

SEGUNDA PARTE

Fortalecimiento de la Agenda de la Planificación Territorial

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

1. Introducción

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

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

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

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

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

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

Ejes programáticos propuestos en el Avance II

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

Fortalecer la institucionalidad de la planificación territorial

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

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

Garantizar la continuidad del proceso de planificación estratégica territorial

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

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

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

Consolidar el andamiaje normativo de la planificación territorial

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

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

Profundizar la producción de información y conocimiento acerca del territorio

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

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

Construir plataformas de evaluación y monitoreo de las políticas territoriales

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

- » Producción de indicadores de evolución de dinámicas territoriales no habitualmente mensuradas -en temáticas tales como residuos, mercados de suelo, dotaciones de espacio público, movilidad, mecanismos de participación- con base en antecedentes internacionales interpretados y adaptados a la realidad local

- » Diseño de plataformas político-institucionales de evaluación y monitoreo de la dinámica de desarrollo territorial adecuadas a la organización federal argentina, así como las correspondientes a las políticas de integración suramericana

Agenda de trabajo del Avance III del Plan Estratégico Territorial

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

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

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

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

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

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

Planificación Estratégica de la Inversión Pública

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

Integración Territorial Internacional

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

Experiencias de Planificación y Ordenamiento Territorial

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

Investigación y Estudio del Territorio

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

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

Instrumentos y Capacidades para el Ejercicio de la Planificación Territorial

Se resumen en este apartado un conjunto de actividades que, a pesar de su diversidad, tienen como factor común ser instrumentos cuyo desarrollo y/o implementación son necesarios para consolidar la instalación de mejores prácticas de planificación territorial en la agenda pública. En este

marco, se sintetizan los resultados de los programas de capacitación de agentes de gobierno -en Planificación y Ordenamiento Territorial y en Sistemas de Información Geográfica-; las plataformas digitales del Sistema de Indicadores de Desarrollo Territorial (Atlas ID) y el Sistema de Identificación y Ponderación de Proyectos Estratégicos (SIPPE); las actividades y productos vinculados con la difusión y el equipamiento de oficinas de planificación; y, por último, las aplicaciones metodológicas relacionadas con el proceso de integración territorial regional -metodología de Evaluación Ambiental y Social Estratégica (EASE), de Integración Productiva y Logística (IPrLg), Programas Territoriales de Integración y Gestión de Riesgo de Desastres-. III

2. Planificación Estratégica de la Inversión Pública

INFRAESTRUCTURA Y TERRITORIO

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

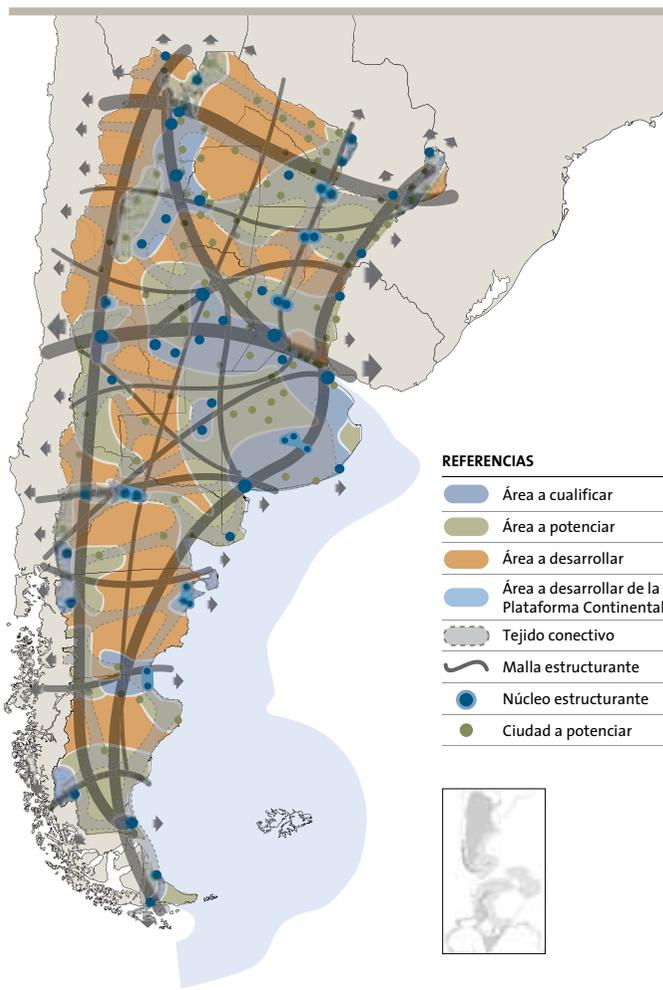
La inversión pública en infraestructura, entendida como el conjunto de construcciones que sirven de soporte al despliegue de las actividades humanas, es una de las maneras más tangibles y directas del Estado de intervenir en la configuración del territorio. Tanto la magnitud como el carácter y la distribución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

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

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

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

Mapa1. Modelo Territorial Deseado Nacional



Fuente. Elaboración propia.

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

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

Plan Estratégico Territorial

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

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

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

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

Etapas de planificación estratégica

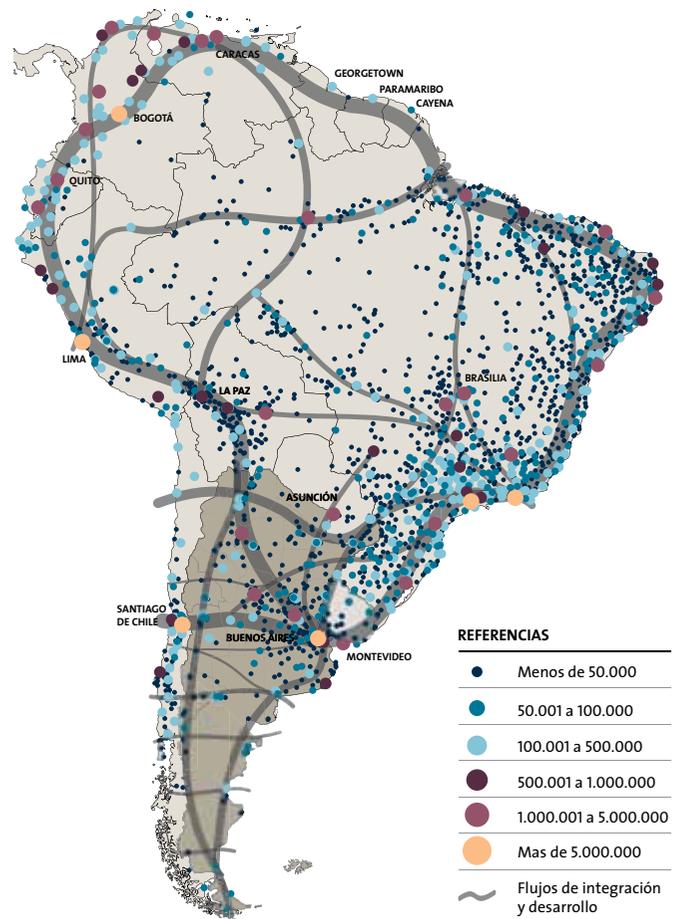
Sobre la base de estas directrices, y teniendo en cuenta los objetivos y los lineamientos estratégicos del PET, se desarrolló la primera etapa de trabajo que concluyó a fin del año 2007 y tuvo como resultado los modelos territoriales y las carteras preliminares de proyectos estratégicos, tanto a nivel provincial como a nivel nacional. En 2008 se inició la segunda etapa, de actualización y profundización en la elaboración de los modelos territoriales y las carteras de infraestructura. La característica principal de este nuevo ciclo de trabajo fue el diseño y la implementación de una metodología de identificación y ponderación de proyectos estratégicos de infraestructura que permitió el ajuste sistemático de las carteras de proyectos, tanto las provinciales como la nacional, a través de una herramienta flexible y adaptable a las diversas realidades territoriales de cada jurisdicción nacional. Por otro lado, se abordó con especial énfasis el estudio de la dinámica de

urbanización nacional, generando conocimiento sobre la realidad de las ciudades argentinas y dando los primeros pasos en la definición de una agenda de intervención en pos de lograr una política nacional de urbanización. A fines del año 2011 se cerró esta etapa, contando con un volumen de resultados notablemente mayor que en la etapa precedente.

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

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

Mapa 2. Flujos de Integración y Desarrollo



Fuente. Elaboración propia.

Inversión Pública Estratégica

Desarrollo económico con inclusión social

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

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

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

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

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

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



COBERTURA DE LA AUH
8.338.221
NIÑAS Y NIÑOS
4.622.000
FAMILIAS

Datos de Inversión Generales

70.000
OBRAS REALIZADAS



448.000.000
DE PESOS EN OBRAS REALIZADAS EN TODO EL PAÍS

ENERGÍA



2.300.000
HOGARES INCORPORADOS A LA RED DE GAS NATURAL



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



2.900
km de gasoductos troncales



129 EMPRESAS NACIONALES CERTIFICADAS EN EL SECTOR NUCLEAR



8.220
puestos de trabajo en el sector de energía nuclear



4.600.000
HOGARES INCORPORADOS A LA RED ELÉCTRICA



11.300
MV incorporados en centrales eléctricas



5.400
km de líneas de alta tensión



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



48
NUEVAS PLANTAS DE BIOCOMBUSTIBLE

SANEAMIENTO



TELECOMUNICACIONES



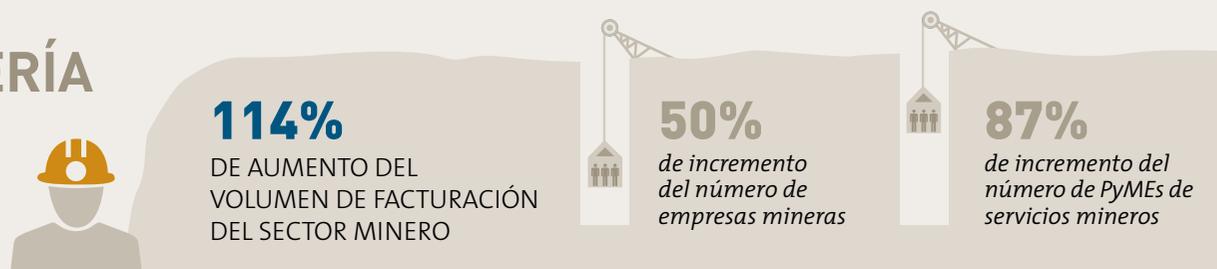
INFRAESTRUCTURA URBANA



CONECTIVIDAD



MINERÍA



DESPLIEGUE DE LA INVERSIÓN PÚBLICA

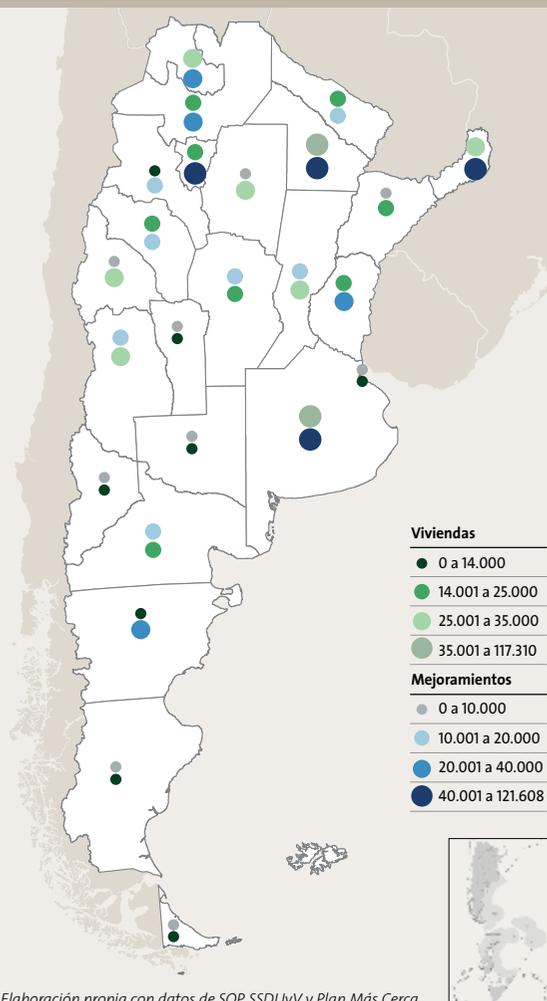
En consonancia con el objetivo del PET de garantizar una elevada calidad de vida en cada rincón del país, promoviendo el acceso de la población a bienes y servicios básicos, impulsando el desarrollo equitativo de las regiones y el arraigo de sus habitantes, se han realizado inversiones en materia de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

En la última década se ha desarrollado una activa política en materia de viviendas, la más importante de la historia argentina, que incluyó un total de 1.122.392 soluciones habitacionales de las cuales 572.407 corresponden a viviendas nuevas y 549.985 a mejoramientos, beneficiando a un 8% del total de hogares del país. En términos generales, la mayor cantidad de beneficiarios se en-

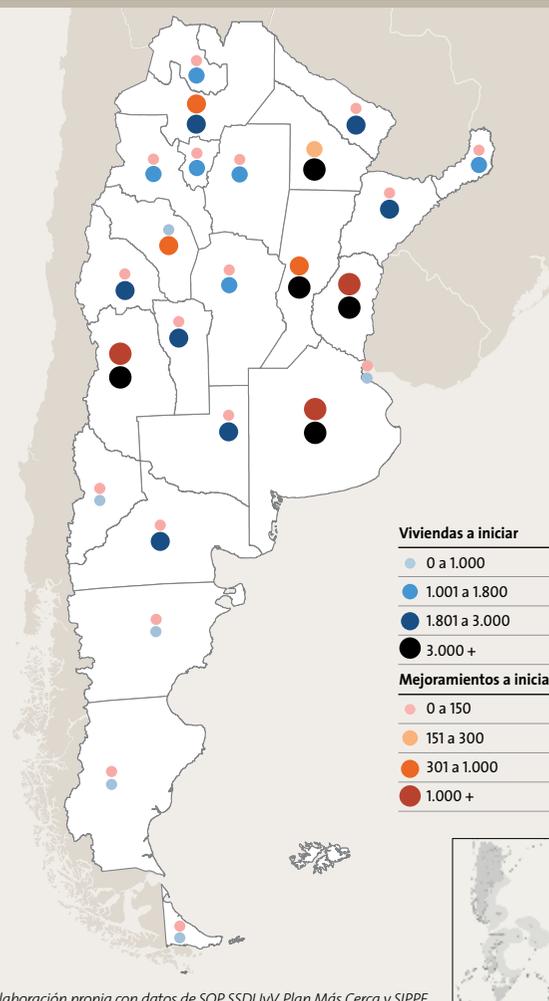
cuentra en los hogares con necesidades básicas insatisfechas de las Provincias más postergadas de nuestro país, lo cual da cuenta del carácter inclusivo de esta política. El impacto de la inversión fue significativo en las Provincias del norte, con un 22,21% de hogares beneficiados en el NEA y un 18,25% en el NOA. A partir de esta política, disminuyó a nivel nacional un 1,3% la cantidad de viviendas irrecuperables, pasando del 5,48% en 2001 al 4,18% en 2010, y un 6,23% la cantidad de viviendas deficitarias.

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

SOLUCIONES HABITACIONALES » Terminadas y en ejecución



SOLUCIONES HABITACIONALES » Proyectadas



1.222.392 SOLUCIONES HABITACIONALES CONSTRUIDAS EN TODO EL PAÍS

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

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

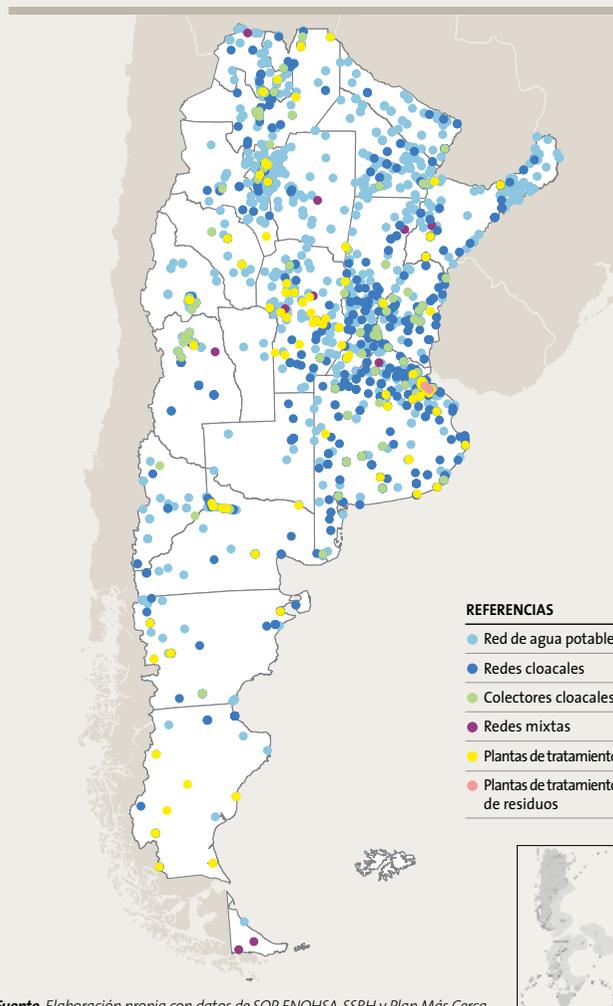
a un 53,18%. Esta inversión tiene su correlato en la mejora de la salud, destacándose en particular la reducción del 29% de la mortalidad infantil. Por otra parte, la inversión en grandes plantas de tratamiento permitió, además de asegurar servicios a los nuevos beneficiarios, mejorar la calidad en la prestación a hogares que tenían acceso pero a servicios deficientes.

Entre las principales plantas de tratamiento pueden mencionarse:

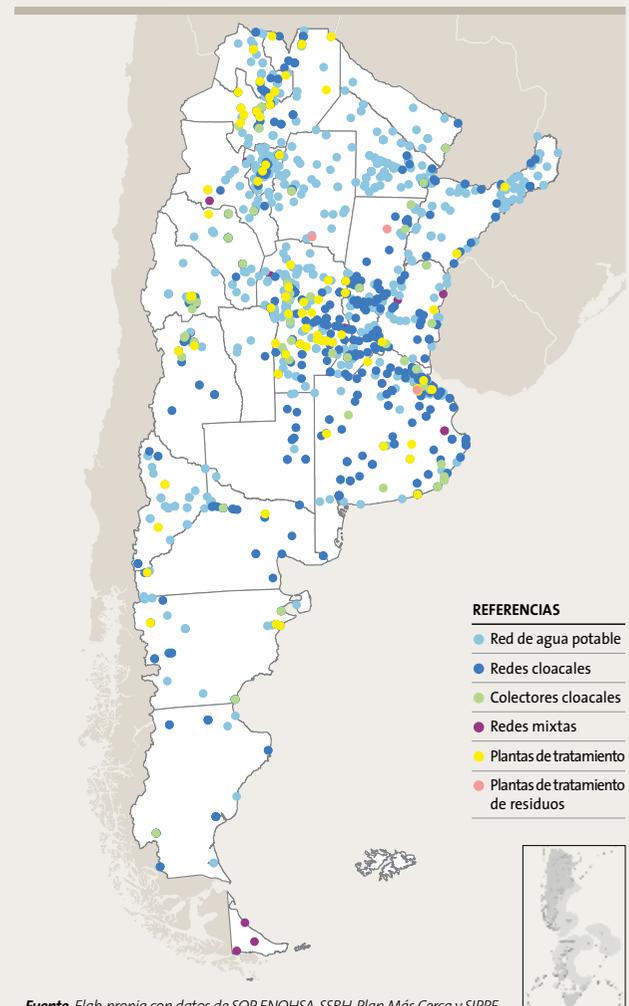
- » Planta de tratamiento del Bicentenario
- » Planta potabilizadora Juan Manuel de Rosas
- » Plantas potabilizadoras Virrey del Pino y Glew
- » Planta depuradora Sudoeste (ampliación)

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

SANEAMIENTO » Obras terminadas y en ejecución



SANEAMIENTO » Obras proyectadas



9.000.000 DE BENEFICIARIOS POR NUEVAS REDES DE AGUA Y CLOACAS

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

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

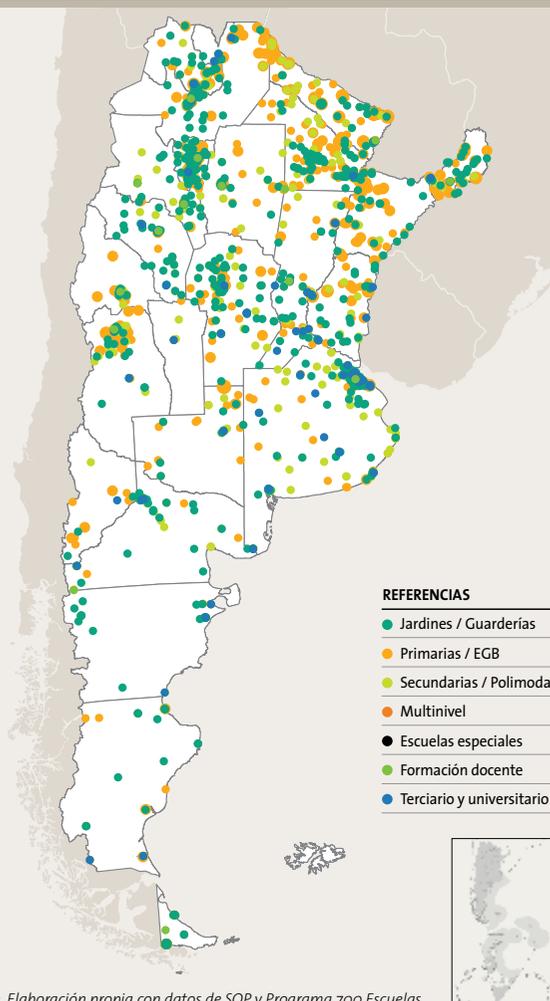
En términos de equipamiento urbano se realizaron numerosas obras de arquitectura que comprenden edificios administrativos, culturales, recreativos, de salud y educación en todas las ciudades del país, equilibrando el sistema urbano y acercando más servicios a cada ciudadano.

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

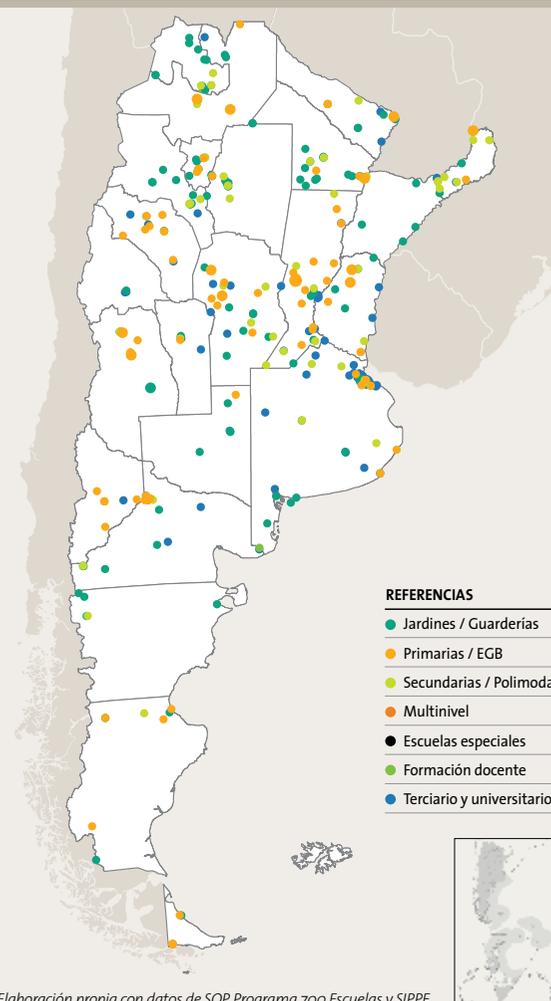
OBRAS DE LA CUENCA MATANZA-RIACHUELO

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

EDUCACIÓN » Obras terminadas y en ejecución



EDUCACIÓN » Obras proyectadas



1.876 ESCUELAS CONSTRUIDAS Y 788 EN EJECUCIÓN

9 NUEVAS UNIVERSIDADES

227 OBRAS UNIVERSITARIAS EJECUTADAS

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

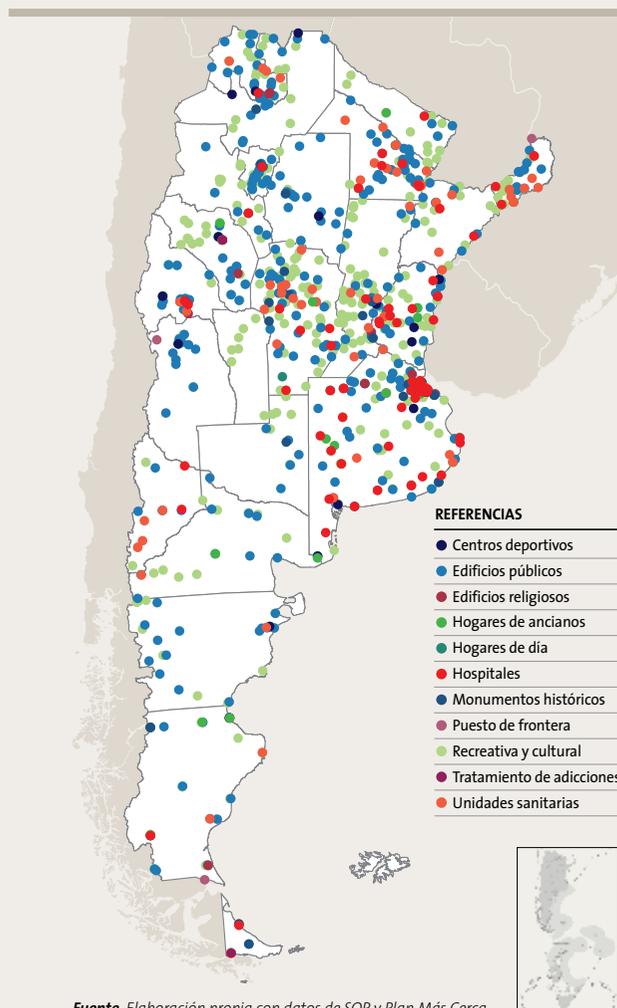
En línea con otro de los objetivos del PET que indica mejorar y sostener el crecimiento de la producción en forma equilibrada,

la inversión realizada en energía, recursos hídricos, comunicaciones y transporte permitió acompañar el marcado crecimiento industrial mediante una mejora tanto de la oferta como de la calidad de la infraestructura.

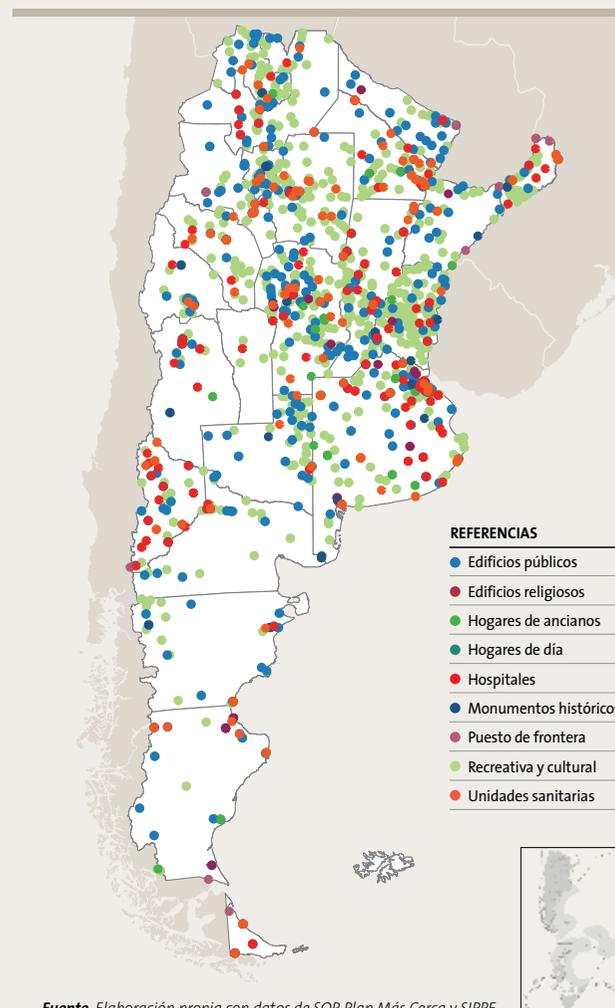
En el área de energía, las inversiones realizadas permitieron la incorporación de 4.600.000 hogares a la red eléctrica y 2.300.000 hogares a la red de gas natural, pasando de una cobertura de 51,41% al 56,15% de hogares en materia de gas natural.

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

ARQUITECTURA » Obras terminadas y en ejecución



ARQUITECTURA » Obras proyectadas



140 OBRAS EN CENTROS DE SALUD

346 CENTROS DEPORTIVOS CONSTRUIDOS

134 MONUMENTOS HISTÓRICOS PUESTOS EN VALOR

ENSI en Neuquén, la recuperación de la Planta de Enriquecimiento de Uranio en Pilcaniyeu, el Primer Reactor de Baja Potencia, la extensión de la vida útil por treinta años de la Central Nuclear Embalse y los parques eólicos de Comodoro Rivadavia y Arauco.

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

OBRAS ENERGÉTICAS REALIZADAS (11.300 MV)

- Central hidroeléctrica Yacretá - 1.400 MV
- Central Nuclear Néstor Kirchner - 745 MV
- Central San Martín - 830 MV
- Central Belgrano - 830 MV
- Central Vuelta de Obligado - 540 MV
- Central Ensenada - 540 MV
- Central Pilar - 500 MV
- Central Brigadier López - 270 MV
- Centrales hidroeléctricas Caracoles - 120 MV
- Centrales distribuidas ENARSA - 1.200 MV
- Programa Energía Plus - 1.800 MV

En el marco de una política de comunicaciones que busca universalizar y federalizar el acceso se creó, en 2006, la empresa estatal ARSAT. La construcción de satélites propios permite obtener servicios de telefonía, datos, Internet y televisión para toda la Argentina, desde la Antártida y hacia toda América del Sur, evitando la dependencia de operadores internacionales.

Junto con la puesta en órbita de Arsat 1, se realizó el tendido de 30.000 km de red federal de fibra óptica y se creó la Televisión Digital Abierta (TDA), libre y gratuita, para fomentar la inclusión digital en todo el territorio nacional brindando cobertura al 82% de la población y al 100% de las escuelas rurales. Además, se acercó Internet de forma gratuita a 173 ciudades a través de los Núcleos de Acceso al Conocimiento.

En los próximos años está previsto extender la conectividad digital ampliando en 2.100 km la red federal de fibra óptica y en 2.400 km las redes provinciales e incorporando 35 nuevas antenas de TV digital.

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

OBRAS VIALES REALIZADAS

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

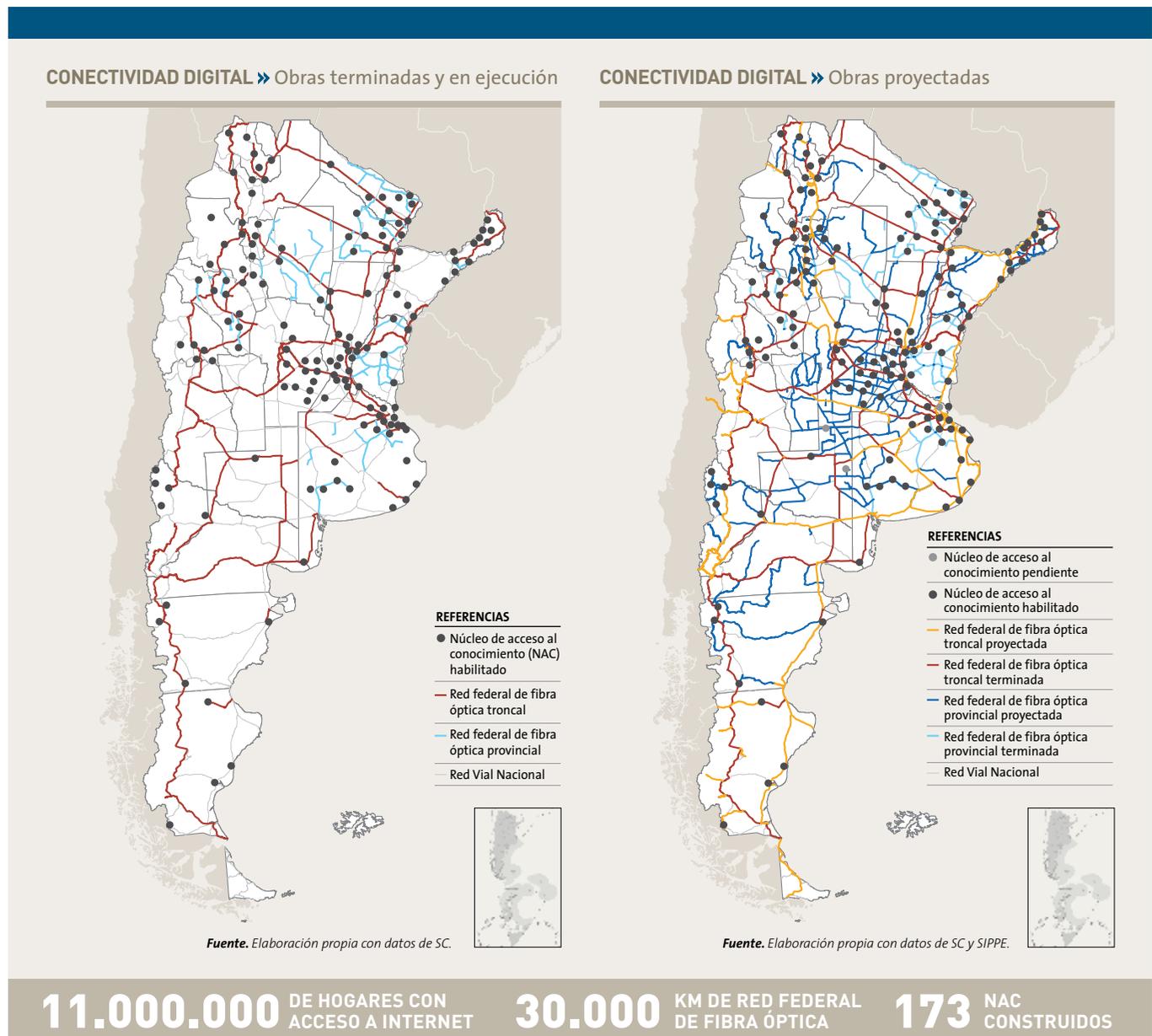
lidados mediante la construcción de autopistas y terceras trochas y la diversificación de la oferta de modos. Entre las obras viales, se destaca la construcción de 1.782 km de autopistas y autovías y más de 4.500 km de nuevos pavimentos, así como las obras de mantenimiento del 90% de la red vial nacional.

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

El incremento y la mejora de la conectividad se vieron favorecidos tanto por las obras viales como por los proyectos tendientes a diversificar la matriz de transporte nacional. En este sentido, se tomaron decisiones políticas fundamentales. En primer lugar, la recuperación por parte del Estado de Aerolíneas Argentinas como línea de bandera, con la consecuente gestión de destinos y frecuencias desde una lógica de equidad e integración y no solo de maximización de ganancias. Como ejem-

plo de esta política podemos observar un aumento del 102% de los vuelos. En segundo lugar, se instrumentó la creación de Ferrocarriles Argentinos, empresa que administrará todos los ramales, algunos de los cuales ya están operados por el Estado: la línea Sarmiento y el Tren de la Costa de manera integral y las líneas Roca, San Martín, Mitre y Belgrano Sur a través de operadores privados, todas en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Los mapas temáticos muestran, por un lado, las obras construidas desde el año 2003 para alcanzar el Modelo Territorial Deseado Nacional propuesto en el PET y, por otro lado, los proyectos identificados como estratégicos para consolidarlo.

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



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



REFERENCIAS

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



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

4.600.000
HOGARES INCORPORADOS
A LA RED ELÉCTRICA

11.300 MV
INCORPORADOS AL SISTEMA
INTERCONECTADO NACIONAL

5.400 KM
DE LAT DE 500 KV

2.900 KM
DE GASODUCTOS
TRONCALES

ENERGÍA » Obras proyectadas

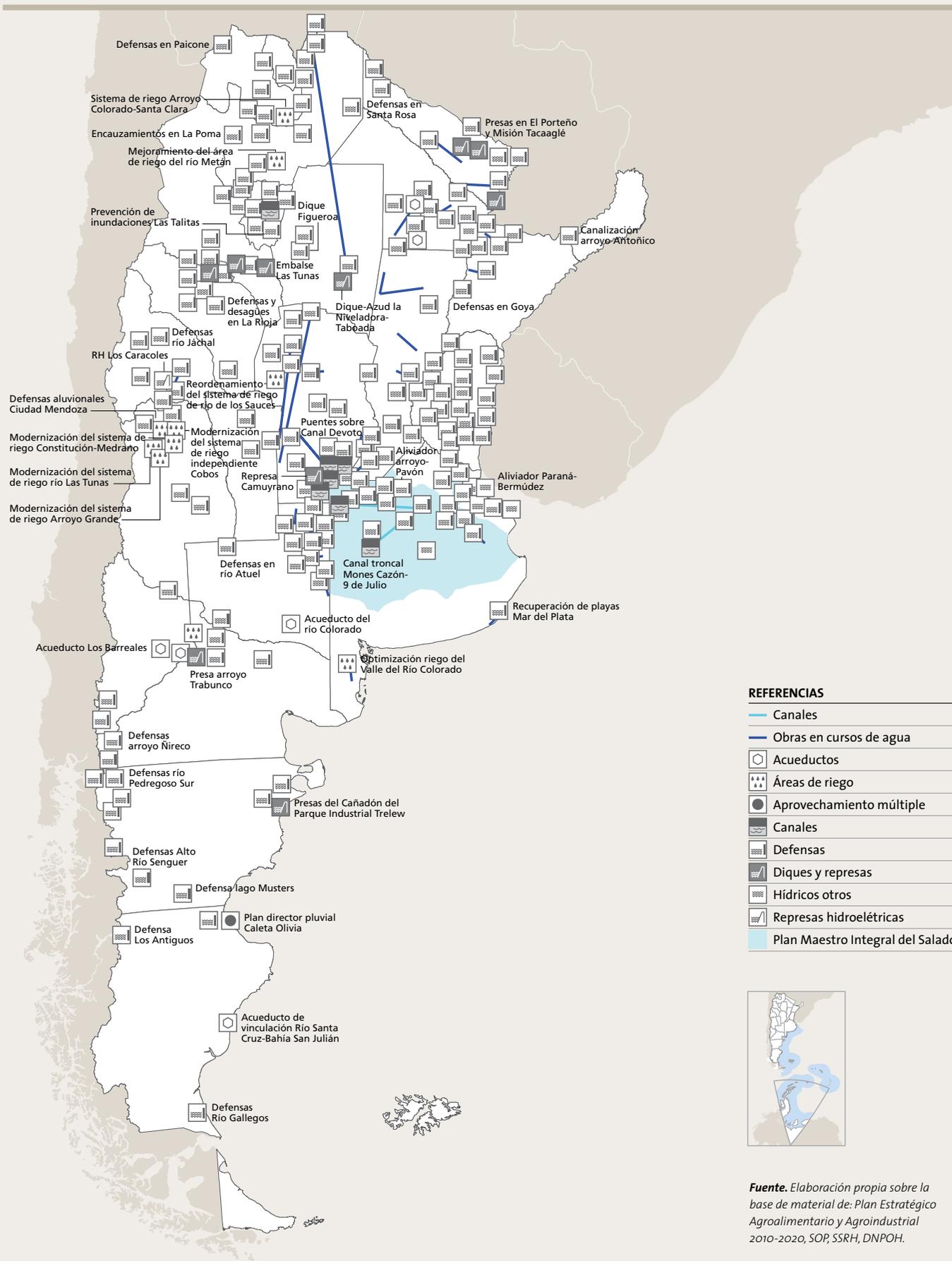


- REFERENCIAS**
- Gasoductos existentes
 - Obras gasoductos
 - Red eléctrica existente
 - Obras sobre el tendido eléctrico
 - ⚡ Centrales térmicas
 - ⚡ Represas hidroeléctricas
 - ⚡ Energías renovables (eólica)
 - ☀ Energías renovables (solar)
 - ⚡ Energías renovables (térmica)
 - ⚡ Energías renovables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



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

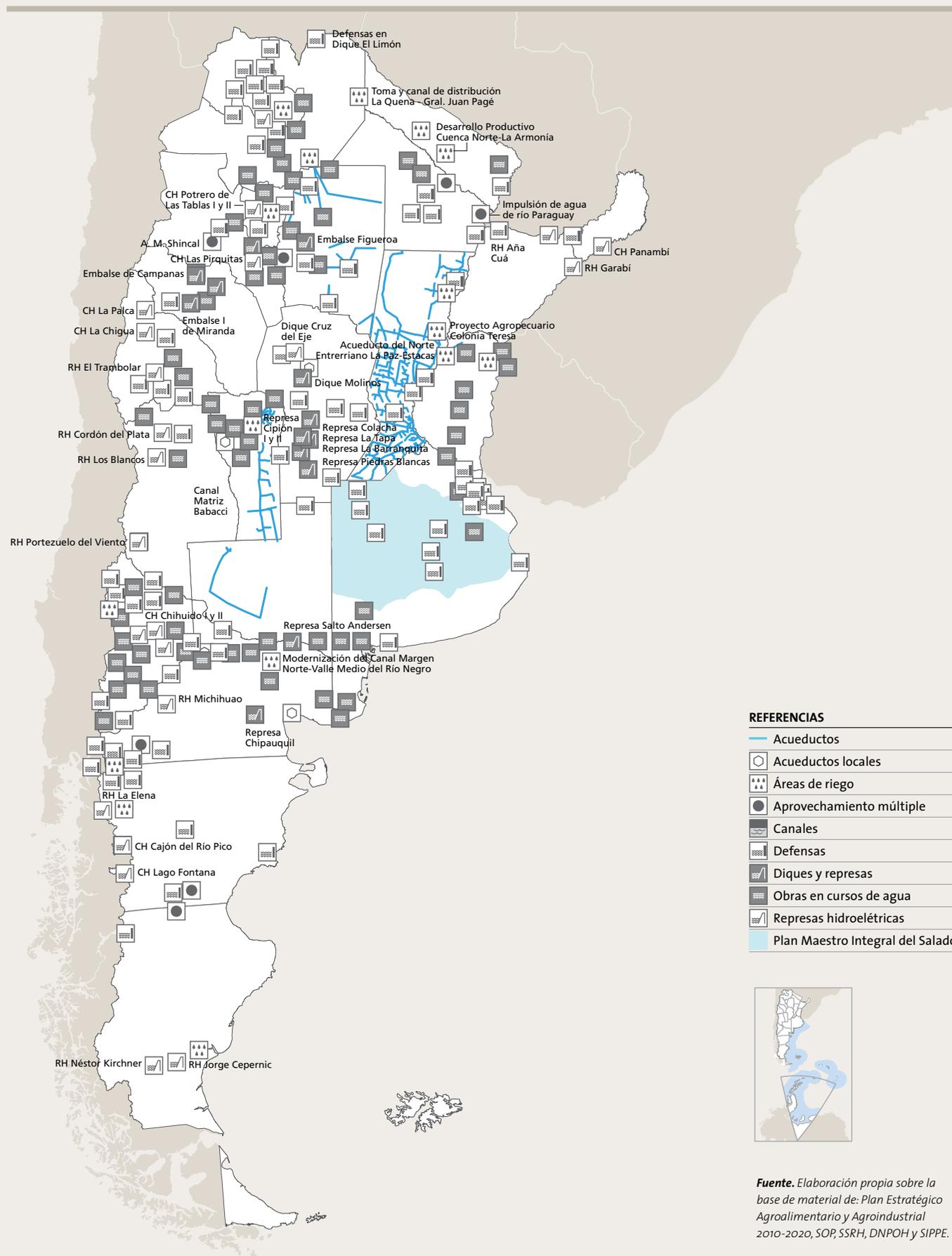
RECURSOS HÍDRICOS » Obras terminadas y en ejecución (2003-2015)



2.500 OBRAS
HÍDRICAS REALIZADAS
EN TODO EL PAÍS

2.000.000 DE HECTÁREAS
PRODUCTIVAS RECUPERADAS EN EL
ÁREA PAMPEANA

RECURSOS HÍDRICOS » Obras proyectadas



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



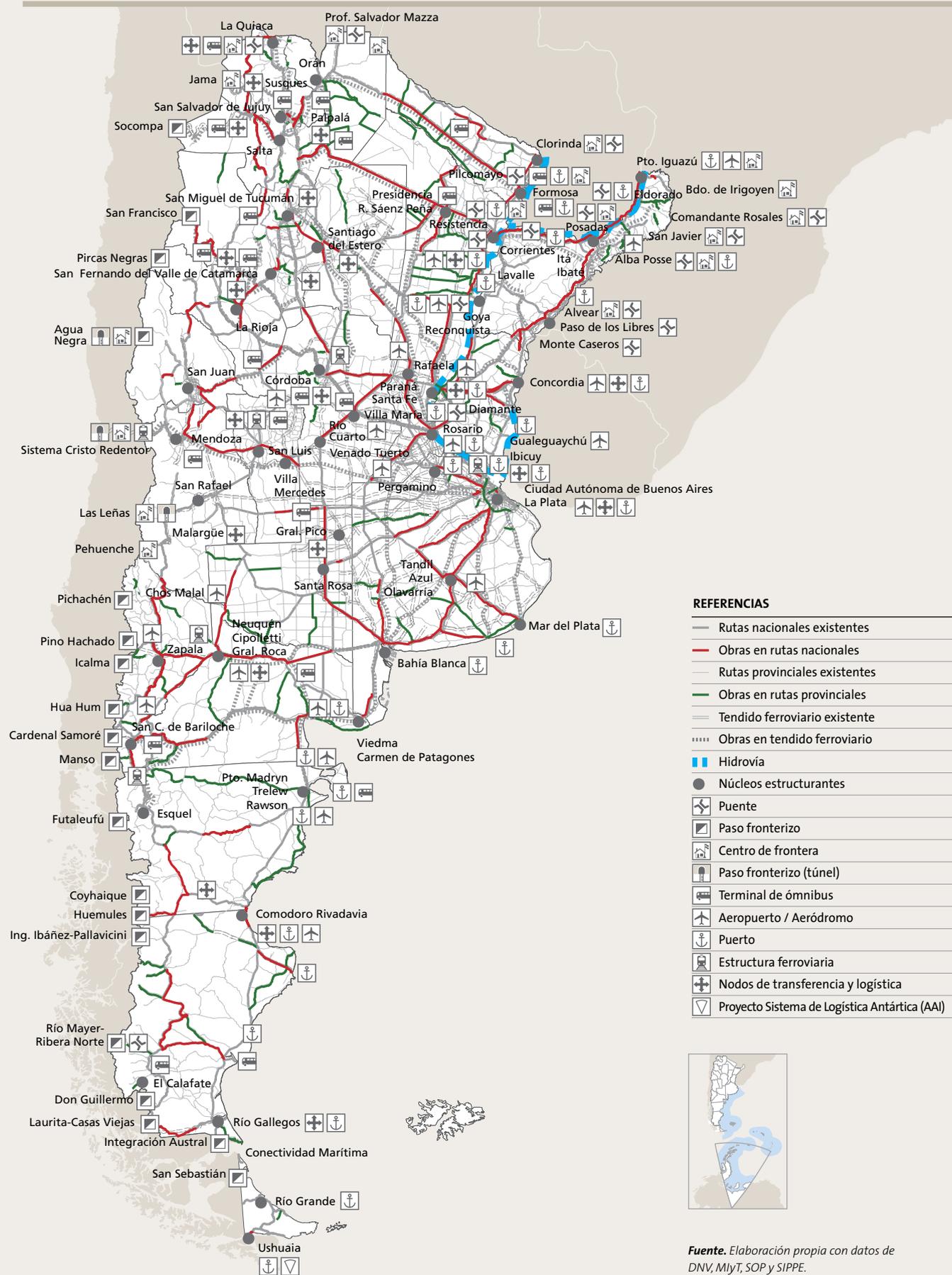
1.800 KM DE
AUTOVÍAS Y AUTOPISTAS
FINALIZADOS

4.500 KM DE RUTAS
PAVIMENTADAS

88% DE
CRECIMIENTO DE LA
CIRCULACIÓN EN RUTAS

102% DE AUMENTO
DE VUELOS DE LA LÍNEA
DE BANDERA

CONECTIVIDAD FÍSICA » Obras proyectadas



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

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



**OBRAS
ESTRATÉGICAS
DE ENERGÍA Y
CONECTIVIDAD FÍSICA
PROYECTADAS**



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

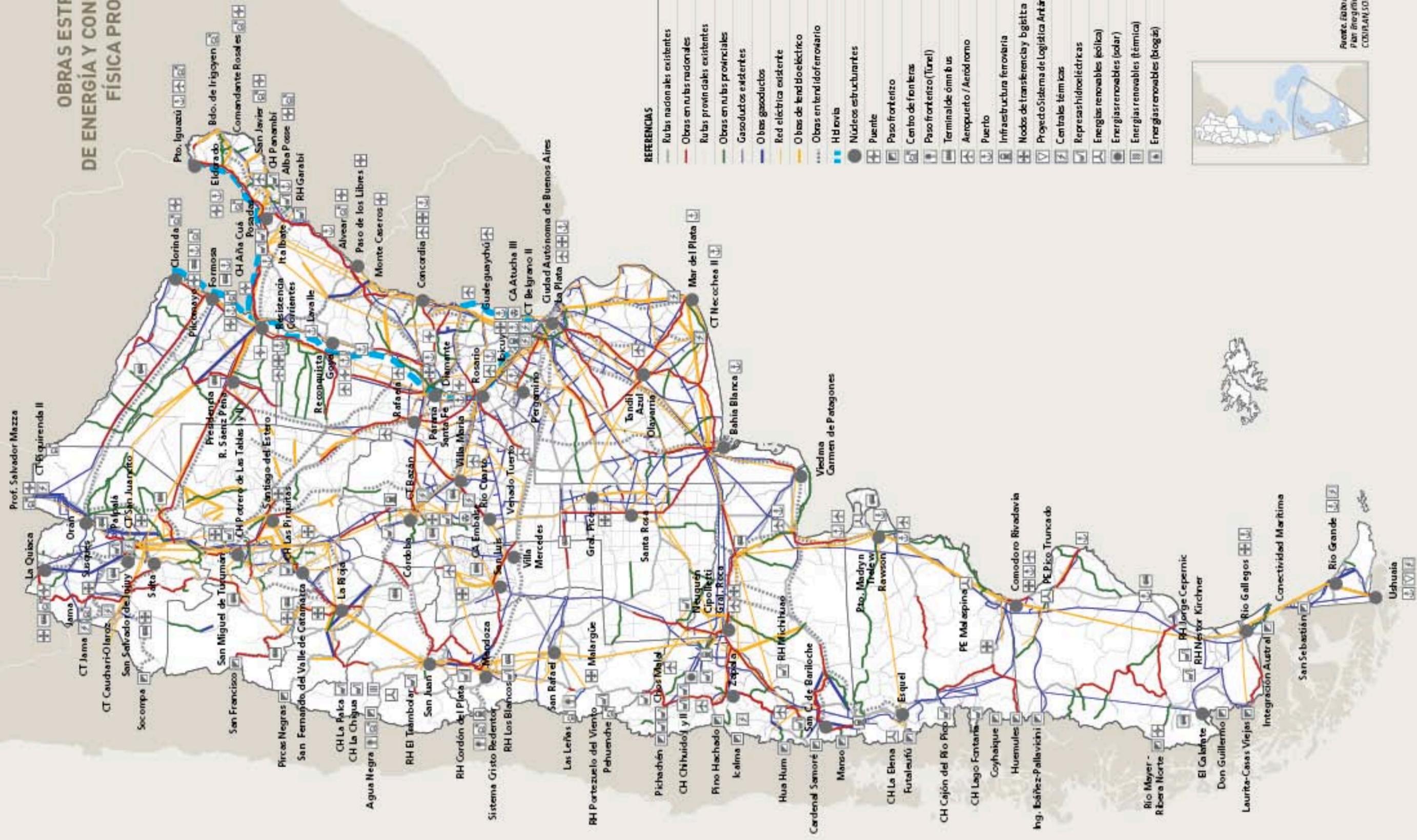


- REFERENCIAS**
- Rutas nacionales existentes
 - O bras en rutas nacionales
 - Rutas provinciales existentes
 - O bras en rutas provinciales
 - Gasoductos existentes
 - O bras gasoductos
 - Red eléctrica existente
 - O bras de tendido eléctrico
 - O bras en tendido ferroviario
 - Hidrovia
 - Núcleos estructurantes
 - ☒ Terminal de ómnibus
 - ✈ Aeropuerto / Aeródromo
 - ⚓ Puerto
 - 🚆 Infraestructura ferroviaria
 - ⚡ Nodos de transferencia
 - 🔌 Centrales térmicas y de ciclo combinado
 - 🏗 Represas hidroeléctricas
 - ☀ Centrales eólicas
 - ☀ Energías renovables (eólica)
 - ☀ Energías renovables (solar)
 - ☀ PERMER, energía solar y eólica
 - 🔌 Aprovechamiento múltiple



Fuente: Elaboración propia con datos de Plan Estratégico Nacional SE, DNU/INAF, COSUR y SGE

OBRAS ESTRATÉGICAS DE ENERGÍA Y CONECTIVIDAD FÍSICA PROYECTADAS



REFERENCIAS

- Rutas nacionales existentes
- Obras en rutas nacionales
- Rutas provinciales existentes
- Obras en rutas provinciales
- Gasoductos existentes
- Obras gasoductos
- Red eléctrica existente
- Obras de tendido eléctrico
- Obras en tendido ferroviario
- Hídrolía
- Núcleos estructurantes
- + Puente
- P Paso fronterizo
- C Centro de fronteras
- T Paso fronterizo (Túnel)
- O Terminal de ómnibus
- A Aeropuerto / Aeródromo
- P Puerto
- R Infraestructura ferroviaria
- + Nodos de transferencia logística
- V Proyecto Sistema de Logística Antártica (SILA)
- T Centrales térmicas
- E Represas hidroeléctricas
- E Energías renovables (eólica)
- E Energías renovables (solar)
- E Energías renovables (térmica)
- E Energías renovables (biogás)



Fuente: Elaboración propia con datos de Plan Estratégico Nacional SE, DNU, MINT, COBRANSA, SOTy, SRE

PRINCIPALES OBRAS ESTRATÉGICAS REALIZADAS 2003-2015

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

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

Obras varias en RN 3, 5, 25, 26, 40, 258, 259 y 260	Chubut	Obras en paso fronterizo Sistema Cristo Redentor	Mendoza
Obras varias en RP 1, 2, 7, 10, 17, 19, 20, 70 y 71		Obras varias en RN 7, 34, 40, 142, 143, 144, 145, 146, 149, 188 y 244	
Obras en Autopista 010		Obras varias en RP 5, 10, 50, 52, 154, 171 y 186	
Aumento de capacidad en RN 3 y 25		Aumento de capacidad en RN 7 y 40	
Obras en aeropuertos en Córdoba y Río Cuarto	Córdoba	Obras en aeropuerto en Puerto Iguazú	Misiones
Obras en terminales de ómnibus en Marcos Juárez, Villa Dolores, Villa La Bolsa y Villa de Soto		Obras en terminales de ómnibus en San Ignacio y 25 de Mayo	
Obras varias en RN 7, 8, 9, 19, 33, 35, 36, 38 y 60		Obras en puertos en Puerto Iguazú y Eldorado	
Obras en Autopistas A05, A019 y A009		Obras varias en RN 12, 14 y 101	Neuquén
Aumento de capacidad en RN 9 y 19		Obras varias en RP 2, 19, 24, 27, 205 y 207	
Obras en aeropuerto en Corrientes		Aumento de capacidad en RN 12	
Obras en aeropuerto en Corrientes	Corrientes	Obras en aeropuerto en Neuquén	Río Negro
Obras varias en RN 12, 14, 16, 17, 117, 118, 119, 120, 122 y 123		Obras en terminal de ómnibus en Neuquén	
Obras varias en RP 40 y 114		Obras en paso fronterizo Cardenal Samoré	
Aumento de capacidad en RN 14 y 17		Obras varias en RN 22, 23, 40, 234, 237 y 242	
Obras en aeropuerto en Paraná	Entre Ríos	Obras varias en RP 7	Salta
Obras en terminal de ómnibus en María Grande		Aumento de capacidad en RN 22	
Obras varias en RN 12, 14, 18, 127, 130, 131 y 136		Obras en aeropuertos en Viedma y Bariloche	
Obras varias en RP 6, 9, 11, 16, 20, 22, 26, 32, 35, 39, 45, 68, ex26 y ex131		Obras en terminal de ómnibus en San Antonio Oeste	
Obras en Autopistas A03, A04 y A09	Formosa	Obras en puerto en San Antonio Oeste	San Juan
Aumento de capacidad en RN 14 y 18		Obras varias en RN 3, 22, 23, 40, 151, 232 y 237	
Obras en aeropuerto en Formosa		Obras varias en RP 5, 8, 68 y 237	
Obras en puertos en Formosa y Clorinda		Obras en Autopistas A25 y A26	
Obras varias en RN 11, 81, 86 y 95	Jujuy	Aumento de capacidad en RN 22	Santa Cruz
Obras varias en RP 1, 2, 3, 9, 19 y 23		Obras en aeropuerto en Salta	
Obras en aeropuerto en Jujuy		Obras en terminal de ómnibus en General Pizarro	
Obras en terminales de ómnibus en Caimancito, Libertador General de San Martín, El Carmen, Monterrico y Pampa Blanca		Obras varias en RN 9, 16, 34, 40, 50, 51, 66, 68, 81, 86 y 401V	
Obras varias en RN 9, 34, 40, 52, 66 y 1V66	La Pampa	Obras varias en RP 5, 18, 19, 33, 36 y 53	San Luis
Obras varias en RP 1, 5, 6, 25, 42, 56, 83		Aumento de capacidad en RN 50	
Aumento de capacidad en RN 9		Obras en aeropuerto en San Juan	
Obras en aeropuertos en General Pico y Santa Rosa		Obras varias en RN 20, 40, 141, 149, 150 y 153	
Obras en terminal de ómnibus en General Pico	La Rioja	Obras varias en RP 1, 12, 14, 86, 112, 222, 246, 355, 406, 414, 465, 494, 495 y 511	Santa Cruz
Obras varias en RN 5, 35, 143, 151, 152, 154, 188 y V143		Obras en Autopistas A014	
Obras varias en RP 1, 7, 11, 100, 102 y 106		Obras en aeropuertos en Villa Reynolds y San Luis	
Obras en aeropuerto en La Rioja		Obras en terminal de ómnibus en Navia	
Obras en terminales de ómnibus en Chamental, Desiderio Tello, El Chañar, Santa Rita de Catuna y Olta	Mendoza	Obras de ferrocarril en San Luis	Santa Cruz
Obras varias en RN 9, 11, 38, 40, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 141 y 150		Nodo logístico Diamante en San Luis	
Obras varias en RP 5, 10, 11, 12, 15, 29, 35 y S-30		Obras varias en RN 7, 8, 20, 79, 146, 147, 148, 188 y V146	
Obras en aeropuertos en Mendoza, San Rafael y Malargüe		Obras varias en RP 15	
Obras en terminal de ómnibus en San Rafael	Mendoza	Obras en puertos en Río Gallegos, Caleta Olivia, Puerto Deseado y Puerto San Julián	Santa Cruz
Obras de ferrocarril en Mendoza		Obras en aeropuertos en Puerto Santa Cruz, Puerto Deseado, Río Gallegos y El Calafate	
		Obras en terminales de ómnibus en Puerto Santa Cruz y El Calafate	

Obras en paso fronterizo Integración Austral	Santa Cruz	Obras en terminales de ómnibus en La Banda y Brea Pozo	Santiago del Estero
Obras varias en RN 40, 288 y 293		Obras varias en RN 9, 16, 34, 64, 89, 98 y 157	
Obras varias en RP 2, 9, 12, 25, 27, 39, 43 y 47		Obras varias en RP 1, 4, 6, 13, 21, 28, 92, 98, 204 y ex34	
Aumento de capacidad en RN 3		Obras en puertos en Ushuaia y Río Grande	Tierra del Fuego
Obras en aeropuertos en Reconquista, Sauce Viejo y Rosario	Santa Fe	Obras en aeropuertos en Ushuaia y Río Grande	
Obras en terminal de ómnibus en Las Toscas		Obras en paso fronterizo San Sebastián	
Obras en puertos en Santa Fe y Rosario		Obras varias en RN 3, 23, 24CA, 24CB, 24CI, 24CJ, 24CK, 24CM, 24CL y o1V3	
Obras varias en RN 7, 8, 9, 11, 19, 33, 34, 95, 98, 168, 177, 178 y 1Vo9		Obras varias en RP 23	
Obras varias en RP 2, 13, 14, 18, 20, 28, 31, 39, 40, 68, 80, 94, 262 y 281		Obras en aeropuerto en Tucumán	Tucumán
Obras en Autopistas Ao2, Ao7, Ao8, Ao9 y Ao12		Obras varias en RN 9, 34, 38, 65 y 157	
Aumento de capacidad en RN 9, 168 y Ao8		Obras varias en RP 301, 303, 307, 317, 323, 324, 325, 327, 330, 336, 365	
Obras en aeropuerto en Santiago del Estero	Santiago del Estero	Obras en Autopista Ao16	
		Aumento de capacidad en RN 38	

OBRAS HÍDRICAS ESTRATÉGICAS

Canal troncal Mones Cazón	Buenos Aires	Acueducto del río Colorado	La Pampa
Plan Maestro Integral del Salado		Presa Los Sauces	La Rioja
Optimización de riego del Valle de Río Colorado		Modernización del sistema de riego en Constitución, Medrano, río Las Tunas, Arroyo Grande y Cobos	Mendoza
Embalse Las Tunas	Catamarca	Defensas varias contra inundaciones	Misiones
Depósito de agua en Saujil		Acueducto Los Barreales	Neuquén
Acueductos en Barranqueras e Independencia	Chaco	Presa arroyo Trabunco	Río Negro
Presas del Cañadón del Parque Industrial Trelew	Chubut	Mejoramiento del área de riego del río Metán	Salta
Limpieza y dragado de canales en el área sur	Córdoba	Represa hidroeléctrica Los Caracoles	San Juan
Represa Camuyrano		Defensas varias contra inundaciones	San Luis
Reordenamiento del sistema de riego de Río de los Sauces		Acueducto de vinculación río Santa Cruz-Bahía San Julián	Santa Cruz
Defensas varias contra inundaciones	Corrientes	Plan director pluvial en Caleta Olivia	
Defensas varias contra inundaciones	Entre Ríos	Defensas varias contra inundaciones	Santa Fe
Presas El Porteño y Misión Tacaaglé	Formosa	Dique Figueroa	Santiago del Estero
Sistema de riego de Arroyo Colorado-Santa Clara	Jujuy	Azud La Niveladora-Taboada	
		Recuperación del canal San Cayetano	Tucumán

INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA PLAN 700 ESCUELAS, MÁS ESCUELA I, II Y III E INFRAESTRUCTURA UNIVERSITARIA

315 escuelas, obras varias en Universidad Arturo Jauretche, UNDeC, UNGS, UNLa, UNLP, UNLu, UNLZ, UNQ, UNSAM, UNTREF, UTN	Buenos Aires	87 escuelas, obras varias en UNDeC	La Rioja
9 escuelas, obras varias en UBA-Facultad de Ciencias Económicas, UTN	CABA	77 escuelas, obras varias en UNCu	Mendoza
75 escuelas, obras varias en UNCa	Catamarca	92 escuelas, obras varias en la UNaM	Misiones
201 escuelas, obras varias en UNPSJB	Chaco	16 escuelas, obras varias en UNCo	Neuquén
28 escuelas, obras varias en UNL, UTN	Chubut	50 escuelas, obras varias en UNRN, UNCo y UNCu	Río Negro
122 escuelas, obras varias en UNC, UNRC	Córdoba	116 escuelas, obras varias en UNSa	Salta
105 escuelas, obras varias en UNL	Corrientes	70 escuelas, obras varias en UNSJ	San Juan
73 escuelas, obras varias en UNER	Entre Ríos	6 escuelas, obras varias en UNSL	San Luis
204 escuelas, obras varias en UNAF	Formosa	22 escuelas, obras varias en UNPA	Santa Cruz
122 escuelas, obras varias en UNJu	Jujuy	66 escuelas, obras varias en UNR	Santa Fe
44 escuelas, obras varias en UNLaP	La Pampa	79 escuelas, obras varias en UNSE	Santiago del Estero
		228 escuelas, obras varias en UTN	Tucumán
		20 escuelas, obras varias en UTN	Tierra del Fuego

MONUMENTOS HISTÓRICOS

Casa del Puente	Buenos Aires	Iglesia Nuestra Señora de Montserrat	CABA
Basílica Nuestra Señora del Luján		Museo de Arte Moderno de Buenos Aires	
Monasterio de Carmelitas Descalzas Nuestra Señora de la Paz		Refacción edificio museo y archivo histórico municipal Primer Combate Naval Argentina	
Conservación y restauración Villa Ocampo		Templo San Francisco de Catamarca	Catamarca
Iglesia Nuestra Señora del Pilar		Catedral de Catamarca	
Iglesia Nuestra Señora de la Merced		Iglesia San José Piedra Blanca	
Parroquia Santísimo Sacramento Tandil		Iglesia de la Compañía de Jesús, Córdoba	Córdoba
Restauración y puesta en valor patrimonial de la parroquia San Pedro Apóstol de Rauch		Capilla Nuestra Señora del Rosario, Ischilín	
Restauración interior de la parroquia Nuestra Señora del Carmen		Iglesia y Convento Las Teresas	
Terminación Casa de Retiro Cura Brochero, 1ª etapa		Rehabilitación de Iglesia San Roque, Arrayanal	Jujuy
Construcción de Parroquia Nuestra Señora de la Paz		Castillo del Parque Luro	La Pampa
Teatro Nacional Cervantes		Restauración Iglesia Catedral San Nicolás de Bari	La Rioja
Ex Hotel de Inmigrantes		Finca Castañares	Salta
Cabildo Histórico de la Ciudad de Buenos Aires		Convento de San Bernardo	
Teatro Colón		Prog. 25 Cueva de las manos, Santa Cruz	Santa Cruz
Museo del Bicentenario	Capilla y centro parroquial San Jorge		
Centro Cultural Néstor Kirchner	Convento de San Carlos de San Lorenzo	Santa Fe	
Instituto Félix Fernando Bernasconi	Catedral Metropolitana de Santa Fe		
Basílica de San Carlos y María Auxiliadora	Restauración de la Iglesia Nuestra Señora de los Milagros		
Restauración y puesta en valor de la parroquia San Ignacio de Loyola	Monumento Nacional a la Bandera		
Iglesia San Miguel Arcángel	Monumento Histórico Nacional Club Español		
Mural Ejercicio Plástico de David Alfaro Siqueiros	Transferencia Museo y Convento San Carlos		
Casa Rosada, fachadas y obras internas	Iglesia Nuestra Señora de las Nieves		
Espacio para la Memoria y para la Promoción y Defensa de los Derechos Humanos	Catedral Basílica Nuestra Señora del Carmen, Santiago del Estero	Santiago del Estero	
Basílica Nuestra Señora de la Merced	Conservación y puesta en valor de la capilla Candelaria	Tierra del Fuego	
Basílica Nuestra Señora del Rosario, Convento Santo Domingo	Parroquia de la Inmaculada Concepción en Tafi Viejo	Tucumán	
Parroquia de Nuestra Señora de la Medalla Milagrosa	Templo y Convento de San Francisco		
Templo Inmaculado Corazón de María, 1ª etapa	Restauración de la Iglesia Catedral		
Iglesia de La Santa Cruz y Solar de la Memoria	Casa Nicolás Avellaneda		

SOLUCIONES HABITACIONALES TERMINADAS Y EN EJECUCIÓN

192.852 obras realizadas	Buenos Aires	51.874 obras realizadas	Mendoza
13.398 obras realizadas	CABA	154.526 obras realizadas	Misiones
26.316 obras realizadas	Catamarca	20.087 obras realizadas	Neuquén
86.545 obras realizadas	Chaco	31.329 obras realizadas	Río Negro
37.110 obras realizadas	Chubut	60.414 obras realizadas	Salta
36.526 obras realizadas	Córdoba	33.783 obras realizadas	San Juan
24.350 obras realizadas	Corrientes	15.804 obras realizadas	San Luis
52.127 obras realizadas	Entre Ríos	15.696 obras realizadas	Santa Cruz
30.440 obras realizadas	Formosa	44.855 obras realizadas	Santa Fe
51.485 obras realizadas	Jujuy	34.484 obras realizadas	Santiago del Estero
18.546 obras realizadas	La Pampa	7.540 obras realizadas	Tierra del Fuego
34.343 obras realizadas	La Rioja	75.653 obras realizadas	Tucumán

PRINCIPALES OBRAS ESTRATÉGICAS PROYECTADAS

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

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

Reactivación ferroviaria Belgrano Cargas	Catamarca	Obras en centro de frontera en Clorinda y Puerto Pilcomayo	Formosa
Obras para concluir el entramado vial del Este		Obras varias en RN 34, 40 y 66	Jujuy
Recuperación del FC Belgrano Cargas SA		Obras varias en RP 1, 4, 7 y 73	
Construcción de puerto seco y centro de servicios Tinogasta		Rehabilitación ferroviaria del Belgrano	
Obras varias en RN 11, 16, 89, 95	Chaco	Control integrado en paso fronterizo Jama	
Obras varias en RP Juana Azurduy, 3, 4, 5, 6, 12 y 13		Nodos de transferencia y logística en Susques y La Quiaca	
Tendido ferroviario Barranqueras-Las Palmas y Barranqueras-Avia Terai		Obras varias en RP 10, 11, 14, 24, 34 y 70	La Pampa
2° puente Chaco Resistencia		Obras varias en RN 35, 151 y 232	
Obras en Puerto Las Palmas		Obras varias en RN 40 y 76	La Rioja
Obras en RN 40, 259, 260 y 288	Chubut	Conexión vial entre La Rioja y Chilecito	
Obras en RP 1, 4 y 63		Obras varias en paso fronterizo Pircas Negras	
Tendido ferroviario con Río Negro		Obras en RN 7 y 40	Mendoza
Infraestructura portuaria en Comodoro Rivadavia, Rawson y Puerto Madryn		Ferrocarril transandino	
Nodo multimodal en Comodoro Rivadavia		Obras en centros de frontera en Pehuenche, Las Leñas y Sistema Cristo Redentor	
Obras en aeropuerto en Comodoro Rivadavia, Rawson y Puerto Madryn		Obras de túnel en Cristo Redentor y Las Leñas	
Obras en pasos fronterizos Huemules, Coyhaique y Futaleufú		Obras en terminal de ómnibus en Mendoza	
Zona franca en Puerto Madryn		Nodo de transferencia en Malargüe	
Obras varias en RN 7, 9, 19, 36 y 158	Córdoba	Obras en RN 14 (autovía)	Misiones
Obras varias en RP 17, 23, 28, 32 y 34		Obras varias en RP 2, 3, 5, 8, 17, 20, 21, 103 y 209	
Sistema férreo interurbano para regiones Serrana y Central		FC Posadas-Bernardo de Irigoyen	
Obras varias en RN 12, 14 (autovía) y 123	Corrientes	Pasos fronterizos San Antonio y Bernardo de Irigoyen (Arg.-Br.), pasos fluviales Corpus (Arg.)-Bella Vista (Py.) y Piray-Puerto 7 de Agosto	
Construcción red ferroviaria tramo Gdor. Virasoro-Capital y refuncionalización de tramo Monte Caseros-Capital		Puentes Alba Posse-Porto Mauá y San Javier-Porto Xavier, Eldorado-Mayor Otaño, Candelaria-Cambyretá	
Puentes en Alvear-Itaqui, Goya-Resistencia, Monte Caseros-Bella Unión y 2° puente Corrientes-Resistencia		Paso fluvial Puerto Piray-Puerto 7 de Agosto, Corpus-Bella Vista	
Construcción de puerto Ituzaingó, Lavalle e Itá Ibaté		Obras en centros de frontera Tancredo Neves y Andrés Guacurari	
Obras varias en RN 18 y 174	Entre Ríos	Obras varias en RN 22, 40 y 237	Neuquén
Obras varias en RP 1, 20 y 22		Obras varias en RP 6, 7, 13, 14, 17, 22, 23, 26, 39, 43, 47, 48, 60 y 65	
Obras Puerto Ibicuy, Concepción del Uruguay-Diamante		Obras en pasos fronterizos Cardenal Samoré, Hua Hum, Icalma y Pino Hachado	
Aeropuertos Concordia, Gualaguaychú y Paraná		FC Zapala-Las Lajas y refuncionalización traza Alto Valle Tren Metropolitano	
2° puente Santa Fe-Paraná		Obras en aeropuertos en Neuquén, Chos Malal, Loncopué y San Martín de los Andes	
Rehabilitación ferroviaria		Obras varias en RP 1, 2, 4, 6, 8, 22, 23, 65 y 83	Río Negro
Obras varias en RN 11 y 81	Formosa	Obras varias en RN 151	
Obras varias en RP 3, 9, 28, 37, 39 y 178		Construcción Tren Transpatagónico Río Negro	
Centro transferencia de cargas en Formosa		Tren Metropolitano Alto Valle	
Reactivación del FC Belgrano		Obras en paso fronterizo Manso	
Fortalecimiento de puertos en Formosa, Puerto Pilcomayo y Colonia Cano		Obras en aeropuertos en General Roca y San Antonio Oeste	
Nuevos puentes en Clorinda, Colonia Cano y Puerto Pilcomayo		Obras en puerto de San Antonio Oeste	

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

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

INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA PLAN 700 ESCUELAS, MÁS ESCUELA I, II Y III E INFRAESTRUCTURA UNIVERSITARIA

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

SOLUCIONES HABITACIONALES A INICIAR

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

3. Integración Territorial Internacional

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

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

Todo ello conlleva la necesidad de un mayor conocimiento de los territorios y sus problemáticas y potencialidades, de manera de contar con los elementos para planificar de forma integral y consensuada el desarrollo de la infraestructura de integración, considerando las múltiples dimensiones del desarrollo y los impactos de los proyectos estructurantes en la dinámica de los territorios que constituyen su área de influencia directa y regional. Con este objetivo, la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública ha trabajado desde su creación, promoviendo la realización de estudios que han sido gestionados y ejecutados, en la mayor parte de los casos, de manera binacional, participando en foros de discusión, evaluación y consensos que se han creado a nivel bilateral y multilateral. En las páginas siguientes se realiza una descripción de las acciones desarrolladas y en desarrollo.

INTEGRACIÓN TERRITORIAL BILATERAL

Con el objetivo de afianzar la integración territorial bilateral, y dentro del marco institucional de los acuerdos alcanzados, se implementaron líneas de acción tendientes a la optimización de dicha integración y a su profundización a través de la realización de estudios que contribuyan a un mejor conocimiento de las fronteras comunes, a realizar diagnósticos territoriales integrados y a recomendar y evaluar la factibilidad de planes, programas y proyectos que viabilicen la integración y facilitación fronteriza. Por otra parte, es necesario remarcar la congruencia de estos avances y la complementariedad de las tareas que se llevan a cabo con los países limítrofes desde el año 2000, en el marco regional ampliado representado por el continente suramericano, lo que se ha concretado, primero, en el ámbito de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América

Hito fronterizo Argentina Chile



del Sur (IIRSA) y continuado a partir de 2009 con la creación del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). De esta forma, el trabajo desarrollado a nivel bilateral revela la evolución del concepto de frontera, tradicionalmente concebido como el límite que divide dos países, hacia una idea de integración de los territorios de la frontera común como objetivo hacia el cual avanzar por medio de mecanismos de cooperación y desarrollando un proceso con normas y acuerdos que van creando la institucionalidad mediante la cual avanzar en los planes y acciones consensuadas.

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

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

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

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

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

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



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

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

Para el logro de este objetivo se realizan distintos estudios binacionales sobre áreas consideradas estratégicas en el proceso de

integración, que brindan los elementos para profundizar distintas líneas de acción. De esta forma, y con el mandato dado por la Declaración Presidencial del 12 de mayo 2014 que insta a profundizar el proceso de integración entre los dos países, se avanzó en la elaboración de un nuevo Plan Maestro de Pasos de Frontera entre Argentina y Chile, con horizonte 2030, que orientará las acciones y los programas de inversiones de corto y mediano plazo. Dicha tarea fue encomendada a la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública de Argentina, en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas (MOP) de Chile.

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

PLAN MAESTRO DE PASOS DE FRONTERA

Objetivos y alcances del Plan Maestro

El objetivo principal del Plan Maestro de Pasos de Frontera es proveer de un marco estratégico para la mejora y expansión

de la accesibilidad y conectividad entre Argentina y Chile a lo largo de su frontera común, en pos de alcanzar las metas estratégicas acordadas. A partir de su implementación, se espera desarrollar la infraestructura necesaria para avanzar hacia

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

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

Pasos priorizados

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

Mapa 1. Pasos priorizados Argentina-Chile



Fuente. Elaboración propia.

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

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

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

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

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



Ejemplos de Fichas de 26 Pasos Fronterizos Priorizados

Programa de Inversiones al 2030

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

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



Videokonferencia Argentina-Chile

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

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

 Pasos prioritarios actuales
 Nuevos pasos priorizados

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

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

Como resultado del trabajo conjunto de los organismos técnicos que tienen injerencia en la materia, en mayo de 2015 se estableció el cronograma de ejecución de las obras de corto plazo, correspondiente al quinquenio 2016-2020.

En este sentido, en la tabla que sigue se detallan las inversiones a realizar al 2030 por ambos países en cada uno de los Pasos. Asimismo, se especifican los montos comprometidos en cada caso para el primer quinquenio.

Adicionalmente, se indica la cantidad de kilómetros que restará pavimentar en el año 2020.

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

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

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

(*) No incluye las inversiones de los nuevos túneles binacionales de Agua Negra y Las Leñas

(**) Durante el quinquenio se realizarán los Proyectos Técnicos de las obras identificadas

(***) Las inversiones son estimadas y expresadas en miles de US\$

PASO SISTEMA CRISTO REDENTOR

Estudio Binacional de Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor

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

Características adoptadas para el control fronterizo

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

Solución Integral Consensuada

En lo que respecta al Sistema de Control de Gestión, está integrado por estaciones sobre el viario que realizarán captura y validación de datos y estarán interconectadas con las diferentes Áreas de Control Integrado (ACI) y en línea con los centros de cómputos que las servirán. La concreción de este corredor asegurará la estanqueidad del control en un paso

cuya característica determinante es la distancia entre los complejos, separados por más de 100 km, y la presencia de condicionantes originados por la existencia de localidades intermedias en el recorrido y el movimiento particular de flujos y personas que conlleva.

	MODALIDAD DE CONTROL	SISTEMA DE CONTROL DE GESTIÓN
PASAJEROS	Área de Control Integrado Doble Cabecera - País Entrada / País Sede <ul style="list-style-type: none">• Área de Control Integrado en Los Horcones (Arg.)• Área de Control Integrado en Los Libertadores (Ch.)	Estaciones de gestión ubicadas sobre el corredor vial, RN 7 en Argentina y RCh 60 en Chile que tendrán como objetivos: <ul style="list-style-type: none">• Conocer el inventario sectorizado de vehículos que están en algún tramo del SCR• Supervisar el perfeccionamiento de los controles• Prever el flujo que arribará a cada complejo• Generar información estadística y de gestión apta para toma de decisiones
CARGAS	Área de Control Integrado Única Cabecera <ul style="list-style-type: none">• Área de Control Integrado en Uspallata (Arg.)• Control de cabina camión en Los Libertadores (Ch.)	

Recomendaciones

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

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

Comisión Binacional de Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor

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

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

Acciones en desarrollo

Plan de trabajo en el corto plazo:

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

Plan de trabajo en el largo plazo:

- » Ejecución de las obras en los complejos Los Horcones, para

control de pasajeros, y Uspallata, única cabecera de cargas, en Argentina

- » Construcción de nuevo complejo Los Libertadores, para control de pasajeros, en Chile
- » Funcionamiento pleno del Sistema de Control de Gestión del Paso Cristo Redentor
- » Optimización y readecuación de los Túneles Cristo Redentor y Caracoles
- » Desarrollo de un plan de comunicaciones
- » Mejora de la conexión a Internet

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

Avances

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

Objetivos del Estudio

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

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

Productos del Estudio

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

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

Ejecución y supervisión

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

Túnel Caracoles Paso Cristo Redentor



Sistema de Control de Gestión del Paso Cristo Redentor

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

Esta estructura conceptual permite distinguir:

ÁREA DE CONTROL INTEGRADO	ESTACIÓN DE GESTIÓN
<ul style="list-style-type: none"> Se realizan los controles específicos del Proceso de Control principal Cada ACI tiene un control de entrada y uno de salida que permitirá tener definidos el inicio y el final del control 	<p>Instalaciones ubicadas sobre la red vial y en los ingresos y egresos a los ACI, con las siguientes funciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> Captura y comparación de datos Control de entrada y/o salida de tramos de la carretera internacional y de cada ACI

- » Admitir el intercambio de imágenes de seguridad entre los distintos componentes
- » Garantizar un nivel adecuado de calidad de servicio de los sistemas instalados
- » Preservar los niveles de seguridad de datos fijados por protocolos de ambos países

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

Opciones en tiempo real

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

Tecnología y arquitectura

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

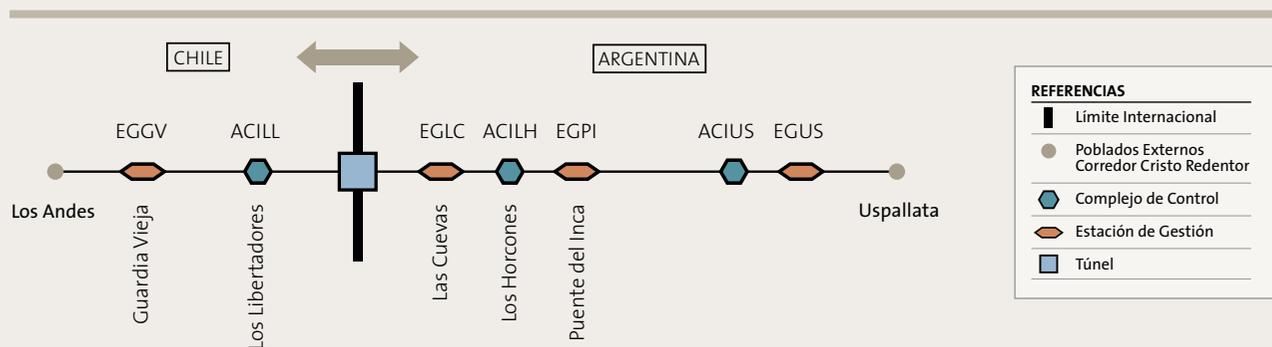
Para el cumplimiento de los objetivos propuestos para esta modalidad de control, las Estaciones de Gestión del Sistema del Paso Cristo Redentor contarán con subsistemas para llevar adelante las diversas tareas asociadas a la adquisición, la interpretación, el almacenamiento y la consulta de datos.

Estos subsistemas estarán compuestos por cámaras de video, instrumentos de señalización y equipos informáticos. Estos elementos estarán previstos en la obra civil, de modo que resulte posible asegurar su capacidad operativa plena. Por otra parte, para reforzar la operatoria de estos subsistemas, se dispondrá la incorporación de una red de postes de auxilio, un circuito cerrado de televisión y señalética inteligente en toda la extensión del corredor vial.

Exigencias

- » Permitir la comunicación entre los componentes del Sistema y las instituciones de los países
- » Enlazar telefónicamente las distintas Áreas de Control Integrado y Estaciones de Gestión integrantes del Sistema

Figura 1. Sitios clave del Proceso de Control



Fuente. Elaboración propia.

Mesa Técnica Túnel Caracoles

En la Declaración Presidencial Conjunta de Seguimiento del Tratado de Maipú del 12/5/2014, las presidentas de Argentina y Chile instruyeron a la Comisión Binacional para realizar actividades que permitiesen concretar la refuncionalización del Túnel Caracoles, mediante la concreción de obras que lo doten de mayor seguridad y permitan llevarlo a un perfil vial a fin de contar con una vía adicional que mejore la circulación del paso. En este contexto y en el marco de esta Comisión, se creó la Mesa Técnica Túnel Caracoles, conformada por el Gobierno de la Provincia de Mendoza, Vialidad Nacional y Provincial de Mendoza y la Subsecretaría de Planificación Territorial de la In-

versión Pública por parte de Argentina y sus pares de Chile. La Mesa reportará sus avances a la Comisión Binacional.

Actualmente, el Túnel Caracoles se encuentra en desuso y se había pensado para el paso de cargas peligrosas, pero la característica del lado argentino impidió tal posibilidad, a menos que se modificasen su traza y su gálibo.

La misión de la Mesa es realizar los estudios preliminares técnicos y de ingeniería de las futuras galerías de conexión y de la modificación del actual perfil del túnel, que permitan abordar las obras correspondientes. Con este objetivo viene realizando reuniones para relevar, homologar y definir los antecedentes técnicos obrantes en ambos países y especificar líneas de acción para identificar los estudios previos que deberán realizarse.

ESTUDIO BINACIONAL DE CONECTIVIDAD TERRITORIAL EN EL EJE DEL SUR

Mapa 2. Eje del Sur, Pehuénche



Fuente. Elaboración propia.

Antecedentes

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

Objetivos

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

Los objetivos particulares son los siguientes:

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

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

Actividades

El Estudio se compondrá de tres módulos:

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

Segundo módulo. Diagnóstico del sistema actual de transporte para la integración física entre Argentina y Chile en el Área de Estudio. Para ello se efectuará la caracterización de la demanda y oferta actual de infraestructura, identificando la Red de

Referencia. Se modelizará el funcionamiento actual, así como también la proyección tendencial de la demanda de transporte y un diagnóstico de los déficit de infraestructura.

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

Ejecución y supervisión

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

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

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

Ruta Nacional 40, Neuquén



PROGRAMA PEHUENCHE

Antecedentes

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

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

Objetivos

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

Cerro Campanario - Paso Pehuenche - Mendoza, Argentina



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

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

Área de estudio

Macrorregión Pehuenche:

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

Microrregión Pehuenche:

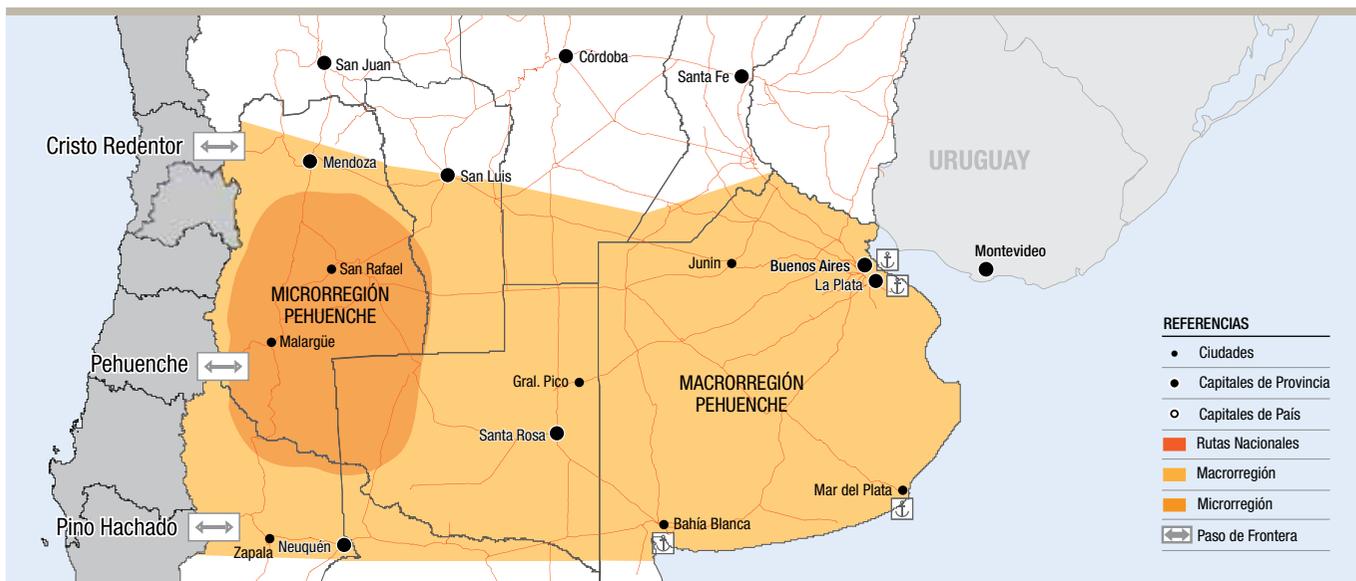
- » Centro-Sur de Mendoza y Oeste de La Pampa

Esquema metodológico

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

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

Mapa 3. Área de estudio Macrorregión Pehuenche



Fuente. Elaboración propia.