y expansión de la mancha urbana regulada. Desarrollo productivo y red de movimientos eficiente. Sistema de espacios verdes de calidad y gestión integral de residuos.

2. **Área de influencia de la Región Metropolitana de Buenos Aires:** equilibrio urbano-rural con cobertura de servicios de infraestructura urbana, equipamientos y manejo sustentable de las actividades productivas agropecuarias compatibles.
3. **Noroeste:** base económica agropecuaria desarrollada y diversificada, manejo hídrico sustentable y cobertura de servicios de infraestructura y equipamientos educativos y sanitarios. Sistemas de ciudades y conexiones fortalecidos.
4. **Norte, Centro y Sudoeste:** base económica, agropecuaria, industrial y de servicios, fortalecida. Desarrollo socioeconómico de actividades ecocompatibles y turismo alternativo. Sistemas de ciudades y conexiones fortalecidos.
5. **Este y Patagónica:** desarrollo territorial con diversificación económica de base agropecuaria y turística. Manejo de ecosistemas rururbanos e hidráulico sustentable.
6. **Litoral fluvial:** manejo costero integrado de sectores fluvial paranaense y fluvial del conurbano de la RMBA. Conexiones y puertos fortalecidos.
7. **Litoral atlántica norte y estuárica:** manejo costero integrado del litoral atlántico norte y del sector estuárico. Sistemas de ciudades, centros turísticos, conexiones y puertos fortalecidos.
8. **Litoral atlántica sur y patagónica:** desarrollo costero integrado del litoral atlántico del sur bonaerense y del litoral atlántico patagónico. Sistemas de ciudades, centros turísticos, conexiones y puertos fortalecidos.



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Núcleo multimodal o estructurante
- Núcleo urbano
- Articulación multimodal a corredores de jerarquía internacional
- Articulación multimodal a corredores de importancia nacional
- Corredores de conexión interprovinciales y/o nodos urbanos fortalecidos
- Malla interna de rutas y mejora de caminos vecinales consolidada
- Región Metropolitana de Buenos Aires
- Región Noroeste
- Región Norte, Centro y Sudoeste
- Región Este y Patagónica
- Región Litoral fluvial
- Región Litoral atlántica norte y estuárica
- Región Litoral atlántica sur y patagónica
- Sistema policéntrico de núcleos urbanos
- Unidades de interés ambiental articuladas al desarrollo cultural, productivo y/o turístico

1	Litoral paranaense y Delta
2	Mar y sierras (Tandilia y Ventania)
3	Lagunas encadenadas del Oeste
4	Cuenca baja del río Salado
5	Litoral atlántico y patagónico

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Red eléctrica con requerimientos
- Acueducto
- Proyectos de mejora vial en puentes
- Construcción en empalmes, rotondas, intersecciones, cruces, conexiones
- Proyectos de mejora vial en travesías urbanas
- Estaciones transformadoras
- Proyectos de generación de energía eléctrica
- Líneas de transmisión de 33 KV
- Acueductos para la provisión de agua potable
- Aprovechamientos múltiples hídricos
- Defensas hídricas
- Obras de captación y/o transporte de agua para la producción
- Plantas de tratamiento y colectores cloacales
- Redes mixtas de desagües cloacales, agua potable y/o pluviales
- Obras para el tratamiento de residuos
- Hospital
- Unidad sanitaria
- Soluciones habitacionales
- Infraestructura de urbanización
- Edificio público

Listado de Proyectos

- Repavimentación y conservación de tramos en RN 188 y RP 60, 70, 50, 86 y 65 en varios partidos de la región
- Pavimentación, rehabilitación y conservación de pavimento en RP 86 y 67 en Bahía Blanca, Benito Juárez, Gral. La Madrid y Cnel. Suárez
- Pavimentación de tramos RN 205 y RP 65 en Saladillo, Bolívar, Gral. Arenales, Gral. Viamonte, Junín y 9 de Julio
- Obras viales en RP 215, 24, 11, 40, 41 y 6; y acceso a puerto La Plata
- Mejoramiento de accesos por obras de pavimentación, reparación de puentes, construcciones de pasos a nivel, etc., en Gral. San Martín
- Obras de rehabilitación y conservación en diferentes RP y RN que vinculan los municipios de la region Centro-Sur
- Pavimentación y repavimentación RP 20 en Chascomús y Gral. Paz
- Rehabilitación tramo 6 de RP 6
- Repavimentación y conservación de tramos de RP 30, 191 y 41 en varios municipios de la región
- Pavimentación acceso a Localidad de Patagones
- Reparación y ensanche de puente colgante en Necochea
- Obras LMT 33 KV en Gral. Belgrano y Pila
- LMT 33 KV en Cnel. Suárez y Gral. La Madrid
- Obras de conexión eléctrica y ET en Mercedes, Navarro y Brandsen
- Obras de MT en Carmen de Areco
- Terminación, adecuación y construcción de canales de desagües en Bolívar, H. Yrigoyen, Gral. Belgrano, Saladillo, R. Pérez, Tapalqué y 25 de Mayo
- Obras de cloacas y planta de tratamiento de líquidos en Zárate, Baradero, Pilar y San Vicente
- Obras de agua potable en Tordillo, Villarino, Maipú, Bolívar, Saladillo y 25 de Mayo
- Obras de cloacas en Rauch, Benito Juárez, Berazategui y Azul, Mar Chiquita y Gral. Pueyrredón, 9 de Julio
- Obra de agua, 1ª etapa del Plan Director de Chivilcoy
- Presa de regulación sobre el arroyo Azul, Municipalidad de Azul
- Estudio del Plan Maestro Integral y proyectos de obra de la cuenca del río Luján
- Obras de agua potable y desagües cloacales en Pergamino, Chacabuco, Carmen de Areco, Chivilcoy, Alberti, Cnel. Pringles, Cnel. Rosales y Tornquist, Pehuajó, Salliqueló, Gral. Villegas, F. Ameghino y C. Casares, Berisso y Brandsen, La Costa, Va. Gesell, Necochea, Balcarce, Mar Chiquita y Gral. Alvarado
- Ampliación planta depuradora cloacal en Gral. Madariaga
- Obras hidráulicas en La Plata, Berisso y Ensenada, en las cuencas de los arroyos El Gato, Maldonado y sus afluentes; obras de contingencia en la cuenca baja del río Luján
- Obras en la infraestructura de riego del valle del río Colorado
- Obras de defensa en Gral. Lavalle
- Acueducto complementario, cisterna y obras complementarias en Carlos Casares y Pehuajó
- Obras sobre estaciones de bombeo, entubamiento de zanjones en San Fernando y Gral. San Martín
- Defensas urbanas, desagües pluviales y construcción de puentes en Trenque Lauquen, Gral. Villegas y Rivadavia
- Obras de desagües pluviales y defensas contra inundaciones en San Antonio de Areco, Gral. Arenales, Salto y Pergamino
- Construcción de viviendas y obras complementarias en San Cayetano, Necochea, Mar Chiquita, Lobería, Balcarce, R. Pérez, Tapalqué, 9 de Julio y Las Flores, Gral. Pueyrredón, A. G. Chaves, Olavarría, Ayacucho, Azul y Tandil, San Nicolás, Zárate y Baradero, Tornquist, Bahía Blanca y Puan, Mercedes, Lobos, La Plata y Ensenada, Gral. Guido, Gral. Madariaga, Gral. Lavalle, Magdalena y Tordillo y varios municipios de la región Norte
- Remodelación hospitales en Balcarce y Mar del Plata
- Ampliación y remodelación de hospitales en Brandsen y La Plata
- Construcción de APS y una UDI en Alte. Brown y La Matanza
- Obra Universidad Nacional del Sudoeste en Bahía Blanca

CATAMARCA





El objetivo principal del Modelo Deseado de Catamarca es crear un sistema territorial integrado y equitativo que transfiera mayor autonomía a las regiones y que aumente su potencialidad de inserción en el contexto nacional y continental.
Desde esa óptica se concibe al sistema territorial como un contexto histórico-espacial complejo y dinámico que afecta a las condiciones existenciales tanto de quienes lo habitan (sector interno) como de quienes intervienen sobre él (sector externo). Será considerado como un campo en el que se dirimen las condiciones de vida y/o productividad que favorecen al colectivo social o privilegian a determinados grupos o sectores para alcanzar sus objetivos materiales y espirituales. La región aparece entonces como una unidad de análisis del sistema territorial, como un escenario prospectivo para modelar las condiciones de vida y productividad.

Las categorías regionales que consideramos aquí son las siguientes:

1. **Sistema territorial provincial**
2. **Áreas regionales:** Centro, Este, Oeste y Puna
3. **Unidades microrregionales**: Centro Urbano Gran Catamarca y Área de Influencia Gran Catamarca (Región Centro); Santa María, Belén, Tinogasta y Andalgalá-Pomán (Región Oeste); Antofagasta de la Sierra (Región Puna) y La Paz-Ancasti y Santa Rosa-El Alto (Región Este)

Cada área regional se vincula horizontalmente con las unidades microrregionales que esta contiene y verticalmente con el sistema territorial. A su vez, el sistema territorial provincial se inserta verticalmente en el entramado nacional y continental.
Para ponderar el impacto de la cartera de proyectos se determinaron cuatro áreas de intervención en correspondencia con las categorías de áreas regionales antes descriptas. Se pretende cualificar el Área de Intervención Centro, potenciar el Área de Intervención Oeste y desarrollar el Área de Intervención Puna y el Área de Intervención Este.

A continuación se enumeran los objetivos que apuntan a transferir mayor autonomía a cada una de las regiones:

1. **Área Centro:** reforzar el Gran Catamarca para jerarquizar, a escala provincial y regional, la institucionalidad político-administrativa y de promoción del trabajo, la cultura y también la complejidad de las prestaciones de servicios para la educación, la salud, la seguridad, la acción social, entre otros. Se prevé el mejoramiento del entramado urbano-ambiental, su expansión y la integración de áreas marginales.
2. **Área Oeste:** a) potenciar como cabecera regional la Ciudad de Belén, localizando instituciones educativas de nivel superior dirigidas al desarrollo de las tecnologías de interés regional y descentralizando funciones administrativas de algunas áreas del Poder Ejecutivo y Judicial provincial; b) promover la localización de delegaciones nacionales para la implementación de programas



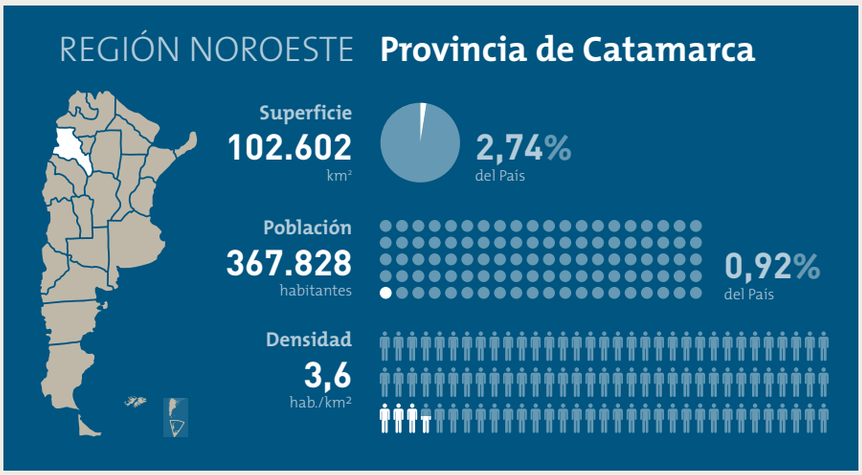


específicos para la región; y c) reforzar el accionar de los entramados microrregionales promoviendo conductas pluralistas que respeten la diversidad de identidades locales.

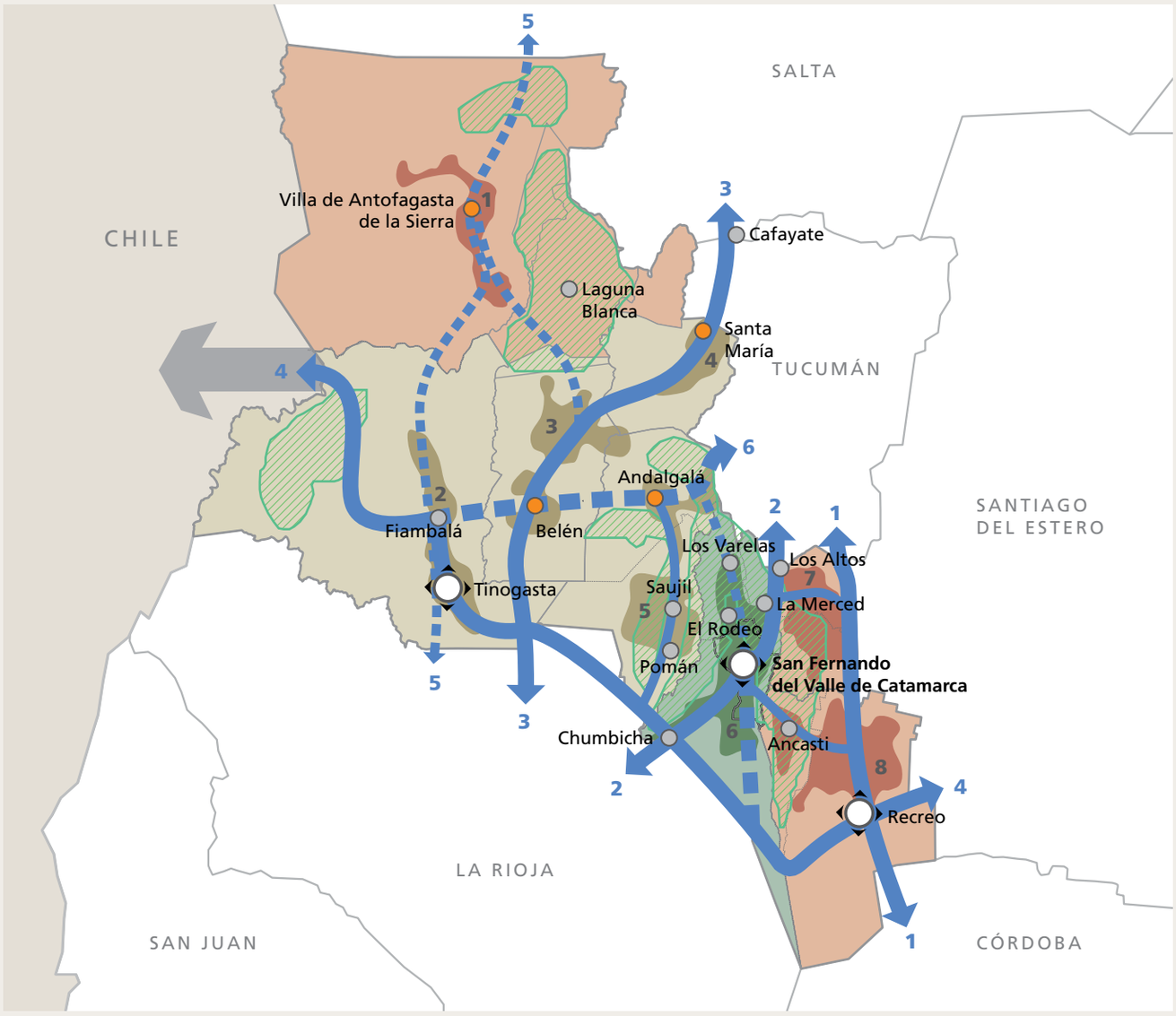
3. **Área Puna:** consolidar un modelo de desarrollo que supere las históricas condiciones de aislamiento y preserve el modo de vida andino y sus frágiles equilibrios ambientales. En materia de infraestructura es imprescindible aumentar la conectividad de la zona y reemplazar la actual matriz energética de origen vegetal.
4. **Área Este:** a) desarrollar un modelo de crecimiento económico con mayor inclusión social que promueva las actividades de los pequeños productores y privilegie su vinculación con la tierra; b) concretar las obras hídricas en marcha que posibiliten una mayor producción agropecuaria y una importante mejora en el abastecimiento de agua potable a las poblaciones; c) impulsar una mayor diversificación productiva jerarquizando las actividades agroindustriales; y d) potenciar a la Ciudad de Recreo como centro industrial y nodo multimodal de transporte de carga con puerto seco.

Para mejorar la inserción provincial en el contexto nacional y continental se aspira a alcanzar:

1. Un Modelo Deseado que redefina los corredores y jerarquice cuatro en sentido norte-sur y dos en sentido este-oeste. Estos corredores mejorarán la conectividad de la Provincia con las regiones NOA, Centro y Cuyo.
2. Un entramado provincial integrado al espacio continental a través del Eje Andino que gestiona IIRSA -que vincula la Provincia con el resto de Latinoamérica- y del Corredor Bioceánico por el Paso de San Francisco -que vincula la Provincia con Chile, Brasil y el resto del mundo por los puertos del Océano Atlántico y el Pacífico-.
3. Un aporte de energía al sistema nacional mediante la concreción del Complejo Hidroeléctrico Potreros del Clavillo.



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

◇	Nodo multimodal o estructurante
●	Centros urbanos a potenciar
●	Nodos o localidades
⟷	Corredores existentes
1	Corredor RN 157 (Tucumán-Córdoba y centro del país)
2	Corredor NOA Cuyo RN 30 (Tucumán-La Rioja y Cuyo)
3	Corredor RN 40 (Valles Calchaquíes-Chilecito y Cuyo)
4	Corredor Transversal Este Paso de San Francisco (Copiapó y puertos del Pacifico-Santiago del Estero NEA y puertos del Atlántico)
⟷	Principales corredores propuestos
5	Corredor de interconexión andina (resto de La Puna y otros pasos andinos fronterizos-Pasos andinos fronterizos de Cuyo)
6	Corredor NOA Paso de San Francisco (Fiambalá-Concepción, Santiago del Estero NEA y puertos del Atlántico)

▨	Áreas protegidas
●	Unidades microrregionales
1	Microrregión Antofagasta
2	Microrregión Tinogasta
3	Microrregión Belén
4	Microrregión Santa María
5	Microrregión Andalgalá-Pomán
6	Microrregión Gran Catamarca
7	Microrregión Santa Rosa-El Alto
8	Microrregión Ancasti
▭	Área de intervención Centro - A cualificar
▭	Área de intervención Oeste - A potenciar
▭	Área de intervención Puna y Este - A desarrollar

Proyectos Estratégicos Priorizados



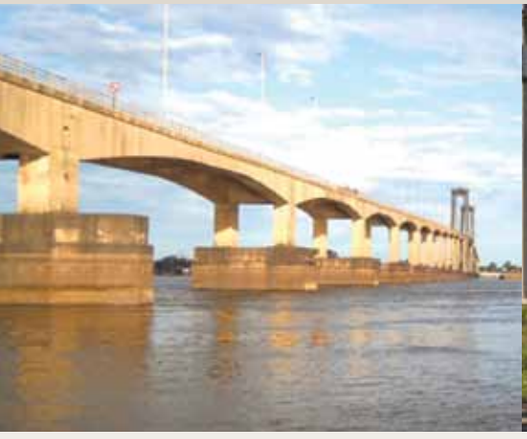
REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Tendido ferroviario con requerimientos
- Redes de distribución de electricidad
- Redes de distribución de gas
- Puestos fronterizos
- Puerto seco
- Nodo de transferencia y centro de servicios logísticos
- Redes de distribución de electricidad
- Redes de distribución de gas
- Aprovechamientos hídricos
- Redes de desagües cloacales
- Hospital
- Unidad sanitaria
- Edificio público
- Equipamiento urbano

Listado de Proyectos

- RP 48 variante de Cuesta La Chilca, Aconquija, Andalgalá, tramo empalme RN 46-emplame RP 1
- RP 1, tramo Singuil-emplame RP 48
- Obras para concluir el entramado vial del Este
- Recuperación del FC Belgrano Cargas SA
- Construcción de puerto seco y centro de servicios Tinogasta
- Paso San Francisco
- Obras para el fortalecimiento del Corredor Bioceánico Copiapó-Puerto Alegre por Paso de San Francisco
- LAT 500 KV Lavalle-Catamarca y EETT 500 KV Catamarca
- LAT 132 KV Aimogasta (La Rioja)-Tinogasta (Catamarca)
- DT Bracho-Villa Quinteros y LAT 132 KV Villa Quinteros (Tucumán)-Huacra (Catamarca) y LAT 132 KV Huacra (Catamarca)
- Gasoducto Lavalle-Catamarca
- Ampliación ET La Paz
- Provisión de gas virtual a Villa de Antofagasta de la Sierra y El Peñón
- Obras para aliviar demanda energética crítica del Valle Central
- Acueducto Famabalasto-Punto de Balasto, Santa María
- Acueducto Norte
- Desagües cloacales en Fray Mamerto Esquiú y Valle Viejo
- Dique El Bolsón y obras complementarias
- Otros embalses en el Este
- Ampliación dependencias Hospital de Niños
- Polo de salud materno-infantil en Capital
- Red de fibra óptica
- Nuevos equipamientos turísticos en Fiambalá, Belén y Santa María
- Centro de interpretación de la biodiversidad andina en la Villa de Antofagasta de la Sierra
- Urbanización de Valle Chico, Capital
- Nuevos pabellones en el centro administrativo del Poder Ejecutivo

CHACO





El Modelo Deseado de la Provincia propone convertir a Chaco en una sólida potencia productiva cuyo crecimiento sostenido genere calidad de vida y oportunidades de progreso para cada uno de sus habitantes.
Con esta perspectiva, se pretende avanzar hacia una nueva relación entre el Gobierno Provincial y los gobiernos municipales, a partir de la cual los niveles locales adquieran una creciente importancia en la gestión del desarrollo territorial, en el convencimiento de que únicamente a través de un Estado descentralizado se pueden superar las desigualdades en el territorio.
El Gobierno Provincial ha establecido un proceso de regionalización a partir del cual se fortalece el rol de los municipios, que pasan de ser meros prestadores de servicios a cumplir el rol de promotores del desarrollo. El modelo de desarrollo chaqueño tiene como objetivo reducir las asimetrías económicas y sociales existentes entre las distintas regiones geográficas de la Provincia, con bases en la recuperación de la planificación estratégica como herramienta para dar dirección y eficiencia a las políticas públicas en los territorios.
Con este objetivo, se lleva adelante la profundización del esquema de regionalización basado en las Unidades de Desarrollo Territorial, ordenando y consensuando las intervenciones en los espacios locales, transformando las acciones de gobierno en una matriz de decisiones concertadas que optimice el impacto social de las políticas públicas.
La articulación entre acciones de gobierno y visión de los actores locales, por ejemplo, permite definir planes de desarrollo territorial que operan como instrumentos ordenadores de las intervenciones en cada Unidad generando espacios participativos y sistémicos que orientan las acciones productivas, culturales, sanitarias, educativas y de infraestructura. Además de originar ámbitos de participación para la gestión territorial, este enfoque permite consolidar esquemas de articulación de políticas. Con el objeto de aumentar la eficiencia de la administración pública, se comenzaron a utilizar diversas herramientas de planificación como la red programática de todas las jurisdicciones, a través de la cual los programas de gobierno se articulan en torno a un mismo tema.
En el marco del Modelo Deseado provincial, las intervenciones del Estado están orientadas a corregir las asimetrías que han caracterizado el desarrollo económico de la Provincia, y que profundizaron la brecha de desigualdad y consolidaron regiones con graves problemas de pobreza. La reversión de esta situación requiere la generación y/o la recuperación de la base productiva así como inversiones para mejorar la infraestructura física y social. La ampliación y el





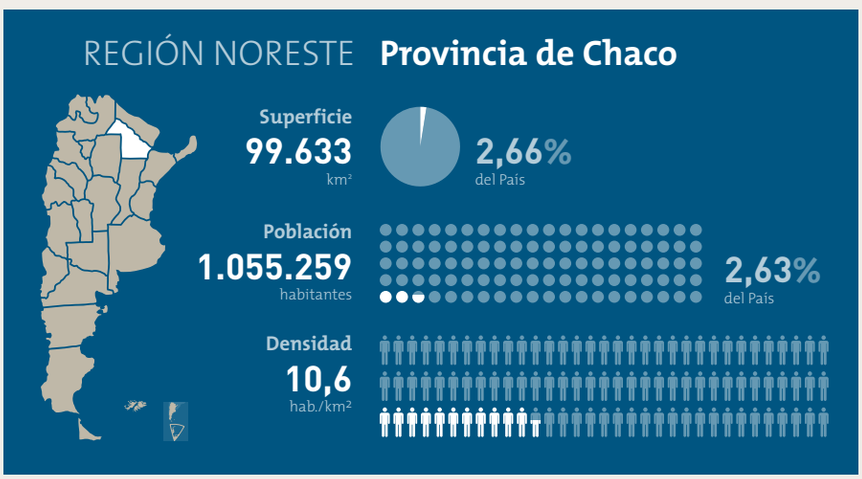
mejoramiento de la infraestructura vial constituyen un factor de enorme trascendencia para disminuir los costos de logística. Una particular atención merece la continuidad de la estrategia de mantenimiento de la transitabilidad de la red terciaria de caminos, en especial de aquellos tramos que sirven de nexo entre las zonas de producción y los centros de comercialización.

El aprovechamiento de la ubicación estratégica del Chaco orienta su consolidación como centro de logística de servicios de excelencia. La hidrovía Paraná-Paraguay, el puerto de Barranqueras y el Ferrocarril Belgrano Cargas son elementos fundamentales en este sentido.

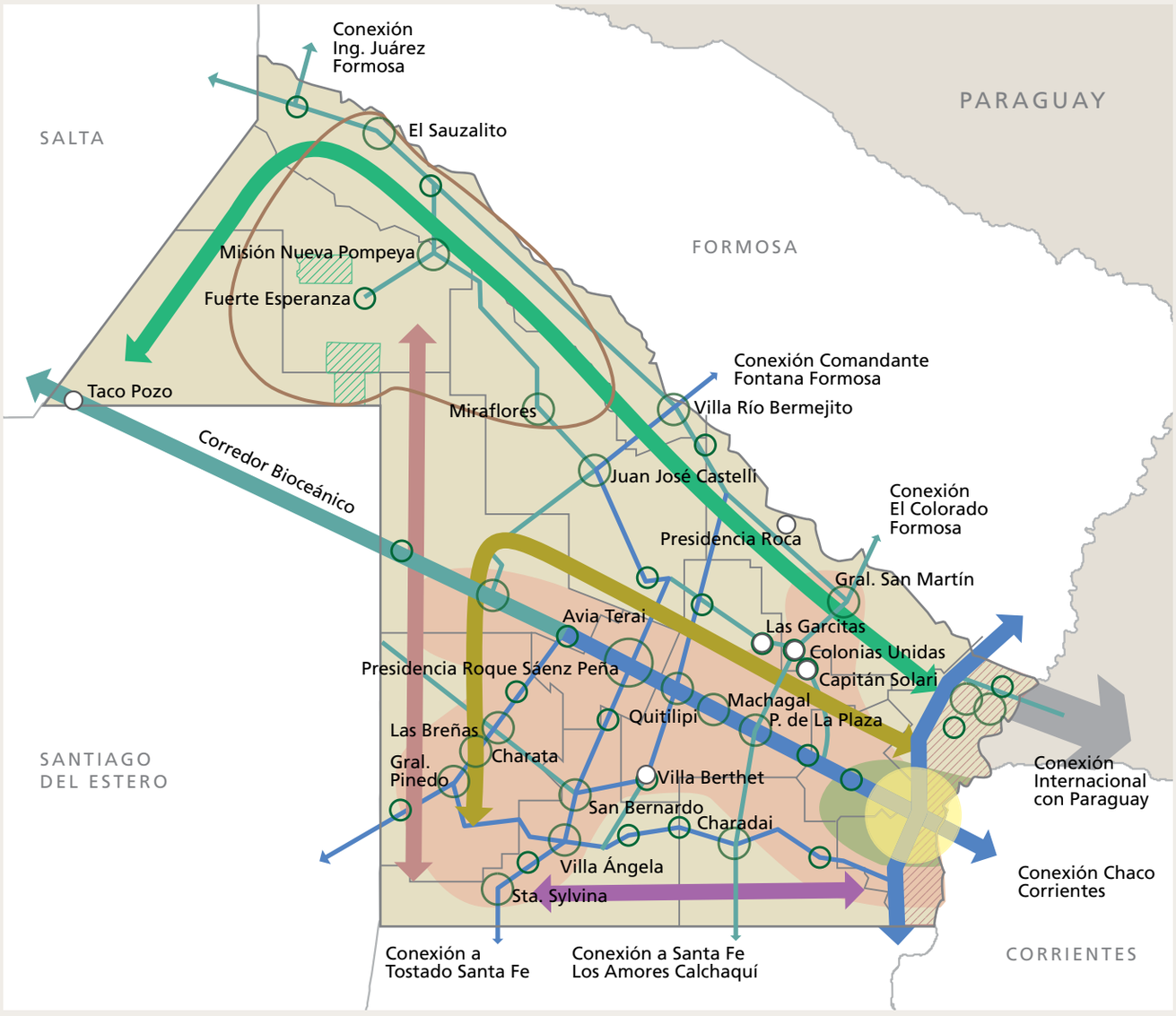
El cumplimiento del objetivo de alcanzar una tasa de crecimiento del 8% anual en el próximo quinquenio exige mejorar la inversión para aumentar la disponibilidad de energía eléctrica. El plan de inversión con horizonte en el año 2015 pretende aumentar los kilómetros de líneas de alta y media tensión y las estaciones transformadoras. Estas obras se complementan con la extensión de las redes de media y baja tensión para atender la demanda residencial, industrial y comercial. Para los parajes rurales alejados de las redes de suministro se prevé el abastecimiento a través de paneles fotovoltaicos, además de otras fuentes de energía renovables.

El Gasoducto del NEA es otra de las obras que permitirá dinamizar la economía chaqueña, convirtiéndose en un factor decisivo en el fomento de la radicación de inversiones.

La superación del déficit existente en la infraestructura de suministro de agua potable requiere incrementar la capacidad de producción y distribución. Dentro del conjunto de obras proyectadas y en distintas etapas de ejecución se destaca, por su trascendencia, la construcción del segundo acueducto central.



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Nodo multimodal o estructurante
- Localidades a cualificar
- Conexiones principales
- Conexiones interprovinciales
- Corredores nacionales
- Corredor de la Cuenca del Bermejo
- Corredor Central y del Sudoeste Chaqueño
- Corredor de la Línea Tapenagá
- Corredor Norte-Sur
- Zonas protegidas
- Zona protegida Ramsar
- Reserva de recursos Impenetrable chaqueño
- Resistencia, puerta de entrada al NEA
- Fortalecimiento de Actores Locales y promoción de procesos de SL

Área a desarrollar. Fomentar de manera prioritaria procesos de desarrollo socioterritorial integrados a las regiones Norte, Noroeste (el Impenetrable) y Sur (Línea Tapenagá) que son las de mayor vulnerabilidad social pero, al mismo tiempo, de gran riqueza y diversidad cultural y ecológica

Área a potenciar. Afianzar, fundamentalmente a través de una nueva plataforma infraestructural y de servicios, los procesos de desarrollo socioterritorial del Área Metropolitana y de las localidades del Eje Central y del Sudoeste Chaqueño que son las de mayor productividad y actividad económica

Área a cualificar y regular. Promover una gestión sustentable de la franja litoral de los ríos Paraná y Paraguay en la que confluyen los ecosistemas y humedales protegidos y proyectos económicos y de infraestructura de gran importancia e impacto territorial

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Tendido ferroviario con requerimientos
- Líneas de transmisión de 132 KV
- Gasoductos
- Tendido de fibra óptica
- Acueducto
- Puente
- Puertos
- Represa
- Energía alternativa (solar)
- Defensas hídricas
- Redes de distribución de agua potable
- Centro de formación docente
- Hospital
- Edificio público
- Unidad penitenciaria
- Equipamiento urbano

Listado de Proyectos

- Autovía Presidencia Roque Sáenz Peña-Resistencia
- RP Juana Azurduy
- RP 13
- RP 5
- Ramal ferroviario Barranqueras-Las Palmas
- Ramal ferroviario C 3 Barranqueras-Avia Terai
- Puente Curupayty-Las Palmas
- Segundo puente Chaco-Corrientes
- Nuevo puente vial Puerto Las Palmas (Argentina)-Curupayty (Paraguay)
- Nuevo puente ferroviario Puerto Las Palmas (Argentina)-Curupayty (Paraguay)
- Puerto Las Palmas
- Refuncionalización portuaria
- Línea 132 KV Juan José Castelli-Misión Nueva Pompeya
- Gasoducto redes subtroncales Chaco
- Parque solar fotovoltaico de Juan José Castelli
- Acueducto Puerto Lavalle-Villa Río Bermejito-El Espinillo, acueducto Juan José Castelli-Miraflores
- Plan de manejo racional de recursos hídricos de la cuenca baja del río Bermejo (Palo Marcado) para recarga de ríos Guaycurú y Nogueira y desarrollo agrícola y ganadero
- Hospital Gral. José de San Martin
- Hospital Nueva Pompeya
- Hospital odontológico
- Ciudad sanitaria
- Protección de barrancas Bº San Pedro Pescador
- Unidad penitenciaria de Juan José Castelli
- Tribunal de cuentas
- Centro agroalimentario
- Edificio legislativo
- Instituto Superior del Profesorado de Enseñanza Artística Bellas Artes

CHUBUT





El Modelo Deseado formulado en 2006 e incluido en el Plan Estratégico de Infraestructura plantea una visión orientada a la división del territorio en comarcas, donde se tienen en cuenta las áreas urbanas y rurales -así como la conectividad entre ellas- y la provisión equilibrada de infraestructura para alcanzar un desarrollo territorial armónico y sustentable. Esta perspectiva contempla también el manejo racional de los recursos naturales y la búsqueda de una sostenida evolución de la economía productiva y del desarrollo humano para elevar el nivel de participación de Chubut en el contexto nacional.

La revisión del Modelo en función de los avances logrados expresa la necesidad de profundizar los cambios en la matriz productiva y energética, creando producción genuina en sectores con posibilidades de desarrollo como la pesca, la agricultura, la ganadería, la minería, el turismo y las industrias asociadas a ellos. En la misma dirección, ante la marcada inercia del sector hidrocarburífero continental, las alternativas offshore configuran nuevas expectativas económicas, a las que debe integrarse el desarrollo de fuentes de energías renovables, especialmente la construcción de parques eólicos incorporados al sistema eléctrico provincial y nacional.

El Modelo Deseado de Chubut, con horizonte en el año 2020, puede resumirse en los siguientes lineamientos:

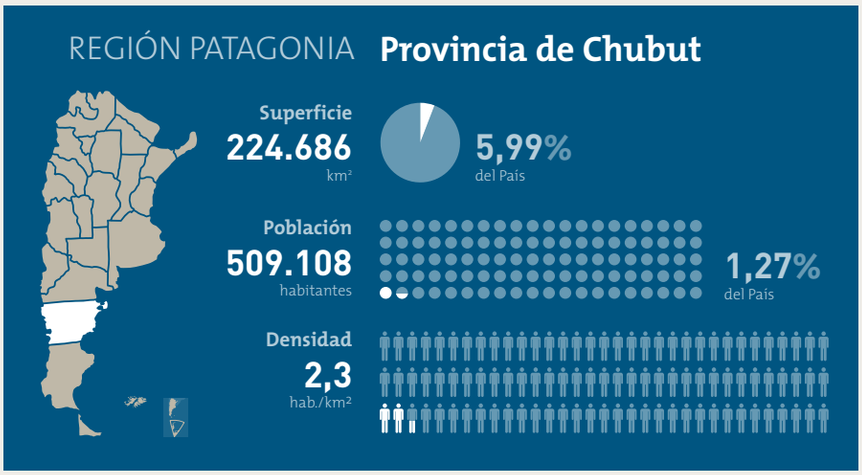
- Sistema de regionalización en comarcas consolidado, con especial énfasis en el ordenamiento territorial, con el fin de lograr un equitativo desarrollo humano, económico-productivo y de integración territorial
- Infraestructura de corredores viales en adecuadas condiciones de tránsito, accesibilidad y conectividad con todas las poblaciones de la Provincia y desarrollos productivos regionales
- Infraestructura logística provincial desarrollada para posibilitar procesos productivos y de exportaciones e importaciones a través de mejoradas facilidades portuarias y aeroportuarias, nodos multimodales de transferencia y depósitos de carga, integrando los distintos sistemas de transporte
- Energías renovables promocionadas y sostenibilidad de las energías existentes, contribuyendo al desarrollo sustentable de la Provincia, la protección del medio ambiente, el fomento de las inversiones, el crecimiento económico, el empleo, el avance tecnológico y la integración territorial
- Sistema de transporte integrado con particular énfasis en el Ferrocarril Patagónico por la costa y vinculación con cordillera y desarrollo del transporte marítimo enlazando al norte del país con la Patagonia en su conjunto
- Fortalecimiento del Sistema Provincial de Áreas Naturales Protegidas creado por ley 4.617 que incluye dos parques nacionales (Los Alerces y Lago Puelo), el Parque Interjurisdiccional Marino Costero Patagonia Austral y veintiséis áreas protegidas de jurisdicción provincial. El total de superficie de áreas protegidas es de 779.958 ha, siendo de jurisdicción provincial un total de 493.258 ha



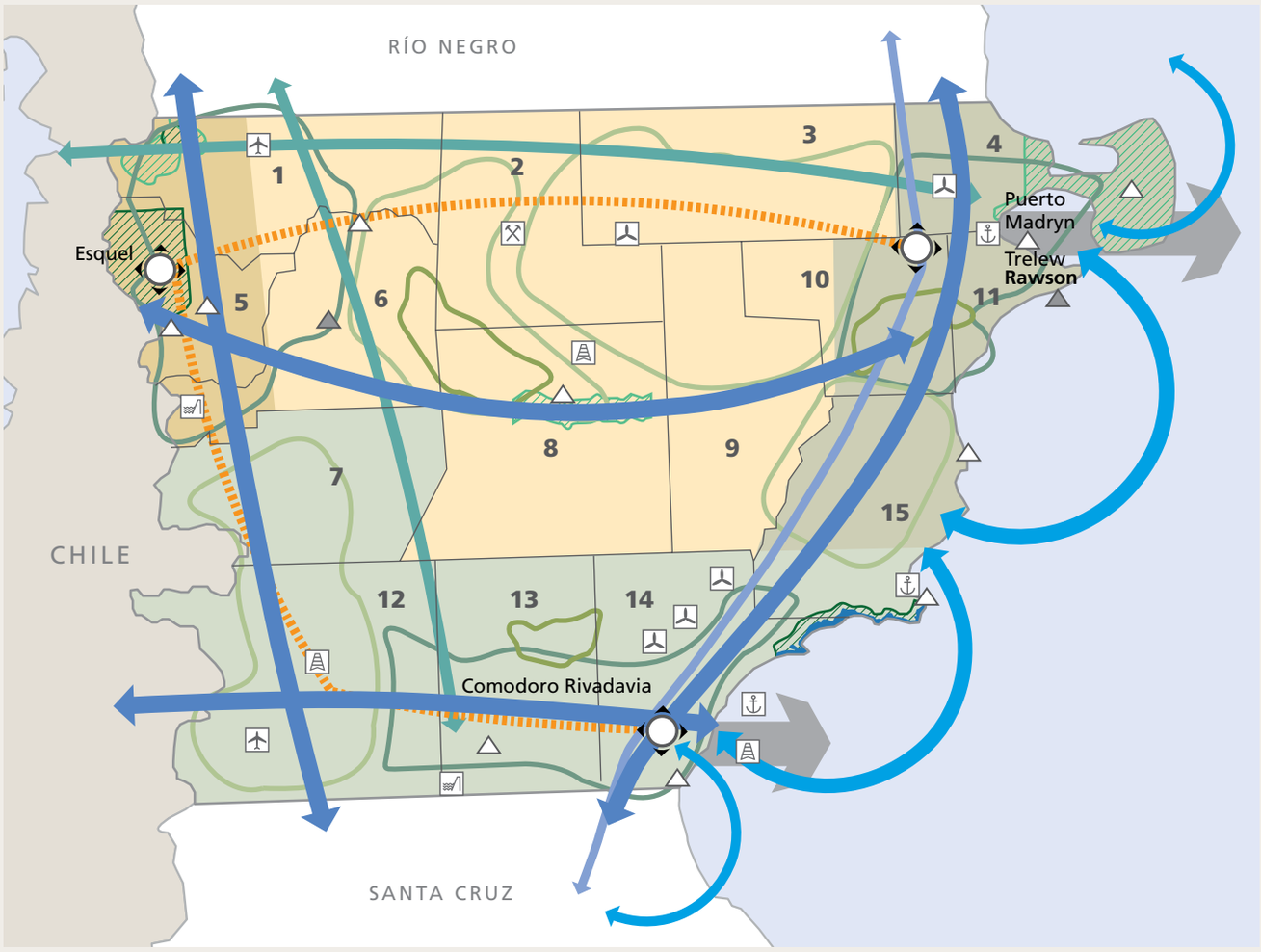


» Sostenibilidad de las áreas actualmente consolidadas y adición de áreas en consolidación mediante el aprovechamiento de las mejoras estructurales concretadas y en proyecto y de sus potencialidades, de acuerdo con el siguiente esquema:

- Comarca Valle Inferior del Río Chubut-Valdés consolidada, con integración de nuevas áreas productivas para desarrollos agrícolas y ganaderos mediante sistemas de riego, con una industria turística integrada y afianzada en el sistema Península Valdés, sector pesquero afirmado en condiciones de sustentabilidad e infraestructura universitaria arraigada en el ámbito territorial
- Comarca Golfo San Jorge-Río Senguer fortalecida en sus dos componentes esenciales: la cuenca hidrocarburífera del Golfo San Jorge y sus áreas de influencia -con la significación de sus recursos fósiles, potencial eólico y parque metalmecánico-, y el sistema territorial de la Cuenca del río Genoa y Senguer -con sus particulares condiciones geográficas y económicas con base en las actividades agropecuarias y turísticas en incipiente explotación-
- Comarca de Los Andes afianzada sobre la base del aprovechamiento de su potencial turístico, su patrimonio paisajístico, sus potencialidades forestales y frutihortícolas y el aprovechamiento de sus recursos naturales
- Comarca de la Meseta Central estratégicamente fortalecida por estudios y proyectos de base, aprovechando su diversidad territorial y sus recursos renovables y no renovables como son los afluentes y el propio río Chubut y sus posibilidades de utilización para el desarrollo agrícola y ganadero, las extraordinarias particularidades turísticas y las condiciones -estructurales y no estructurales- para el desarrollo de actividades mineras en un marco de sustentabilidad



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Nodos multimodales
- Corredores viales y FFCC
- Red vial provincial
- Conectividad marítima
- Sistema interconectado nacional
- Anillo energético
- Áreas a consolidar
- Áreas consolidadas
- Valles productivos
- Comarca de los Andes
- Comarca Meseta Central
- Comarca VIRCH-Valdés
- Comarca Golfo San Jorge-Río Senguer
- 1 Cushamen
- 2 Gastre
- 3 Telsen
- 4 Biedma
- 5 Futaleufú
- 6 Languineo
- 7 Tehuelches
- 8 Paso de Indios
- 9 Mártires
- 10 Gaiman
- 11 Rawson
- 12 Río Senguer
- 13 Sarmiento
- 14 Escalante
- 15 Florentino Ameghino
- Áreas protegidas nacionales
- Áreas protegidas provinciales
- Parques marinos costeros
- Áreas naturales protegidas provinciales
- Áreas naturales protegidas provinciales - Sin uso público
- Aprovechamientos hidroeléctricas
- Exploraciones petroleras
- Aprovechamientos eólicos
- Mejoramiento aeroportuario
- Puertos
- Exploraciones mineras

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Acceso RN
- Paso fronterizo
- Terminal de ómnibus
- Aeródromo
- Infraestructura ferroviaria
- Nodo de transferencia
- Puertos
- Regulación del lago Musters
- Riego
- Redes de distribución de agua potable
- Redes mixtas de desagües cloacales, agua potable y/o pluviales
- Redes de desagües cloacales
- Hospital
- Edificio público
- Seguridad

Listado de Proyectos

- Paso Futaleufú: pavimentación RN 259, tramo Trevelin-Lte. Internacional
- Construcción de puentes s/arroyos Baguilt, Los Rifleros y Blanco
- Duplicación de calzada en RN 259, tramo Esquel-Trevelin
- Mejoramiento del ripio en RP 74, tramo Río Mayo-Paso Coyhaique
- Paso Huemules: pavimentación RN 260, tramo empalme RN 40-Lte. Internacional
- Pavimentación RN 40, tramo lte. c/Santa Cruz-empalme RP 22 (Río Mayo)
- Consolidación RP 1
- Pavimentación RP 37
- Pavimentación RP 63
- Corredor vial Meseta Central RP 4
- Infraestructura portuaria
- Nodos de transferencia logística en Comodoro Rivadavia, Sarmiento, Trelew y Puerto Madryn
- SIDI (Sistema Interoceánico de Transporte Integrado)
- Plan de mejoras y mantenimientos de aeródromos
- Regulación lago Musters
- Acueducto Sector Este
- Plantas desalinizadoras
- Sistema de riego Valle de Sarmiento Norte y Sur
- Proyecto de riego terraza intermedia
- Sistema de programa cloacal y planta de tratamiento
- Sistema de saneamiento laguna Negra
- Complejo penitenciario 5 módulos
- Pavimentación acceso Bosque Petrificado
- Infraestructura social Centro de Encuentro Barrios Altos-Oeste
- Infraestructura social Centro de Encuentro Norte
- Programa de renovación de edificios públicos
- Programa de edificios de delegaciones gubernamentales
- Plantas de GLP interior provincial
- Plataforma energética de inclusión al sistema interconectado
- Plan integrado de movilidad y accesibilidad sustentable en áreas metropolitanas

CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES





La Ciudad posee una gran cantidad de elementos que enmarcan política y normativamente los procesos de planificación urbana: Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires de 1996, Ley 2.930 del Plan Urbano Ambiental, Plan Estratégico de Buenos Aires 2010-2016, etc. Dentro de este marco, la Ciudad se estructura territorialmente en 15 comunas, que representan la microrregionalización, dentro de las cuales se desarrollan también planes y proyectos específicos (planes de comuna).
Por su parte, considerando el marco normativo que aportan estos instrumentos, se ha desarrollado el Modelo Territorial Deseado. El Plan Urbano Ambiental establece seis ejes temáticos sobre los cuales organiza los lineamientos territoriales: Estructura y centralidades, Hábitat y vivienda, Espacio público, Transporte y movilidad, Producción y empleo y Patrimonio urbano.

Área Metropolitana
La relación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con el resto de la región metropolitana debe responder a la gestión de los flujos y aspectos de escala suprajurisdiccional, tendientes a coordinar los esfuerzos de planeamiento y alcanzar acuerdos básicos. Para el logro de un modelo de ciudad compacta es necesario establecer criterios generales de crecimiento, un límite fijo y preciso para la expansión de la mancha urbana, consensuar la gestión ambiental, mejorar el transporte público metropolitano y fomentar el desarrollo de centralidades de diferentes jerarquías.

Estructura y centralidades
Se propone estimular el desarrollo de nuevas centralidades políticas, en especial en la zona Sur, promover las economías de aglomeración diversificadas y las economías de aglomeración especializadas, conformar una red de nodos de intercambio intermodal, expandir el área central, y conformar una centralidad logística de escala regional en torno al puerto de Buenos Aires.

Hábitat y vivienda
El concepto de hábitat y vivienda hace alusión a las condiciones ambientales y sociales adecuadas para acoger actividades humanas en un espacio determinado y, por lo tanto, a la consecución de la habitabilidad. Como proposiciones específicas sobre esta temática se encuentran la elaboración de la propuesta metodológica de análisis para el nuevo Código Urbanístico y los programas de urbanización de villas.

Espacio público
La estrategia consiste en la incorporación de nuevos espacios públicos, dimensionados y cualificados a partir de criterios innovadores que respondan a indicadores ambientales, de accesibilidad de la población, compacidad existente y tendencias de crecimiento. El Plan Verde contempla mejorar los aspectos ambientales a través de criterios de proximidad, arbolado, permeabilidad y disponibilidad y está orientado a generar nuevas plazas de proximidad, nuevos grandes parques y conectores ambientales. Las obras del plan hidráulico y las propuestas de macromanzanas barriales también se encuadran dentro de esta temática.





Transporte y movilidad

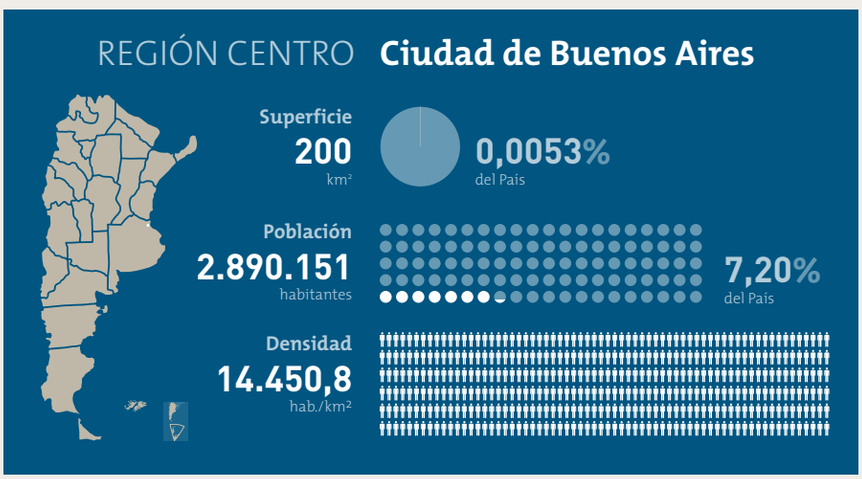
La estrategia propuesta promueve el cambio hacia una movilidad sostenible y eficiente que responde con pautas de sustentabilidad social y económica con base en el incremento de la vinculación territorial a partir de nuevos modos de circulación, incorporando alternativas tendenciales de recorridos a través de una malla que refuerza la conexión plurimodal. Las nuevas líneas de subterráneo, la extensión de la red de transporte de velocidad intermedia (Metrobus), el desarrollo de arterias peatonales (Área Central) y la red de ciclovías son estrategias de movilidad que se complementan con las aperturas de barreras urbanas, la nueva terminal de ómnibus y las futuras conexiones metropolitanas.

Producción y empleo

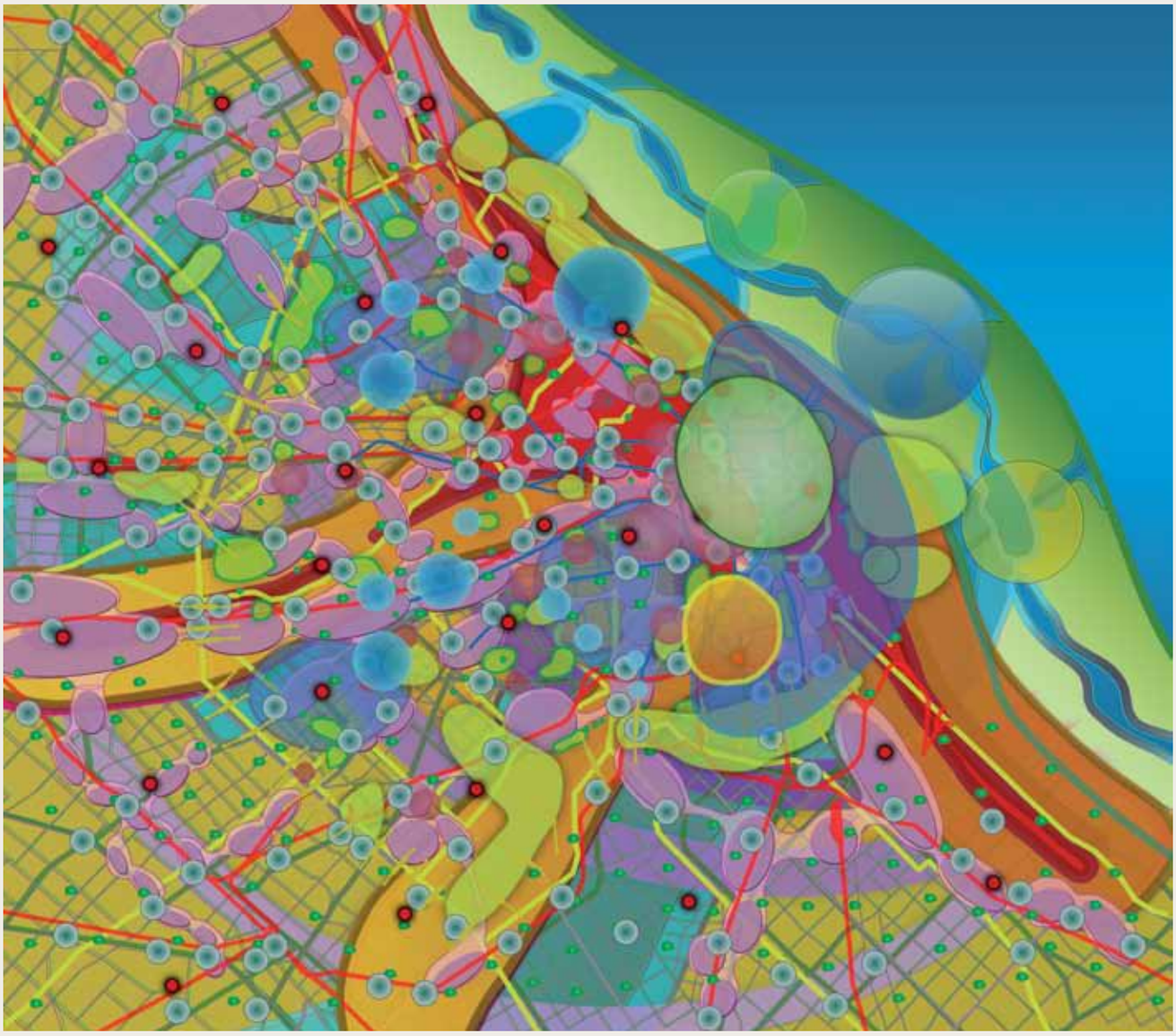
El Modelo Territorial Deseado plantea un desarrollo económico distribuido equitativamente en el territorio, con criterios de mixtura de usos del suelo. La sustentabilidad económica de la Ciudad está asociada a la diversificación de sus actividades y de sus centros económicos: a mayor diversidad, mayor capacidad de adaptación a las alteraciones del contexto social, político y económico. El emplazamiento de un polo tecnológico en Parque Patricios permitió el desarrollo de distintas actividades en el sur de la Ciudad de Buenos Aires logrando así una mayor mixtura de usos. En la misma línea se encuentran el Distrito Audiovisual y el polo logístico.

Patrimonio urbano

La principal propuesta planteada para este eje consiste en el reemplazo del Código de Planeamiento por el nuevo Código Morfológico y la catalogación de edificios históricos para alcanzar una Ciudad Deseada que apunte a una estructura morfológica urbana organizada de modo tal que se logre un paisaje que combine aspectos patrimoniales y arquitectónicos. Por su parte, puntos específicos de este eje se reflejan en la materialización de obras en el casco histórico o de mantenimiento en los teatros de la Ciudad.



Modelo Territorial Deseado



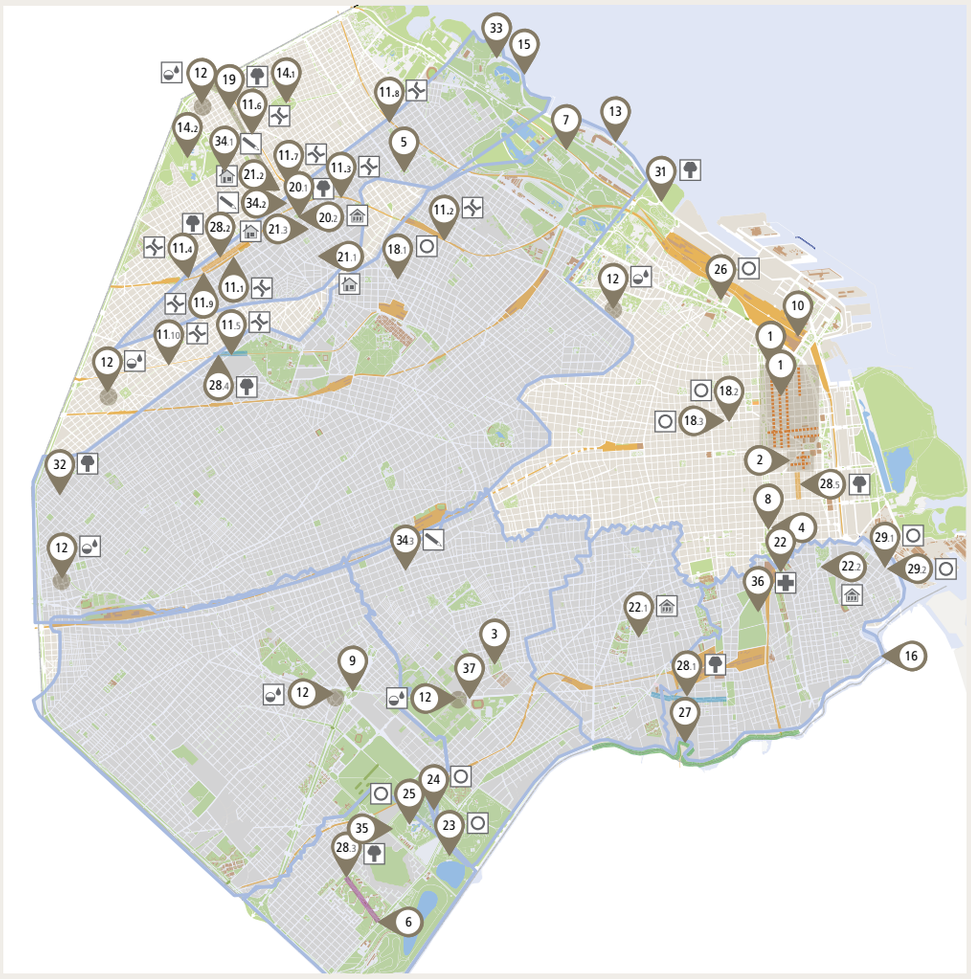
REFERENCIAS

- Jurisdicciones
- Corredor Verde
- Corredor Verde Urbano
- Corredor Verde Regional
- Corredores comerciales
- Red de circulación de capacidad intermedia y alta velocidad
- Ferrocarriles urbanos de alta frecuencia
- Red subterránea de circulación
- Red vial de circulación primaria
- Corredor de circulación costero
- Centralidades Políticas
- Centro Cívico
- Área central expandida
- Área de crecimiento urbano sustentable
- Zona de edificación sustentable de alta densidad
- Espacio público de uso recreativo ribereño
- Espacio público de logística regional sustentable
- Espacio público de producción de energías sustentables
- Espacio público de mitigación a escala de biósfera
- Reguladores hídricos
- Área de sustentabilidad hídrica
- Área de patrimonio urbano
- Área de protección patrimonial
- Área de patrimonio monumental

ÁREA DE CRECIMIENTO MORFOLÓGICO SUSTENTABLE

- Alta densidad
- Media densidad
- Baja densidad

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Proyectos
- Cuencas
- Paso bajo nivel
- Redes mixtas de desagües cloacales, agua potable y/o pluviales
- Escuela
- Hospital
- Soluciones habitacionales
- Edificio público
- Cultural y recreativo
- Parque

Listado de Proyectos

1. Área central
2. Casco histórico
3. Barrio Juan XXIII
4. Guardia de Auxilio II
5. Plaza Manuel Belgrano
6. Barrio General Savio II
7. Autopista Illia
8. Metrobus
9. Nodo Dellepiane
10. Remodelación Retiro
11.1 Paso bajo nivel Altolaguirre
11.2 Paso bajo nivel Lacroze
11.3 Pasos bajo nivel Olazábal-Superí
11.4 Paso bajo nivel Zamudio
11.5 Paso bajo nivel Beiró
11.6 Paso bajo nivel Balbín
11.7 Paso bajo nivel Congreso (Mitre-Mitre)
11.8 Paso bajo nivel Congreso (Mitre-Tigre)
11.9 Paso bajo nivel Constituyentes
11.10 Paso bajo nivel San Martín
12. Red Pluvial de Captación IV
13. Cuenca Maldonado
14. Cuenca Medrano
15. Cuenca Vega
16. Cuencas del Área Sur
17. SIHVIGILA, toda la Ciudad de Buenos Aires
18.1 Teatro San Martín, depósito de sastrería Gregoria Pérez
18.2 Teatro San Martín
18.3 Teatro Presidente Alvear
19. Parque lineal Donado-Holmberg
20.1 Nueva Plaza Comuna 12
20.2 Sede Comuna 12
21.1 Soluciones Habitacionales I
21.2 Soluciones Habitacionales II
21.3 Soluciones Habitacionales III
22.1 Centro Cívico Parque Patricios
22.2 Oficinas Palacio Lezama
23. Arena Parque Roca
24. Buenos Aires Rock
25. Villa Olímpica
26. Nuevo parque y centro de exposiciones y convenciones
27. Camino de Sirga
28.1 Conector ambiental bv. Iriarte
28.2 Conector ambiental bv. Roosevelt entorno calles Bauness y Bucarelli
28.3 Conector ambiental Av. Soldado de la Frontera Lugano I y II
28.4 Conector ambiental parque lineal Beiró
28.5 Conector ambiental parque lineal Perú
29. Entorno Usina - Distrito de las Artes
31. Parque Costanera Norte - Punta Carrasco
32. Nueva Plaza Villa Real
33. Parque de la Memoria - Pabellón Sanitario
34.1 Escuela Especial N° 1 (Polo Educativo Saavedra)
34.2 Complejo escolar Siglo XXI: Escuela N° 24 Francisco Morazán, Escuela Infantil N° 8 DE 15 e ISPEE.
34.3 Escuela Técnica N°5 - M. de los R. de E. de San Martín
35. Acceso seguro al Hospital Lugano
36. Puesta en valor fachadas del Hospital Borda
37. Núcleo de inclusión y desarrollo de oportunidades

CÓRDOBA





El Modelo Deseado de la Provincia se asienta en la consideración de tres aspectos que resultan relevantes en el territorio: el componente social, el medioambiental y el económico.
El modelo propuesto valora ciertas particularidades propios del territorio como son las reservas naturales y las protegidas de usos múltiples, como la Reserva Mar Chiquita. Un lugar importante ocupan en él los lineamientos que conducen a disminuir los riesgos de erosión y contaminación, las áreas inundables, los riegos de incendios y los tecnológicos. Desarrolla estrategias de intervención que consisten en definir microrregiones, conformadas por sistemas de localidades que se asientan sobre corredores y nodos multimodales jerarquizados, favoreciendo de esta manera la vinculación entre poblaciones.
Es evidente que la extensa y diversa geografía de la Provincia sumada a su contexto espacial y social impone una estructura de regiones relacionadas por problemáticas y potencialidades análogas. Por lo tanto, con la finalidad de conseguir una mejor capacidad de síntesis se delimitaron cuatro grandes regiones que por sus características geográficas, sociales, económicas y culturales manifestaban cierta homogeneidad para el análisis espacial, posibilitando de esta forma detectar con mayor efectividad las potencialidades y vulnerabilidades en todo el entorno geográfico provincial.
El Modelo Deseado promueve el ordenamiento territorial de las siguientes regiones:

Región Central: comprende los departamentos Capital, Totoral, Colón y Santa María.
La región representa la economía de mayor jerarquía con más del 50,08% del PGB provincial, esto debido a que cuenta con una alta dotación de infraestructura y equipamiento, servicios sociales, gubernamentales, financieros, culturales, comerciales e industriales. El área metropolitana del Gran Córdoba se considera de prioritario ordenamiento urbano a los fines de controlar el avance de la urbanización sin planificación ni servicios (en especial la provisión de agua potable y cloacas) con efectos de contaminación ambiental y los riesgos de inundación por el desmonte. Es prioritario el desarrollo de un sistema de transporte multimodal para el área.

Región Sur-Este: comprende los departamentos de General Roca, General San Martín, Juárez Celman, Marco Juárez, Presidente Roque Sáenz Peña, Río Cuarto, Río Primero, Río Segundo, Tercero Arriba, Unión y San Justo.
Principal región para la explotación agrícola y ganadera de la Provincia, registra condiciones económicas y sociales cercanas al promedio provincial aunque con una

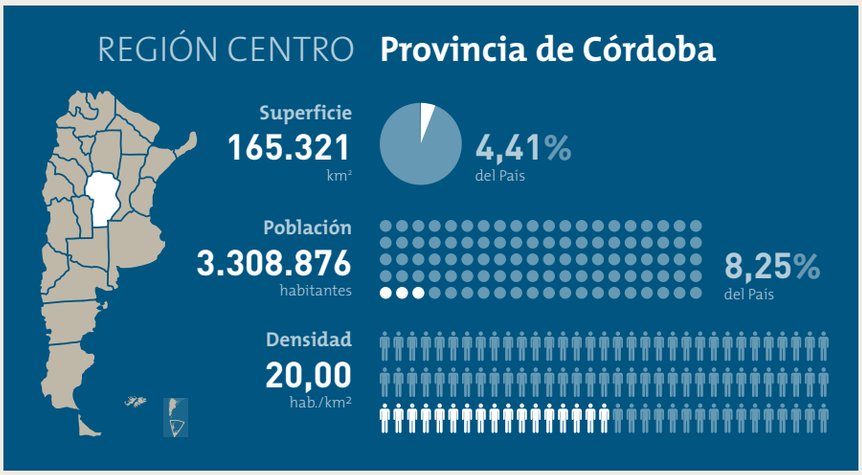




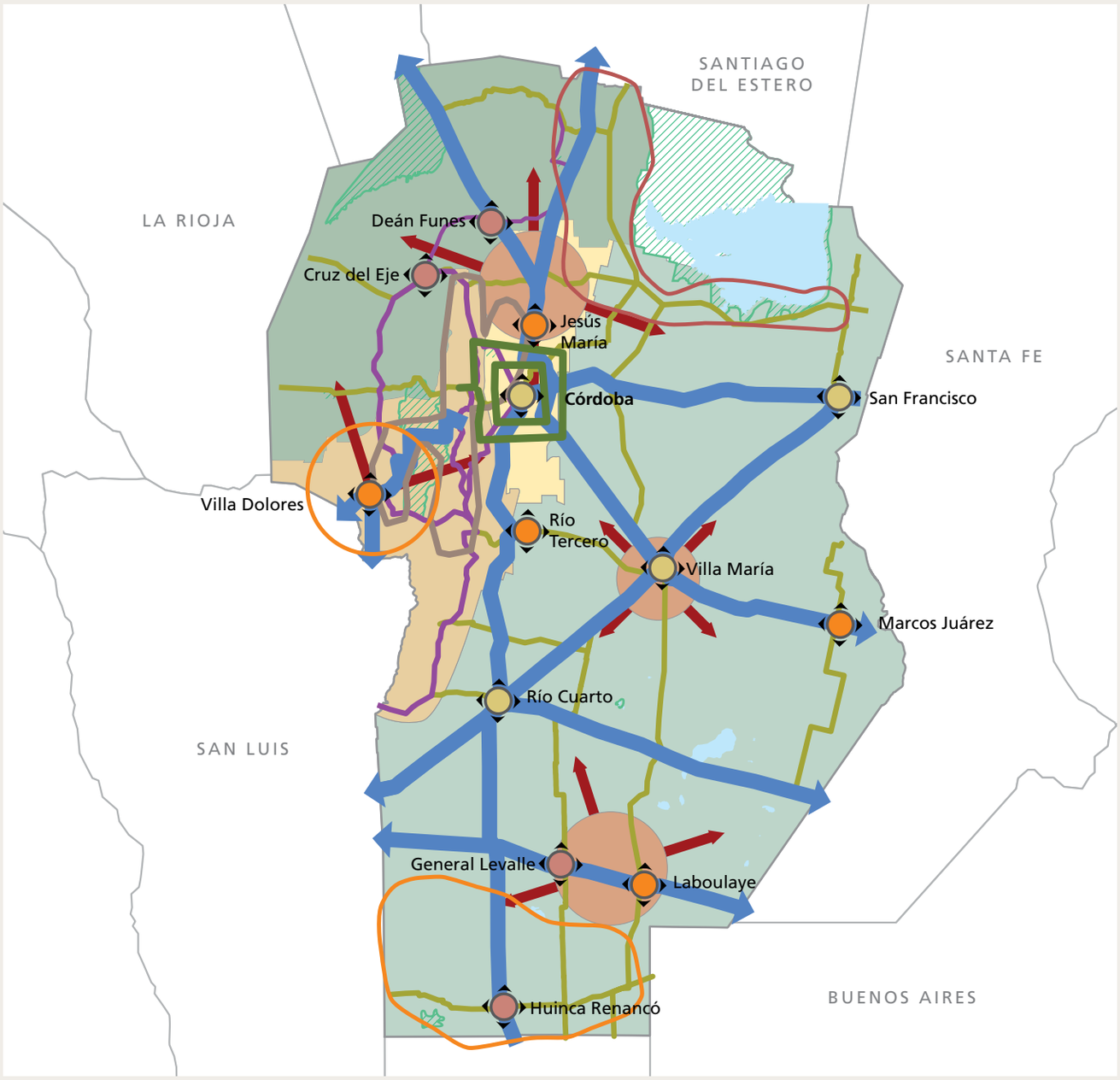
distribución no homogénea en su interior. El PGB de la región representa un 39,55% del provincial. Su actividad económica registra un nivel alto, favorecida por una red de importantes ejes de transporte que forman parte del Corredor Bioceánico Central.

Región Serrana: comprende los departamentos Punilla, Calamuchita, San Javier, San Alberto, Santa María (Valle de Paravachasca), Río Cuarto (Sierras del Sur).
Constituye el recurso natural más importante de la Provincia, principalmente en el aspecto turístico, por contar con reservas hídricas, forestales, paisajísticas y culturales. En la región se localizan los principales lagos, en los que se emplazan las usinas de generación hidroeléctrica y de bombeo de la Provincia. Son de destacar las importantes reservas para la actividad minera no metalífera, básicamente rocas y materiales para la construcción. El PGB de la región representa un 7,58% del provincial.

Región Norte-Oeste: comprende los departamentos de Sobremonte, Pocho, Río Seco, Tulumba, Cruz del Eje, Ischilín y Minas. El PGB de la región representa un 2,79% del provincial. Manifiesta una condición baja de competitividad, a pesar de la promoción industrial que rige en el área. La participación en el PGB del sector industrial no es relevante ya que los escasos establecimientos dedicados a la manufactura primaria cuentan con una productividad baja, caracterizándose su economía como de subsistencia. La actividad agrícola está restringida por el tipo de suelo. Sin embargo es posible, con un manejo adecuado, el desarrollo de la actividad agrícola y ganadera no extensiva. También posee importantes reservas de bosque nativo o masa forestal de especies autóctonas.



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Nodos a cualificar
- Nodos a potenciar
- Nodos a desarrollar
- Anillos metropolitanos
- Corredor de conectividad
- Corredor turístico a potenciar
- Corredor productivo a desarrollar
- A desarrollar
- A potenciar
- Ord. prioritario
- Potencial estratégico
- Región Serrana
- Región Sur-Este
- Región Central
- Región Norte
- Cuerpos naturales
- Reservas protegidas

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Gasoductos
- Acueducto
- Construcción en empalmes, rotondas, intersecciones, cruces, conexiones
- Represa
- Energías alternativas (eólica)
- Estaciones transformadoras
- Redes de distribución de electricidad
- Redes de distribución de agua potable
- Redes de desagües cloacales
- Tratamiento de residuos
- Escuela
- Hospital
- Soluciones habitacionales
- Equipamiento urbano

Listado de Proyectos

- Autovía RN 158, San Francisco-Río Cuarto.
- Autovía RN 8, Río Cuarto-Ite. c/San Luis
- Autovía RN 19
- Autovía RN 36
- Autovía RN 7, corredor interprovincial jerarquizado
- Autovía RN 9
- Corredor de desarrollo regional, pavimentación RP 17
- Corredor de desarrollo regional, pavimentación RP 28, tramo Tanti-RP 15
- Corredor de desarrollo regional, pavimentación RP 32
- Corredor turístico, pavimentación RP 23 y RP 34
- Anillos de circunvalación metropolitano y regional
- Construcción de sistema férreo interurbano eficiente para transporte masivo de pasajeros, regiones Central y Serrana
- Obras de acceso-circunvalación-desvío, regiones Sureste, Central y Serrana
- Nueva LAT 132 KV, dptos. San Justo y Marcos Juárez
- Repotenciación centrales y sistemas de provisión de energía eléctrica, regiones Sureste y Serrana
- Sistema gasificación Este: loc. de dptos. Río Primero y San Justo
- Sistema gasificación Manicero: loc. de dptos. Río Cuarto y Juárez Celman
- Plantas productoras de biocombustibles
- Parque eólico provincial 90 MW
- Presa Piedra Blancas-Presa Cipión I-II
- Programa Agua para Todos y Agua Segura, regiones Sureste y Norte
- Provisión de agua al Gran Córdoba y Sierras Chicas, acueductos Los Molinos y La Calera
- Obras de tratamiento de efluentes cloacales en centros urbanos Gran Córdoba, San Francisco, Villa María, Río Cuarto y Región Serrana
- Sistemas integrales (vertederos, transferencia, reciclado), Plan integral de RSU de la Ciudad de Córdoba y Gran Córdoba
- Hospital La Calera
- Hospital San José de la Dormida
- Nuevo hospital del Noreste, Córdoba Capital
- Construcción de infraestructura edilicia para educación, nivel inicial, primario y medio, regiones Serrana, Norte, Sureste y Central
- Plan Desarrollo Noroeste (plan integral)
- Planes estratégicos de ordenamiento urbano y territorial del Área Metropolitana
- Planes sociales de construcción y mejoras de viviendas, regiones Central, Norte, Serrana y Sureste
- Programa de Promoción Industrial de Córdoba, regiones Sureste y Central

CORRIENTES





A partir de la firma del Pacto Correntino para el Crecimiento Económico y el Desarrollo Social se asume como objetivo general del Modelo Deseado que: "Corrientes debe ser una Provincia integrada y solidaria, con equilibrio territorial, calidad social y desarrollo económico sustentado en la articulación entre el Estado en todos sus niveles (nacional, provincial y municipal), la sociedad civil y el mercado. Ello, sostenido en la satisfacción de las necesidades humanas, el crecimiento económico constante, atendiendo los aspectos demográficos del desarrollo y reteniendo a su población. Sus regiones deben conformar una red de municipios que se conecten y se desarrollen urbana y ruralmente, respetando la diversidad. Todos sus habitantes deben tener oportunidades para ejercer el derecho a la educación, la salud, la cultura, el trabajo decente, el acceso a las infraestructuras básicas y a las soluciones habitacionales en un ambiente seguro.
El uso intensivo del conocimiento, la investigación y la creatividad deben potenciar sus capacidades y proyectarlas nacional e internacionalmente".
En la búsqueda del desarrollo económico sustentable y orientado al ciudadano se consensuaron dos objetivos estratégicos referidos al territorio integrado, por un lado, y a la calidad social y economía para el desarrollo, por el otro:
Territorio integrado: lograr regiones ambientalmente desarrolladas, tanto en lo urbano como en lo rural, a partir de una adecuada administración supra e intermunicipal de sus territorios en lo fiscal, en sus inversiones en obras y servicios públicos y en la solución de sus problemas habitacionales y de movilidad.
Calidad social y economía para el desarrollo: lograr regiones socioeconómicamente desarrolladas a partir de sus fortalezas, con capital para el crecimiento -tanto tangible como intangible-, con su población educada -en general y en sus particularidades la económicamente activa-, con la participación efectiva y articulada del Estado (en sus tres niveles) y la sociedad civil, con el ejercicio de una cultura innovadora e integrada socialmente.
Por otra parte, el Modelo Deseado correntino se asienta en las siguientes microrregiones.
Capital: su posición geográfica estratégica le permite integrar una economía de aglomeración con el Gran Resistencia y propicia una fuerte interacción entre los residentes de la región y los de la Provincia vecina. El principal recurso natural es el río Paraná, que requiere de una revalorización de sus instalaciones portuarias y del segundo puente Corrientes-Chaco, necesario por la dinámica de la economía urbana y regional. Cuenta con una amplia oferta educativa que actúa como polo de atracción de las otras regiones, con centros de salud referentes en todo el nordeste, y se complementa con una oferta turística variada que incluye carnavales, festival del chamamé, circuitos religiosos e históricos, atendiendo a los más de 400 años de antigüedad de la ciudad capital.
Tierra Colorada: se ubica en el noreste de la Provincia, entre los ríos Paraná y





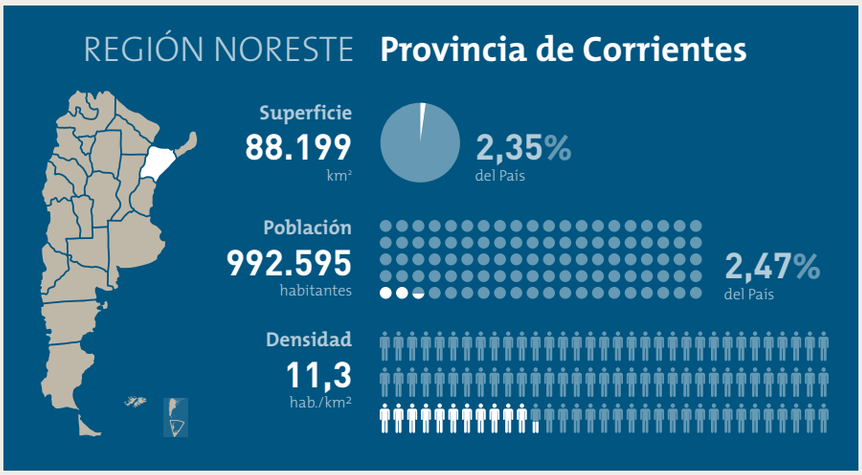
Uruguay. Dispone de abundantes vías de comunicación nacional e internacional para el flujo comercial y de transporte fluvial y terrestre. Se caracteriza por la aptitud agrícola de sus tierras (té, yerba mate y explotación forestal). Cuenta con la represa de Yacyretá que genera el 60% de la energía hidroeléctrica del país.

Centro Sur: se ubica en el centro-este de la Mesopotamia argentina, sobre la costa del río Uruguay, con frontera común con Brasil y Uruguay. Es el cruce de los ejes de transporte y comunicaciones norte-sur y este-oeste del MERCOSUR. Concentra el 51% de la producción de arroz provincial. La actividad ganadera cuenta con el mayor nivel tecnológico y productivo de la Provincia.

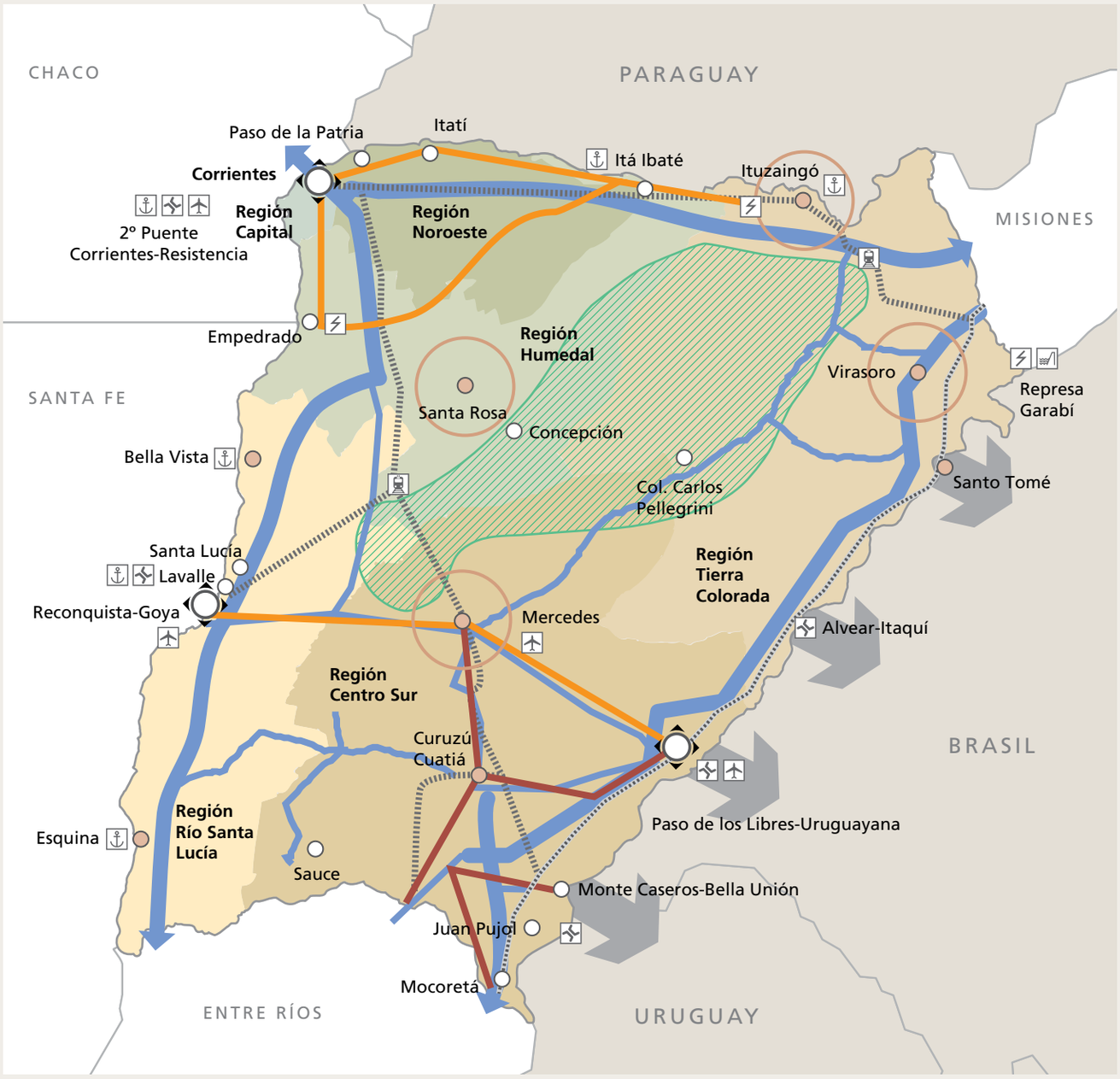
Río Santa Lucía: resenta grandes asimetrías internas entre lo rural y lo urbano. Sus recursos naturales dan sustento a los cultivos predominantes (tabaco, horticultura y citricultura) pero la inversión en el desarrollo de la cadena productiva es baja, hay poca infraestructura y un bajo nivel asociativo, lo que hace poco rentable la actividad. Sus productos turísticos principales son las playas y balnearios, la pesca variada -en especial la Fiesta Nacional del Surubí- y el carnaval enraizado en la cultura provincial.

Humedal: ubicada en el centro-norte de la Provincia, presenta un alto índice de población rural. Tiene una importante superficie de territorio cubierta por agua, debido a la presencia de los esteros del Iberá y otros esteros como los del Batel, Santa Lucía y parte del Maloyas. Su suelo es muy productivo para la explotación agrícola, ganadera y forestal.

Noroeste: presenta un alto nivel de integración con la Región Capital. Su principal recurso es el río Paraná, gracias a sus condiciones ambientales y a las posibilidades económicas del desarrollo de sus infraestructuras de aprovechamiento de agua y de desagües. Los productos turísticos de la región son: playas y balnearios, pesca (específicamente la Fiesta Nacional del Dorado en Paso de la Patria), carnaval, deportes náuticos, turismo religioso y rural y estancias.



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Nodo multimodal estructurante. Centro urbano a potenciar - Incluye zonas industriales
- Centros urbanos a desarrollar
- Centros urbanos a cualificar
- Áreas a desarrollar - Incluye zonas industriales
- Esteros del Iberá - Reserva ecológica
- Puerto
- Puente
- Aeropuerto
- Red eléctrica
- FFCC
- Represa
- Red ferroviaria
- Refuncionalización ferroviaria
- Red vial principal
- Red vial secundaria
- Red eléctrica
- Red gas natural

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Red ferrroviaria con requerimientos
- Gasoducto
- Puente
- Puerto
- Nodos de transferencia
- Represa
- Red de distribución de gas
- Otras obras hídricas

Listado de Proyectos

- Construcción autovía RN 12, tramo Corrientes (Capital)-Posadas (Misiones)
- Construcción autovía RN 14, tramo Paso de los Libres (Corrientes)-San José (Misiones)
- Ampliación puerto de Corrientes y playa de transferencia de carga
- Construcción 2º puente Corrientes-Chaco
- Construcción puente Alvear (Corrientes)-Itaqui (Rio Grande do Sul, Brasil)
- Construcción puente Goya (Corrientes)-Reconquista (Santa Fe)
- Construcción puente Monte Caseros (Corrientes)-Bella Unión (Uruguay)
- Construcción 2º puente Paso de los Libres-Uruguayana
- Construcción red ferroviaria, tramo Gdor. Virasoro-Capital (por Itá Ibaté e Ituzaingó)
- Refuncionalización red ferroviaria, tramo Monte Caseros-Capital, con ramales en estaciones Mantilla-Goya y Curuzú Cuatiá-Díaz Colodrero
- Construcción Puerto de Ituzaingó
- Construcción Puerto Lavalle
- Construcción puerto y planta de almacenamiento de granos de Itá Ibaté
- Represa hidroeléctrica Garabí
- Red de gas natural del sur de Corrientes: Colonia Libertad-Monte Caseros y obras complementarias
- Red de gas natural del sur de Corrientes: Colonia Libertad-Curuzú Cuatiá y obras complementarias
- Red de gas natural del sur de Corrientes: Curuzú Cuatiá-Mercedes y obras complementarias
- Ramal y estación reguladora en Paso de los Libres
- Desarrollo agrícola integrado en el área adyacente a la represa de Yacyretá

ENTRE RÍOS





La Provincia de Entre Ríos se perfila como un territorio con estructura productiva diversificada que se empodera de las ventajas competitivas de la región, promoviendo un entramado socialmente inclusivo y ambientalmente sustentable. La visión regional se completa potenciando las capacidades naturales del territorio, incorporando a Entre Ríos a un nodo de confluencia logística en las cuencas de los ríos Paraná y Uruguay.

La Provincia de Entre Ríos inició la formulación de su PET en el año 2008; sus bases se trazaron siguiendo los lineamientos del PET Argentina 2016. A lo largo de estos años, el propio dinamismo que caracteriza a los territorios ha dejado como resultado: el logro de metas, la profundización de tendencias y el surgimiento de nuevas oportunidades hacia el Modelo Deseado. Este último presenta a la Provincia como eje de conectividad regional, a partir de las propuestas de corredores para el flujo de personas, transporte y mercancías, con la inclusión de nuevos enlaces para el Área Metropolitana Paraná-Santa Fe, la conexión Concordia-Salto, y la puesta en agenda del refuncionamiento de la Hidrovía Paraná-Paraguay, con su nodo central: el Puerto de Ibicuy. Asimismo, se plantea la visión de un eje de integración de las regiones del centro provincial y a la vez norte-sur a través del Eje del Gualeguay (Feliciano-Ibicuy), el cual complementaría estas influencias hacia el interior de la Provincia y la región.

El modelo planteado se nutre de la intensificación y el aprovechamiento de ventajas naturales que ofrece el territorio, entre ellas, el equilibrio en la distribución de su población y sus actividades productivas.

Entre Ríos se caracteriza por tener una estructura productiva predominantemente agrícola y ganadera. La generación de cadenas productivas que promuevan agregado de valor redundará en empleos de calidad favoreciendo la inclusión social. El aprovechamiento de la revaloración internacional de los alimentos se presenta como una oportunidad, y desde el territorio se ha demostrado cómo el agregado de valor, al llegar a los últimos eslabones de las cadenas agroindustriales (por ejemplo en el sector avícola), promueve el desarrollo de industrias capaces de insertarse en los mercados internacionales.

Las regiones operativas definidas en el año 2008 continúan en vigencia, reformulándose algunos de sus objetivos de crecimiento en vistas de las condiciones del entorno y de la visión provincial:

De las Cuchillas: presenta una serie de limitaciones que obstaculizan el desarrollo socioeconómico de sus comunidades, como una escasa población relativa y una baja densidad poblacional. En el plano económico, las mayores dificultades se centran en el escaso desarrollo de redes. Aquí se apunta a retener población, diversificar la producción y promover el





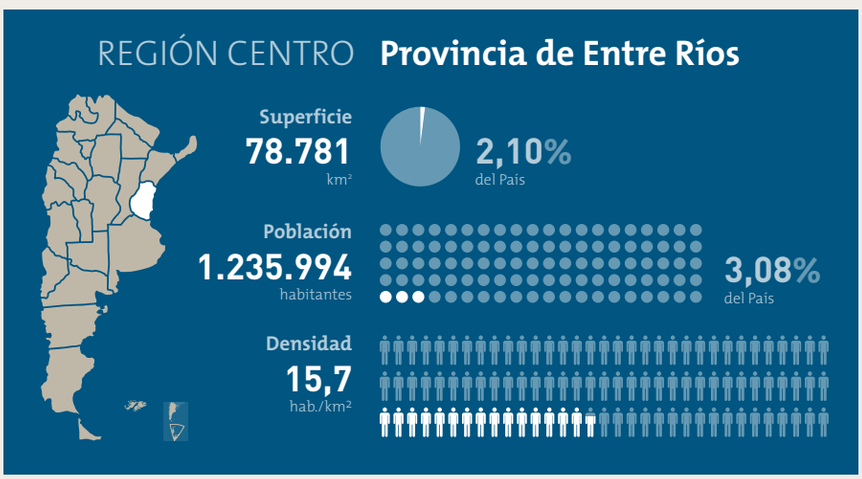
agregado de valor en la producción de comercialización.

Del Gualeguay: conformada por los departamentos Villaguay, Nogoyá, Rosario del Tala y Gualeguay. En esta región se busca aumentar la población estable, diversificar la producción y promover la conectividad con nodos claves de la Provincia.

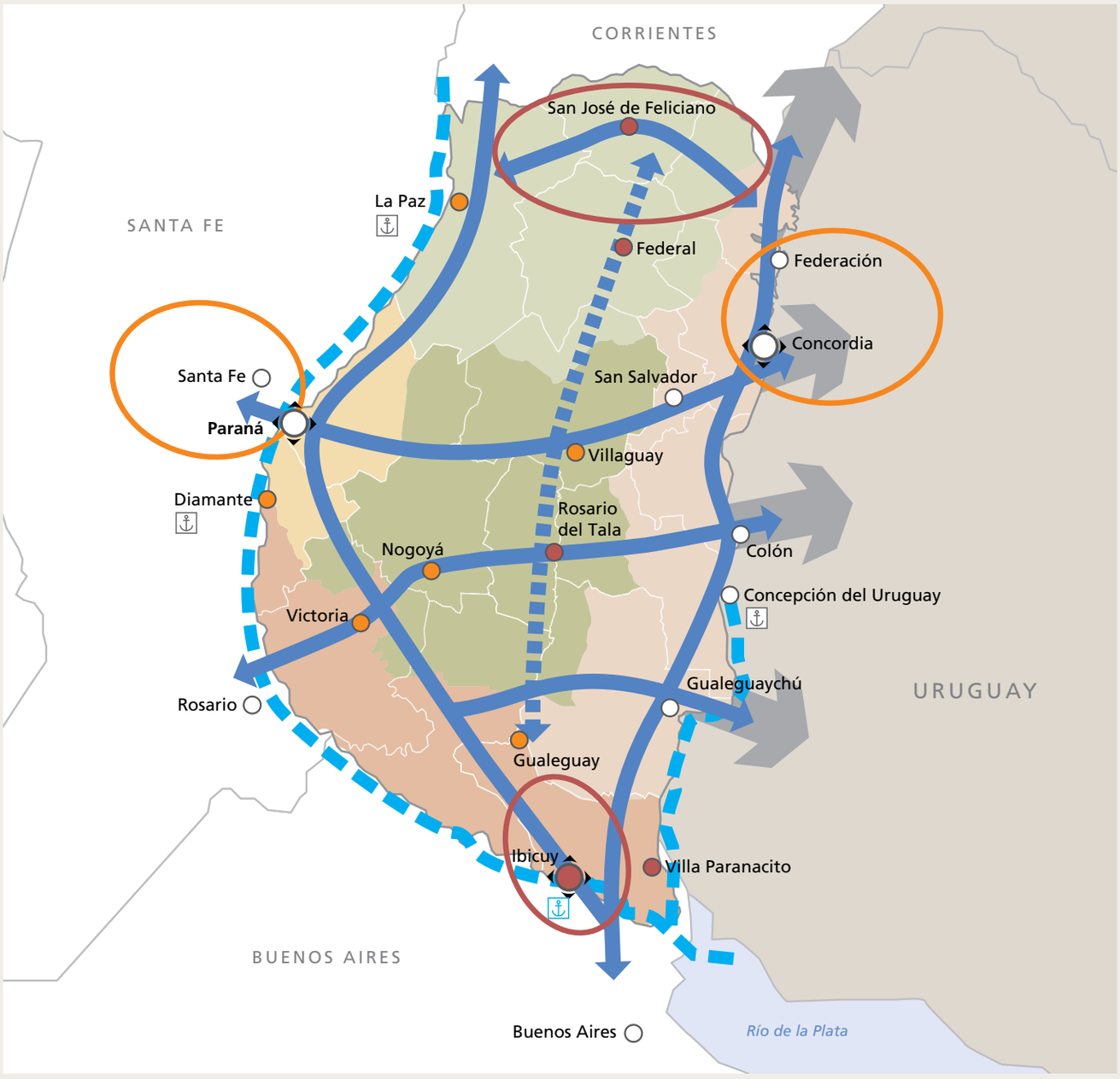
Del Paraná: conformada por los departamentos Paraná, Diamante y Victoria (excluida el área de islas). Aquí se apunta a fortalecer el área metropolitana de Paraná y promocionar su integración con Santa Fe; generar alternativas productivas, recuperar el borde costero como espacio público y pilar de desarrollo regional, y fortalecer las redes interinstitucionales.

Del Uruguay: conformada por dos subregiones. La primera, Salto Grande, incluye los departamentos Federación, Concordia y San Salvador; la segunda, del Uruguay, cuenta con los departamentos Colón, Concepción del Uruguay y Gualeguaychú. Se aspira a potenciar los centros turísticos y la integración con la República Oriental del Uruguay.

Delta: conformada por los departamentos Diamante, Victoria, Gualeguay y Departamento Islas del Ibicuy. Aquí se apunta a promover la resignificación del Puerto de Ibicuy, enmarcado en una planificación territorial ordenada que permita el aprovechamiento de este cambio de configuración provincial. Asimismo se busca afianzar la población en el lugar y captar nuevos flujos a través del desarrollo de infraestructura y equipamientos para la salud, educación y servicios.



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Nodo multimodal
- Nodo multimodal a desarrollar
- Centro urbano
- Ciudad a desarrollar
- Ciudad a potenciar
- Ejes de conectividad territorial
- Eje de integración del Gualeguay
- Hidrovía Paraná-Paraguay

Regiones a potenciar

- Microrregión del Paraná
- Microrregión del Uruguay
- Microrregión del Gualeguay

Regiones a desarrollar

- Microrregión de las Cuchillas
- Microrregión del Delta

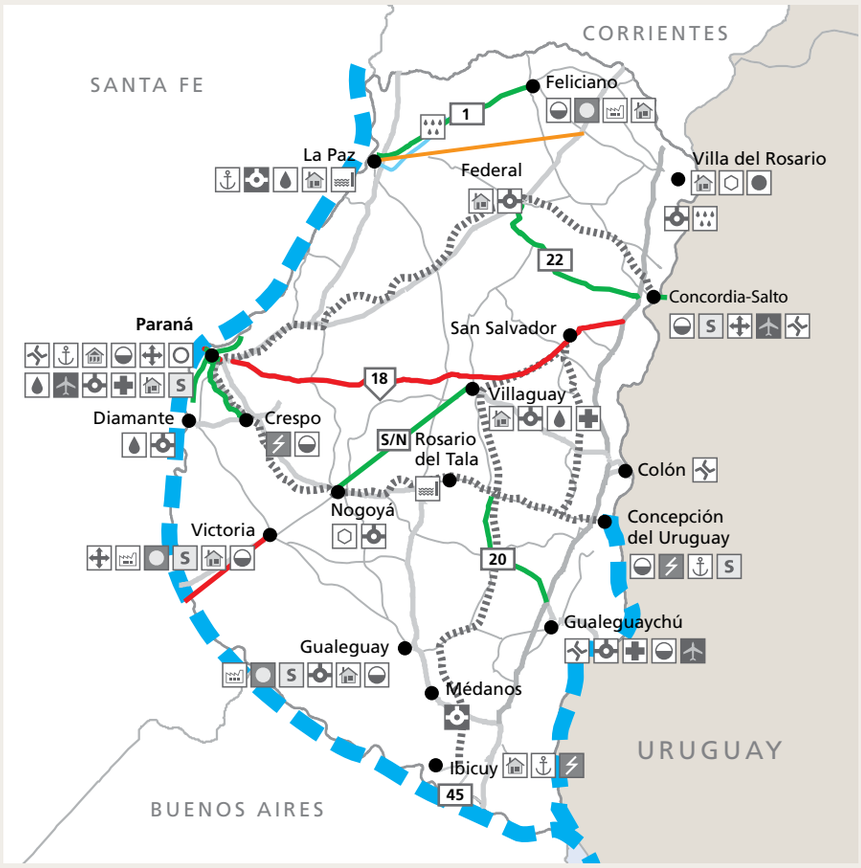
Subregiones a potenciar

- Subregión metropolitana - Paraná-Santa Fe
- Subregión metropolitana - Concordia-Salto

Subregiones a desarrollar

- Reactivación de puertos
- Resignificación Puerto Ibicuy

Proyectos Estratégicos Priorizados



- Centros Urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Tendido ferroviario con requerimientos
- Red eléctrica con requerimientos
- Acueducto
- Hidrovía
- Puentes
- Acceso RP
- Acceso RN
- Nodo
- Aeropuerto con requerimientos
- Puertos
- Estación transformadora
- Acueducto
- Otras obras hídricas
- Área de riego
- Defensas hídricas
- Redes de distribución de agua potable
- Redes de desagües cloacales
- Hospital
- Soluciones habitacionales
- Edificio público
- Seguridad
- Cultural y recreativo
- Otros equipamientos
- Complejo industrial

Listado de Proyectos

- Reestructuración y resignificación del Puerto de Ibicuy
- Nuevo puerto de ultramar en el bajo delta entrerriano
- Reactivación del Puerto de Concepción del Uruguay e incorporación al sistema de puertos de la Provincia
- Readecuación de los puertos de Diamante, La Paz y Concepción del Uruguay. Centro logístico de transporte de cargas en Paraná-Victoria-Concordia
- Nuevo enlace Área Metropolitana Paraná-Santa Fe y Diamante-Coronda
- Puente s/río Gualeguaychú, Gualeguaychú-Pueblo Gral. Belgrano
- Camino costero y puente s/arroyo Artalaz
- Fortalecimiento de los caminos de la producción y Programa Caminos Rurales
- Autovía Paraná-Crespo
- Reconversión en autovía RN 18, tramo Paraná-empalme RN 14
- Nueva ruta Nogoyá-Villaguay
- RP 1, La Paz-Feliciano
- RP 22, tramo RN 14-arroyo Chañar
- RP 20 y 22
- Duplicación enlace Rosario-Victoria
- Circunvalación Ciudad de Gualeguay, Valle María, Federal, Villaguay y Nogoyá
- Ampliación y rehabilitación aeropuertos Concordia y Gualeguaychú
- Reestructuración aeropuerto de Paraná
- Rehabilitación ramal FFCC Paraná-Basavilbaso-Concepción del Uruguay, Paraná-Federal-Concordia
- Línea 132 KV, ET Gualeguaychú-ET Sagastume
- Nueva subestación transformadora Ibicuy
- Nueva LAT Crespo (132 KV) y Salto Grande-Concordia
- Gasoducto productivo
- Cierre norte energético Los Conquistadores-La Paz
- Electrificación rural y en zonas arroceras
- Acueducto lago de Salto Grande-Mandisovi Chico
- Sistema riego superficial del perilago de Salto Grande
- Acueducto del norte entrerriano para riego superficial La Paz-Estacas
- Defensa costera y rehabilitación balneario Rosario del Tala
- Diseño integral del sistema de contención de inundaciones
- Canal de vinculación río Paranacito-Cerro Industrial
- Optimización red cloacal Feliciano y Gualeguay
- Optimización sistema de agua potable y planta de tratamiento La Paz
- Planta de efluentes industriales en Paraná, Crespo y Gualeguaychú
- Planta de tratamiento de efluentes cloacales en Paraná, Concordia, Victoria, Concepción del Uruguay y Gualeguaychú
- Planta potabilizadora de agua en Paraná y Diamante
- Plan totalizador de agua potable de Concepción del Uruguay, Villaguay
- Ampliación Hospital Santa Rosa (Villaguay), Sagrado Corazón de Jesús (Basavilbaso) y Salaberry (Victoria)
- Nuevo edificio de la Legislatura y centro administrativo gubernamental en Paraná
- Nuevo parque industrial de Feliciano, Viale, Gualeguay y Victoria
- Nueva unidad penal Concordia y Concepción del Uruguay
- Rehabilitación unidad penal Concordia, Gualeguay, Paraná y Victoria
- Predio ferial multievento de Paraná
- Centro de Convenciones de Villaguay
- Desarrollo urbano zona excuarteles de La Paz
- Rehabilitación urbana Puerto Ruiz
- Plan de ordenamiento territorial del borde costero del río Paraná
- Creación de aldeas productivas vinculadas con la producción local

FORMOSA





Formosa propone en su Modelo Deseado desempeñar un rol productivo más destacado, acompañado de una mejora en la calidad de vida de la población.
Este objetivo se traduce en una visión de Formosa como Provincia agrícola, forestal, ganadera, hidrocarburífera, industrial y turística, que agrega valor a las materias primas en las regiones en las que estas se producen.
Con esta perspectiva, se plantea: reducir a la mitad la brecha con las medias nacionales en los indicadores sociales; y crear las condiciones para el mantenimiento de una tasa de crecimiento positiva y sustentable del PBG.

El territorio se divide en diez microrregiones:
Áreas a desarrollar: Oeste, Centro Oeste, Centro Sur, Centro Este y Centro Norte
Áreas a potenciar: Sudeste, Noreste y Litoral Sur
Áreas a cualificar: Litoral Norte y Formosa Capital

Los objetivos prioritarios son similares para todas las áreas:

Sector vial:
- Aumentar la retribución a factores productivos mediante la reducción de costos de transporte
- Incrementar la superficie productiva mediante la expansión de la red de tránsito permanente
- Proveer una mayor accesibilidad de la población a los centros administrativos, comerciales, educativos y de salud

Sector puertos y vías navegables:
- Aumentar la retribución a factores productivos mediante la reducción de costos de transporte
- Incrementar la accesibilidad mediante el acondicionamiento de las terminales de pasajeros

Sector ferrocarriles:
- Aumentar la retribución a factores productivos con la reducción de costos de transporte

Sector servicio de transporte interurbano:
- Ampliar la cobertura del sistema de transporte público a las localidades aisladas
- Mejorar la calidad y eficiencia del sistema

Sector servicio de transporte urbano:
- Mejorar la calidad y la eficiencia del sistema
- Ampliar la cobertura del sistema de transporte público

Sector energía eléctrica:
- Mejorar la calidad de vida de la población con la disminución de los cortes forzosos y programados del suministro
- Aumentar la retribución a factores productivos mediante la oferta de energía eléctrica de calidad
- Fortalecer la distribución en la Ciudad de Formosa

Sector recursos hídricos:
- Aumentar la retribución a factores productivos mediante la provisión de agua para alcanzar una mayor productividad
- Incrementar la superficie productiva mediante el control de inundaciones
- Evitar el anegamiento de las localidades







- Ampliar la provisión de agua para consumo humano en los niveles de cobertura geográfica y de estacionalidad

Sector agua potable y saneamiento:

- Mejorar el nivel de salud disminuyendo la incidencia de enfermedades de origen hídrico
- Mejorar el nivel técnico del servicio de agua mediante su provisión continua en calidad y cantidad necesarias

Sector salud:

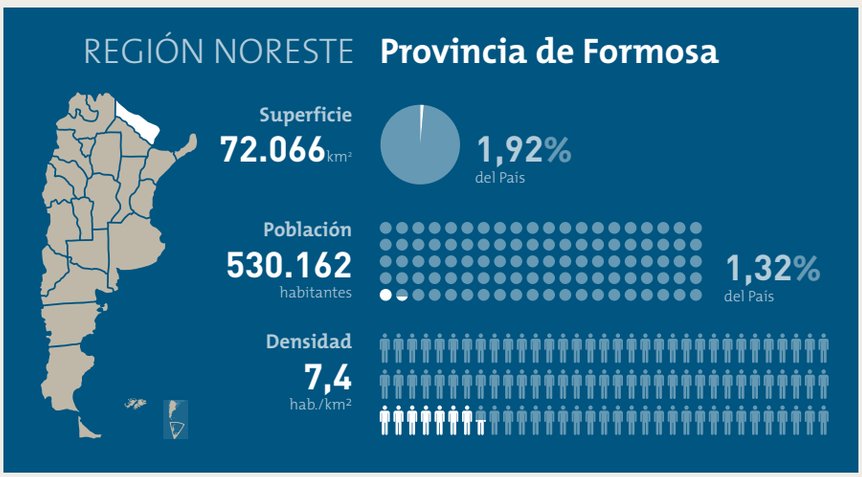
- Dotar de infraestructura de calidad al primer nivel de atención, garantizando el arribo de los programas sanitarios y el acceso poblacional
- Promover la salud materno-infantil a través de múltiples abordajes, con reconocimiento de las particularidades locales
- Completar y fortalecer la atención del segundo nivel, particularmente en el interior provincial, y del tercer nivel en la capital
- Promover la calidad del sistema a través del perfeccionamiento e incorporación de recursos humanos
- Incrementar la producción local de insumos sanitarios

Sector educación:

- Garantizar el acceso a la educación de toda la población en todos los ciclos, niveles y regímenes especiales
- Dar un nuevo significado a la función de la educación, para viabilizar la formación integral del hombre nuevo formoseño
- Optimizar los recursos destinados al mejoramiento de la calidad educativa y de los indicadores
- Generalizar la concreción de una efectiva igualdad de oportunidades
- Impulsar la continuidad de acciones de las políticas compensatorias
- Fortalecer la interrelación armónica con todas las áreas de gobierno

Sector vivienda:

- Congelar la demanda por formación de nuevos hogares
- Eliminar el déficit de vivienda en treinta años, habiéndolo reducido al año 2015 en un 25%



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

Nodo multimodal o estructurante	Áreas protegidas
Centros urbanos a potenciar	Proyecto acueducto RN 81
Núcleos urbanos	Proyecto de obras hídricas en el Valle del Pilcomayo
Centro de transferencia de cargas	Proyecto de obras hídricas en el Valle del Paraguay
Nodos crecientes - Proyecto de centros equilibradores del sistema	Proyecto de obras hídricas en el Valle de Bermejo
Red vial	1 Oeste
Red de telecomunicaciones	2 Centro Oeste
Red de energía eléctrica	3 Central Norte
Gasoducto	4 Centro Sur
Ferrocarril	5 Sudeste
Petróleo	6 Centro Este
Defensa contra inundaciones	7 Noreste
Optimización de puertos	8 Litoral Sur
Turismo	

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Tendido ferroviario con requerimientos
- Gasoducto
- Acueducto
- Hidrovía
- Puente
- Construcción en empalmes, rotondas, intersecciones, cruces, conexiones
- Puerto
- Nodo
- Generación de energía
- Estación transformadora
- Otras obras hídricas
- Redes de distribución de agua potable
- Redes de desagües cloacales
- Redes mixtas de desagües cloacales, agua potable y/o pluviales

Listado de Proyectos

- Obras varias en RN 81 y 11
- RP 9, tramo empalme RN 9-empalme RP 39
- RP 28, tramo Las Lomitas-RP 9
- Obras varias en RP 3, 39, 37, 21
- Nueva circunvalación de la Ciudad de Formosa
- Centro de transferencia de cargas en Formosa (ferroviario-vial-portuario)
- Fortalecimiento de los puertos: Formosa, Puerto Pilcomayo y Colonia Cano
- Nuevo puente Clorinda (Argentina)-Puerto Falcón (Paraguay)
- Nuevo puente s/río Paraguay, Puerto Pilcomayo (Argentina)-Itá Enramada (Paraguay)
- Nuevo puente Colonia Cano (Argentina)-Pilar (Paraguay)
- Readecuación de centro de frontera en Clorinda: pasajeros y depósitos fiscales de control de cargas
- Readecuación de controles en la Pasarela "La Fraternidad"-Clorinda (Argentina)
- Nuevo centro único de frontera (cargas y pasajeros) en Puerto Pilcomayo (Argentina)
- LAT 132 KV y EETT
- Red eléctrica 13,2 KV, 165 km en territorio provincial
- Gasoducto Ibarreta-Gral. Güemes-Gral. Belgrano
- Proyecto reactor CAREM (Central Argentina de Elementos Modulares)
- 4 estaciones AT, 1 estación MT, 1 ampliación estación MT, Gral. Belgrano-Gral. Güemes
- Provisión y montaje de grupos electrógenos (escuelas, centros de salud, albergues y edificios públicos), Capital e interior
- Electrificación rural: repotenciación de la central de generación de la Loc. de Palmar Largo (2x500 KV), Dpto. Ramón Lista
- Construcción del reservorio para planta de agua potable de Laguna Blanca
- Planta potabilizadora de agua de Loc. Laguna Blanca, Clorinda y Las Lomitas
- Sistemas de desagües cloacales de Loc. de Riacho He-Hé, Pirane, Ibarreta
- Plan director de agua potable y cloacas, Ing. Juárez
- Proyecto reactivación del sistema laguna La Salada, riacho Porteño, riacho He-Hé
- Optimización y ampliación de la red de distribución y equipo de central telefónica (tecnología NGN)

JUJUY





El Modelo Deseado propone un territorio integrado, articulado y equilibrado, que ofrezca las infraestructuras sociales y económicas necesarias para alcanzar los siguientes objetivos estratégicos:

- Mejorar de modo creciente y permanente la calidad de vida de la población
- Promover el desarrollo socioeconómico sostenido, equitativo y sustentable
- Facilitar la intercomunicación e integración entre las distintas regiones de la Provincia
- Promover la integración regional e internacional que impulse el crecimiento y el desarrollo
- Preservar, poner en valor y promover el patrimonio histórico-antropológico-cultural y natural de la Provincia, desde lo social, económico y productivo

Considerando que en la Provincia de Jujuy el Estado y el funcionamiento de la hacienda pública siguen teniendo un rol fundamental como sostén y motor principal de la economía, el objetivo general es consolidar el crecimiento de la Provincia sobre ejes como la minería, la energía y el turismo, esto implica un trabajo arduo y consciente por parte de los sectores público y privado.
El Modelo Deseado concibe el territorio provincial en virtud de sus características ecológicas y climáticas, y plantea diferentes acciones para sus cuatro áreas de planificación:

1. **Valles:** A cualificar. Comprende la zona centro-sur de la Provincia. Objetivos: alentar el crecimiento ordenado de las principales localidades en función de la planificación y el ordenamiento territorial; poner en valor y administrar los recursos naturales y ambientales consolidando corredores y circuitos turísticos; continuar el desarrollo de nodos logísticos; aprovechar integralmente los ríos Grande y Perico; y reducir el impacto del encuentro de redes viales de alta circulación con el tejido urbano.
2. **Yungas (valles cálidos):** A cualificar y desarrollar. Objetivos: alentar el desarrollo promoviendo las condiciones para la diversificación y el impulso de las actividades que se identifiquen como potenciales asegurando su relación con el entorno natural; fortalecer el sistema de salud. Principales localidades de cada departamento con función productiva determinativa calificadas y equipadas conforme a sus características, incluidas en tejido de red interjurisdiccional (macro con cada departamento o región), y con vínculos y apoyatura de servicios al interior de su microrregión; consolidar la extensión de áreas bajo riego para aumentar suelo productivo; continuar fortaleciendo unidades productivas agrícolas; desarrollar el potencial energético; poner en valor y administrar los recursos naturales y ambientales consolidando corredores y circuitos turísticos.
3. **Región Quebrada de Humahuaca:** A potenciar. Objetivos: aplicar el plan de gestión o plan de manejo

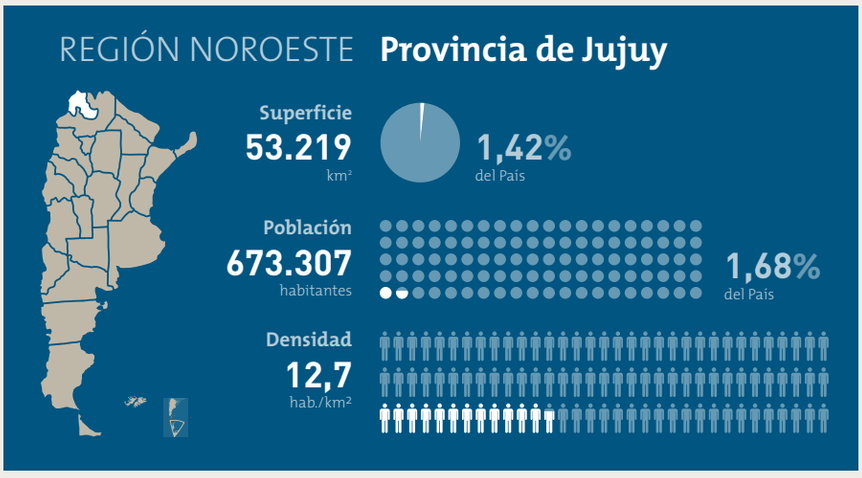






que comprometa al Estado y a los habitantes del lugar ante la comunidad internacional a mantener los valores excepcionales y universales del sitio que le han valido la declaración de Patrimonio Mundial en categoría Paisaje Cultural; mitigar impactos negativos por el crecimiento de sus poblados y asentamientos en zonas de riesgo; promover la distribución equilibrada de las actividades potenciales, con inversiones en infraestructura básica para mejorar la calidad de vida alentando el arraigo en su lugar de origen; fortalecer las producciones locales, impulsando su integración en redes productivas, favoreciendo la incorporación de tecnología y ampliando las posibilidades de comercialización; rehabilitar total o parcialmente el ramal FC Belgrano con fines turísticos y sociales en aquellos sectores que presentan posibilidad de inversión o ciertas condiciones de mantenimiento.

4. **Región Puna:** A desarrollar. Objetivos: promover un territorio integrado espacialmente con adecuada accesibilidad a centros urbanos que articulen la región y abastezcan las inmensas extensiones rurales en las que se despliegan actividades económicas sustentables que generan oportunidades de desarrollo a los pobladores capacitados en oficios y profesiones compatibles con los recursos naturales y culturales existentes; avanzar en la concreción de un modelo original e inédito en la producción jujeña de carbonato de litio y potasio en nuestros salares; continuar con el desarrollo de nodos logísticos y parques industriales; fortalecer los servicios de comunicación y transporte.



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Nodo multimodal a crear y/o potenciar
- Nodo logístico
- Centros urbanos
- Zona a desarrollar
- Zona a potenciar
- Zona a cualificar
- Áreas protegidas
- Reservas naturales
- Sitios Ramsar
- Reservas
- Rutas nacionales pavimentadas
- Rutas nacionales a pavimentar
- Rutas provinciales - Flujos deseables
- Ramal FC Belgrano a rehabilitar
- Ferrocarril a proyectar (minero)
- Gasoductos existentes
- Gasoductos a construir
- Otros flujos deseados a consolidar
- Salares

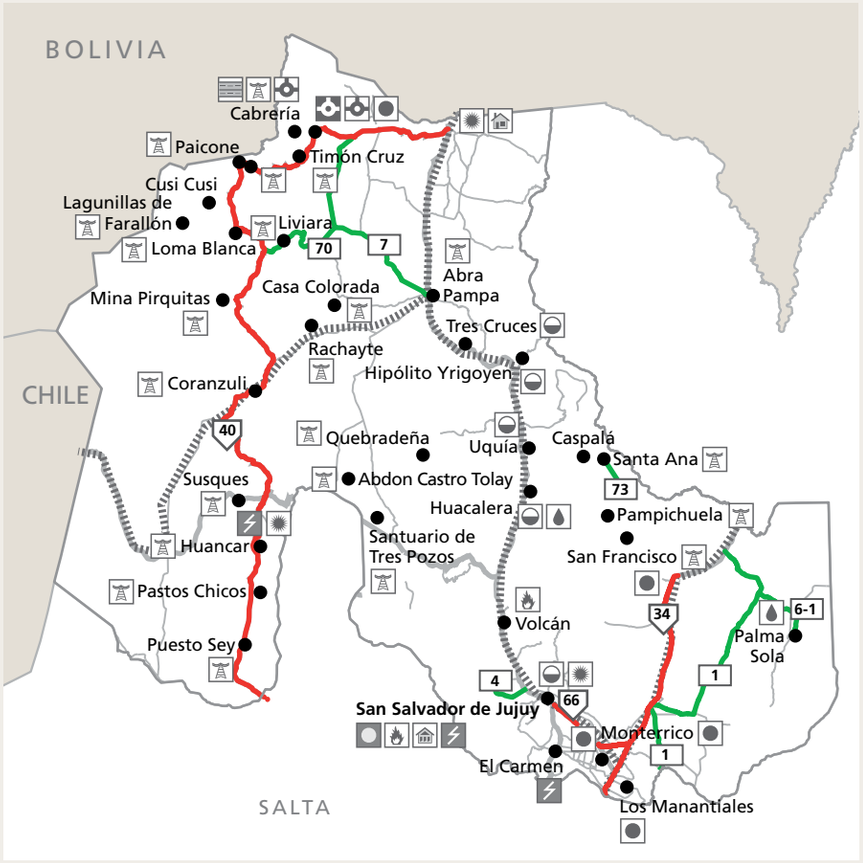
Repotenciación

- Estaciones transformadoras
- Línea 33 KV

Sistema aislado de zona minera

- Línea AT 132 KV
- Zona solar

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Tendido ferroviario con requerimientos
- Acceso RN
- Acceso RP
- Energía alternativa (solar)
- Estación transformadora
- Redes de distribución de electricidad
- Redes de distribución de gas
- Otras obras hídricas
- Redes de distribución de agua potable
- Redes de desagües cloacales
- Soluciones habitacionales
- Edificio público
- Equipamiento urbano
- Obras de mejora vial en autopistas / autovías

Listado de Proyectos

- Obras varias en RN 34-1, 34-2, 34-3, 34-4
- Obras varias en RN 40-1, 40-2, 40-3, 40-4, 40-5, 40-6
- Obras varias en RN 66 y IV 66
- Obras varias en RP 1,73, 6-1, 6-2, 7, 70
- RP 6, puente s/arroyo Santa Rita, El Tipal
- RP 6, puente s/arroyo Santa Rita, Palma Sola
- Pavimentación RN 40, Corredor Minero (lte. c/Bolivia)
- Pavimentación RP 4, tramo Termas de Reyes-Yala
- Rehabilitación y mejoramiento del FC Belgrano Cargas, ramal C15: Perico-Pocitos
- Rehabilitación FC Belgrano, ramal C, tramo San Salvador de Jujuy-La Quiaca
- Rehabilitación FC Belgrano, ramal C, tramo Santa Fe-San Salvador de Jujuy
- Puente s/río Grande. Ampliación de capacidad y conexión con RN 9
- Interconexión 132 KV Jujuy Sur-ET Alto Padilla y ET Alto Comedero
- Línea minera 132 kV a Susques interconectada a la línea 345 KV Cobos-Chile, LAT 132 KV
- ET Susques 15 MVA y energía solar
- ET Jujuy Centro
- Repotenciación ET Lib. Gral. San Martín + 30 MVA, San Pedro + 30 MVA, ET Las Maderas + 15 MVA
- Obras de interconexión para el sistema disperso de la Provincia de Jujuy, zonas I, II-A, -B, -C y III
- Plan de mejoras de las condiciones productivas de Palma Sola
- Plan gas natural escuelas Abra Pampa y La Quiaca
- Plan gas natural Provincia de Jujuy, Susques-Jama
- Red de distribución de gas natural Loc. Volcán
- Obra refuerzo gasoducto Miraflores, potenciación en el Bº Los Perales
- Aprovechamiento integral de la alta cuenca del río Bermejo, ríos Grande y Perico (sistema Las Maderas)
- Aprovechamiento de recursos hídricos cuencas ríos Santa Catalina y San Juan de Oros
- Colector cloacal Lozano-Yala-San Pablo de Reyes
- Acueducto enlace sistemas Alto Reyes-Snopek
- Ampliación acueducto Posta de Hornillos
- Proyecto Manantiales, recuperación de suelos altamente salinos por lavado para cultivos
- Sistema de canales colectores de desagües pluviales, Valle de los Pericos y Valle de San Francisco
- Sistema de saneamiento cloacal de la Quebrada de Humahuaca, 2ª etapa: Humahuaca, Uquía, Huacalera, Hipólito Yrigoyen y Tres Cruces
- Proyecto de ordenación, diseño y ejecución de la zona logística de Palpalá: puerto seco, zona aduanera primaria Palpalá, centro/complejo de comercio exterior, complemento aduana de Palpalá
- Puente y centro de frontera La Quiaca-Villazón
- Implementación del control integrado de única cabecera Paso de Jama
- Nodo multimodal Susques
- Proyecto integral para la recuperación y puesta en valor del casco histórico de San Salvador de Jujuy, sector calles y plaza
- Terminal de ómnibus de la Ciudad de La Quiaca
- Circuitos turísticos binacionales con Bolivia
- Nuevo centro cívico de la Provincia, nueva sede de la justicia federal

LA PAMPA







El Modelo Deseado pretende, en términos generales, promover el desarrollo territorial a nivel local y regional, consolidar un sistema urbano policéntrico y equilibrado con ciudades dinámicas y competitivas e impulsar el desarrollo integral de las áreas rurales a través de la diversificación, la generación de nuevas actividades y la valorización de todos sus recursos.

En lo institucional, propone un Estado eficaz, eficiente y moderno, que cumpla el rol de socio del desarrollo y constructor de equilibrios sociales y territoriales.

A nivel social se espera construir un modelo basado en un fuerte desarrollo del capital humano con nuevas modalidades de trabajo, que satisfaga no solo las necesidades económicas sino también las de protección, afecto, recreación, identidad y libertad. Se trata de abandonar la dinámica de exclusión para entrar en la de integración e inclusión social. En el escenario deseado, la unidad social se reconstruye ya no a nivel de mercado o de clases sociales sino a nivel territorial, en espacios restrictos de autoconocimiento como son la comunidad y los pueblos, departamentos y microrregiones.

El objetivo estratégico en la dimensión económica es potenciar el perfil productor y exportador de alimentos, evolucionando desde el actual predominio de los *commodities* hacia productos con mayor valor agregado. El Modelo Deseado se caracteriza por una economía diversificada que fortalezca el desarrollo de sus tres sectores, tienda a una especialización relativa en la agroindustria y a un impulso cualitativo de los servicios vinculados con la actividad agroindustrial.

En cuanto a la dimensión territorial-ambiental, se propone una Provincia equilibrada e integrada, con una marcada identidad ambiental y ecológica, con un alto grado de integración regional que ocupe un rol de articulación de la Argentina y del Cono Sur entre el Norte y el Sur, por un lado, y el Este y el Oeste, por el otro, para lo cual resulta de vital importancia el proyecto del Paso Internacional Pehuenche en la Provincia de Mendoza, para vincular los puertos del Océano Pacífico con los del Atlántico. Esta concepción se caracteriza por la presencia de cuatro grandes puntos de equilibrio: mayor equilibrio entre el campo y la ciudad, renacimiento rural, valorización de los recursos provinciales a través de complejos productivos maduros vinculados con los recursos naturales y conservación del medio ambiente a través de una política ambiental.

La caracterización fitogeográfica, relacionada con los factores medioambientales define distintos ambientes que permiten identificar diferentes unidades de planificación:

Región Noreste: correspondiente a la estepa pampeana, constituye la zona productiva más importante





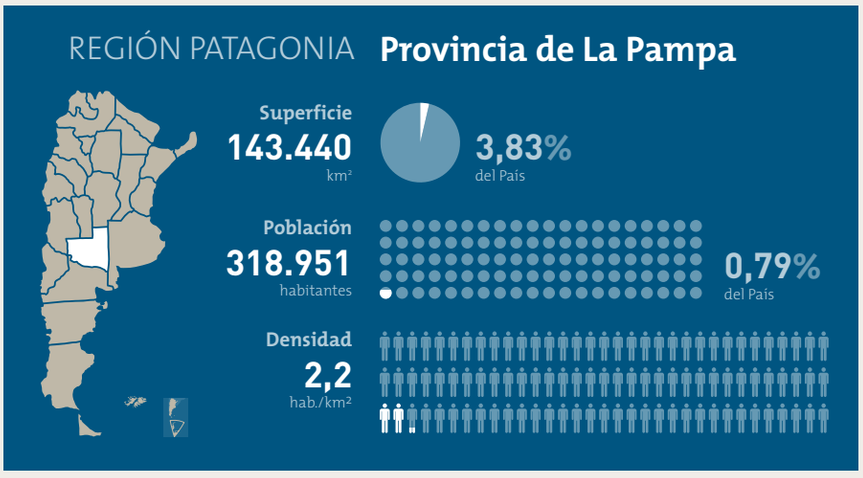


de la Provincia y también la más densamente poblada. Se caracteriza por el desarrollo de actividades agropecuarias mixtas como la agricultura y la ganadería de carne y leche -invernada y cría- y, con menor participación, la ganadería ovina.

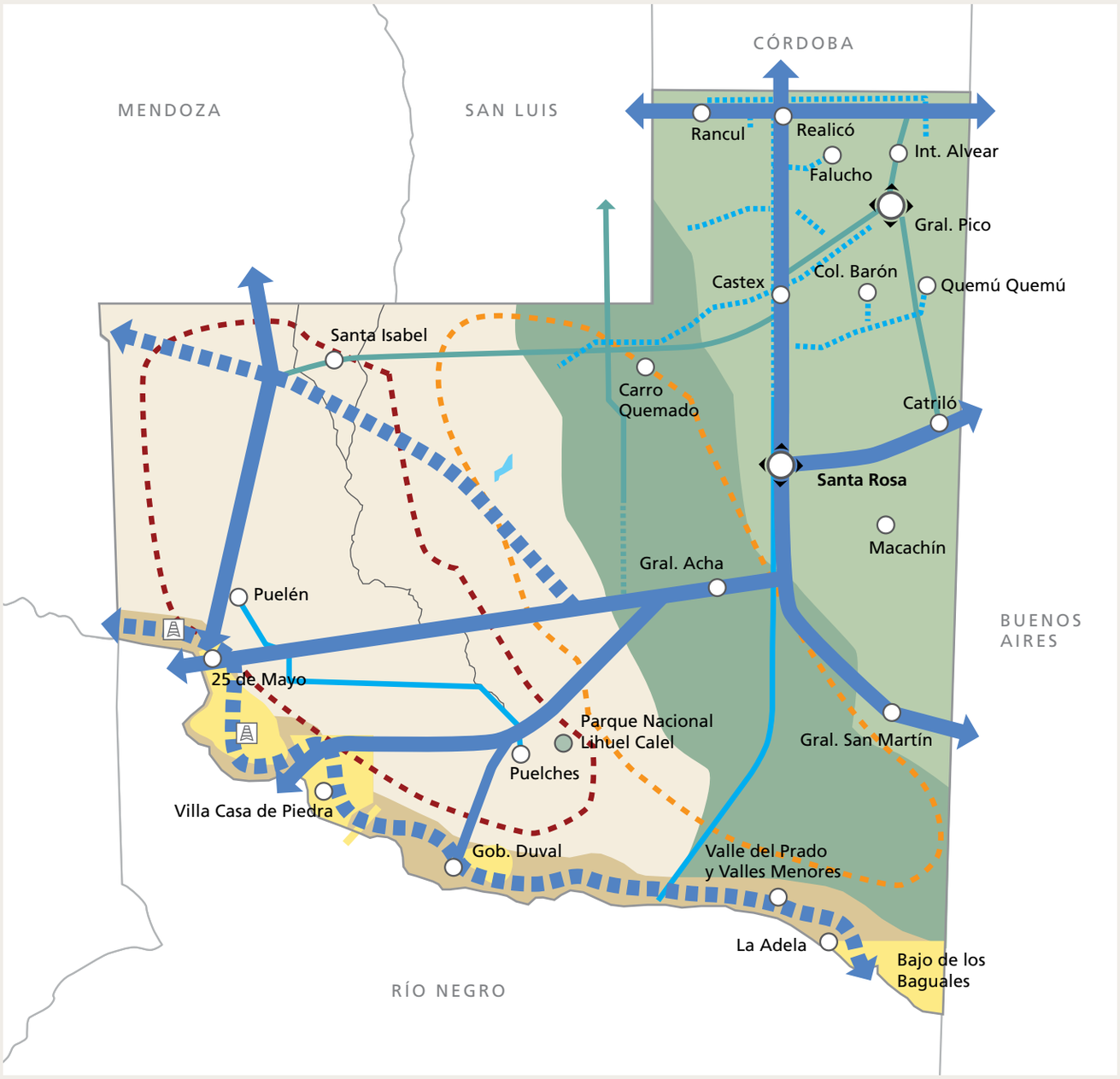
Región Centro: correspondiente al bosque pampeano, particularmente al Distrito del Caldenal. Su principal actividad es la cría de ganado bovino. La calidad del pastizal natural disminuye en sentidos este-oeste y norte-sur, al igual que la disponibilidad del recurso forestal maderable representado por el monte de caldén.

Región Oeste y Sur: correspondiente al monte occidental. La actividad productiva allí se limita a una economía de subsistencia, destacándose la cría de ganado caprino y bovino, complementada por la generación de ingresos provenientes de trabajos artesanales que utilizan insumos regionales. Otros recursos importantes de esta región se hallan vinculados con la explotación minera, cuyo componente principal es el petróleo, seguido en importancia por el cloruro de sodio, el gas natural, el yeso, la bentonita, las rocas de aplicación y el sulfato de sodio en menor medida.

Región de la Ribera del Río Colorado: comprendida por una franja de dimensiones variables que se extiende a lo largo de toda la margen izquierda del río Colorado. Si bien comparte las condiciones agroecológicas de la región Oeste y Sur, se diferencia sustancialmente de ella en su productividad, dado que cuenta con la posibilidad de desarrollar actividades bajo riego con recursos hídricos extraídos del río Colorado.



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Nodo multimodal
- Centos urbanos
- Parque Nacional
- Red vial primaria
- Red vial estratégica a pavimentar
- Red vial secundaria
- Red vial secundaria a pavimentar
- Acueducto
- Acueducto proyectado
- Producción caprina
- Producción bovina
- Zonas de bajo riego
- Región Noreste
- Región Centro
- Región Oeste y Sur
- Región Ribera del Río Colorado
- Explotación petrolera

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Red eléctrica con requerimientos
- Acueducto
- Terminal Intermodal General Pico
- Dique compensador
- Estación transformadora
- Red de distribución de gas
- Área de riego
- Redes de desagües cloacales
- Soluciones habitacionales

Listado de Proyectos

- Pavimentación RP 34, tramo RN 151-Gdor. Duval (interconexión áreas de riego)
- Pavimentación RN 143, tramo Chacharramendi-RN 151
- Repavimentación RN 152, tramo "El Carancho"-Puelches
- Pavimentación RP 10, tramo RN 151-límite c/ Mendoza (Agua Escondida)
- Pavimentación RN 232, tramo Gdor. Duval-RN 152
- Pavimentación RP 11, tramo RN 152-Pichi Mahuida
- Pavimentación RP 24, tramo RN 35-RP 1
- Pavimentación RP 14, tramo RP 15-RN 143
- Obras de riego Casa de Piedra-Planicie del Curacó, 2ª etapa-9.000 ha
- Zona riego Bajo de los Baguales
- Construcción dique compensador de la presa embalse de Casa de Piedra: "La Correntada" (con generación de energía)
- Redes de gas natural en zona industrial La Adela, Unanue, Agustoni, Cuchillo Có, Casa de Piedra, etc.
- Acueducto Puelén-Santa Isabel
- Obras hídricas en el Atuel superior
- Acueducto Puelén-Puelches-Chacharramendi
- Redes de cloacas en Guatraché, Catriló, Quemú Quemú, Colonia Barón, Victorica, Rancul, San Martín, Jacinto Arauz, Toay, Winifreda, La Adela, Caleufú, Santa Isabel, Parera y Miguel Riglos
- Obras de regulación y control de inundaciones en el noreste (obra de los daneses, 2ª etapa)
- Desagües pluviales calle Santa Cruz (Santa Rosa)
- ET 132/33/13,2 KV-2x30 MVA en Gral. Pico sur
- LAT 132 KV ET Macachín-ET Gral. Pico sur
- Aprovechamiento de caudales río Atuel, zona Santa Isabel, para uso productivo (La Puntilla)
- Terminal intermodal Gral. Pico

LA RIOJA





La Provincia de La Rioja actualizó su Modelo Deseado a partir de dos premisas: su marcada característica de aridez y la distancia que separa a la Provincia de los mercados consumidores.
Con respecto al primer punto, de todo el territorio nacional La Rioja es la Provincia que manifiesta mayor aridez -en la relación volumen total de agua superficial existente por hectárea-, sumado a que ninguna isohieta supera los 350 mm de lluvias anuales. Salvo por alguna pastura de introducción, no existe la posibilidad de realizar cultivos de secano.
Por otro lado, la Provincia dista 1.100 km del acceso portuario principal, lo que la ubica fuera del esquema de conectividad radial macrocéntrico (modelo históricamente prevaleciente cuya estructura central es la región metropolitana de Buenos Aires y algunas ciudades regionales).
Estas premisas repercuten en la trama social dando lugar a desequilibrios de orden económico, social, cultural y ambiental, que colocan a grandes sectores de la población en situación de desventajas comparativas.
Como estrategias de intervención se establecen nodos a desarrollar, potenciar y cualificar, distribuidos en tres microrregiones: Andina, Central y de los Llanos.
Estas microrregiones plantean objetivos diferenciados de acuerdo con las características que las conforman. El modelo propuesto para la microrregión Andina valora zonas específicas de nuestro territorio como Talampaya y Camino del Inca, ambos declarados Patrimonio de la Humanidad, y Reserva Provincial Laguna Brava, declarada sitio Ramsar en 2003; en la microrregión Central se destacan las zonas productivas; y en la microrregión de los Llanos se aprecia la relativa proximidad a corredores de vinculación nacional.
Los principales problemas identificados son: la escasa rentabilidad de las actividades económicas, las condiciones inadecuadas para el desarrollo y la situación demográfica de baja densidad poblacional. Como respuesta a estas problemáticas se propone promover las condiciones para un desarrollo equitativo de toda la Provincia a partir de la concreción de los siguientes objetivos:

1. Consolidar industrias establecidas y emprendimientos agrícolas y agroindustriales, y desarrollar alternativas turísticas
2. Promover las redes de conexión intramicrorregión, intermicrorregión y su vinculación con las Provincias limítrofes y Chile
3. Promover todas las formas de producción, conducción y distribución de energía
4. Promover las condiciones para el desarrollo equilibrado de la población

A nivel microrregional se proponen objetivos específicos según las características de cada microrregión:

Microrregión Andina: incluye, como



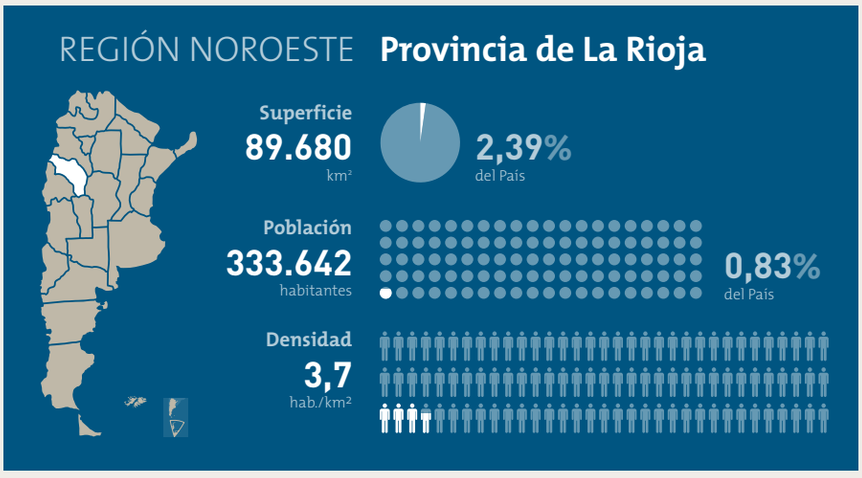




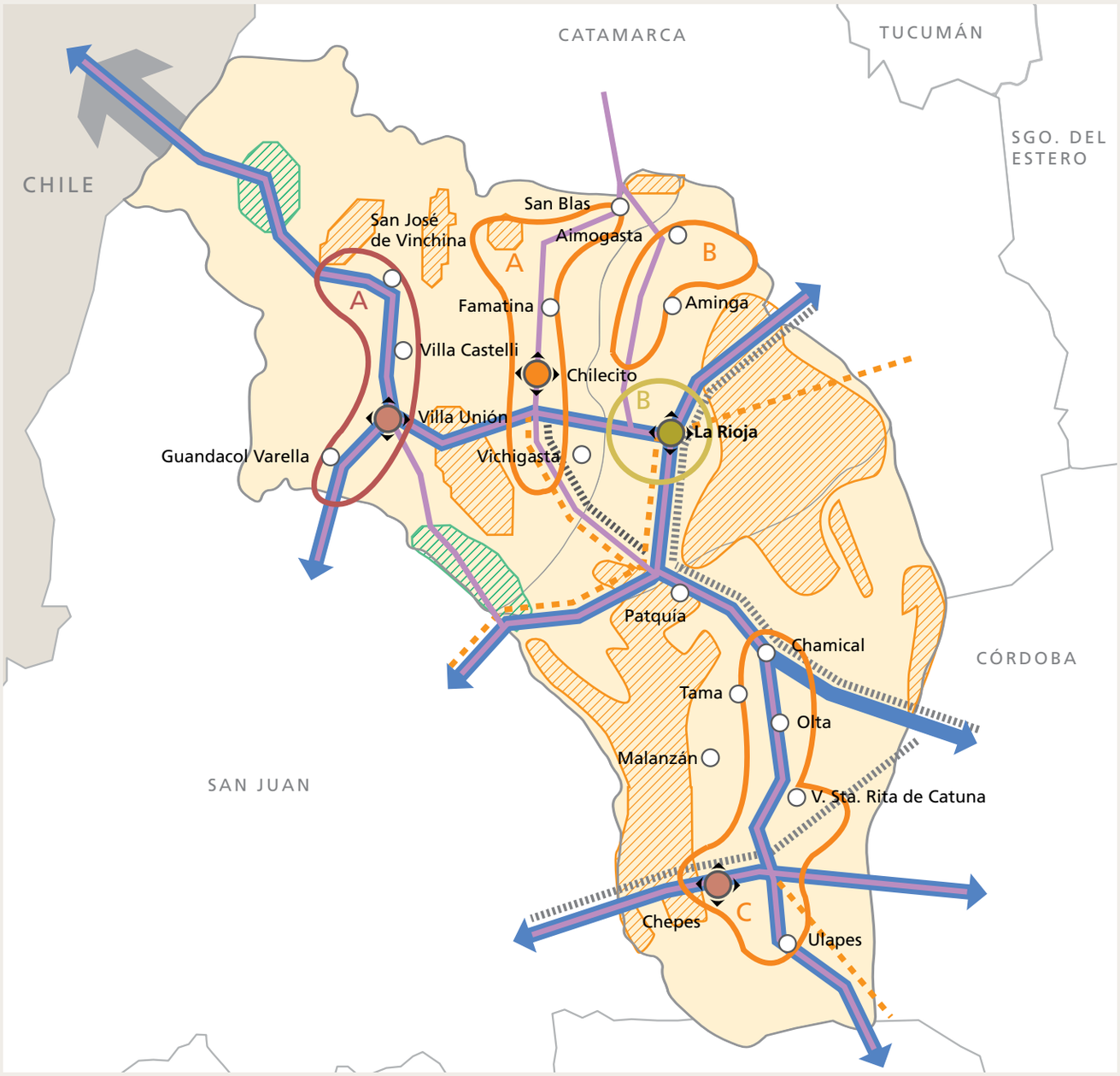
espacio a desarrollar, la zona en torno a las localidades de Villa Unión, Villa Castelli y Villa San José de Vinchina; y como área a potenciar, la lindante con las localidades de San Blas, Famatina y Chilecito. Se propone poner en valor su potencialidad turística y consolidar su actividad productiva en lo referente a la agricultura -de olivo, nogal, vid y distintas formas de fruticultura y horticultura- y la minería, fomentando el crecimiento de centros urbanos y dotándola de infraestructura. Se proyecta Villa Unión como nodo multimodal a crear y Chilecito como nodo multimodal a potenciar.

Microrregión de los Valles Centrales: incluye un área a potenciar en torno a las localidades de Aimogasta y Aminga, que forma un corredor en sentido sudeste-noroeste, y una a cualificar en el espacio de influencia de la Ciudad de La Rioja, nodo multimodal que requiere intervenciones regulatorias. El objetivo central es mantener los centros urbanos existentes a la vez que se estimula el desarrollo de la población rural de la región. Se propone regular servicios, consolidar industrias establecidas y emprendimientos agrícolas y agroindustriales y desarrollar alternativas turísticas.

Microrregión de los Llanos: en el sur de la Provincia incluye, sobre el corredor que forman las localidades cercanas a la RN 79, una zona a potenciar que abarca las localidades de Chamical, Tama, Olta, Malanzán, Santa Rita de Catuna, Chepes y Ulapes. La estrategia principal apunta a desarrollar las potencialidades ganaderas, pecuarias industriales, turísticas y manufactureras de la región, dotando de infraestructura a la población rural existente. Se proyecta en este contexto el desarrollo del nodo de Chepes y la potenciación del nodo Chamical.



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Nodo multimodal a potenciar
- Nodo multimodal a construir
- Nodo multimodal a regular
- Núcleos urbanos
- Redes con flujos de producción y personas entre áreas
- Circuitos turísticos y vinculaciones entre áreas
- Red eléctrica de alta tensión a construir
- Red ferroviaria a reactivar
- Áreas vulnerables
- Áreas protegidas
- Áreas a cualificar
- Áreas a potenciar
- Áreas a desarrollar

A **Áreas andinas**. Desarrollo del área a través de la puesta en valor de su potencialidad y de la dotación de infraestructura necesarias fomentando el crecimiento de los centros urbanos

B **Valles centrales**. Mantenimiento de los centros urbanos desarrollando la población rural de la región

C **Área de los llanos**. Desarrollo del área a través de la puesta en valor de su potencialidad y de la dotación de infraestructuras necesarias para la población rural existente y en desarrollo

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Red eléctrica con requerimientos
- Redes de distribución de gas
- Obras hídricas
- Defensas hídricas
- Redes de desagües cloacales
- Jardín de infantes
- Educación terciaria y/o universitaria
- Hospital
- Unidad sanitaria
- Espacio público

Listado de Proyectos

- Pavimentación RN 40, tramo Villa Unión-Nonogasta (Cuesta de Miranda)
- Pavimentación RN 76, Quebrada Santo Domingo-Pircas Negras, secciones A y B
- Pavimentación RN 76, Vinchina-Alto Jagüé, secciones A y B
- Conexión vial La Rioja-Chilecito, tercer tramo
- Paso de frontera Pircas Negras
- Construcción LAT 132 KV La Rioja-Malligasta-Chilecito y obras complementarias
- Construcción LAT 132 KV Villa Unión-Vinchina
- Gasoducto virtual Villa Unión
- Construcción embalse de Campanas
- Construcción embalse de Miranda
- Construcción acueducto San Rafael-La Zanja, Dpto. R. V. Peñaloza
- Construcción defensa margen izquierdo río Bermejo
- Construcción hospital en Portezuelo
- Construcción 2 centros primarios de salud. Zonas sanitarias II, III y IV
- Construcción de 4 CAPS en Capital
- Construcción Escuela Rep. de Haití en Olta
- Proyecto cloacas Aimogasta, Chepes, Milagro, Nonogasta, Olta, Villa Unión
- Rehabilitación cablecarril Chilecito-Santa Florentina

MENDOZA





"Mendoza es una Provincia cuyas comunidades valoran la diversidad y aseguran a todos sus habitantes iguales oportunidades para su realización material, social y personal. La articulación del Estado con la sociedad y el conocimiento nos permite aprovechar en forma sustentable y eficaz los bienes comunes y los talentos humanos para el desarrollo equilibrado del territorio provincial. Infraestructuras, equipamientos y servicios bien distribuidos garantizan el buen vivir a las poblaciones de oasis y áreas no irrigadas. El agua se distribuye de forma equitativa y eficiente, asumiendo solidariamente los desafíos propios de vivir en tierras secas, lo que refuerza nuestro compromiso con el desarrollo sustentable. Actividades económicas diversificadas, dinámicas y socialmente inclusivas e instituciones sólidas son garantes de nuestros derechos ciudadanos. Tenemos voluntad de superación y valoramos la cultura de la legalidad, del esfuerzo y del trabajo. Somos cada vez más solidarios, participativos y comprometidos en lograr la mejor calidad de vida para nosotros y para los mendocinos y mendocinas del futuro" (visión del Plan Estratégico de Desarrollo-Mendoza 2030-PEDMZA, acordada en el plenario del 2/9/2010). La situación deseada surge de los ejes estratégicos establecidos en el proceso participativo del Plan Estratégico de Desarrollo-Mendoza 2030-PEDMZA 2030, a saber:

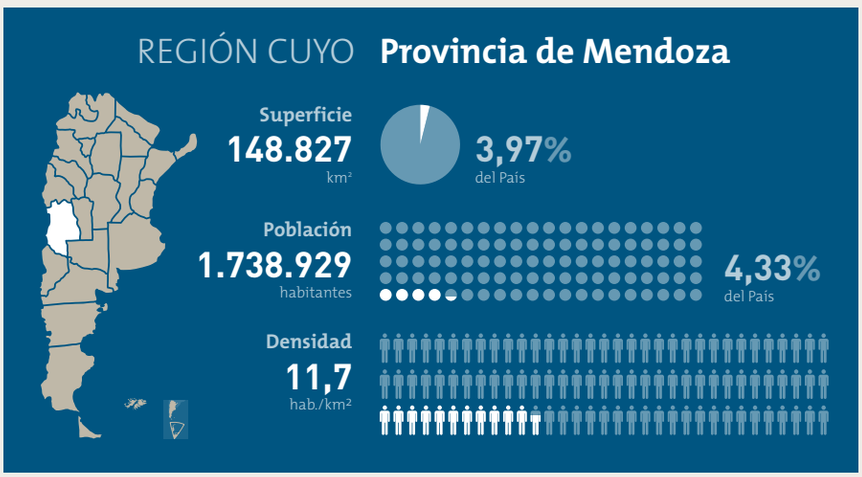
1. Promover un modelo de desarrollo sustentable en lo económico, social, territorial y ambiental
2. Fortalecer la institucionalidad democrática
3. Consolidar un Estado fuerte: más federal, eficaz, transparente y regulador
4. Fortalecer la participación ciudadana y la gestión asociada que articule a todos los sectores sociales
5. Garantizar el pleno ejercicio de los derechos esenciales a toda la ciudadanía
6. Promover el desarrollo económico-productivo sustentable y equitativo para todos los actores económicos
7. Diversificar la matriz productiva para incrementar la capacidad de respuesta y la sustentabilidad del sistema productivo y favorecer el desarrollo local
8. Promover la competitividad sobre la base de la innovación, la calidad del trabajo, la infraestructura adecuada y el capital social
9. Establecer una política energética con objetivos de eficiencia, conservación e innovación en el marco de la sustentabilidad
10. Desarrollar el territorio de manera equilibrada, equitativa y sustentable
11. Enfocar la política provincial a la gestión integral del recurso hídrico como herramienta básica para el desarrollo estratégico y ordenamiento territorial, reconociendo el dominio público de las aguas y el derecho humano al agua



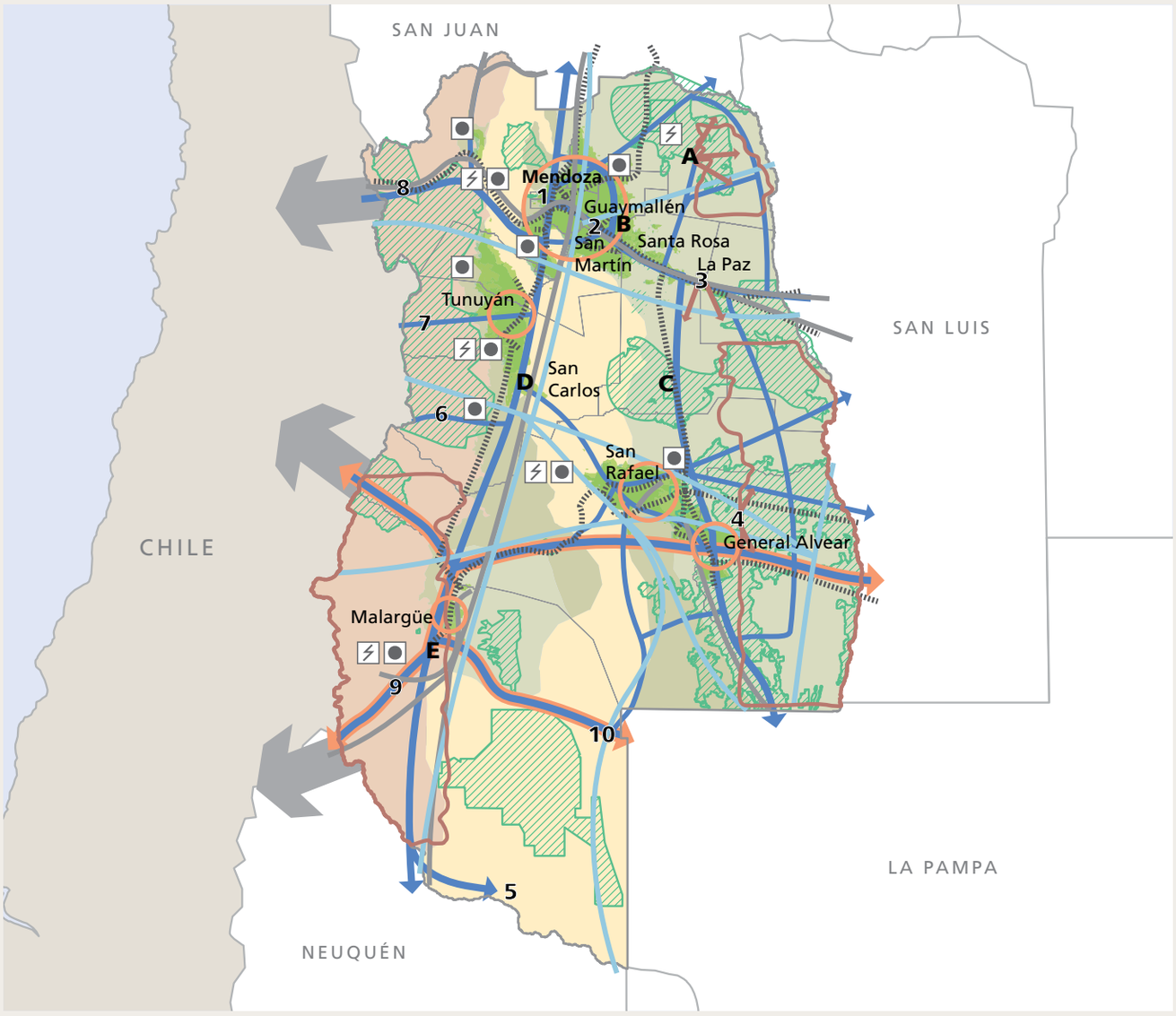


12. Implementar estrategias para la preservación, la conservación y el uso sustentable de los bienes naturales y culturales

Estos doce ejes estratégicos fueron cotejados, organizados y espacializados a partir de los problemas detectados en el diagnóstico, con los aportes de los talleres realizados con especialistas y técnicos y la contribución de distintas instituciones y organizaciones de la sociedad civil durante las instancias de Consulta y Audiencias Públicas.
Cabe destacar también que el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial y los diversos planes de ordenamiento municipales y sectoriales en aplicación han dado como resultado la reversión exitosa aún en desarrollo de la dificultosa situación de dualismo productivo en la Provincia. Estos han permitido potenciar el desarrollo de una matriz productiva diversificada, basada en el crecimiento de actividades tradicionales y nuevas, interrelacionadas en encadenamientos que agreguen valor territorial a la producción.
Con respecto a la microrregionalización dentro del Modelo Deseado, Mendoza identifica microrregiones como Unidades de Integración Territorial (UIT). En primera instancia se reconocen cinco grandes unidades: oasis, planicies, montañas, unidades varias y piedemontes. Dentro de cada una de ellas, se identifican UIT menores que se diferencian por el aprovechamiento del agua, la distribución de la población y sus formas de asentamiento, el desarrollo de las actividades económicas y las infraestructuras y equipamientos que se demandan, además de los peligros a los que está expuesta la población o los efectos que esta ocasiona en el ambiente.



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

	Infraestructuras poliductos
	Infraestructuras ejecutadas
	FFCC
	Red vial existente
	Corredor de comercio internacional
	Núcleos principales de población
	Ganadería sustentable
	Vinculación ganadera sustentable
	Unidad de Integración Territorial: oasis
	Unidad de Integración Territorial: planicie
	Unidad de Integración Territorial: montaña
	Unidad de Integración Territorial: unidades varias
	Unidad de Integración Territorial: piedemonte
	Áreas naturales protegidas y bosque nativo
A	Polo de investigación de zonas áridas
B	Polo logístico Palmira con aeropuerto internacional
C	Polo de investigación de experiencias demostrativas de manejo sostenible de la tierra en zonas áridas Ñacuñán
D	Polo logístico integrador central
E	Polo logístico de apoyo a la Macrorregión Pehuenche
1	Nodo científico tecnológico - zona Piedemonte
2	Nodo multimodal Palmira
3	Nodo de servicio a la ganadería Santa Rosa-La Paz
4	Nodo de servicio a la ganadería General Alvear
5	Nodo de servicio minero - Pata Mora
6	Nodo de turismo en zona de reserva - Laguna del Diamante
7	Nodo de turismo en zona de reserva
8	Nodo de turismo en zona de reserva - Puente de Inca
9	Nodo de turismo - Portezuelo del Viento
10	Nodo Servicio al transporte - Agua Escondida

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Proyectos hídricos
- Construcción en empalmes, rotondas, intersecciones, cruces, conexiones
- Terminal de ómnibus
- Infraestructura ferroviaria
- Energías alternativas (solar)
- Energía eléctrica
- Represa
- Canal
- Proyectos hídricos
- Tratamiento de residuos
- Hospital
- Unidad sanitaria
- Soluciones habitacionales
- Edificio público
- Seguridad
- Equipamientos varios
- Centro deportivo

Listado de Proyectos

- Autovía RN 40, Mendoza-San Juan
- Anillo 2, Sector A, tramo RN 40-RN 7 (dptos. Luján-Maipú)
- Anillo 2, Sector B, tramo RN 7-RN 40 (dptos. Guaymallén-Las Heras)
- Tercera trocha Acceso Sur, tramo El Cóndor-calle Azcuénaga (Luján)
- Doble vía Rivadavia
- Doble vía San Rafael-Gral. Alvear
- RP 81 (doble vía-Panamericana) y Corredor del Oeste, 4ª etapa
- Corredor del Este, Rodeo de la Cruz-El Pastal (Lavalle)
- Pavimentación RP 220, tramo El Sosneado-Paso Las Leñas
- Ferrocarril Transandino
- Optimización: readecuación complejos fronterizos Los Horcones y Uspallata; y obras viales bypass RN 7 y 149
- Sistema de control de gestión del Paso Cristo Redentor
- Refuncionalización túnel Caracoles
- Paso Las Leñas: túnel de baja altura y complejo fronterizo
- Complejo hidroeléctrico Portezuelo del Viento
- Complejo hidroeléctrico Cordón del Plata (aguas arriba de Potrerillos s/río Mendoza) (estudios previos)
- Complejo hidroeléctrico Los Blancos
- Sistemas interconectados: 1) Gran Mza.-Cruz de Piedra; 2) PIM-Luján de Cuyo; 3) Nihuil IV-San Rafael
- Parques solares de Luján y Lavalle (PPE)
- Desarrollo y optimización canal Cacique Guaymallén-Mendoza Norte
- Sistema presas Chacras-Sosa (colectores Blanco Encalada II-Sosa-Chacras y trasvases Papagallos-Frías y Maure-Chacras)
- Presa San Alberto-Uspallata
- Presa río Las Tunas y arroyo Santa Clara
- Construcción Hospital de Luján
- Ampliación Hospital Schestakow
- Ampliación y reforma Hospital Ítalo Perrupato, San Martín
- Remodelación Hospital Central
- Centro Regional de Politraumas y Recuperación de Alta Complejidad
- Unidades de Diagnóstico Intensivo en los ejes principales de circulación de Mendoza (RN 7 y 40)
- Maternidad Hospital Lagomaggiore
- Predio ferial Mendoza
- Villa Olímpica
- Remodelación terminal de ómnibus
- Ampliación sistema penal de Mendoza (ciudad judicial y dos cárceles nuevas)
- Paso El Pehuenche: complejo fronterizo ACI única cabecera en Hito Pehuenche (Argentina)
- LAyMT 33 KV y fibra óptica Bardas Blancas-Lte. Internacional
- Pavimentación RN 145, tramo Las Loicas-Hito Pehuenche
- Terminal intermodal logística Malargüe

MISIONES





La Provincia proyecta seis microrregiones de planeamiento coincidentes con la clasificación establecida por el PET 2016. Más allá de las áreas a cualificar -Posadas y su conurbación; Puerto Iguazú y el área Cataratas del Iguazú, ambas identificadas como nodos multimodales; los Saltos del Moconá, con proyección multimodal estratégica dentro de la Reserva de Biósfera Yaboty; y la incorporación de Oberá y Eldorado como nodos regionales articuladores del sistema policéntrico de ciudades-, predominan en el territorio las áreas a desarrollar y a potenciar.

ÁREAS A DESARROLLAR

En esta categoría se distinguen las áreas de perfil agrícola, turístico-recreativo y de servicios ambientales, ubicadas en torno a la Sierra de Misiones y en el extremo noreste. Comprende las localidades de San Vicente, El Soberbio, San Pedro, Andresito y Bernardo de Irigoyen. El objetivo general para estas áreas es impulsar el desarrollo sustentable con un modelo productivo que incorpore el potencial ambiental provincial, mejorando la calidad de vida de comunidades originarias, rurales y urbanas, promoviendo el derecho al arraigo y la ocupación equilibrada del territorio.

Estrategias:

- Dinamizar y diversificar la producción, incorporar cadenas de valor orientadas a la industria agrícola y forestal y a la valorización de los servicios ambientales de las áreas naturales
- Incrementar y completar la infraestructura en salud, educación y desarrollo social
- Promover la integración y desarrollo regional, incrementando la conectividad, las comunicaciones y la disponibilidad de energía, mediante la ampliación y mejoramiento de la red vial, fibra óptica y obras energéticas
- Promover la integración transfronteriza, potenciando el desarrollo industrial, comercial y turístico; así como la implementación de acciones sobre intereses en común
- Promover la calidad del ambiente urbano y los asentamientos humanos, incrementando las obras de saneamiento básico, como soportes para una mejor calidad de vida
- Promover la regularización dominial del suelo mediante procesos de ordenamiento territorial para la inclusión social

ÁREAS A POTENCIAR

Estas áreas se desarrollan fundamentalmente sobre el corredor conformado por el río Paraná y la RN 12. Comprenden al perfil agroforestoindustrial y de servicios urbanos, destacándose como nodos regionales Eldorado y -en el centro y sur oeste provincial- Oberá, de perfil agroindustrial y turístico recreativo, identificándose a Jardín América, Montecarlo, Leandro N. Alem y Aristóbulo del Valle, como localidades a potenciar. El objetivo general para estas es desarrollar la matriz agrícola, forestal e industrial, sobre la base de un modelo productivo que incorpore diversidad, escalas de producción, y armonice con los recursos naturales generando mayor competitividad y promoviendo un modelo de desarrollo sustentable.







Estrategias:

- Fortalecer y diversificar la matriz agrícola y forestal, sobre la base de las posibilidades contempladas por la zonificación que establece el Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos
- Promover un modelo productivo que contemple la diversidad existente, optimizando las particularidades de cada sector, mejorando la competitividad de pymes y pequeños productores
- Promover el desarrollo turístico en sus diferentes modalidades, como factor clave para la gestión y conservación de los recursos naturales

ÁREAS A CUALIFICAR

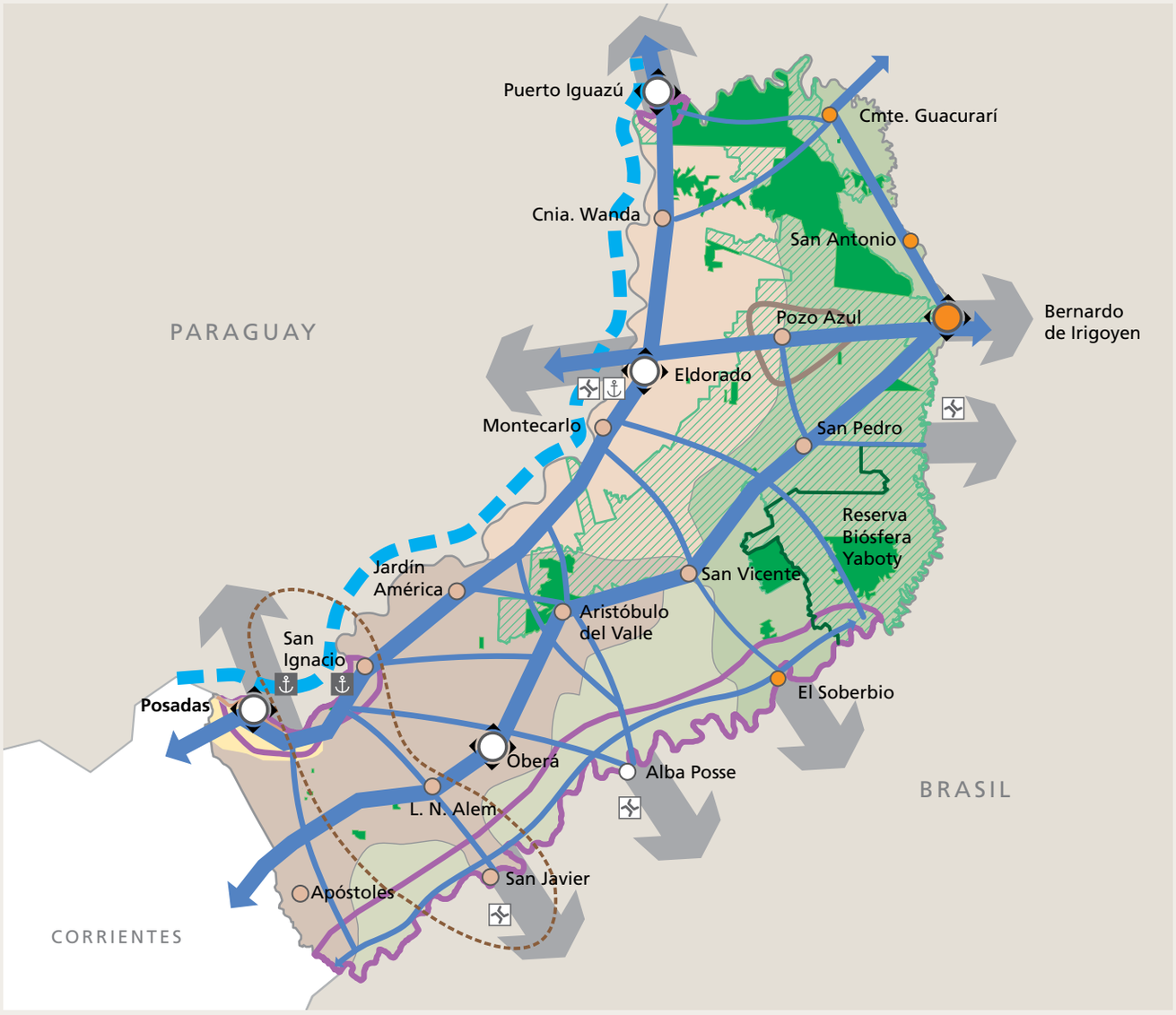
Estas áreas son las que presentan mayor consolidación relativa respecto al medio construido y requieren de mayor adecuación de infraestructuras y cualificación de sus servicios; en el marco del crecimiento del turismo, la movilidad y el intercambio de bienes y servicios en el MERCOSUR. El objetivo general para estas es potenciar y diversificar infraestructuras, servicios y equipamientos urbanos, orientando la inversión pública en el marco del ordenamiento territorial.

Estrategias:

- Promover el crecimiento económico, incrementando la conectividad regional, la movilidad y divulgación de la oferta urbana, la promoción industrial, nichos de mercado y la inversión en innovación y difusión
- Adecuar y ampliar los servicios básicos urbanos: agua, cloaca, gas, energía eléctrica, transporte público, tendiendo al saneamiento y reurbanización de los asentamientos irregulares
- Acompañar y orientar el crecimiento y expansión urbana con participación del Estado en el mercado de suelos, favoreciendo la accesibilidad, la inclusión y la equidad, bajo el principio del derecho a la ciudad
- Promover la práctica de planificación participativa de los centros urbanos como herramienta orientadora para la inversión pública.



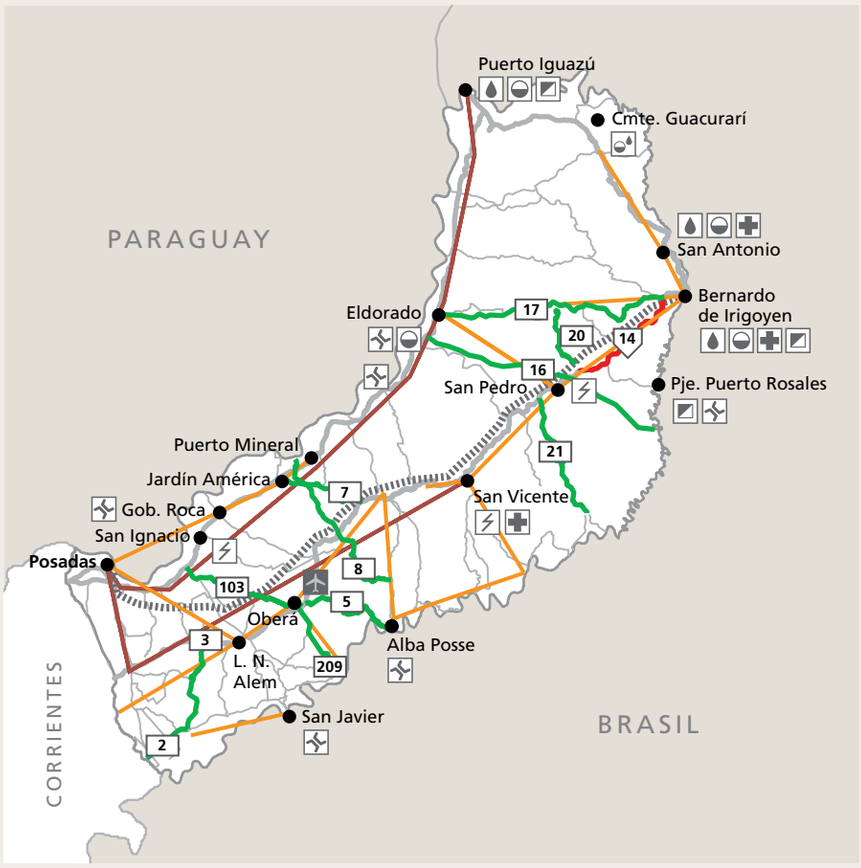
Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Nodo multimodal a cualificar
- Centros o núcleos urbanos a desarrollar
- Centros o núcleos urbanos a potenciar
- Autovía
- Perfil turístico recreativo
- Corredor verde - Desarrollo sustentable y servicios ambientales
- Áreas naturales protegidas
- Corredor de las Misiones Jesuíticas
- A cualificar, perfil urbano, industrial, turístico recreativo, centro de servicios, científico y de investigación de alta tecnología
- A cualificar, perfil turístico recreativo, centro de servicios y de protección ambiental
- A desarrollar, perfil agrícola, turismo recreativo y de servicios de transporte
- A desarrollar, perfil agrícola, industrial y de servicios ambientales
- A potenciar, perfil predominantemente forestoindustrial y de servicios de apoyo al transporte
- A potenciar, perfil agrícola, forestal, industrial, turismo recreativo, de servicios de transporte y de protección ambiental
- Centro de servicios rurales a crecer
- Puertos a potenciar
- Puertos a construir
- Puentes a construir

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Tendido ferroviario con requerimientos
- Red eléctrica con requerimientos
- Gasoducto
- Puente
- Paso fronterizo
- Aeropuerto con requerimientos
- Energía eléctrica
- Redes de distribución de agua potable
- Redes de desagües cloacales
- Redes mixtas de desagües cloacales, agua potable y/o pluviales
- Hospital

Listado de Proyectos

- Pavimentación RP 2, tramo lte. c/Corrientes-Concepción de la Sierra
- Pavimentación RP 209, 20, 8, 3, 21
- Repavimentación, ensanche a 7,30 m y pavimentación de banquinas RP 5
- RP 8 (25 de Mayo)-RN 14 (Campo Grande)
- Rehabilitación RP 17 y ampliación de centro de frontera Bdo. de Irigoyen
- Rehabilitación RP 103 y construcción de centro de frontera
- Ensanche RP 103, tramo RN 14 (Oberá)-Alba Posse
- Ferrovía Posadas-Bdo. de Irigoyen
- Gasoducto NEA
- Línea 132 KV Eldorado-San Pedro
- ET 132/33/13,2 KV San Pedro
- Línea 132 KV Posadas-Leandro N. Alem, Leandro N. Alem-Oberá, San Pedro-Bdo. de Irigoyen
- Línea 33 KV Deseado-San Antonio-Bdo. de Irigoyen, 2 de Mayo-San Vicente-El Soberbio, Salto Encantado-25 de Mayo, Santa Rita-Colonia Aurora, Concepción de la Sierra-San Javier
- Proyecto de electrificación rural
- Sistema de agua potable de Comandante Andrés Guacurarí, Bdo. de Irigoyen
- Rehabilitación y ampliación del sistema de agua potable de San Antonio
- Sistema de desagües cloacales de Bdo. de Irigoyen, Comandante Andrés Guacurarí, San Antonio, Eldorado
- Paso San Antonio (Argentina)-Santo Antonio (Brasil)
- Paso fronterizo Bdo. de Irigoyen (Argentina)-Dionísio Cerqueira (Santa Catalina, Brasil)-Barracao (Paraná, Brasil)
- Pasos fluviales s/río Paraná, Corpus (Argentina)-Bella Vista (Paraguay)
- Paso fluvial s/río Paraná (Argentina-Paraguay) Piray-Puerto 7 de Agosto
- Ampliación de centro de frontera Puente Tancredo Neves (Pto. Iguazú-Foz Do Iguazú)
- Centro de frontera de Comandante Andrés Guacurarí
- Puente Pepirí Guazú (Argentina-Brasil)
- Puentes s/río Uruguay, Alba Posse-Portomauá y San Javier-Porto-Xavier (Argentina-Brasil)
- Puente Eldorado (Argentina)-Mayor Otaño (Paraguay) y Candelaria-Cambyretá
- Hospital San Vicente
- Ampliación CAPS km 130 (San Antonio)

NEUQUÉN





Neuquén es una Provincia con innumerables riquezas: su gente, su cultura, sus recursos naturales, sus paisajes y su corta pero intensa trayectoria en la construcción de un territorio provincial que ha sabido alcanzar los mejores indicadores en términos de salud, educación, empleo y desarrollo.
Hoy Neuquén genera el 50% del gas que se produce en el país, el 22% del petróleo y el 22% de la energía hidroeléctrica, y dispone, además, del 40% del recurso hídrico total del territorio nacional. Con la exploración y explotación de Vaca Muerta, Neuquén amplía su potencial energético y el del país, generando excepcionales oportunidades y desafíos. Vaca Muerta se ubica en su mayor parte en la Provincia de Neuquén, siendo el segundo reservorio de gas no convencional y el cuarto de petróleo no convencional más grande del mundo, cuya puesta en producción plena permitirá a la República Argentina alcanzar la soberanía energética en la próxima década. Esta oportunidad histórica debe ser canalizada como un impulsor del desarrollo integral de la Provincia, garantizando una sociedad inclusiva y diversa, con igualdad de oportunidades; una economía diversificada, competitiva e innovadora; un Estado activo y planificador, fortalecido en sus capacidades de gestión, con una sólida cultura de utilización racional de los recursos naturales y preservación del ambiente.

VISIÓN DE LA PROVINCIA

Para el año 2030, la Provincia de Neuquén se propone alcanzar:

1. Un territorio provincial sostenible, inclusivo y equitativo, consolidado a partir de un equilibrado sistema de ciudades que den sustento al desarrollo provincial, generando oportunidades a todos sus habitantes
2. Una economía provincial diversificada, innovadora y generadora de fuentes de trabajo genuinas, que cuente con un tejido industrial, agropecuario, turístico y de servicios fortalecido y complementario, que haya aumentado su oferta y su calidad y que genere valor agregado en origen, en la mayor armonía posible con el territorio
3. Un pleno desarrollo del potencial hidrocarburífero de la cuenca neuquina que permita al país alcanzar su soberanía energética con altos estándares en materia de seguridad y ambiente
4. Una matriz energética diversificada, con fuerte presencia de las energías renovables y orientación hacia el logro de la eficiencia energética, con infraestructura acorde para el aprovechamiento hidroeléctrico, geotérmico, eólico y de biomasa que contribuyan a la reducción de emisiones de CO_2
5. Un sistema científico-tecnológico consolidado a nivel provincial, impulsado por los ámbitos público y privado, sosteniendo la actualización y el cambio tecnológico permanente, hacia una economía basada en el conocimiento en todas las actividades productivas y de servicios dentro del territorio
6. Un sistema urbano-rural de localidades mejor planificadas, con una red de infraestructura





adecuada y segura en materia de salud, educación, vivienda y servicios públicos, necesaria para sostener su crecimiento demográfico y económico a corto, mediano y largo plazo

7. Un sistema de conectividad provincial de soporte a la malla estructurante conformada por vías de conectividad estratégicas (terrestres, aéreas, férreas y lacustres) para la interconexión binacional, nacional, regional y local, en pos del equilibrio territorial

8. Un sistema de pasos fronterizos, consolidados y complementarios, en función de su vocación (turística, cargas, intercambio cultural y familiar, etc.) y su ámbito geográfico de impacto (local, bilateral o multilateral), y con una infraestructura edilicia y vial acorde con su potencialidad

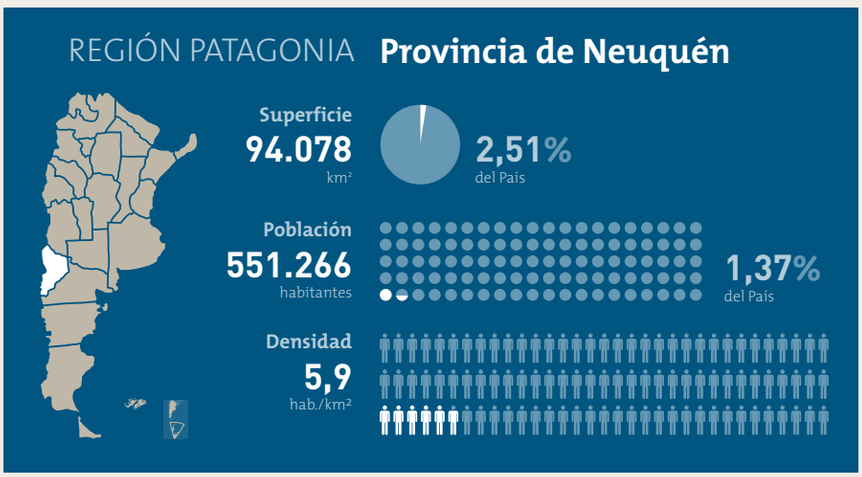
9. Gobiernos fortalecidos para la gestión de políticas públicas, aplicando marcos regulatorios innovadores

10. Un ambiente bien preservado y conservado, aprovechado racionalmente en concordancia con las oportunidades de desarrollo actuales y futuras, y con las necesidades de una expansión demográfica planificada y ordenada, para garantizar el mejoramiento de la calidad de vida de las generaciones presentes y venideras

11 Territorios resilientes, con capacidades para la reducción de riesgos de desastres y adaptación al cambio climático

CARACTERIZACIÓN DESCRIPTIVA DE LAS MICRORREGIONES

A partir del surgimiento de la actividad no convencional de hidrocarburos se abre una nueva etapa en el desarrollo provincial. Ello implica, entre otras cosas, una reconfiguración del territorio y de sus dinámicas económicas y sociales. En tal sentido, se ha redefinido el abordaje microrregional establecido en los anteriores avances del PET, con la identificación de cinco microrregiones: Centro, Confluencia, Este, Noroeste y Sur, determinadas considerando criterios ambientales, económicos y sociales.



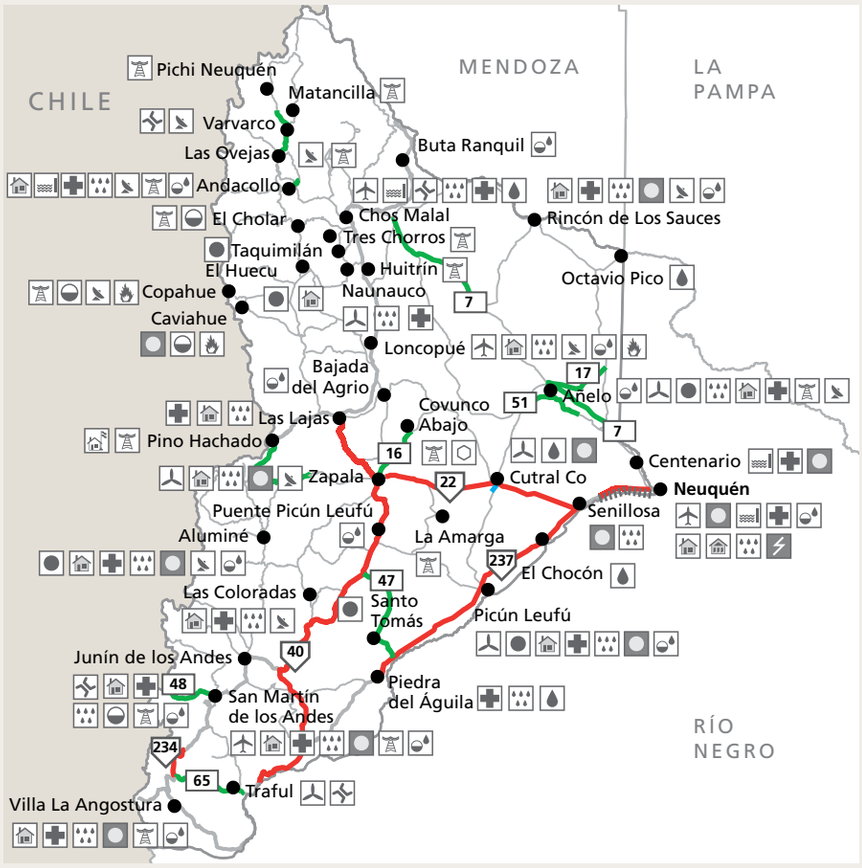
Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Nodo multimodal
- Centros urbanos (localidad y cabecera de departamento)
- Centro urbano a potenciar
- Red ferroviaria
- Ruta consolidada
- Ruta asfaltada
- Autopista
- Obra eólicas
- Obras de generación geotérmica
- Obras hídricas
- Obras de distribución eléctrica
- Áreas potenciales a regar
- Red ferroviaria a construir
- Ruta a asfaltar
- Autopista a asfaltar
- Principal corredor
- Áreas naturales protegidas
- Parques nacionales
- Aeropuerto aeródromo
- Zona noreste
- Zona Este
- Zona Centro
- Zona Confluencia
- Zona sur

Proyectos Estratégicos Priorizados



- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Tendido ferroviario con requerimientos
- Líneas de transmisión de 132 KV
- Acueductos para la provisión de agua potable
- Puentes
- Puestos fronterizos
- Aeropuertos
- Energías alternativas (eólica)
- Estaciones transformadoras
- Redes de distribución de electricidad
- Redes de distribución de gas
- Acueductos para la provisión de agua potable
- Aprovechamientos múltiples hídricos
- Áreas de riego
- Defensas hídricas
- Redes de distribución de agua potable
- Redes de desagües cloacales
- Desagües cloacales, agua potable y/o pluviales
- Hospital
- Soluciones habitacionales
- Edificio público
- Otras obras de equipamiento urbano
- Red provincial de fibra óptica

Listado de Proyectos

- Obras varias en RN 22, 237, 40 y futura RN 22 Plottier-Senillosa
- Obras varias en RP 6, 7, 8, 13, 14, 17, 23, 26, 39, 43, 47, 48, 51, 60, 65
- Pavimentación margen sur perilago Mari Menuco
- FC Zapala-Las Lajas-lte. c/Chile
- Refuncionalización de la traza férrea Alto Valle, Senillosa-Chichinales: Tren Metropolitano
- Complejo fronterizo Pino Hachado, obra vial y readecuación túnel Las Raíces-Paso Pino Hachado
- Obras en aeropuertos de Neuquén y San Martín de los Andes
- Mejoramiento aeropuerto de Chos Malal y aeródromo de Loncopué
- Aprovechamiento multipropósito Chihuido I y II
- Aprovechamiento hidroeléctrico Cerro Rayoso, Huitrín, La Invernada, Pini Mahuida
- Central hidroeléctrica El Chañar
- Proyecto multipropósito Nahueve
- Proyectos de parques eólicos, 14 áreas
- Interconexión Villa La Angostura al sistema interconectado nacional y Paso Internacional Pino Hachado
- Abastecimiento eléctrico Añelo y zona agroindustrial
- Repotenciación LAT 132 KV Planicie Banderita
- Electrificación rural zonas Norte, Centro y Oeste
- Panta geotérmica Copahue
- Gasoducto norte, Zapala-Caviahue
- Red provincial de fibra óptica
- Defensa integral contra inundaciones río Limay, tramo La Herradura (Plottier)-Neuquén-Chos Malal
- Defensas pluvialuvionales en Cuenca XVI, 1ª etapa, Neuquén
- Proyecto de desarrollo agropecuario de áreas rurales con electrificación rural II, zona Sur
- Proyecto La Picaza s/río Limay, entre Bajada Colorada y Picún Leufú
- Obras varias de saneamiento en Huinganco, Cutral Có, Neuquén, Picún Leufú, Buta Ranquil, Aguada San Roque, Octavio Pico, Senillosa, arroyo Durán, Rincón de los Sauces, Caviahue-Copahue, Añelo, planta Tronador, Junín de los Andes, Villa La Angostura, Bardas Norte
- Cisterna de 10.000 m³ Neuquén, Cutral Có y Plaza Huincul
- Nuevo Hospital de San Martín de los Andes y Castro Rendón
- Puesta en valor de costaneras Centenario, Neuquén, Plottier, China Muerta, Senillosa y Arroyito, paseo costero del Correntoso y recuperación del puente antiguo Villa La Angostura

RÍO NEGRO





La actualización del Modelo Deseado del territorio rionegrino supuso la participación de diversos actores gubernamentales y sectoriales en un proceso de revisión de la composición actual del territorio y la definición de una imagen-objetivo futura. Para el diseño se contemplaron antecedentes técnicos entre los que figuraron, a nivel internacional, los documentos elaborados por la UNASUR para la promoción de la integración de América del Sur; a nivel nacional, el Plan Estratégico Territorial (PET) 2016; y, a nivel local, entre otros, el Proyecto Río Negro 2000, el Plan Río Negro 2015, los proyectos elaborados por los organismos provinciales para el Plan Quinquenal 2014-2019, el relevamiento realizado en 2013 por la Secretaría de Planificación en los 39 municipios de la Provincia, para contar con datos relativos a infraestructura y equipamiento urbano, y el Programa Nacional Más Municipios, Mejor Provincia, Más Modelo. El punto de partida para la definición del Modelo Deseado fue la caracterización del territorio provincial actual, que se resume como un territorio 4D: Diverso, Despoblado, Desarticulado y Desequilibrado.

Diverso en cuanto a la organización físico-funcional, la dinámica demográfica y el desarrollo económico. Despoblado porque, del mismo modo que en casi toda la Patagonia, presenta una muy baja densidad poblacional dada la gran extensión de su territorio. Desarticulado porque la concentración de la población rionegrina en los bordes del territorio ha potenciado el desarrollo de vinculaciones más estrechas con localidades y regiones de las Provincias vecinas (Alto Valle con Neuquén, Viedma con Buenos Aires, por ejemplo). Por último, la diversidad, rasgo distintivo de la geografía provincial, está acompañada por otra condición que particulariza claramente su organización territorial: el Desequilibrio, tanto en la distribución de la población en el territorio como en su desarrollo económico, entre los más significativos.

El Modelo Deseado propuesto plantea, conceptualmente, la cohesión de la diversidad y desde allí la definición de políticas públicas y acciones concretas sobre el territorio. El reconocimiento de las condiciones que dan cuenta del estado de situación del territorio rionegrino (despoblado, desequilibrado, desarticulado, diverso), junto con las posibilidades de desarrollo provincial, demandan un nuevo modo de entender la organización y la gestión del territorio. En función de ello se perfilan los objetivos centrales de la política de ordenamiento y gestión territorial del Gobierno Provincial:

- Fortalecer la conectividad interna de la Provincia y su vinculación con los corredores nacionales e internacionales, propiciando la estructuración y el desarrollo de un territorio cohesionado
- Promover el crecimiento de la producción diversificada y el recupero de tierra ociosa mediante la construcción de infraestructura y equipamiento
- Garantizar el acceso de la población





a los servicios básicos, propiciando el desarrollo equitativo de las regiones y el arraigo de sus habitantes. Se trata de una estructura de sostén, que integra y articula el territorio, sus ciudades, sus regiones, sus actividades y sus componentes naturales a partir, fundamentalmente, de la red vial y la red ferroviaria dentro de los límites de la Provincia, y con el resto del país, la Patagonia y la porción sur del territorio continental

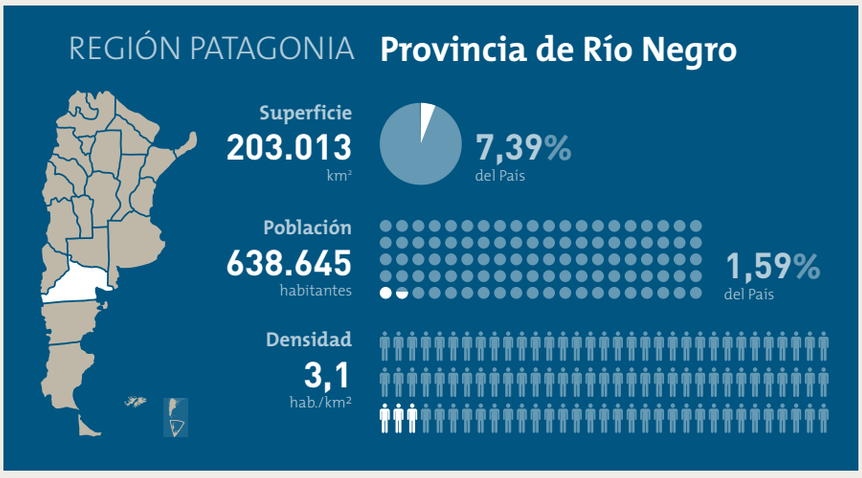
A su vez, este Modelo Territorial propone directrices claves para el desarrollo del territorio en relación con la conectividad, el soporte de las actividades productivas, la articulación de la Provincia con el resto del territorio nacional y el sur patagónico, y la diversidad regional, tomando en cuenta las siguientes microrregiones:

Costa Atlántica: conformada por los departamentos Adolfo Alsina, Valcheta y San Antonio. Se caracteriza por la existencia de un gran centro urbano cuya principal actividad fue siempre la administración pública.

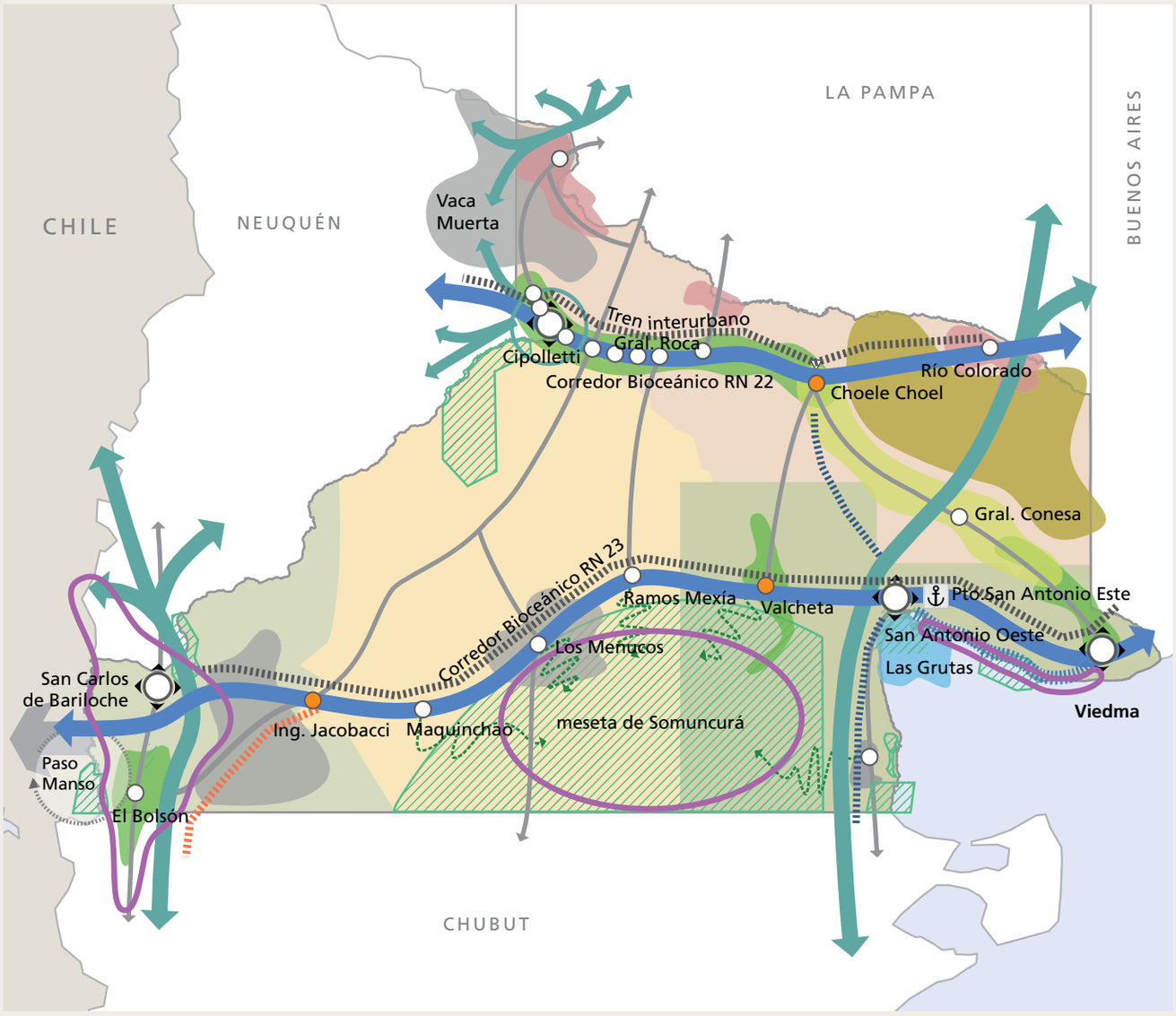
Centro Sur: comprende los departamentos 25 de Mayo, 9 de Julio y El Cuy. Está localizada en el centro de la meseta patagónica con condiciones climáticas extremas. Es la menos poblada de la Provincia. La actividad económica se basa en la ganadería.

Andina: contempla los departamentos Bariloche, Ñorquinco y Pilcaniyeu. Se caracteriza por la fuerte preponderancia, en términos turísticos, de San Carlos de Bariloche y, en menor medida, de El Bolsón.

Valles Interfluviales: comprende los departamentos de General Roca, Avellaneda, Pichi Mahuida y General Conesa. Está localizada en el área mesopotámica de la Provincia entre los valles fluviales de los ríos Colorado y Negro. Se destaca por ser la más importante de la Provincia debido a la cantidad de habitantes que posee y a las actividades económicas que allí se desarrollan.



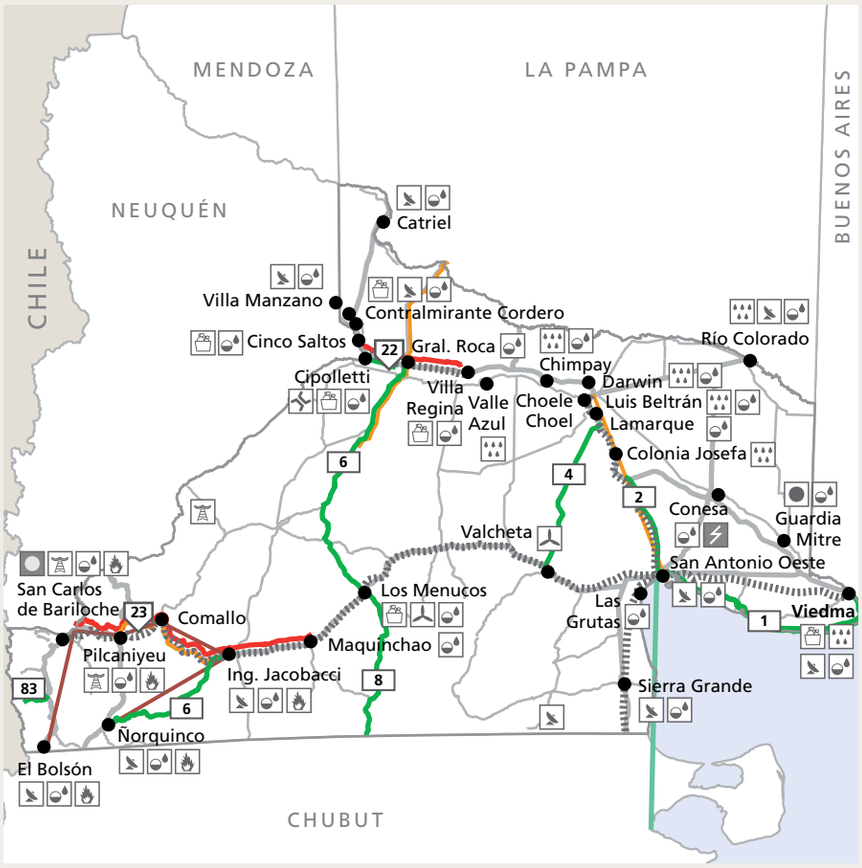
Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Nodo multimodal o estructurante
- Núcleos urbanos
- Ciudad a potenciar
- Corredores bioceánicos. Flujos transversales
- Conexión regional. Flujos norte-sur/este-oeste
- Conectividad vial interprovincial
- Desarrollo corredor costero (R11)
- Tratamiento vial acceso meseta
- Revitalización ferroviaria de carga y de pasajeros
- Revitalización ferroviaria de pasajeros
- Vía férrea construir. Choele Choel-San Antonio Este/San Atonio Este-Pto. Madryn
- Área de desarrollo frutihortícola
- Recuperación de tierras ociosas
- Diversificación productiva frutihortícola
- Desarrollo ganadería extensiva
- Desarrollo productivo pesquero
- Desarrollo turístico andino, atlántico y de la meseta Somuncurá
- Áreas protegidas
- Desarrollo hidrocarburífico-minero
- Región Andina
- Región Meseta Centro Sur
- Región de los Valles Interfluviales
- Región Atlántica

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Red ferroviaria con requerimientos
- Líneas de transmisión de 132 KV
- Redes de distribución de gas
- Red nacional de fibra óptica
- Puentes
- Energías alternativas (eólica)
- Estaciones transformadoras
- Redes de distribución eléctrica
- Redes de distribución de gas
- Otras obras hídricas
- Áreas de riego
- Redes mixtas de desagües cloacales, agua potable
- Tratamiento de residuos
- Equipamiento urbano
- Red provincial de fibra óptica

Listado de Proyectos

- Construcción ensanchamiento RN 22, tramo Villa Regina-Cipolletti. Terminación de conexión con tercer puente s/río Neuquén
- Pavimentación RN 23, tramo Maquinchao-Bariloche
- Pavimentación RP 83, tramo Río Villegas-Paso Internacional El Manso
- Construcción RP 6, tramo sur
- Pavimentación RP 1, tramo empalme RN 25-Playas del este hasta El Cóndor
- Pavimentación RP 8, tramo empalme con RP 6-Los Menucos
- Repavimentación RP secundaria 65 conexión Cipolletti-Allen
- Repavimentación RP 2, tramo El Solito-San Antonio Oeste
- Repavimentación RP 4 , tramo empalme RN 250-empalme RN 23
- Repavimentación RP 6, tramo centro
- Apertura del Paso Internacional El Manso
- Construcción de nueva traza férrea: Choele Choel-San Antonio Oeste
- Mantenimiento y mejora del servicio de ferrocarril El Tren Patagónico, Viedma-Bariloche
- Construcción de nueva traza férrea Tren Transpatagónico Río Negro, San Antonio Este-Chubut
- Restablecer la traza férrea Alto Valle: Tren Metropolitano
- Construcción LAT 132 KV, Alicurá-Pilcaniyeu-Dina Huapi-Villa La Angostura-Bariloche
- Construcción LAT 132 KV, Casa de Piedra-Loma Negra
- Construcción LAT 132 KV, Agua del Cajón-ET de Allen
- Construcción LAT 132 KV, ET Pilcaniyeu-Ing. Jacobacci
- Construcción LAT 132 KV, El Chocón-Los Menucos
- Construcción LAT 132 KV, Choele Choel-Puerto San Antonio Este
- Central hidroeléctrica El Lindo
- Electrificación rural Mallín Colorado
- Construcción ET en Gral. Conesa 132/33/13,2 KV-30 MVA
- Construcción de gasoducto para la Línea Sur y la Región Andina
- Instalación de un corredor eólico, fuente alternativa para Línea Sur
- Construcción de centrales de generación híbridas "solares, eólicas y diesel"
- Ampliación de red provincial de fibra óptica
- Ampliación de red federal de fibra óptica, San Antonio Oeste-Chubut
- Construcción de obras de riego y drenaje en Colonias "La Margarita" y "El Gualicho", Valle Río Colorado
- Construcción obra troncal de riego y drenaje en Colonia Josefa
- Construcción de un sistema de riego para Guardia Mitre: canal principal y secundarios
- Remodelación del sistema de riego del Valle Azul
- Remodelación zonas de riego en Región Valles Interfluviales
- Reacondicionamiento y ampliación de riego y drenaje sistema IDEVI
- Obras de saneamiento y diseño de planes directores para optimizar el sistema de agua y cloacas
- Construcción de planta de acopio y clasificación transitoria de envases de agroquímicos y planta de gestión integral de RSU
- Construcción de planta de reciclado de envases plásticos en Viedma
- Construcción de planta de gestión integral de RSU
- Instalación de Parque Tecnológico Productivo e Industrial de San Carlos de Bariloche

SALTA

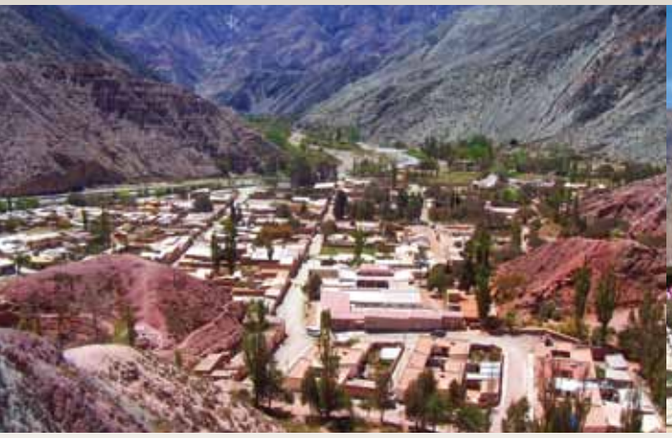




El Modelo Deseado de la Provincia toma como referencia el trabajo del Plan de Desarrollo Estratégico Salta 2030 (PDES 2030). Este surgió como iniciativa para dar respuesta a la necesidad de buscar caminos alternativos y complementarios a los modelos tradicionales de gestión pública. El Plan constó de cuatro etapas (entendimiento, diagnóstico, formulación e institucionalización -actualmente en curso-) de las que participaron 80 instituciones -públicas, privadas, colegios profesionales, asociaciones civiles- representativas del tejido social de la Provincia de Salta y 537 personas en 36 mesas de concertación. El PDES 2030 busca lograr el pleno empleo y, simétricamente, desarrollar una infraestructura que facilite la integración de amplias zonas marginales que tienen excelentes posibilidades productivas. Por otra parte, orienta sus lineamientos a un objetivo primordial: la erradicación de la pobreza mediante la generación de pleno empleo. Ello solo puede realizarse en un contexto de crecimiento integral que requiere motivar la iniciativa privada, promover las energías sociales positivas y crear una sinergia virtuosa que cambie el estatus quo actual y establezca sus bases en una propuesta convocante para construir un futuro común para todos los salteños.

Entre los objetivos y proyectos definidos por las mesas de concertación de la etapa de formulación de este plan, se encuentran:

- Acceso a la vivienda digna
- Potenciación de los ramales ferroviarios C-14, C-12 y C-18, que implica la profundización y/o fortalecimiento de los proyectos de articulación y conectividad entre regiones, tanto dentro como fuera de la Provincia. Se destaca la importancia de contar con la reparación del ramal C-14 del Ferrocarril Belgrano Cargas que permitirá la salida hacia los puertos del Pacífico, vía Chile, de la producción salteña y de la región
- Pavimentación de la RN 51 que une Salta con la República de Chile. Esta ruta también resulta crucial para consolidar definitivamente el Corredor Biocéanico Atlántico-Pacífico. En la Provincia se registraron avances a través de la ampliación del complejo fronterizo integrado del Paso de Sico y la puesta en funcionamiento antes de fin de año 2014 del control integrado de cabecera única, favoreciendo la conectividad con Chile
- Creación de un parque industrial en las zonas mineras para favorecer el desarrollo de pymes y grandes emprendedores. Incremento de la producción de petróleo y gas de Salta, y su participación a nivel nacional. Optimización de la relación reserva/producción de petróleo y gas
- Interconexión eléctrica con Bolivia y Paraguay
- Diversificación de la producción industrial y agregado de valor a las producciones locales. Se busca promover la instalación de empresas de I+D+i, energía solar y alternativas a través de leyes y subsidios provinciales
- Gestión sustentable del patrimonio





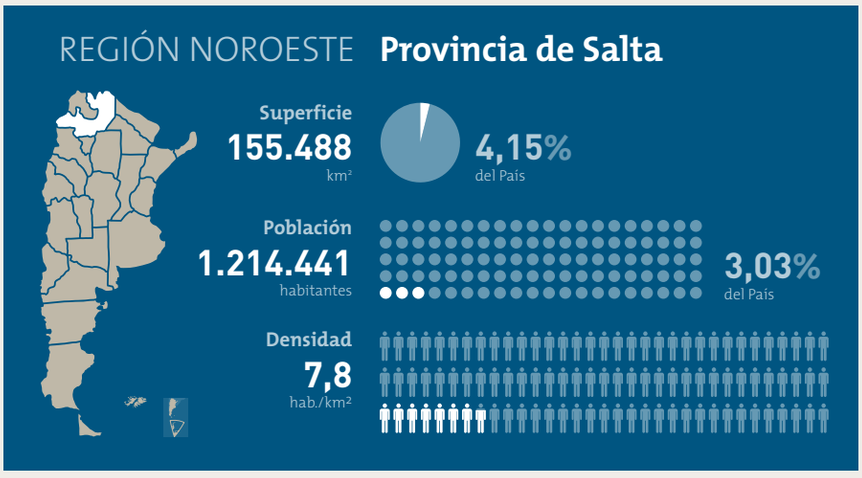


natural y cultural; promoción, desarrollo y uso de energías renovables con el objetivo de diversificar la matriz energética de Salta

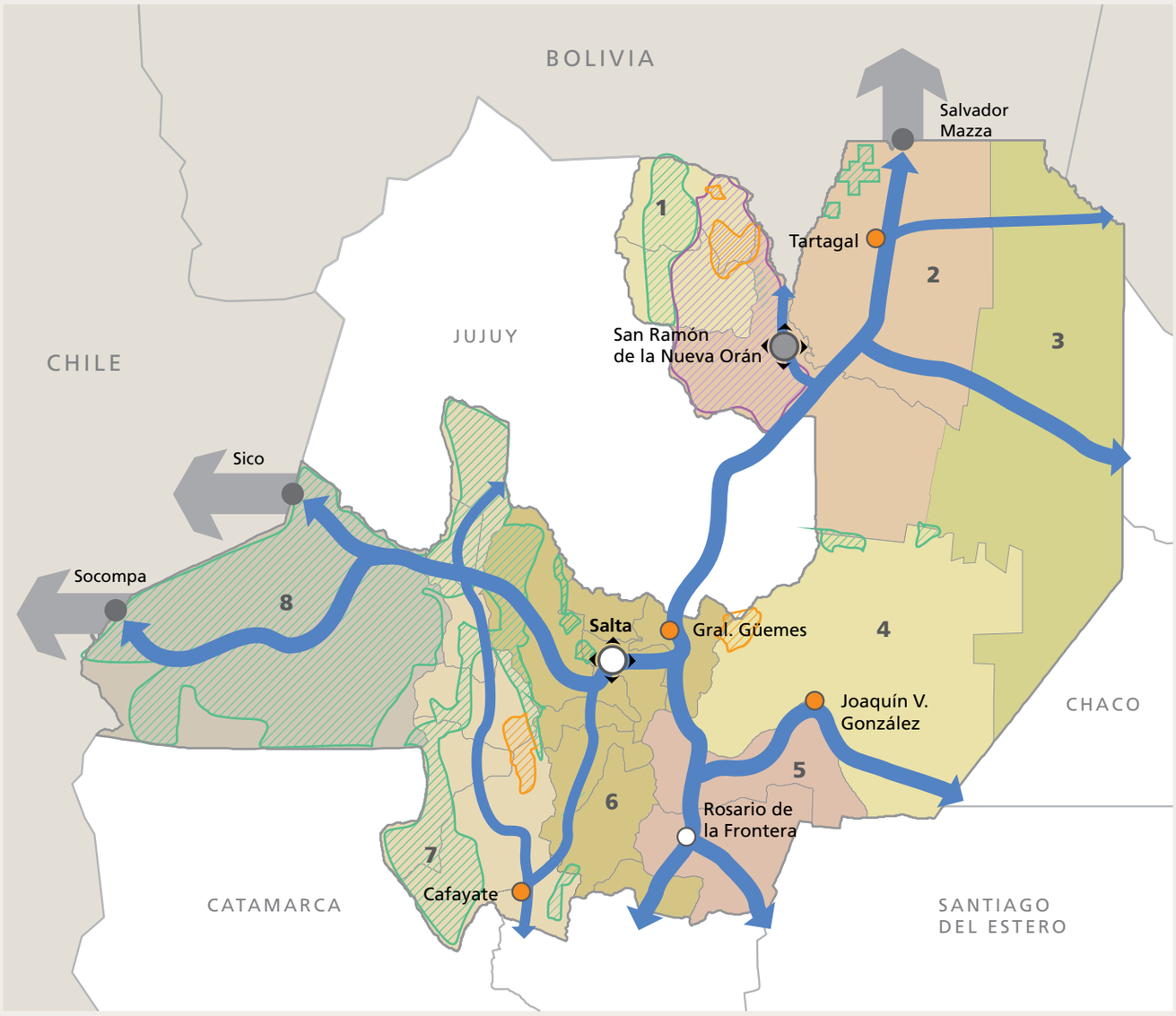
- Fortalecimiento de la posición de Salta como destino turístico líder de Argentina ante el mercado regional e internacional

El Modelo Deseado de la Provincia contempla, por otra parte, la siguiente microrregionalización:

Centro: se desarrolla en el centro de la Provincia y comprende en sentido norte-sur los departamentos de Güemes, oeste; La Caldera, este; Capital, centro-oeste; Cerrillos, su totalidad; Rosario de Lerma, porción extremo este; Moldes, centro-este; y la porción central de La Viña y Guachipas y sus respectivas localidades cabeceras departamentales.
Chaco Norte: se localiza en una llanura que no supera los 300 m de altura sobre el nivel del mar, el Departamento Rivadavia.
Chaco Sur: la región se localiza en el Departamento de Anta.
Cuenca del Río Juramento: la región está integrada por los departamentos Metán y Rosario de la Frontera.
Los Andes: comprende la totalidad del Departamento Los Andes y se localiza en la unidad fitogeográfica de la Puna.
Norte Andino: integra la región fitogeográfica de la Prepuna, que bordea la altiplanicie de la Puna (al oeste) constituyendo una larga franja longitudinal. Comprende los departamentos Santa Victoria e Iruya.
Valles Calchaquíes: la región está comprendida de norte a sur por los departamentos de La Poma, Cachi, Molinos, San Carlos y Cafayate.
Yunga: abarca los departamentos de General San Martín y Orán.



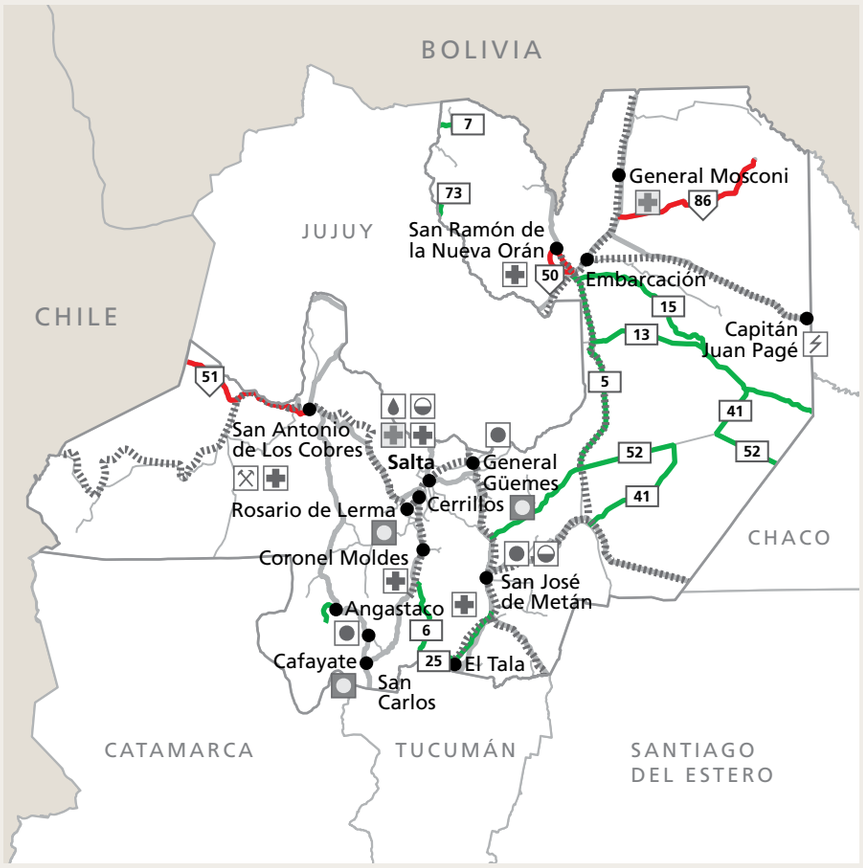
Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

Nodo multimodal	1 Norte Andino
Nodo estructurante	2 Yunga
Núcleos urbanos a potenciar	3 Chaco Norte
Paso de frontera	4 Chaco Sur
Flujos de cargas y pasajeros (vial y FC)	5 Cuenca del Río Juramento
Áreas protegidas provinciales	6 Centro
Áreas protegidas nacionales	7 Valles Calchaquíes
Reservas de biósfera	8 Los Andes

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Tendido ferroviario con requerimientos
- Proyectos para generación de energía eléctrica
- Aprovechamientos múltiples hídricos
- Redes de distribución de agua potable
- Redes de desagües cloacales
- Redes mixtas de desagües cloacales, agua potable y/o pluviales
- Hospital
- Unidad sanitaria
- Salón de usos múltiples (SUM)
- Huellas mineras

Listado de Proyectos

- Pavimentación y duplicación de calzada RN 86, tramo Gral. Güemes-Pozo Hondo
- Pavimentación RN 51, tramo Campo Quijano-Paso de Sico (Chile)
- Duplicación de calzada RN 34, lte. c/Salta-San Pedro de Jujuy
- Rehabilitación RN 50, tramo Pichanal-Orán
- Obras varias en RP 41, 52, 13, 15, 5, 6, 25 y 121
- Obras varias en RP 33, 64, 5, 41, 52, 68, 46, 7, 19, 145, 17, 27, 129-S
- Obras varias en RP 5, 13, 14, 9, 86, 50, 81
- Obras varias en RP 6, 8, 22, 24, 26, 28, 107-S, 122-S, 21, 54
- Paso Bermejo-Aguas Blancas (Bolivia)
- Paso Socompa con Chile. Rehabilitación FC Belgrano Cargas C14
- Nuevo puente y centro de frontera Salvador Mazza-Yacuiba (Bolivia)
- Reactivación FFCC Belgrano Cargas C14, C15, C16 y C18 en Orán y S. Martín. Tren Urbano Salta-Cerrillos
- Generación eléctrica en Capitán Juan Pagé (Rivadavia), El Palmar
- Plan de saneamiento río Arenales
- Plan Director de Agua 2010-2025
- Estudio integral y obras de desagües pluviales en Embarcación (Dpto. Gral. San Martín), Gral. Güemes y Salta Capital
- Optimización planta potabilizadora en río Las Conchas
- Mejoras de planta potabilizadora, canal de aducción y pozo de bombeo en río Piedras
- Sistema de riego en ríos Mojotoro y San Carlos
- Refacción y refuncionalización Hospital Señor del Milagro
- Refuncionalización y ampliación Hospital Nicolás Pagano
- Ampliación Hospital Cnel. Moldes
- Ampliación Hospital San Bernardo
- Ampliación Hospital San Vicente de Paul
- Ampliación y refacción Hospital de Angastaco, 1ª etapa
- Construcción Hospital Gral. Mosconi, 2ª etapa
- Creación de un parque industrial minero para el desarrollo de pequeños y grandes emprendedores
- Centro regional de convenciones
- Corsódromos integrales Cerrillos-R. de Lerma
- Ciudad temática y museo de Lola Mora

SAN JUAN







El Modelo Deseado de la Provincia proyecta:

- Fortalecer y reorganizar la zona Norte, que incluye Iglesia y Jáchal, mediante la introducción de nuevas funciones destinadas a prestar servicios al transporte nacional e internacional; la reactivación de la actividad agropecuaria, orientada hacia los mercados nacional e internacional; el desarrollo de actividades complementarias a la minería de radicación permanente; y el desarrollo y consolidación de la actividad agroindustrial, sobre la base de la diversificación creciente que han tenido históricamente estos departamentos a nivel productivo

- Equilibrar la zona Sur, que incluye los valles de Tulum, Ullum y Zonda, transformándola en una zona compleja de producción agroindustrial de mercado internacional, actividades industriales manufactureras y servicios de alcance regional. Se proyecta dotar a la zona de una planificación especial para prevenir los factores de riesgo natural que contiene, desarrollando capacidad de distribución de funciones dinámicas -como distritos industriales, centros comerciales, nodos de transporte y logística, centros de comunicaciones y distritos de negocios- con el fin de crear un sistema urbano-rural policéntrico que permita brindar los servicios necesarios para fortalecer la figura de zona de producción agroindustrial y de servicios de alta complejidad. Con el objetivo de reducir la inequidad y la fragmentación, se planea generar políticas de descentralización de funciones y servicios, resguardando la fortaleza natural del Gran San Juan como nodo rector de la Provincia, previendo un conjunto de incentivos financieros para influir en la localización de actividades económicas fuera del Gran San Juan, además de inversiones en infraestructura. Se apunta a generar políticas para preservar, mejorar y acrecentar las áreas rurales y productivas que rodean al Gran San Juan, incorporando en las políticas del Valle de Tulum a la zona semiárida para fortalecer su población y acercarla a los servicios y al mercado sobre la base de la producción ganadera y minera y su posición estratégica hacia los mercados extraprovinciales

- Renovar y reactivar la zona Oeste, en el área de Calingasta, rescatando y mejorando las potencialidades agrícolas tradicionales y no tradicionales; estimular la vinculación de la zona con la minería y el turismo de alta montaña, diversificando las posibilidades económicas del área, ampliando el servicio de salida y entrada de productos y cargas pesadas, ya que se la considera una alternativa de salida para los minerales y otras producciones regionales a través de dos corredores bioceánicos -el Central y el Paso de Agua Negra-, manteniendo su vinculación con el Valle de Tulum a través de la recientemente mejorada





RP 414 para estimular su crecimiento, abriendo la posibilidad de fortalecer su función como nodo turístico asociado a las zonas de los nuevos diques embalses -Caracoles y Agua Negra- y las zonas de Ullum y Zonda

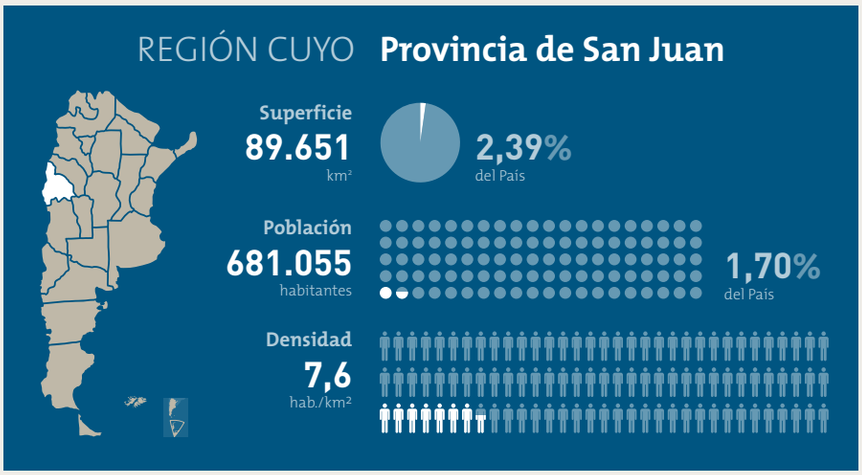
» Conectar y lograr la autosustentabilidad de la zona Este, vinculándola con los diferentes mercados de servicios provinciales, desarrollando una oferta de equipamientos y servicios turísticos de alto nivel, mejorando el sistema de riego para ampliar las posibilidades productivas locales, fomentando la ganadería para alentar la autosuficiencia de la población residente

» Establecer dos nodos urbanos de primer nivel, Gran San Juan y San José de Jáchal, encargados de coordinar actividades de comercio y transporte internacional y de cambiar la figura de la Provincia de un punto secundario terminal de transporte a una zona de tránsito de mercaderías de nivel internacional

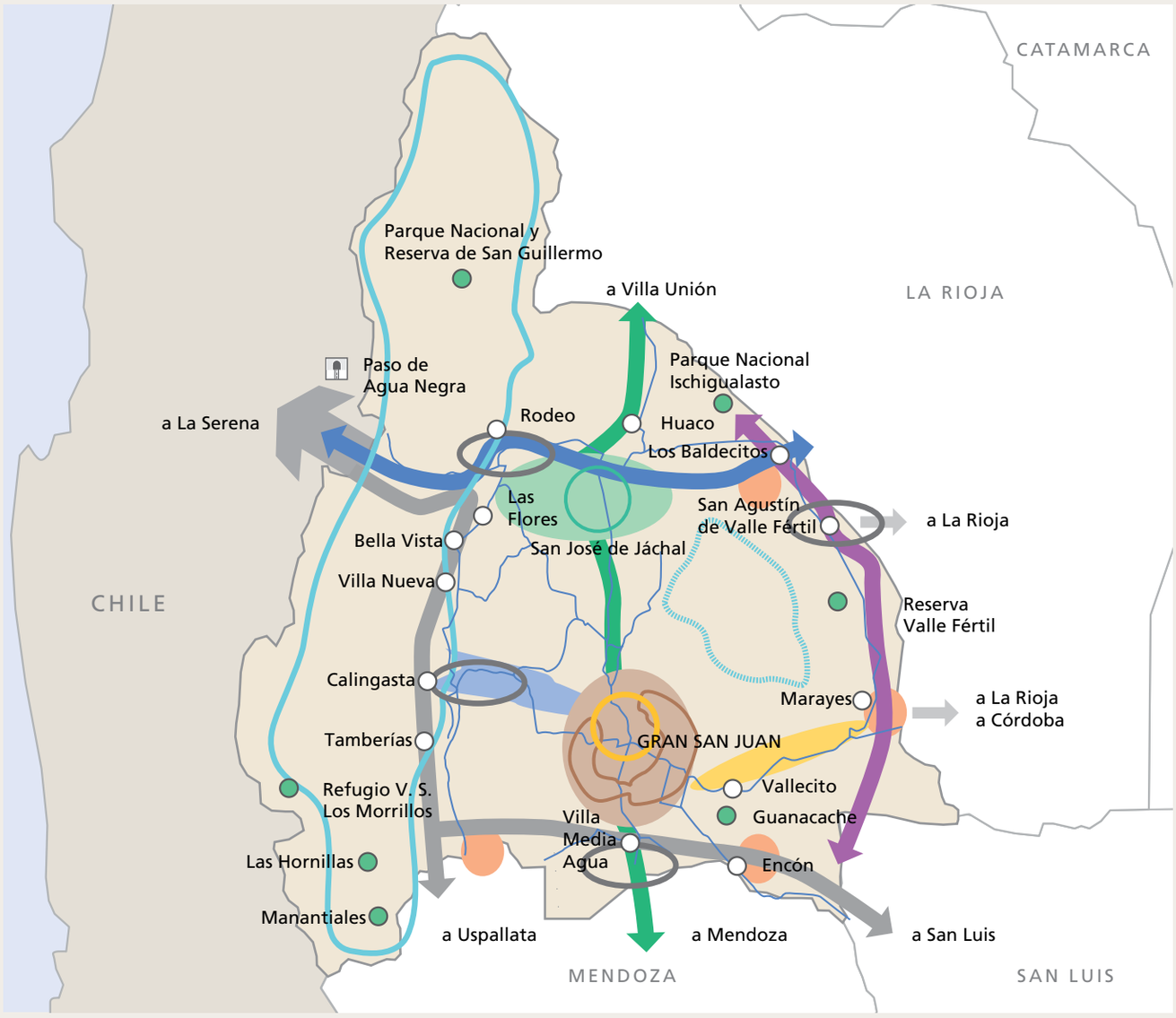
» Establecer cuatro centros urbanos de segundo nivel o centros subregionales: Rodeo en Iglesias, San Agustín en el Valle Fértil, Media Agua en Sarmiento y Barreal en Calingasta

» Instituir cuatro áreas de gestión ambiental preferencial: las cabeceras de los ríos Jáchal-Huaco, las cabeceras del río San Juan, una zona de recuperación hídrica y ambiental del río Bermejo y una zona de gestión y protección del agua en el sistema de embalses de Ullum y Zonda y en las lagunas de Guanacache

» Constituir un sistema integrado de redes viales de articulación interdepartamental e interregional para integrar las áreas entre sí, estimular la sinergia y facilitar la inserción de la Provincia de San Juan en diferentes mercados



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Zona de reservas naturales
- Corredor de integración minera con actividades agrícolo-ganaderas complementarias y turismo
- Corredor de integración turística (Camino de los Dinosaurios), centros de interpretación y actividades agrícolo-ganaderas complementarias
- Corredor de integración del comercio
- Corredor bioceánico Paso de Agua Negra, sistema integrado de redes
- Corredor de integración del desierto: servicios básicos al transporte y al turismo
- Zonas de control de cargas
- Zona de servicios al comercio y al transporte internacional, con actividades agroindustriales
- Área de gestión y protección de agua. Zona de recreación y turismo
- Zona de producción agrícola e industrial de mercado internacional. Actividades industriales manufactureras y servicios de alcance regional. Zona de prevención, gestión del riesgo sísmico y aluvional
- Centros urbanos de alcance subregional
- Zona de tratamiento ambiental preferencial. Preservación de cuencas hídricas altas, ríos Jáchal, Bermejo y San Juan
- Zona de recuperación hídrica y ambiental del río Bermejo
- Centro integral de servicio al comercio internacional. Servicios agroindustriales y al turismo
- Centro de coordinación integral del movimiento de cargas. Nodo de servicios complejos de alcance regional. Centro administrativo financiero
- Corredor urbano de servicios para el área rural de exportación
- Paso fronterizo (túnel)

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Gasoductos
- Acueductos para la provisión de agua potable
- Túnel
- Energías alternativas (eólica)
- Energías alternativas (solar)
- Energías alternativas (térmica)
- Redes de distribución eléctrica
- Aprovechamientos hídricos
- Defensas hídricas
- Escuela
- Universidad
- Hospital
- Unidad sanitaria
- Redes de desagües cloacales
- Unidad penitenciaria
- Equipamiento urbano

Listado de Proyectos

- Túnel Agua Negra y complejo fronterizo
- Pavimentación RN 150, tramo Peñasquito-boca de acceso al túnel
- Repavimentación RN 149, tramo Pachaco-Calingasta
- Autovía RN 40, Mendoza-San Juan
- Vinculación Dique Punta Negra-Dique Caracoles
- Anillo vial Valle del Tulum
- Central hidroeléctrica en La Palca
- Gasoducto de alta presión 12" Mendoza-San Juan
- Parque de generación eólica en Tocota
- Parque geotermal en Los Despoblados
- Dique en El Tambolar
- Defensas aluvionales en Calingasta, Jáchal, Pocito y Zonda
- Acueducto Gran Tulum-San Juan
- Encamisado canal Benavídez
- Planta de tratamiento de líquidos cloacales en Jáchal
- Red de riego en Jáchal
- Sistema cloacal en Villa Media Agua y Jáchal
- Ampliación servicio penitenciario
- Hospital Iglesia
- Urgencia y guardería en Centro René Favaloro, Rawson
- Escuela agrotécnica en Huaco, Jáchal
- Escuela albergue Joaquín V. González en Pampa Vieja, Jáchal
- Escuela de nivel inicial Paulo VI en Cochagual
- Escuela de nivel inicial y primaria Pedro Álvarez en Pocito
- Escuela Julieta Lanteri en La Majadita, Valle Fértil
- Escuela secundaria en Caucete
- Escuela secundaria Eusebio Dojorti en Jáchal
- Escuela secundaria Provincia de La Rioja en Chimbas
- Colegio secundario A. de la Torre en Rawson
- Unidad académica UNSJ en Jáchal
- Parque provincial de Chimbas
- Remodelación y refuncionalización del Hotel Barreal como centro cultural y museo temático
- Fábrica de paneles fotovoltaicos

SAN LUIS





La Provincia de San Luis promueve como objetivo general dotar al territorio de infraestructuras y equipamientos que apoyen su desarrollo socioproductivo con un carácter socialmente equitativo, regionalmente equilibrado y ambientalmente sustentable. La premisa subyacente es que todos los habitantes cuenten con una adecuada accesibilidad a los recursos tecnológicos, culturales y servicios sociales e institucionales.
Un proyecto de importancia crucial en la consecución del Modelo Deseado provincial es el denominado San Luis Logística, que propone convertir a San Luis, simultáneamente, en:
a) un centro nodal de logística para el comercio provincial, regional, nacional e internacional -de concentración y distribución de bienes y servicios- y soporte de la producción local; **b)** un corredor franco de 100 km de longitud -incluyendo zona franca, aduanas y zona logística-; y **c)** el punto sobresaliente del corredor interoceánico con la más alta gama de servicios e infraestructura como zonas aduaneras -en San Luis, Villa Mercedes y Justo Daract-, una zona franca -en Justo Daract-, una zona de actividades logísticas (ZAL). Este proyecto incluye una serie de propósitos diferenciados en dos categorías:

Propósito estratégico comercial:

- Aumentar la competitividad territorial de la Provincia posicionándola como eje del Corredor Bioceánico Central
- Consolidar el rol de corredor franco-logístico en el contexto del Eje Atlántico-Pacífico
- Consolidar a San Luis como polo logístico-productivo nacional
- Conformar un sistema en red -zona franca, ZAL, zonas aduaneras, autopistas, aeropuertos- como soporte para los complejos industriales, mineros, agropecuarios y comerciales de la Provincia

Propósito estratégico particular:

- Optimizar el funcionamiento de la zona franca, redefinir su perfil e incorporar nuevas inversiones y empleos
- Prestar nuevos servicios en los territorios aduaneros para que las empresas provinciales concentren sus exportaciones desde San Luis
- Contribuir a la competitividad de la producción puntana a través de la disminución en el costo del flete con la efectiva puesta en marcha de la ZAL y el sistema logístico provincial
- Implementar un sistema inteligente para el transporte de carga provincial, nacional e internacional potenciando la infraestructura existente
- Dotar de nuevos equipamientos -terminal granaria, terminal minera, biocombustibles-

Se propone también consolidar un sistema policéntrico de ciudades, equilibrando la oferta de dotaciones y servicios en el territorio, con un doble objetivo: garantizar el arraigo de la población en su lugar de origen, proveyendo condiciones para su reproducción con una calidad de vida digna, y ofrecer condiciones atractivas para el desarrollo de las actividades

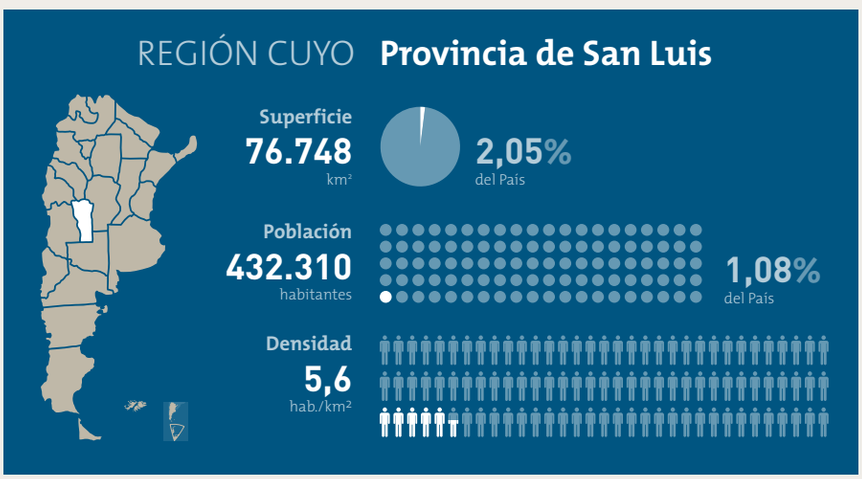




productivas generadoras de empleo local y regional. Para esto se intentará desarrollar en el territorio provincial una red de centros intermedios que complementen a las ciudades principales en lo que respecta a las ofertas de salud, educación, vivienda, recreación y equipamiento urbano -educativo, sanitario y social-, que contribuyan a retener a la población mejorando su hábitat y/o atraigan nueva, en el marco de programas de incentivo a la producción.

En este sentido, la Ciudad de La Punta merece por sí misma una mención. Se caracteriza por sus modernas construcciones y urbanismo futurista, dotada además de un nuevo atractivo turístico mediante la construcción de las réplicas exactas de la Plaza de Mayo y el histórico Cabildo de 1810, como homenaje del pueblo puntano al bicentenario de la patria. También se emplazan allí equipamientos de gran relevancia como el set de Cine, el estadio Juan Gilberto Funes, el hipódromo y un hotel de máxima categoría, obras acompañadas con la construcción de la autopista 25 de Mayo hasta la Ciudad de Nogolí, que busca enlazar este nuevo corredor turístico con enorme potencial con el que nace en Merlo y atraviesa la zona central de las amplias praderas sembradas que son hoy el orgullo provincial.

También, y a los efectos de potenciar las nuevas actividades económicas que este flujo generará -de comercio, servicios y nuevas industrias-, se propone consolidar un sistema urbano-rural policéntrico, que tiene como vocación afianzar nuevos corredores de desarrollo y reestructurar el territorio provincial, superando la fragmentación a la que ha conducido su modelo de organización actual, incorporándose además las actividades de servicios a la minería, a la agroindustria y al turismo como elementos del desarrollo territorial concebido en una perspectiva integral.



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Nodo multimodal o estructurante
- Localidades a cualificar
- Localidades a potenciar
- Localidades a desarrollar
- Corredor nacional
- Traza de rutas nacionales existentes
- Traza de rutas provinciales
- Proyectos de rutas nacionales a pavimentar
- Proyectos de rutas provinciales a pavimentar
- Traza de gasoducto proyectado
- Traza de la red eléctrica proyectada de 132 KV
- Traza de la red eléctrica proyectada de media tensión
- Traza de acueductos proyectada
- Región 1
- Región 2
- Región 3
- Región 4
- Reconocimiento hacia las culturas originarias: Huarpes
- Áreas de cobertura de proyectos de energía monofilar
- Diques proyectados

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Red nacional existente
- Red provincial existente
- Red eléctrica con requerimiento
- Acueductos
- Puentes
- Construcción en empalmes, rotondas, intersecciones, cruces, conexiones
- Aeropuerto
- Terminal de ómnibus
- Nodos multimodales
- Represas
- Energías alternativas (biogás)
- Estación transformadora
- Redes de distribución de electricidad
- Redes urbanas de distribución de gas
- Obras de captación y/ o transporte de agua para la producción y agua potable. Azudes sitios Ramsar
- Tratamiento de residuos
- Infraestructura universitaria
- Edificios para investigación
- Hospital
- Centro deportivo/polideportivo

Listado de Proyectos

- Repavimentación RP 3, tramo Cazador-Nahuel Mapá
- Repavimentación y pavimentación RP 14, tramo Justo Daract (calle San Luis)-Ite. c/ Córdoba
- Puente s/RP 2c y río Conlara-acceso a Las Vertientes
- Acceso a Donovan s/exRN 7 y variante de salida a la Ciudad de San Luis
- Accesos viales a embalses provinciales
- Duplicación LAT simple terna Luján-Mercedes
- Duplicación LAT doble terna Luján-San Luis
- Obras eléctricas de AyMT Subsistema de La Costa, RP 1, localidades de Comechingones
- Ampliación del sistema eléctrico provincial. LAT DT 132 KV, Pescadores-ET San Luis Centro
- Electrificación rural Nogolí-Dpto. Belgrano
- Electrificación rural Represa del Carmen, Santa Rosa de El Gigante, Las Lagunitas y localidades aledañas (Dpto. Belgrano); Los Membrillos, San José de los Chañares y Mármol Verde (Dpto. Pringles); Monte Carmelo, La Botija, Las Chimbas (Dpto. Ayacucho); El Paraíso (Dpto. San Martin)
- Provisión de energía eléctrica Ciudad de La Punta
- Acceso Cochequingán a LEAT 500 KV
- Duplicación de ET Luján
- Estación Solar Las Quijadas -Ley V-0864/2013- Sierra de las Quijadas
- Infraestructura de gas alta presión, Ciudad de San Luis-Villa Mercedes
- Redes de distribución de gas natural, interior provincial
- Extensiones de gas natural en Potrero de los Funes, Papagayos y Juana Koslay
- Planta de biogás El Jote en Carpintería
- Presa s/río Cañada Honda y arroyo Guzmán
- Presa s/río La Majada
- Presa s/río Conlara-Paso Grande
- Presa La Esquina
- Azudes (4) interprovinciales San Luis-Mendoza s/río Desaguadero para recuperación sitio Ramsar Lagunas de Guanacache, Desaguadero y Del Bebedero
- Acueducto San Martín
- Acueducto del Este, dptos. Pringles, Pedernera y Dupuy
- Acueducto La Florida II, dptos. Pringles y Pueyrredón
- Canal río Nuevo e/RN 7 y río Quinto, 1ª etapa, Dpto. Pedernera
- Ampliación troncales de distribución de agua Las Chacras-Juana Koslay
- Planta tratamiento RSU, Villa Mercedes, Dpto. Pedernera y Quines, Dpto. Ayacucho
- Planes habitacionales urbanos Progreso y Sueños; plan Solidaridad; Radicar Salud, Profesionales y Acuerdos Sindicales; Sustitución de Viviendas Rancho
- Plan habitacional de viviendas bioclimáticas
- Hospital de Merlo
- Hospital Regional de Niños en San Luis
- Laboratorios de salud pública, Chagas, agua y bromatología en San Luis
- Duplicación LAT simple terna San Luis-Villa Mercedes
- Construcción centro de alto rendimiento deportivo en La Punta
- Construcción complejos cancha de hockey
- Universidad Provincial de Oficios Eva Perón, Villa Mercedes
- Complejos de fútbol infantil de Villa Mercedes, San Luis e Interior
- Escuela de vuelo, ampliación Aeropuerto Valle del Conlara
- Construcción de centro de investigación forestal en Juana Koslay
- Terminales de ómnibus, La Toma y Buena Esperanza
- Cross Docking Ferro ZAL (Zona de Actividades Logísticas), Villa Mercedes

SANTA CRUZ





Las estrategias planteadas en el Modelo Deseado se sustentan en la centralidad de los procesos demográficos, las características ambientales y las oportunidades de desarrollo territorial que son y serán fruto de las obras estructurales realizadas durante estos últimos diez años.

Con respecto al primer punto, la Provincia manifestó un crecimiento intercensal del 39,1% y posee una población migrante del orden del 43,8%.

Con relación a las características ambientales, Santa Cruz se distingue por su gran extensión territorial norte-sur y por la rigurosidad de su clima. De este a oeste, los ambientes varían en función de la menor o mayor disponibilidad de humedad, distinguiéndose los bosques patagónicos de la estepa arbustiva.

En esa extensión, existe una oferta ambiental valiosa para el desarrollo de actividades productivas y para la preservación de la naturaleza. La estepa tiene un alto potencial de conservación asociado, por un lado, a la diversidad de aves y, por el otro, a la herencia arqueológica aún por explorarse, de la cual el macizo del Deseado es un buen ejemplo. El subsuelo de prácticamente toda la Provincia ofrece potencial para la extracción minera.

En cuanto a la inversión en obras estructurales en la última década, puede mencionarse la incorporación de 1370 kilómetros de rutas pavimentadas y 27 kilómetros de autopista -entre los que se encuentran las RN 40 y 3-, la construcción de la Línea Eléctrica Atlántica de 500 KV, el Gasoducto San Martín (que incluyó una primera etapa hasta El Calafate y una segunda etapa hasta Río Turbio, ambas concluidas) con su proyección a Los Antiguos y Pico Truncado, y la puesta en marcha de las represas hidroeléctricas Presidente Néstor Kirchner -de 1140 MW- y Gobernador Jorge Cepernic -de 600 MW-.

Todas estas obras, junto con la mejora de los índices de cobertura de servicios básicos con incrementos del 50% en agua, 47% en gas y 48% en cloacas y la disminución de un 4,22% de hogares deficitarios, han contribuido al fin del aislamiento de la Patagonia Austral y a la configuración de una base para el modelo de desarrollo económico integral de Santa Cruz cimentado en la diversificación productiva y el valor agregado a la producción.

La microrregionalización fue establecida tomando en cuenta las características previamente mencionadas, vinculadas con el medio natural. Las microrregiones propuestas son:

Güer Aike Litoral: Las RN 3, RN 40 y la RP 5 estructuran esta microrregión con centro en Río Gallegos y Punta Loyola. La construcción de las represas Néstor Kirchner y Jorge Cepernic sobre el río Santa Cruz reforzarán a La Esperanza como nodo. El objetivo principal en esta microrregión es mejorar la provisión de servicios y equipamiento básicos.

Deseado-Golfo San Jorge: Contempla las localidades de Las Heras, Pico Truncado y Puerto Deseado; las comisiones de fomento de Koluel Kayke, Cañadón Seco y Fitz Roy/Jaramillo; y el paraje Tres Cerros. La microrregión está ubicada en el norte de la Provincia y su ciudad principal es Caleta Olivia. La estructura territorial está



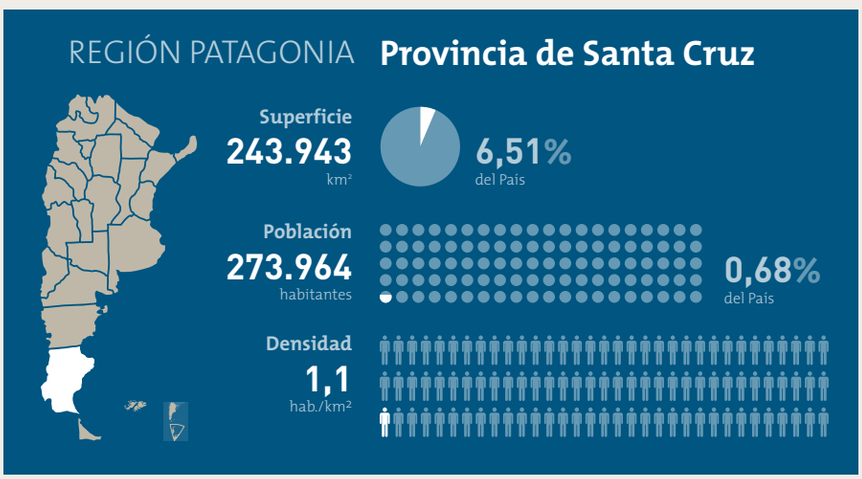


marcada, en sentido este-oeste, por las RN 291 y RP 43, y el exferrocarril Puerto Deseado-Las Heras; y en sentido norte-sur por la RN 3 (hasta Tres Cerros). El objetivo en esta microrregión es diversificar y cualificar la producción.

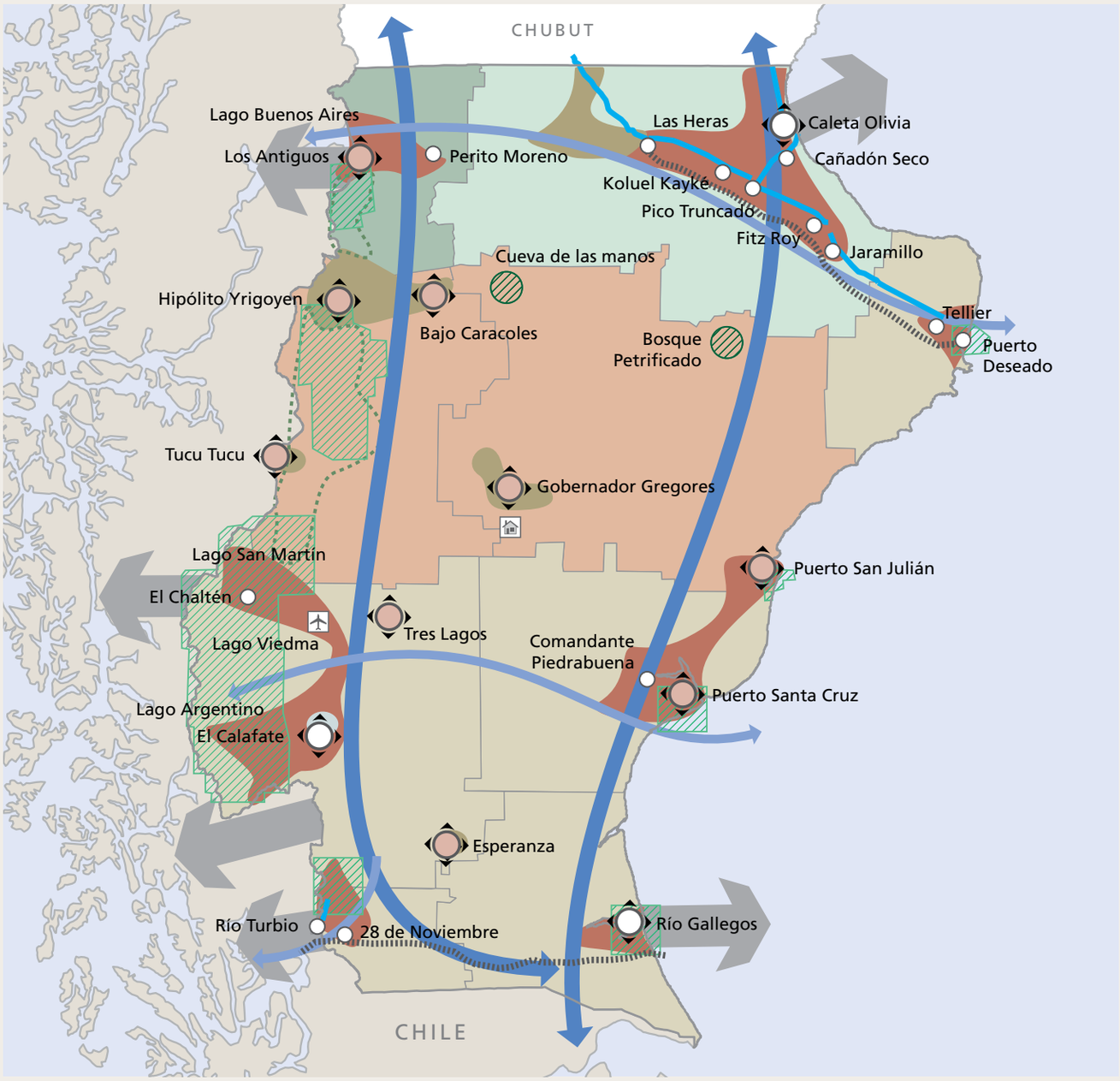
Suroeste: La localidad centro es El Calafate y contempla, además, las localidades de Río Turbio y 28 de Noviembre; las comisiones de fomento de Tres Lagos y El Chaltén; y el paraje La Esperanza. Las RN 40, RP 5, RP 23, RP 9 y RN 288 (en sentido conexión oeste-este) estructuran su territorio. El objetivo principal para esta microrregión es promover un desarrollo sustentable fortaleciendo las actividades productivas agregándoles valor.

Centro: Puerto San Julián es su nodo principal, e incluye las localidades de Gobernador Gregores, Comandante Luis Piedra Buena y Puerto Santa Cruz; y el paraje de La Julia. Su territorio está estructurado por la RN 3 en conexión norte-sur; las RN 288 y RP 27 en conexión sudeste-noroeste entre Comandante Luis Piedra Buena, La Julia y Gobernador Gregores; la RP 25 desde Gobernador Gregores hacia Puerto San Julián y, en dirección al oeste, hasta el empalme con las RN 40 y RP 9 (entre las localidades que se encuentran en la desembocadura del río Santa Cruz). El objetivo central en esta microrregión apunta a fortalecer a Gobernador Gregores como nodo, a partir de la mejora en la red vial provincial.

Cordillera-Noroeste: Además de las localidades de Perito Moreno y Los Antiguos la región contempla la comisión de fomento Hipólito Yrigoyen y el paraje Bajo Caracoles. La RN 40 en sentido norte-sur estructura su territorio. Es la región menos integrada internamente. El sector turístico es el de mayor desarrollo pero es también el que mayores presiones sufre de parte del sector inmobiliario para crear nuevos asentamientos sobre la RN 40 o en dirección a la cordillera en las cercanías del posible trazado de la futura RN 41. El objetivo principal para esta región es mejorar la accesibilidad en y hacia el sur de las dos localidades principales.



Modelo Territorial Deseado



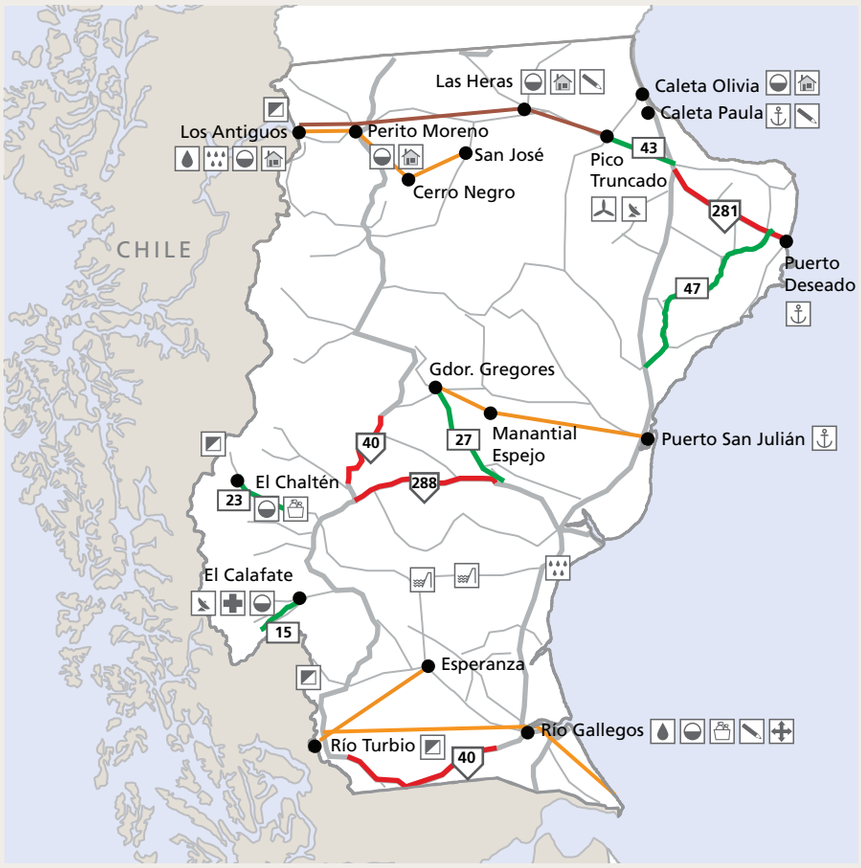
REFERENCIAS

- Núcleo multimodal o estructurante
- Crecimiento mayor al 25%
- Núcleo urbano - Crecimiento bajo con NBI bajo
- Nuevos asentamientos poblacionales
- Ejes de circulación
- Ejes de circulación potenciales
- Ferrocarril
- Acueducto
- Áreas a desarrollar
- Áreas a potenciar
- Áreas a cualificar
- Áreas a reconvertir
- Área protegida

Desarrollo relativo

- Alto
- Intermedio
- Alto potencial
- Área de alto valor ecológico
- Aeropuerto
- Viviendas nuevas

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Gasoducto
- Red de distribución eléctrica
- Paso fronterizo
- Nodos de transferencia
- Puertos
- Represa
- Energía eléctrica
- Energía alternativa (eólica)
- Área de riego
- Red de distribución de agua potable
- Red de desagües cloacales
- Tratamiento de residuos
- Educación
- Salud
- Soluciones habitacionales
- Comunicaciones

Listado de Proyectos

- Obras en RN 40
- Obras en RN 288
- Obras en RN 281
- Obras en RP 43
- Obras en RP 47
- Obras en RP 27
- Obras en RP 23
- Obras en RP 15
- 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
- Plan 700 escuelas en Río Gallegos
- Plan 700 escuelas en Las Heras
- Plan 700 escuelas en Mailen
- Línea de 220 KV Esperanza-Río Turbio
- Línea de 132 KV Puerto San Julián-Manantial Espejo-Gobernador Gregores
- Línea de 132 KV San José-Cerro Negro-Perito Moreno-Los Antiguos
- Represa hidroeléctrica Néstor Kirchner
- Represa hidroeléctrica Jorge Cepernic
- Tendido de gas en el norte de la Provincia: Pico Truncado-Las Heras-Perito Moreno-Los Antiguos
- Planta de hidrógeno en Pico Truncado
- Área de riego de la cuenca baja del río Santa Cruz
- Parque eólico Pico Truncado
- Estación Digital de Transmisión (EDT) en Pico Truncado
- Estación Digital de Transmisión (EDT) en Caleta Olivia
- Defensa hídrica en Los Antiguos
- Viviendas en localidades varias

SANTA FE





Santa Fe tiene su Plan Estratégico Provincial construido participativamente en el año 2008 y actualizado en el 2012. Allí se encuentra plasmado el modelo territorial actual para la construcción de la Provincia deseada.

Este modelo se propone avanzar hacia una Provincia integrada y solidaria, con equilibrio territorial, calidad social y desarrollo económico, conectada y diversa, con derecho a la educación, a la salud, a la cultura, al trabajo decente y al agua potable, donde el hábitat, la protección de los recursos naturales y el disfrute del espacio público contribuyan a vivir en una comunidad segura. Una Provincia con proyección internacional y capacidades potenciadas a través del uso intensivo de las tecnologías, el conocimiento y la investigación.

Los valores que se expresan a continuación, y que orientan la acción estratégica, refieren a lo que los santafesinos y santafesinas desean y han expresado a través de sus intervenciones en las dos primeras etapas del proceso de planificación.

La visión estratégica se sustenta en los siguientes valores:

- Acceso universal a los bienes públicos
- Igualdad de oportunidades para el ejercicio de derechos
- Valoración de la perspectiva de género, la diversidad y el respeto a las minorías
- Superación de la pobreza y la vulnerabilidad
- Fortalecimiento del diálogo y la participación ciudadana
- Desarrollo sostenible y cuidado del medio ambiente
- Prioridad de trabajar con los niños, jóvenes y adultos mayores
- Equilibrio territorial e interregional
- Acceso a la tierra y al hábitat
- Acceso a la información pública, transparente y fiable

Para la concreción del Modelo Territorial Deseado, los proyectos se organizan en tres líneas estratégicas y sus correspondientes ejes de trabajo:

LÍNEA I. TERRITORIO INTEGRADO

Santa Fe conectada y accesible: Comprende la transformación del territorio provincial en términos de movilidad y comunicaciones, con el objeto de fomentar la integración social.

Calidad ambiental: Persigue el uso responsable de los recursos naturales y la reducción del impacto de las actividades económicas, industriales y de servicios sobre estos, alentando todos los dispositivos que permitan mejorar la calidad de vida de la población.

Estado moderno y cercano: Propone dotar al Estado Provincial de las capacidades necesarias para resolver situaciones complejas, promoviendo su cercanía con los ciudadanos.

Proyección regional e internacional: Se vincula con la promoción del posicionamiento del territorio provincial en los escenarios regional e internacional.

LÍNEA II. CALIDAD SOCIAL

Educación, salud y cultura universales: Incluye todos aquellos proyectos que garanticen el derecho universal a la educación, la salud y la cultura como herramientas esenciales para la





cohesión social y el desarrollo humano, posibilitando el acceso de toda la población a los bienes públicos y, con ello, el escenario necesario para la construcción de la estrategia colectiva.

Seguridad, ciudadanía y convivencia: Busca la reconstrucción del tejido social a través de acciones que permitan la igualdad de oportunidades, el fortalecimiento de los vínculos sociales, el respeto a la diversidad, la recuperación de la memoria, la participación ciudadana y la superación de condiciones de vulnerabilidad e inseguridad.

Agua como derecho y oportunidad: Implica el aprovechamiento, control y preservación de nuestros recursos hídricos en forma integral, a partir de una concepción que incorpora al agua como derecho humano fundamental.

Hábitat para la inclusión: Comprende todos aquellos proyectos destinados a posibilitar el acceso a la tierra, a una vivienda digna y a un hábitat de calidad.

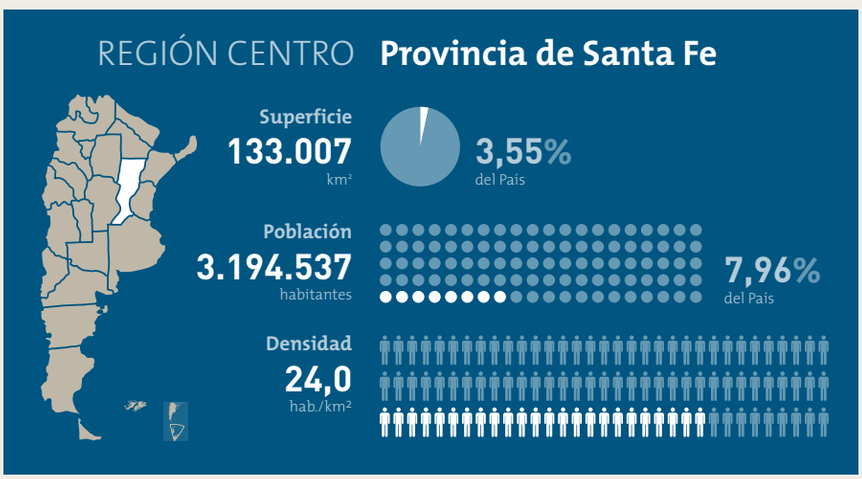
LÍNEA III. ECONOMÍA DEL DESARROLLO

Santa Fe emprende: Propone delinear una estrategia productiva redistributiva y sostenible, a partir de la producción primaria y basada en las cadenas de valor, que aproveche el potencial del conocimiento aplicado a la producción local, estimule los procesos creativos y genere producción y fuentes de trabajo.

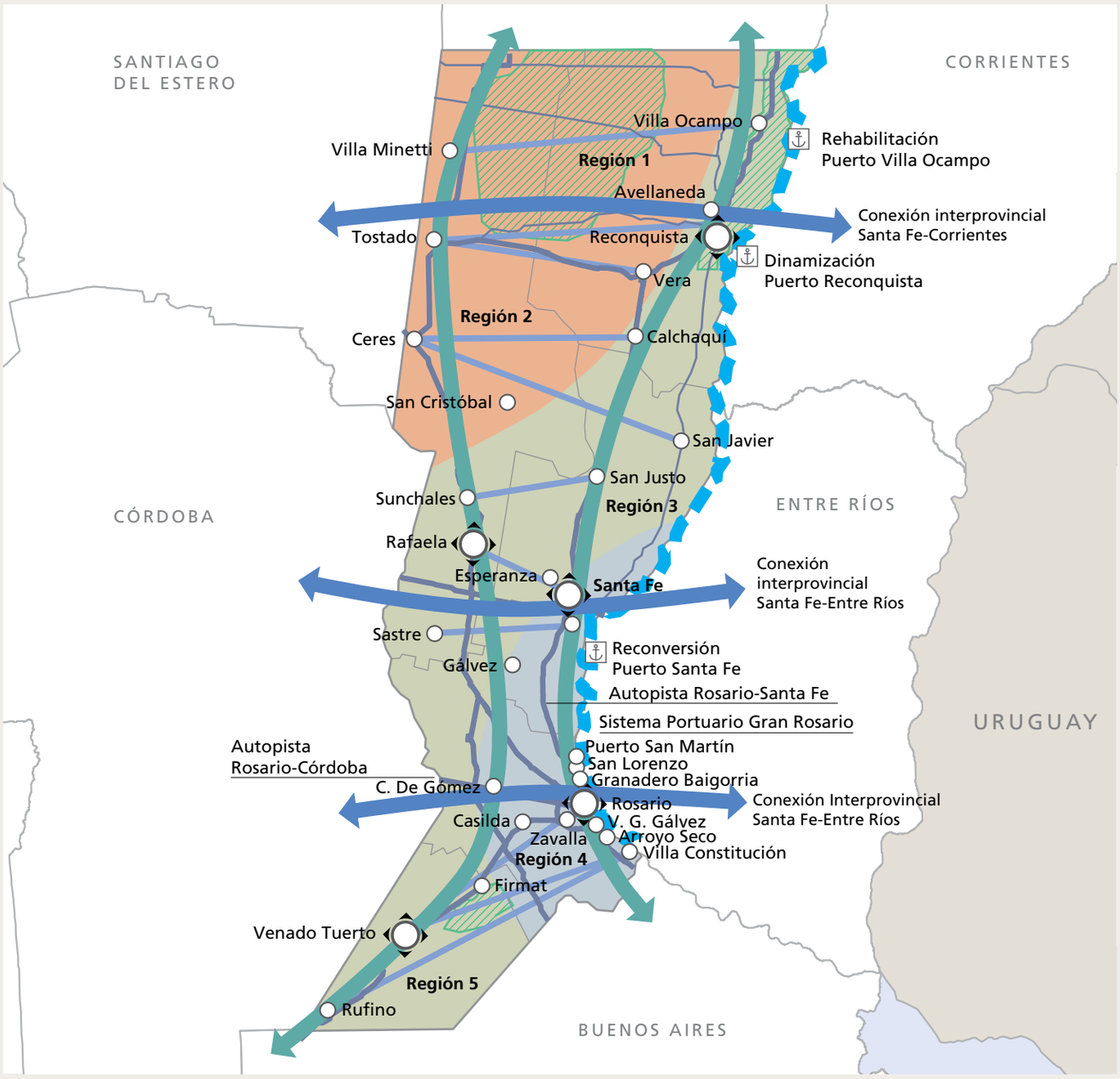
Integración de producción, ciencia y tecnología: Asume la necesidad de promover la investigación local y regional, y la incorporación de tecnología, agregando valor a las producciones y generando competitividad territorial.

Recursos energéticos: Incluye la generación de fuentes de energía renovable, así como la distribución eficiente y el uso racional de la energía en los sectores productivos y en los hogares.

Redes para el desarrollo territorial: Persigue el fortalecimiento de las asociaciones existentes y la articulación de los recursos institucionales a través de redes territoriales, favoreciendo la multiplicidad y las identidades regionales.



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Nodos
- Centro urbano
- Flujos transversales
- Fortalecimiento tensiones norte-sur
- Conectividad interprovincial
- Hidrovía
- Rutas nacionales
- Rutas provinciales

- A desarrollar
- A potenciar
- A cualificar
- Manejo de flora, fauna y areas protegidas - Bajos submeridionales / Sitio Ramsar Jaaukanigás / Bosques nativos / Islas y delta / Sitio Ramsar laguna Malincué / Lagunas Pampa Deprimida
- Rehabilitación del sistema portuario del Puerto Ocampo y dinamización Puerto Reconquista, reconversión Puerto Santa Fe

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Cierre del anillo eléctrico
- Gasoducto
- Acueducto
- Hidrovía
- Puente
- Aeropuerto con requerimientos
- Puerto
- Salud

Listado de Proyectos

- Autopista RN 33, tramo Rosario-Rufino
- Autovía RN 34, tramo Rosario-Ceres
- Autovía RN 11, tramo Santa Fe-Florencia
- Rutas transversales RP 40-S (tramo completo)
- Rutas transversales RP 30
- Rutas transversales RP 31 (tramo completo)
- Rutas transversales RP 32 (tramo completo)
- Nueva conexión vial Santa Fe-Santo Tomé
- Conexión interprovincial Santa Fe-Corrientes
- Plan Circunvalar Rosario
- Reconversión ferroviaria. Tren Buenos Aires-Rosario
- Reconversión ferroviaria. Tren de fomento Los Amores-Cañada Ombú
- Reconversión ferroviaria. Tren Rosario-Cañada de Gómez
- Hidrovía Paraná-Paraguay
- Dinamización Puerto Reconquista
- Rehabilitación Puerto Ocampo
- Reconversión portuaria de Santa Fe
- Gasoducto del NEA regiones 1 y 2
- Gasoducto del Sur
- Cierre del anillo eléctrico (tramo Villa Ocampo-Tostado)
- Acueducto Centro Santafesino/Centro-Oeste
- Acueducto de la Costa/Santa fe
- Acueducto de la Ribera/Sur 1
- Acueducto del Gran Rosario/Sur 2
- Acueducto del Norte/Noreste 3
- Acueducto del Sur/Sur 3
- Acueducto Desvío Arijón/Norte 1
- Acueducto Helvecia/Noreste
- Acueducto Reconquista/Noreste 2
- Acueducto Río Coronda/Norte 2
- Acueducto San Javier/Noreste 1
- Nuevo hospital de alta complejidad (Hospital Iturraspe)
- Nuevo Hospital Provincial del Centenario en Rosario
- Nuevo Hospital Regional Sur en Rosario
- Hospital Regional de Rafaela
- Hospital Regional de Reconquista
- Construcción Centro de Especialidades Médicas Ambulatorias Santa Fe (CEMAFE)
- Consolidación del Aeropuerto de Rafaela
- Reactivación del Aeropuerto de Reconquista
- Reactivación flujo de cargas en Aeropuerto de Rosario "Islas Malvinas"
- Reactivación flujo de cargas en Aeropuerto de Sauce Viejo
- Dinamización y desarrollo de Aeropuerto de Venado Tuerto

SANTIAGO DEL ESTERO





El Modelo Deseado agroindustrial descentralizado de desarrollo humano, para la transformación y avance armónico de la Provincia es, por un lado, un modelo de usos sustentables del suelo y de uso eficiente de los recursos hídricos y, por el otro, un modelo urbano de articulación regional y desconcentración de servicios, sintetizado en una visión integral prospectiva y de persuasión política, de participación descentralizada, de reestructuración y mejora de los sistemas de asentamientos y de intervención del Estado.

El objetivo central es la disminución de la vulnerabilidad social logrando la resolución de los escenarios de sequía y contaminación hídrica, para lo cual se concibieron corredores de desarrollo local con agua, caminos, energía y saneamiento que constituyen los proyectos ancla con eje en el manejo de agua con obras de diques, canales y acueductos. Además de los corredores de desarrollo local y las zonas de atención prioritaria, se identificaron ocho ciudades estratégicas que ocupan los vértices de un polígono irregular y que obrarían como centros culturales de innovación y progreso regional, mercado de trabajo, producción de bienes y servicios, y apoyo logístico de las áreas de producción de materias primas. Esta configuración geométrica actuará también como escudo de protección ambiental y social, definiendo en su conjunto el nuevo subsistema urbano policéntrico periférico de dominación territorial de las áreas de sierras y llanuras.

Los objetivos establecidos en el PET son:

- Disminuir la incertidumbre, la degradación del ambiente, la pobreza y la marginalidad social a través del suministro continuo de agua potable y del saneamiento a toda la superficie provincial que cuente con deficiencias en la provisión en cantidad, oportunidad y calidad, de manera que el abastecimiento resulte suficiente para calmar la sed y garantizar la vida saludable y limpia de los campesinos y vecinos así como la producción regional sustentable, a partir de la identificación de los usos potenciales del suelo y las fuentes regionales de agua, su administración, regulación y coordinación
- Mitigar las penurias del aislamiento con la construcción de nuevos caminos que aseguren los transportes, el acceso a los servicios de salud, educación y justicia, la equidad, la igualdad y los intercambios comerciales de la producción regional de las comunidades rurales
- Mejorar la calidad de vida y la educación del pueblo, extendiendo las líneas y la capacidad energética para industrializar y agregar valor a la producción local, elevar el nivel de ocupación y el PBI, consolidando las economías regionales y el equilibrio territorial
- Desarrollar prioritariamente las infraestructuras, equipamientos y servicios de las áreas rurales atrasadas y de encerramiento





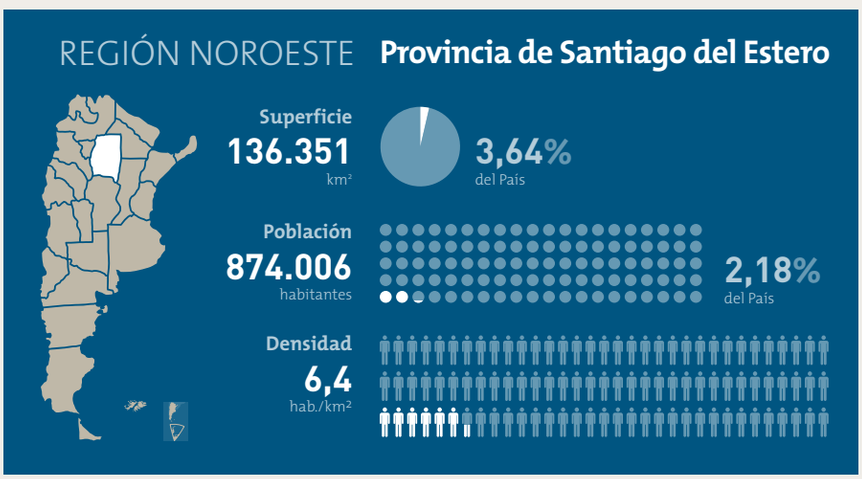


con baja o deficiente cobertura económica y social

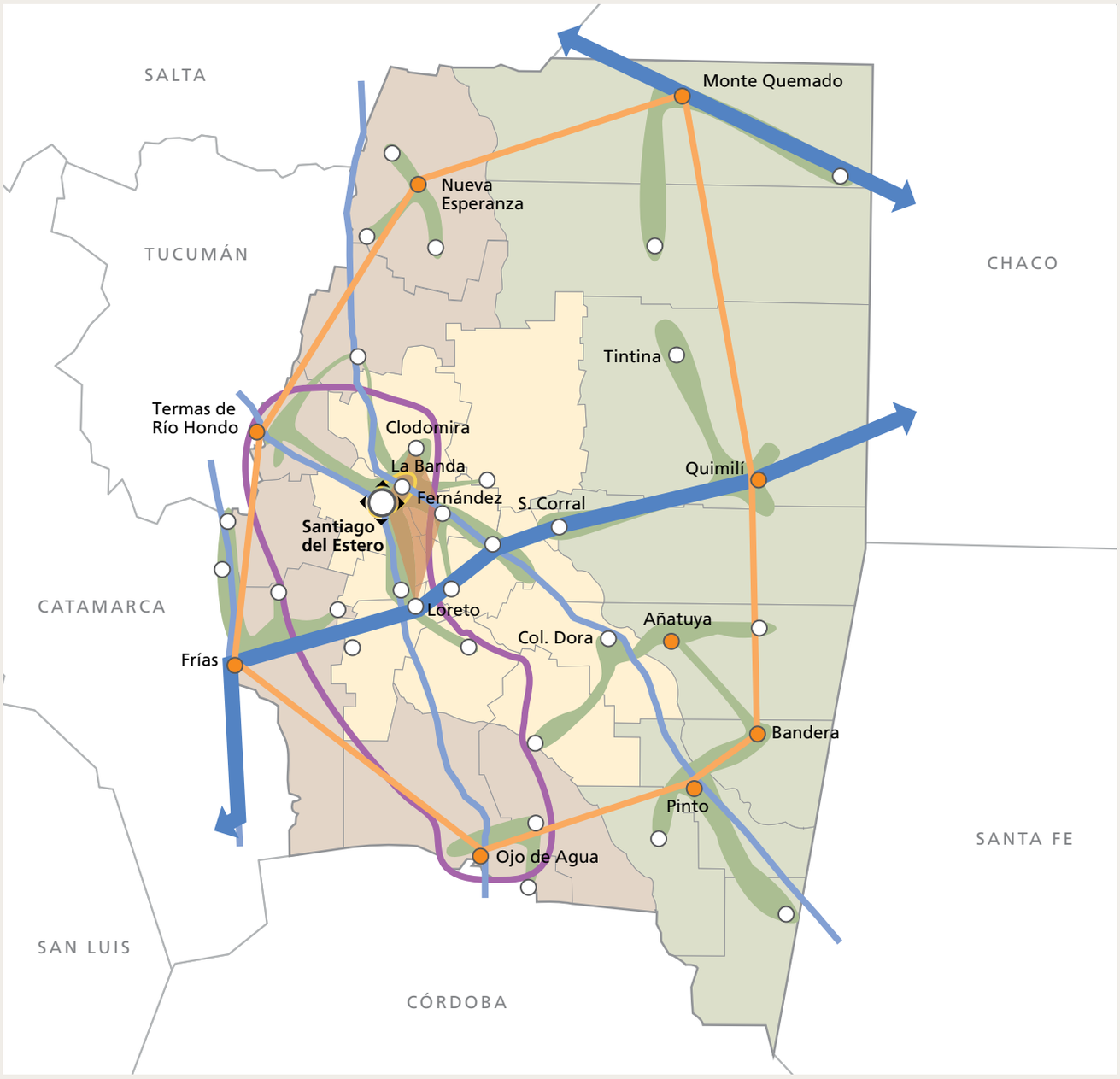
- Mejorar las infraestructuras y los equipamientos, el desarrollo empresario y ambientes de negocios de las áreas degradadas con reconversión espontánea, potenciando sus posibilidades naturales de producción sustentable
- Disminuir la presión poblacional, la congestión del tránsito y la contaminación del área metropolitana con crecimiento hegemónico a partir de la descentralización de los servicios y la generación de nuevos escenarios urbanos, industriales y municipales de fomento local y desarrollo regional
- Promover la participación social y escolar de las zonas beneficiadas para lograr el aprovechamiento sustentable de las obras del PET
- Incorporar vastas áreas improductivas del territorio provincial -compuestas por un sinnúmero de hectáreas potenciales- al proceso económico y social agropecuario de desarrollo sustentable
- Incentivar la participación privada, las asociaciones de productores, de exportadores, los clústers y cadenas productivas en proyectos de inversión que incluyan infraestructura como beneficio de inventario para la Provincia.
- Inducir procesos de descentralización, desconcentración y ordenamiento territorial de las competencias públicas locales, transfiriendo autoridad en la toma de decisiones sobre inversión sectorial y regional
- Impulsar el desarrollo industrial de los parques, pymes y mypes de las ciudades estratégicas

A efectos del proceso de planificación se definieron las siguientes microrregiones:

Región I: Centro y Sudoeste de la Provincia.
Región II: Noroeste provincial.
Región III: Centro y Noreste.
Región IV: Centro Este provincial.
Región V: Centro de la Provincia.
Región VI: Centro Sudeste.



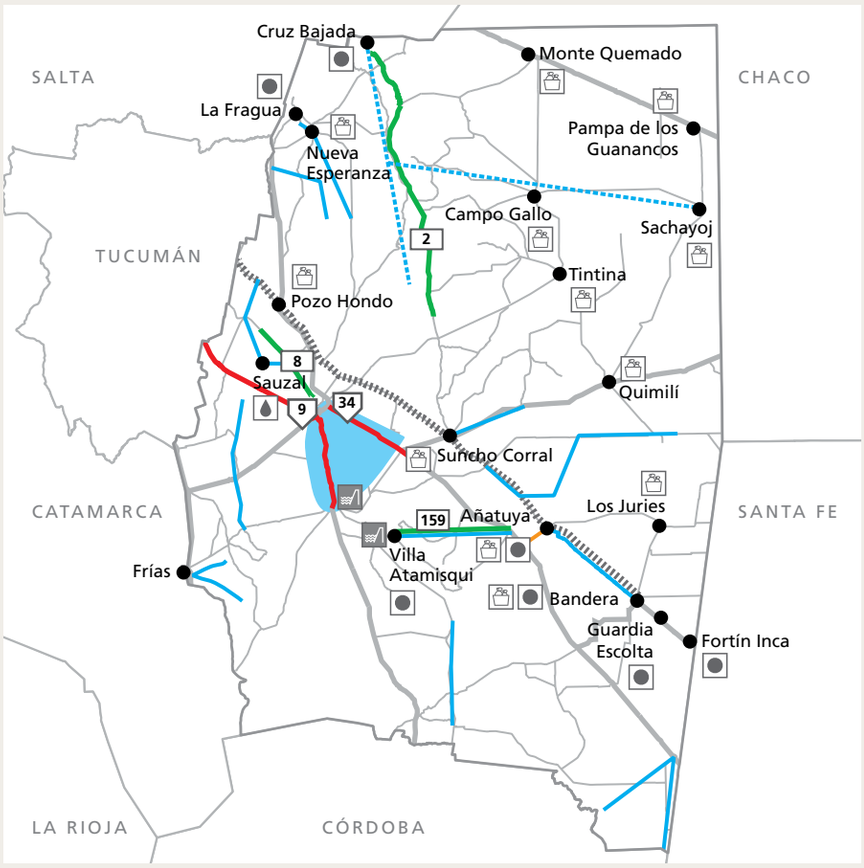
Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Nodo multimodal
- Centros urbanos
- Ciudades a potenciar
- Conurbano Santiago-La Banda
- Corredor bioceánico
- Flujos de conectividad
- Área sierras
- Área valles
- Área llanuras
- Cualificar el sistema urbano metropolitano y de riego central, del conurbano y ciudades satélite, mejorando la eficiencia y la calidad ambiental e institucional
- Área de influencia de centros regionales
- Desarrollar y potenciar las áreas turísticas de las Sierras de Guasayán y de Ambargasta y Sumamoa y las Villas Históricas de la Zona
- Potenciar el subsistema urbano periférico policéntrico y el escudo de protección ambiental y social, fortaleciendo las ocho ciudades estratégicas con capacidad de innovación y producción de bienes y servicios

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Tendido ferroviario con requerimientos
- Red eléctrica con requerimientos
- Acueductos
- Proyectos de captación y/o transporte de agua para la producción y agua
- Reconversión sistema de riego río Dulce
- Aprovechamientos múltiples hídricos
- Proyectos de captación y/o transporte de agua para la producción y agua potable
- Plantas de tratamiento de residuos
- Represas

Listado de Proyectos

- Ensanche RN 34, tramo Taboada-La Banda
- Ensanche RN 9, tramo Loreto-Santiago del Estero-Termas de Río Hondo
- Mejoramiento RP 159
- Mejoramiento RP 8
- Reacondicionamiento RP 2
- Reactivación del FC Belgrano, ramal Bandera-Las Cejas
- LAT Tasigasta-Mailín-Herrera
- Presa de Tasigasta (compartido con Región V)
- Presa de Tohama
- Presa El Sauzal
- Presa La Fragua s/río Horcones y mejoramiento sistema de riego
- Reconversión sistema del río Dulce
- Definición área de influencia y traza del acueducto del río Albigasta desde lte. Interprovincial
- Acueducto laguna de Los Porongos-Colonia Alpina-Colonia Mackinlay
- Acueducto Los Telares-Ramírez de Velazco-Sol de Julio-Norte de Córdoba
- Acueducto Rapelli-El Cambiao
- Acueducto río Salado-Matará-Vilelas-Pozo del Toba y sus ramales
- Acueducto Suncho Corral-Yuchán
- Acueducto Tasigasta-Mailín-Herrera
- Acueducto El Ojito-Nueva Esperanza-Las Delicias
- Acueducto Isca Yacu-El Charco-Chaupi Pozo
- Acueducto canal Figueroa-Huachana-Campo Gallo-Sachayoj
- Acueducto del Oeste 2ª etapa
- Entubamiento canal Virgen del Valle-Añatuya-Bandera-Fortín Inca
- Azud de Cruz Bajada

TIERRA DEL FUEGO AIAS





En la actualidad, Tierra del Fuego presenta tres ámbitos territoriales disgregados. Por un lado, el sector oriental de la Isla Grande de Tierra del Fuego e islas adyacentes -cuyo sector occidental forma parte de la República de Chile-, por otro lado, las Islas Argentinas del Atlántico Sur -Islas Malvinas, Islas Georgias del Sur e Islas Sandwich del Sur- y, por último, la Antártida Argentina, Islas Orcadas del Sur e Islas Shetland del Sur. Por razones de índole geopolítica, el Gobierno de la Provincia solo controla el primero de estos territorios que, a su vez, presenta la fuerte restricción que supone el paso obligado a través de la República de Chile en su vinculación con la Argentina continental.

Los rasgos que caracterizan al territorio de la Isla Grande de Tierra del Fuego están determinados por su situación geográfica, que impone condiciones climáticas rigurosas y grandes distancias a las metrópolis nacionales.

Las condiciones de vida restrictivas conviven con genuinas potencialidades para el desarrollo. Las potencialidades económicas y ambientales del territorio fueguino permiten proyectar un modelo futuro cuyas claves son un crecimiento sustentable e integrado a la Región Patagónica y a la zona Austral, que se traduce como el mantenimiento, a través del tiempo, del crecimiento económico, la equidad social y la sostenibilidad ambiental.

La construcción de este Modelo Deseado requiere el fortalecimiento de la capacidad de desarrollo endógeno contemplando la valorización estratégica de los recursos naturales, el sostenimiento y actualización del marco legal de la promoción económica provincial y el establecimiento de políticas que atiendan a la dimensión regional, incorporando propuestas de los diferentes actores sociales. Esta política supone que el desarrollo provincial debe ser:

- **Integral:** concebido como un proceso sistémico que contenga todas las dimensiones de la vida provincial y las articule en función de proyectos ejecutivos y operativos
- **Socialmente inclusivo e innovador:** poniendo en marcha un proceso de participación e inclusión que integre a todos los miembros de la sociedad dentro de un proyecto de innovación cultural, orientado a la construcción de una comunidad pluralista y democrática
- **Cuidadoso del medio ambiente:** como estrategia de corto, mediano y largo plazo, necesaria para valorizar y preservar los recursos

El Modelo Deseado de Tierra del Fuego se materializa en tres líneas estratégicas a través de la implementación de planes que se articulan transversalmente y que constan de diversos componentes programáticos:

Plan de ordenamiento territorial y ambiental: tendiente a reconvertir el patrón de crecimiento provincial desde criterios de planificación que favorezcan el equilibrio urbano, que promuevan una relación amigable entre el entorno social y el natural, que garanticen la satisfacción universal y no traumática de servicios básicos y que consoliden formas sustentables de uso productivo de los recursos naturales y ambientales.

Plan de desarrollo económico-productivo: destinado a avanzar en la transformación



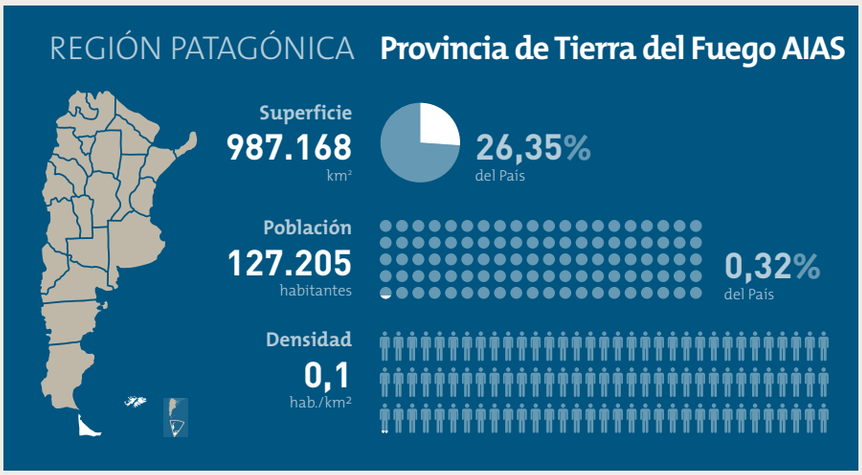


y modernización de la estructura productiva de la Provincia, dotándola de mejores condiciones para el crecimiento socioproductivo sostenible y sustentable.

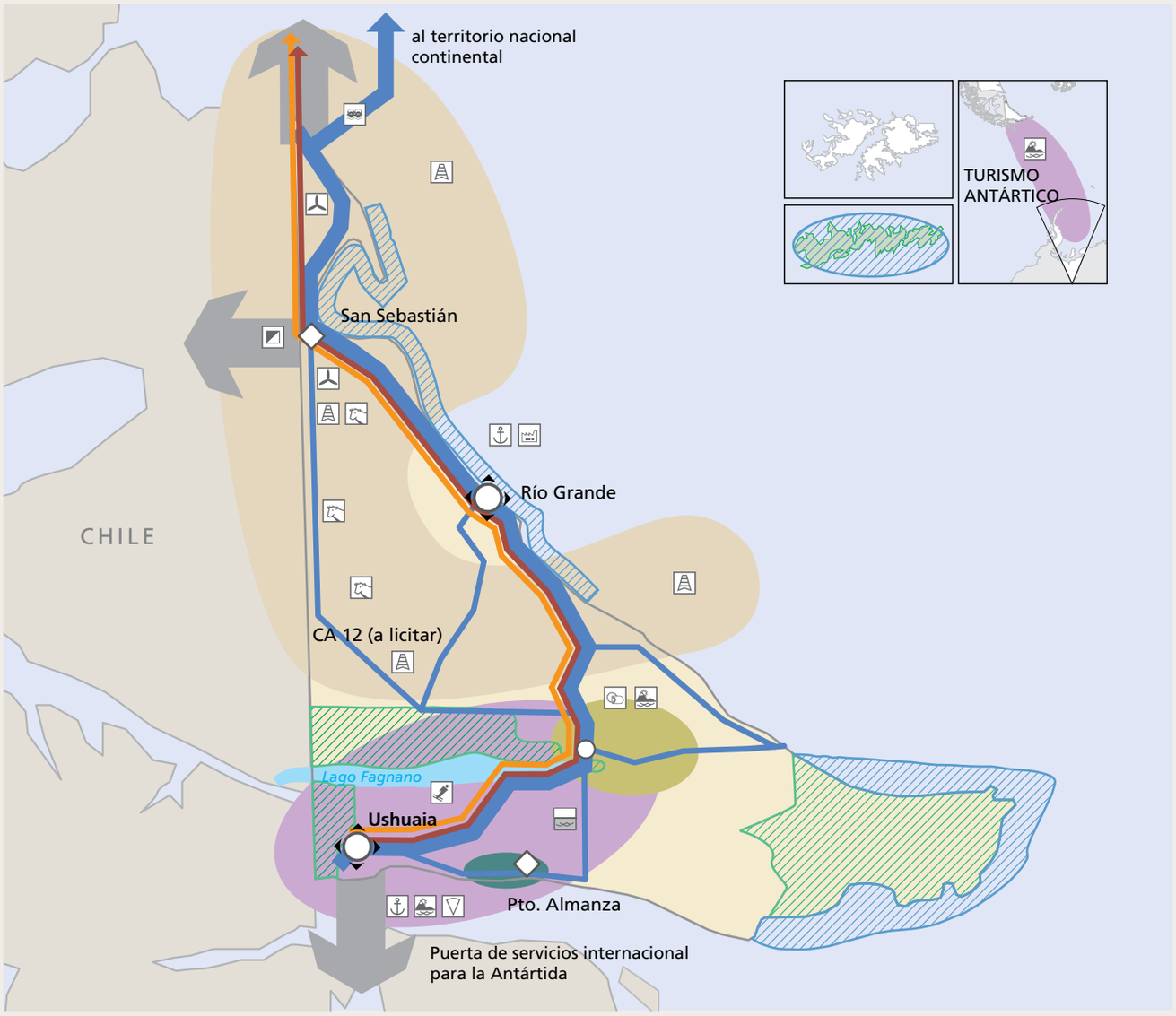
Plan de desarrollo sociocultural: propuesto para la construcción de mecanismos de participación e inclusión social, que integren a todos los miembros de la sociedad dentro de un proceso de innovación cultural que permita consolidar una sociedad pluralista y democrática que actúe como garante de un desarrollo equitativo y sostenido a largo plazo.

Desde el punto de vista de las infraestructuras y su impacto territorial, las iniciativas y proyectos que se identifican como más significativos para la construcción del Modelo Deseado son aquellas tendientes a:

- Garantizar el acceso a la vivienda y los servicios básicos y mejorar la calidad de las políticas sociales
- Transformar la península de Ushuaia en un enclave logístico multimodal, convirtiéndola en la principal área de intercambio y provisión, tanto de personas como de mercancías, y propiciando la mejor respuesta competitiva de Argentina en materia de logística antártica
- Consolidar un polo portuario en la zona norte de la isla, que se comporte y complemente como puerta de salida de productos industrializados localmente, provenientes de los sectores hidrocarburífero, industrial, forestal, pesquero y agropecuario
- Optimizar las redes de transporte y telecomunicaciones en tanto plataformas imprescindibles para garantizar el desarrollo
- Mejorar la conectividad y, con ello, la integración productiva y social entre las distintas localidades de la Isla Grande de Tierra del Fuego y de estas con el territorio nacional continental y la República de Chile
- Aumentar la capacidad de producción y transporte a fin de garantizar la satisfacción de la demanda energética en toda la Provincia



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Nodo multimodal existente
- Centros urbanos a desarrollar
- Nuevos asentamientos poblacionales
- Red vial principal
- Red vial secundaria a desarrollar y mejorar
- Gasoducto
- Interconectado eléctrico
- Área protegida (actual y propuesta)
- Propuesta área marina protegida
- Desarrollo acuícola pesquero de alto valor agregado
- Desarrollo foresto-industrial de alto valor agregado
- Desarrollo hidrocarburífero de alto valor agregado
- Desarrollo turístico
- Gas y petróleo
- Potencial eólico
- Ganadería
- Industria
- Industria forestal
- Turismo
- Puerto
- Transbordador / Ferry
- Paso fronterizo
- Deportes invernales
- Aguas termanles
- Proyecto Sistema de Logística Antártica (AAI)

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Red eléctrica con requerimientos
- Red de gas con requerimientos
- Puerto
- Redes de distribución eléctrica
- Acueducto
- Redes de distribución de agua potable
- Redes de desagües cloacales
- Redes mixtas de desagües cloacales, agua potable y/o pluviales
- Jardín de infantes
- Escuela
- Hospital
- Unidad sanitaria
- Soluciones habitacionales
- Equipamiento urbano
- Centro deportivo

Listado de Proyectos

- Sistema de Logística Antártica, Aguas Antárticas Intermedias (AAI)
- Paso San Sebastián: ruta complementaria "i". Pavimentación, tramo empalme RN 3-Lte. Internacional
- RP 23
- Integración Corredor Austral (cruce por aguas argentinas)
- Interconexión de Tierra del Fuego con sistema eléctrico nacional
- Interconectado eléctrico provincial
- Red troncal MT, Central Ushuaia-Andorra
- Red troncal y centro de distribución DE 33/13,2 KV en mzo. 1000 en Río Pipo (Ushuaia)
- Repotenciación generadores central termoeléctrica Río Grande
- Adquisición turbina central térmica Ushuaia
- Línea 33 KV Usina-Chacra II-Las Violetas (Río Grande)
- Ampliación gasoducto fueguino, 4ª etapa
- Puerto zona norte (Río Grande)
- Ampliación y refuncionalización planta potabilizadora 3, Ushuaia
- Colector cloacal y planta de tratamiento en Tolhuin
- Nuevo acueducto 12,5 km, Tropezón-Margen Sur (Río Grande)
- Optimización servicio agua potable en Ushuaia
- Ampliación Hospital Regional Río Grande (última etapa)
- Ampliación Hospital Regional Ushuaia
- Colegio secundario en Chacra XIII (Río Grande)
- Colegio secundario en Río Pipo (Ushuaia)
- Construcción 4 CAPS en Ushuaia
- Construcción 5 CAPS en Río Grande
- Ampliación Centro Asistencial de Tolhuin
- Escuela primaria en Chacra XIII (Río Grande)
- Escuela primaria en Tolhuin
- Escuela primaria en Río Pipo (Ushuaia)
- Jardín de Infantes en Chacra XIII (Río Grande)
- Jardín de infantes en Río Pipo (Ushuaia)
- Muelle de pesca artesanal en Almanza
- Muelle de pesca artesanal en Ushuaia
- Natatorio en Tolhuin
- Polo cultural y ambiental de arte, ciencia y tecnología
- Urbanización Bº Río Pipo (Ushuaia), 2ª etapa
- Urbanización Margen Sur (Río Grande), 1ª etapa
- Urbanización Puerto Almanza
- Urbanización zona Andorra (Ushuaia)
- Viviendas Plan Arraigo en Río Pipo (Ushuaia)
- 250 viviendas Plan Arraigo en Chacra XIII (Río Grande)

TUCUMÁN





El Modelo Deseado de Tucumán propone una Provincia competitiva tanto en términos económicos como productivos, con una industria dinámica y en expansión, dotada de recursos humanos y tecnológicos adecuados a las exigencias contemporáneas y con capacidad de generación de empleo. Una Provincia cuya salud esté orientada a una mejor calidad de vida, donde la educación sea universal, con un desarrollo humano y social acompañado de infraestructura social básica y con cuidado y preservación del medio ambiente.

El objetivo general es avanzar en el proceso de desarrollo territorial y de mejora de las condiciones socioeconómicas de toda la ciudadanía. Los objetivos específicos para lograr la concreción de este modelo son:

- Promover el desarrollo económico y social
- Dotar de equipamiento e infraestructuras asegurando la calidad de vida y el desarrollo competitivo de los habitantes
- Alcanzar el equilibrio territorial
- Conseguir la integralidad y conectividad de los territorios
- Proteger el patrimonio natural y cultural
- Mejorar y recuperar urbanística y ambientalmente los espacios degradados

El Modelo Deseado contempla una división en diversas microrregiones y establece objetivos específicos para cada una de estas zonas. Dicha definición de microrregiones se realiza sobre la base de la división política de Tucumán y contempla, además, las condiciones físicas, productivas y sociales de la Provincia. Por tal motivo se definen cuatro tipos de microrregiones, a saber:

a) Zona Metropolitana
b) Zona Este
c) Zona Oeste
d) Zona Calchaquí

Zona Metropolitana: comprende los municipios de San Miguel de Tucumán, Yerba Buena, Tafí Viejo, Alderetes, Banda del Río Salí y Las Talitas. Esta zona se identifica, en gran medida, con la región de mayor desarrollo económico y elevada diversificación productiva e industrial de la Provincia. Los objetivos definidos para esta microrregión son los siguientes:

1. Fortalecer la actividad económico-productiva priorizando la sustentabilidad ambiental para garantizar la disponibilidad actual y futura de los recursos
2. Lograr la articulación interjurisdiccional para potenciar el desarrollo local

Zona Oeste: incluye los departamentos de Trancas, Tafí Viejo, Yerba Buena, Lules (excluyendo en estos casos los municipios correspondientes al Área Metropolitana), Famaillá, Monteros, Chicligasta, Río Chico, Juan Bautista







Alberdi y La Cocha. Los objetivos definidos para esta microrregión son los siguientes:

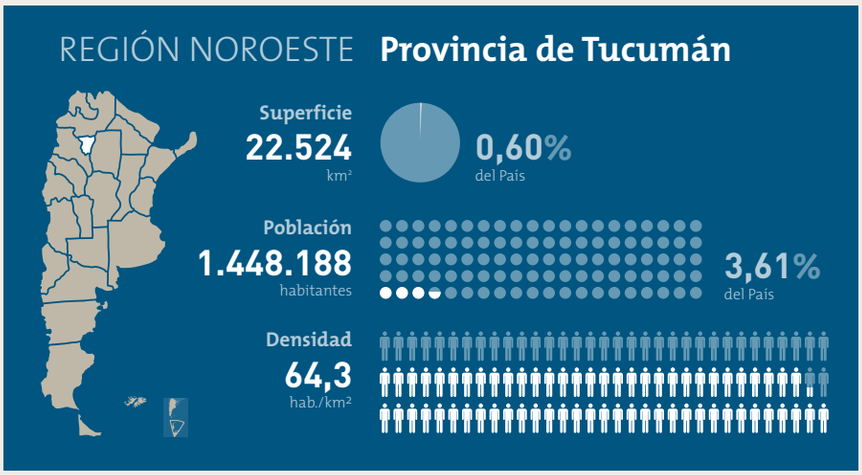
1. Promover y fomentar el desarrollo económico-productivo en los centros de producción para la contribución a la integración regional
2. Descongestionar el tránsito del corredor aportando a la seguridad vial
3. Mejorar la conectividad de rutas troncales

Zona Este: está integrada por los departamentos de Burruyacú, Cruz Alta, Leales, Simoca y Graneros y se corresponde significativamente con la región de menor desarrollo económico provincial, caracterizada por áreas no diversificadas y de escasa industrialización. Es la zona de mayor primarización de la economía y que involucra el sistema de granos. El objetivo indicado como primordial para esta microrregión es:

1. Generar incentivos para avanzar en el crecimiento económico y productivo de la región

Zona Calchaquí: corresponde al Departamento de Tafí del Valle. Se encuentra a 107 km de la Ciudad de San Miguel de Tucumán con acceso por la RP 307. Posee clima templado, con un invierno seco y una temperatura que oscila durante el día entre los -10 °C y los 20 °C, mientras que en verano la temperatura máxima es de 28 °C y por las noches desciende a los 13 °C. En relación con el objetivo preponderante definido para esta microrregión, se destaca el referido a los aspectos ambientales, debido a su notable fragilidad:

1. Priorizar aquellos proyectos y acciones que tiendan a reducir o mitigar las amenazas de origen antrópico y natural y la afectación de los recursos naturales



Modelo Territorial Deseado



REFERENCIAS

- Núcleo estructurante
- Nodo multimodal de transferencia de carga
- Ciudad a potenciar
- Vinculación con pasos internacionales
- Flujo de circulación dinámico
- Red vial nacional
- Red vial provincial
- Aeropuerto internacional Benjamín Matienzo
- Líneas férreas: General B. Mitre
- Líneas de alta tensión actuales
- Vínculo de alta tensión proyectado
- Red de fibra óptica provincial (objetivo)
- Red de fibra óptica troncal (objetivo)
- Avance de la red de fibra óptica
- Áreas protegidas y reservas
- Microrregión Calchaquí
- Microrregión Este
- Microrregión Metropolitana
- Microrregión Oeste

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Defensas hídricas
- Tendido ferroviario con requerimientos
- Puentes
- Construcción en empalmes, rotondas, intersecciones, cruces, conexiones
- Aprovechamientos múltiples hídricos
- Defensas hídricas
- Proyectos de captación y/o transporte de agua para la producción y agua potable
- Redes de desagües cloacales
- Soluciones habitacionales

Listado de Proyectos

- RN 9, Autopista-lte. c/Salta
- RN 9, lte. Stgo. del Estero-empalme RN 38 S1
- RN 9, lte. Stgo. del Estero-empalme RN 38 S2
- RN 9, Villa Mariano Moreno-fin Autopista
- RN 9, empalme RN 9/RN 38-Las Talitas
- RN 65, acceso nueva traza RN 38, empalme RN 38
- RN 65, tramo Alpachiri-lte. c/Catamarca (S1)
- RN 65, tramo Alpachiri-lte. c/Catamarca
- RN 38, Alberdi-Huacra
- RN 38, nueva traza Famailla-Alberdi
- RP A016, San Miguel de Tucumán-Aeropuerto
- RP 336, tramo Gdor. Garmendia-Burruyacú
- Repavimentación RP 317, Desvío Cossio-inters. RP 327
- RP 327, Arcadia-Los Puestos (RN 9)
- Mejoramiento RP 307, tramo Acheral-Tafí del Valle
- Construcción RP 327, Los Puestos-Viclos
- Reactivación FC Belgrano, ramal Bandera-Las Cejas
- Complejo hídrico multipropósito de los ríos Las Cañas-Medina y sus cuencas de aporte
- Aprovechamiento integral del río Lules
- Reconstrucción del canal Norte
- Arroyo Cainzo: diques de retención de sedimentos y control de erosión
- Reconstrucción arroyo Cainzo
- Canal La Rinconada
- Canalización arroyo El Manantial
- Canalización oeste de cintura para protección por precipitaciones de la Ciudad de Juan Bautista Alberdi
- Derivación de caudales del río Chirimayo al río Gastona
- Reformulación del canal sur desde RP 301 hasta la descarga en el río Salí
- Revestimiento de los taludes de las margenes del río Salí, tramo entre los puentes Ing. M. Barros y Gdor. L. Córdoba
- Urbanización de riberas del río Salí
- Revalorizacion del casco historico del dique La Aguadita

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Graciela Oporto

Dirección Nacional de Planificación Estratégica Territorial
Marta Aguilar

Dirección Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional
Angela Guariglia

Secretaría Técnica del Consejo Federal de Planificación y Ordenamiento Territorial
Luis Balestri

Coordinación de Estudios y Proyectos de Planificación
Julio Castellanos

Coordinación de Instrumentos y Recursos
Hernán Seiguer

Coordinación de Capacitación en Planificación
Carlos Verdecchia

Coordinación Técnica del Programa de Fortalecimiento Institucional
Graciela Novoa

Coordinación de Planificación Territorial Federal
Mariana Kossoy

Coordinación de Evaluación Técnica de Proyectos de Integración
Rita Ripani

Coordinación de Planes y Programas de Integración Multilateral
Liliana Benítez

Coordinación de Planes y Programas de Integración Bilateral
Alejandro Einstoss

Equipo Técnico

Planes y Proyectos: Alejo Balestri, José Luis Basualdo, Rodolfo Domnanovich, Olaf Jovanovich, Luna Miguens, Mabel Sostillo, Carlos Verdecchia, Alejandra Wagner.

Producción de Información y Monitoreo: Lorena Ardissono, Alicia Baracco, Alejandro Boccardo, Marcelo Castillo, Julián Corvaglia, Daniela Grifoni, Paul Lipsitz, Gabriel Losano, Laura Marcos, Micaela Rapisardi.

Capacitación: Federico Catalano, Carolina Ipes, Hernán Seiguer, Daniela Tregierman.

Comunicación: Juan Basualdo, Diego Vesciunas, Alejandra Wulff.

Evaluación Técnica de Proyectos de Integración: Alejandro Einstoss, Sergio Gevatschneider, Leandro Landucci, Victoria Plunkett, Alejandro Sicra, Sabrina Szatan.

Planes y Programas de Integración Multilateral: Susana Agesta, Karina Cerviño, Alejandro Einstoss, Matías Parimbelli, Ana Clara Petrelli, Agustina Pomares.

Planes y Programas de Integración Bilateral: Liliana Benítez, Leandro Landucci, Alejandro Macagno, Matías Parimbelli, Ana Clara Petrelli, Victoria Plunkett, Agustina Pomares, Rita Ripani, Alejandro Sicra.

Ambiente y Reducción del Riesgo: Silvia González, Carmen Penedo, Sebastián Portillo, Carla Salonia, Natalia Torchia, Jesica Viand.

Asesores Expertos: Jorge Blanco, Carla Galeota, Hernán Petrelli, Marian Santos.

Equipo Administrativo

Coordinación general: Soledad Seijo
Damián Bonzani, Ricardo Cantizano, Michelle Gorojovsky, Alejandro Ojea, Federico Roldán, Ailén Santamaría.

Programas de Integración
Coordinación: Rubén Fenochieti
Susana Agesta, Karina Cerviño, Juan Pablo Lionetti De Zorzi.

Programa de Fortalecimiento Institucional
Coordinación: Laura Tempo
Pablo Embón, Agustina Mazzoletti, Martín Mikaelián.

Referentes Provinciales

BUENOS AIRES
Ministerio de Infraestructura
Subsecretaría Social de Tierras, Urbanismo y Vivienda

CATAMARCA
Secretaría General de la Gobernación
Subsecretaría de Planificación

CHACO
Ministerio de Planificación y Ambiente

CHUBUT
Secretaría de Planeamiento Estratégico y Desarrollo

CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES
Ministerio de Desarrollo Urbano
Secretaría de Planeamiento

CÓRDOBA
Ministerio de Infraestructura
Dirección General de Coordinación 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, Inversión, Obras y Servicios Públicos
Subsecretaría 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 Tierras, 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

Coordinación de edición
Juan Basualdo
Alejandra Wulff

Equipo de diseño
Clarisa Mateo
Agustina Pomares

Corrección de estilo
Clara Virasoro

Diseño editorial
estudio**martini**07
www.martini07.com.ar • estudio@martini07.com.ar

Impresión
LATINGRÁFICA
www.latingrafica.com.ar

El material incluido en esta publicación puede ser reproducido total o parcialmente, ya sea por medios mecánicos o electrónicos, siempre que se citen la fuente y su autor.

ISBN: 978-987-1797-24-0
Impreso en Argentina

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

AVANCE III

**Ministerio de Planificación Federal,
Inversión Pública y Servicios**

Subsecretaría de Planificación Territorial
de la Inversión Pública



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