PEI AVANCE

2011

ARGENTINA
DEL BICENTENARIO

2

TERRITORIO
E INFRAESTRUCTURA

ACTUALIZACIÓN DEL MODELO TERRITORIAL
DESEADO / IDENTIFICACIÓN ESTRATÉGICA
Y PONDERACIÓN DE PROYECTOS

PET AVANCE II

2011

ARGENTINA
DEL BICENTENARIO

2

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios
Plan Estratégico Territorial Avance II: Territorio e Infraestructura.
1a ed. - Buenos Aires: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, 2011.
v. 1, 228 p.: il.; 31x24 cm.

ISBN 978-987-1797-10-3

1. Planificación. 2. Ordenamiento Territorial. I. Título.
CDD 711

Fecha de catalogación: 08/11/2011

PLAN ESTRATÉGICO TERITORIAL

DISEÑO EDITORIAL
DISEGNOBRASS
Lavalle 959 1°, (C1047AAR)
Ciudad de Buenos Aires, Argentina
www.disegnobrass.com

IMPRESIÓN
LETRA VIVA S.A.
Constitución 1733/35, (C1151AAO)
Ciudad de Buenos Aires, Argentina
www.letraviva.com.ar

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

Impreso en Argentina

2

TERRITORIO
E INFRAESTRUCTURA

ACTUALIZACIÓN DEL MODELO TERRITORIAL DESEADO / IDENTIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y PONDERACIÓN DE PROYECTOS

REPÚBLICA ARGENTINA
PODER EJECUTIVO NACIONAL
MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS
Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

AUTORIDADES



PRESIDENTA DE LA NACIÓN
DRA. CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER

MINISTRO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS
ARQ. JULIO DE VIDO

SUBSECRETARIO DE COORDINACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN
LIC. ROBERTO BARATTA

SUBSECRETARIO LEGAL Y TÉCNICA
DR. RAFAEL LLORENS

SUBSECRETARIA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE LA INVERSIÓN PÚBLICA
ARQ. GRACIELA OPORTO

SECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS
ING. JOSÉ FRANCISCO LÓPEZ

SECRETARIO DE ENERGÍA
ING. DANIEL OMAR CAMERON

SECRETARIO DE TRANSPORTE
DR. ALEJANDRO RAMOS

SECRETARIO DE COMUNICACIONES
ARQ. LISANDRO SALAS

SECRETARIO DE MINERÍA
ING. JORGE OMAR MAYORAL



PALABRAS DEL MINISTRO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS

Presentar el segundo avance del Plan Estratégico Territorial es una ocasión para congratularnos, porque evidencia que el camino que hemos emprendido en materia de planificación territorial no tiene retroceso. La decisión del entonces Presidente Néstor Kirchner de crear un ministerio que asociara en su denominación las nociones de planificación, federalismo e inversión pública nos obligó a ser, de algún modo, pioneros en la recuperación de una práctica de gobierno que había sido abandonada por muchos años. Hoy nos enorgullece constatar que el camino de la planificación estratégica participativa se ha multiplicado, con importantes resultados alcanzados por otros ministerios del Gobierno Nacional, así como por numerosos gobiernos provinciales y locales y organizaciones representativas del sector privado.

La crisis que actualmente padecen las economías de los países desarrollados permite revalorizar las ideas clave con las cuales se condujo el vigoroso proceso de desarrollo de la Argentina desde el año 2003. Durante años, prevalecieron las teorías que concebían la necesidad de achicar el Estado para que el mercado desplegara su iniciativa y pudiera realizarse el círculo virtuoso del crecimiento. Lo que se hizo en base a ello fue rediseñar los Estados para que fueran funcionales al flujo de los capitales financieros globales y a sus intereses locales asociados. En este contexto, no es cierto que no se planificara, sino que, bajo el supuesto de que era el mercado el que garantizaba la mayor eficiencia y racionalidad en la asignación de recursos, el Estado tomaba las decisiones de inversión sobre la base de las iniciativas planificadas por el sector privado como parte de su estrategia empresarial. Nuestra historia reciente muestra que esas teorías, lejos de hacer converger crecimiento y desarrollo, aumentan las brechas entre sectores sociales y acrecientan las distancias entre regiones ricas y pobres. El accionar especulativo de los mercados provoca desastres socioeconómicos como los que estamos presenciando en el mundo, y son los Estados los que vuelven a adquirir protagonismo; aunque lamentablemente, en muchos casos, llevando adelante soluciones de ajuste que acaban profundizando las inequidades. Lo que hoy ocurre a nivel global muestra que la planificación debe estar en manos de Estados que garanticen el desarrollo con inclusión social y que la utilicen como instrumento de fomento, invirtiendo para promover el crecimiento con igualdad de oportunidades. Con esta visión fue creado el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y, dentro de su órbita, la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, como herramienta operativa a tal efecto.

La publicación que hoy ponemos a disposición de toda la sociedad es el resultado del trabajo realizado en forma mancomunada con los representantes de todas las jurisdicciones federales del país, así como de los países de la región, en pos del objetivo que nos planteamos desde los primeros pasos de la agenda de planificación: la construcción de un territorio nacional equilibrado, integrado, sustentable y socialmente justo, en un escenario geopolítico regional que impulsa con fuerza la integración latinoamericana. Se exponen aquí la serie de trabajos mediante los cuales se desarrollan los ejes estratégicos concertados a lo largo del primer avance del Plan Estratégico Territorial, evidenciando su proceso de consolidación como herramienta para orientar la inversión pública y el ordenamiento territorial. Los pasos que hemos dado nos permiten afirmar que estamos recuperando la noción de territorio nacional como proyecto común, la que anhelaron nuestros Libertadores y que asentaron aquellos Planes Quinquenales del peronismo.

En suma, estamos institucionalizando la planificación del territorio, logrando la articulación entre los organismos ejecutores de inversión en infraestructuras, proveyendo información y criterios para optimizar los procesos de toma de decisiones y convocando a todos los niveles de gobierno del territorio y al sector privado a sumarse a esta empresa. Continuaremos planificando para reforzar el proyecto de desarrollo con inclusión social que conduce nuestra Presidenta Cristina Fernández de Kirchner redistribuyendo el ingreso, acortando las brechas, equilibrando el territorio y haciendo realidad el país que nuestros próceres imaginaron.

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

PRÓLOGO

El Avance II del "Plan Estratégico Territorial" (PET), que hoy tenemos la satisfacción de presentar, constituye tanto un balance de lo realizado en la materia desde la órbita nacional, al cabo de dos gestiones de gobierno, como un enunciado de los que, a nuestro entender, deberían ser los ejes rectores de una agenda futura que lo consolide como proceso sistemático. El acompañamiento de los gobiernos provinciales desde los comienzos de la iniciativa del Gobierno Nacional, en el año 2004, permitió generar una dinámica de trabajo interactiva, enriquecedora y con resultados paulatinos. Así, gracias a ese apoyo inicial, hoy en la Argentina podemos dar cuenta de la instalación definitiva de una práctica de planificación democrática, federal, participativa y adecuada a los actuales retos del territorio, así como de la existencia de líneas de acción de mediano y largo plazo dirigidas a consolidarla.

Es también la ocasión para resaltar la fuerte decisión política del Presidente Néstor Kirchner y de la Presidenta Cristina Fernández de Kirchner de recuperar la planificación como herramienta fundamental en manos del Estado y la convicción y visión estratégica con la que el Ministro Julio De Vido condujo este proceso. Su decidido apoyo a nuestra tarea hizo posible la concreción de los avances que hoy podemos mostrar a la sociedad.

Retomar, luego de décadas de abandono, la planificación territorial como tarea de Estado en un país que comenzaba a salir de la crisis más profunda de su historia exigió tener muy claras las claves sobre las que debía asentarse la actividad, para constituirse en un instrumento estratégico de gobierno y superar el histórico sesgo tecnocrático de las oficinas de planificación. Tales claves, estrechamente vinculadas a los ejes fundamentales del proyecto de desarrollo con inclusión social, fueron: a) el derecho de todos los habitantes del suelo argentino a tener garantizadas buenas condiciones para vivir y desarrollar sus actividades productivas, con independencia de su lugar de residencia; b) el reconocimiento del federalismo, como condición de partida de la construcción de un proyecto de territorio e identidad nacional; c) la integración regional suramericana como plataforma para el fortalecimiento de la soberanía nacional y d) la robusta inversión pública como motor del desarrollo y la activación económica, acompañada por un proceso de planificación estratégica territorial de mediano y largo plazo. Estos ejes fueron fundamento de la agenda de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública y subyacen a todas las actividades realizadas a lo largo de los últimos ocho años.

Los avances en la instalación de la cultura de la planificación territorial en nuestro país se reflejan en una serie de hitos que ilustran su evolución. Como en toda construcción político-institucional, cada uno de ellos revela momentos de maduración que cristalizan fases de trabajo previas, las cuales, si bien no pueden mensurarse cuantitativamente, representan el verdadero proceso de consolidación de la planificación del territorio. Entre estos hitos pueden mencionarse: la presentación, en el año 2004, del documento denominado "Política Nacional de Planificación y Ordenamiento Territorial", como primera reflexión acerca de la situación del territorio nacional heredado, sentando las bases conceptuales y metodológicas para encarar el proceso de planificación estratégica a nivel nacional; la presentación por parte de la Presidenta Cristina Fernández de Kirchner, en marzo de 2008, del Avance I del PET, resultado del trabajo conjunto realizado con las provincias respecto del Modelo de Territorio Nacional Deseado y de las inversiones en infraestructuras y equipamientos considerados estratégicos para construirlo; la constitución, en diciembre del mismo año, del Consejo Federal de Planificación y Ordenamiento Territorial (COFEPLAN), como organismo de articulación y formación de consensos acerca de las políticas de planificación y ordenamiento territorial de carácter interjurisdiccional; la presentación, nuevamente por parte de la Presidenta, en septiembre de 2010, del "Anteproyecto de Ley Nacional de Ordenamiento Territorial", producido en el seno del COFEPLAN, mediante el cual los gobiernos provinciales promueven la determinación de una serie de principios rectores para garantizar el desarrollo armónico del territorio nacional.

Los contenidos de la presente publicación recogen estos avances y dan cuenta, a su vez, de la magnitud de la tarea realizada

a lo largo del Avance II del PET. La concepción del territorio en términos integrales, presente desde sus inicios, sumada a la concertación de lineamientos de trabajo a futuro, incluidos en el Avance I, han conducido a una complejización de la continuidad del trabajo del PET. Esta complejización se refleja en tres aspectos de esta nueva etapa: en primer lugar, en la implementación de líneas programáticas específicas, que atienden al desarrollo de los lineamientos; en segundo lugar, en las necesarias articulaciones, cruces y coordinaciones con las áreas sectoriales de todos los niveles de gobierno en el ámbito nacional, así como a nivel regional; y finalmente, en tercer lugar, en el abordaje de nuevas temáticas, como respuesta a los desafíos territoriales identificados a lo largo de la profundización del trabajo. El proceso político-institucional de esta construcción se traduce en el diverso grado de maduración y desarrollo de las distintas líneas de trabajo, lo cual explica la estructura de esta publicación, compuesta por cuatro volúmenes.

En el primer volumen, denominado "Planificación Estratégica Territorial", se exponen los fundamentos y estrategias generales de dicha política, se resumen los hechos significativos que jalonaron la agenda de planificación territorial desde el año 2004, se sintetizan los resultados de las distintas líneas de trabajo desarrolladas y, por último, se plantean, como perspectivas futuras, los lineamientos propuestos para garantizar la consolidación del proceso de planificación del territorio en el mediano plazo.

El segundo volumen, denominado "Territorio e Infraestructura", recoge el trabajo realizado con la participación de todas las provincias, el cual, mediante la aplicación de una metodología homogénea, ha tenido como resultado una cartera de proyectos de inversión ponderados según su impacto territorial a nivel provincial y nacional, que surge de la actualización de los Modelos Deseados Provinciales. Esta última se realiza en función de las necesidades del territorio a escala microrregional y, mediante sucesivas agregaciones y adecuaciones metodológicas, contribuye a un análisis renovado de las necesidades de inversión a escala nacional, así como una plataforma inicial para lograr la futura sistematización del procedimiento.

El tercer volumen, denominado "Argentina Urbana", desarrolla en profundidad una de las consignas concertadas en el Avance I del PET: la promoción de un sistema policéntrico de núcleos urbanos. Partiendo de una jerarquización y caracterización del sistema urbano nacional, se realiza un análisis de tipo casuístico centrado fundamentalmente en las ciudades medias, que revela las características intrínsecas del proceso de producción urbana. Este trabajo concluye en la propuesta de una serie de lineamientos estratégicos que deberían fundamentar una política nacional en la materia.

En el cuarto volumen, denominado "Integración Territorial Internacional", se sistematizan los avances realizados desde la Dirección Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional, tanto en materia de integración territorial bilateral, como multilateral. En cuanto a la primera, se desarrollan las líneas de acción desplegadas en el marco de la Planificación de la Integración Territorial Bilateral, tales como la formulación y evaluación de programas de inversiones, y la participación en foros de discusión y negociación. En el campo de la integración multilateral, se detallan las acciones llevadas a cabo por la Dirección en tanto representante de la Argentina en la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), la cual funciona como Foro Técnico de la UNASUR para la integración física de los doce países suramericanos.

Cabe, por último, expresar el agradecimiento a las autoridades nacionales que me han encomendado la responsabilidad de conducir este proceso de Planificación Estratégica Territorial, a las autoridades provinciales que han participado con entusiasmo desde el inicio de la convocatoria, a los equipos técnicos de los organismos e instituciones que han colaborado en su realización y al equipo de trabajo del organismo a mi cargo, cuyo compromiso político y profesional ha hecho posibles los resultados que hoy nos complace presentar.

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

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN **13**

CAPÍTULO I
MODELO TERRITORIAL DESEADO

CONSTRUCCIÓN DEL MODELO TERRITORIAL **17**
1. Rol de la infraestructura
2. Planificación de la infraestructura
3. El impacto de las inversiones en el territorio

CAPÍTULO II
IDENTIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y PONDERACIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN

1. PRIMER CICLO DE PENSAMIENTO ESTRATÉGICO **29**

2. SEGUNDO CICLO DE PENSAMIENTO ESTRATÉGICO **31**
2.1. Metodología de identificación y ponderación de proyectos
2.2. Ponderación del impacto territorial de los proyectos de infraestructura
2.3. Escala provincial
2.4. Escala nacional

3. HACIA EL TERCER CICLO DE PENSAMIENTO ESTRATÉGICO **47**

4. CARTERA NACIONAL DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS PONDERADOS . . **49**
4.1. Tablas de información territorial de proyectos
4.2. Franja Norte
4.3. Franja Centro
4.4. Franja Sur

5. MAPA INTEGRADO DE REDES DE INFRAESTRUCTURA **67**
5.1. Mapas temáticos de redes de infraestructura
5.2. Principales iniciativas y proyectos de infraestructura de impacto regional

CAPÍTULO III RESÚMENES PROVINCIALES **69**

Buenos Aires 71
Catamarca 81
Chaco 87
Chubut 93
Ciudad Autónoma de Buenos Aires 99
Córdoba 105
Corrientes 111
Entre Ríos 117
Formosa 123
Jujuy 129
La Pampa 135
La Rioja 141
Mendoza 147
Misiones 153
Neuquén 159
Río Negro 165
Salta 171
San Juan 177
San Luis 183
Santa Cruz 189
Santa Fe 195
Santiago del Estero 201
Tierra del Fuego, Antártida e islas del Atlántico Sur 207
Tucumán 213

FUENTES **221**

GLOSARIO **223**

REFERENTES PROVINCIALES **225**

AUTORES **227**

INTRODUCCIÓN

El proceso de planificación iniciado con la puesta en marcha de la Política de Ordenamiento Territorial, y particularmente con uno de sus instrumentos, el Plan Estratégico Territorial (PET), constituye, desde el año 2003, la expresión de la voluntad de devolver al Estado su rol protagónico en el desarrollo del territorio. Uno de los productos resultantes del Avance I del PET fue la cartera de proyectos estratégicos de infraestructura, considerados trascendentes para la transformación del territorio heredado en la Argentina deseada.

Con el propósito de dotar de mayor racionalidad y transparencia al proceso de selección de los proyectos integrantes de esta cartera, y en línea con el trabajo realizado hasta el momento, se propuso una metodología de identificación estratégica y ponderación de las inversiones en infraestructuras necesarias para lograr los Modelos Territoriales Deseados Provinciales y, con ellos, el Modelo Territorial Deseado Nacional. Este ejercicio del pensamiento estratégico fue implementado en conjunto con los equipos provinciales, muchos de ellos fuertemente consolidados –tanto técnica como institucionalmente– gracias a la trayectoria compartida desde la puesta en marcha del PET. El presente documento da cuenta del desarrollo y los resultados de esa metodología de identificación y ponderación de proyectos de infraestructura.

En el capítulo I se presenta una somera descripción del rol de la infraestructura en el desarrollo del territorio, seguida de los fundamentos teórico-políticos del abordaje de la planificación estratégica y de los fundamentos técnicos de la mencionada metodología.

En el capítulo II se explica la metodología utilizada en los dos ciclos de pensamiento estratégico, correspondientes al Avance I y al Avance II del PET. Dentro de este segundo ciclo, se explicita en primer término el proceso de diseño e implementación en las jurisdicciones provinciales y en la jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) a través de varias etapas de revisión de los modelos territoriales –de los criterios de microrregionalización y de la adecuación de los lineamientos de desarrollo allí propuestos–, y a la identificación efectiva de proyectos de infraestructura mediante la elaboración de árboles de problemas y objetivos microrregionales, luego a la ponderación del impacto individual de esos proyectos a través de una matriz de análisis multicriterio y al registro de su impacto cruzado a través de una matriz de análisis de sinergia, concluyendo con una agregación técnico-política de los principales proyectos microrregionales en un listado único provincial.

En segundo término, se describe el proceso de identificación y ponderación de una cartera de proyectos de infraestructura a nivel nacional, para lo cual se utilizaron como fuentes tanto los listados provinciales como los de organismos nacionales sectoriales responsables de la ejecución de infraestructuras. A continuación, se presenta la cartera de proyectos nacionales identificados como estratégicos, de acuerdo con su localización en las tres franjas –Norte, Centro y Sur– del país, un breve relato explicativo y una tabla de información territorial de cada proyecto que incluye tanto la ponderación realizada como los datos anexos de interés para su interpretación. Luego se presentan los mapas temáticos de redes de infraestructura nacional –vial, transporte, energía, comunicaciones y recursos hídricos– y el mapa integrado de ellas.

Finalmente, en el capítulo III, se muestra una síntesis de cada provincia y de la Ciudad de Buenos Aires, incluyendo, por un lado, una caracterización del territorio en términos de configuración espacial, dinámica social y económica, situación del medio natural y de la infraestructura y el equipamiento; y, por otro lado, una explicación de su Modelo Deseado, constituida por una descripción de los principales objetivos de desarrollo y lineamientos estratégicos, un mapa del mencionado Modelo Territorial Deseado, así como el listado y el mapa de localización de las obras estratégicas ponderadas por la propia jurisdicción como fundamentales para el logro de dicho Modelo.

CAPÍTULO I

MODELO TERRITORIAL DESEADO

CONSTRUCCIÓN DEL MODELO TERRITORIAL

En las últimas décadas, el abandono de la planificación de la infraestructura por parte del Estado tuvo efectos muy significativos en la profundización de los desequilibrios territoriales, con consecuencias directas sobre las condiciones de vida de gran parte de la población. El ciclo iniciado en el año 2003 supone un punto de inflexión en este aspecto, en tanto estableció una clara prioridad respecto de la necesidad de que el Estado retomara la función de planificar y concretar la infraestructura como condición indispensable para sostener un proceso de crecimiento económico con criterios de equidad e inclusión social. Esto se manifiesta paralelamente en la significativa expansión de la inversión en infraestructura realizada por el Estado Nacional y en la consolidación de su proceso de planificación.

1. ROL DE LA INFRAESTRUCTURA

La inversión en infraestructura cumple un rol fundamental como motor del desarrollo territorial, ya que acompaña políticas económicas, sociales y ambientales y en vinculación directa con el capital social. Es un componente básico para que los diferentes territorios puedan:

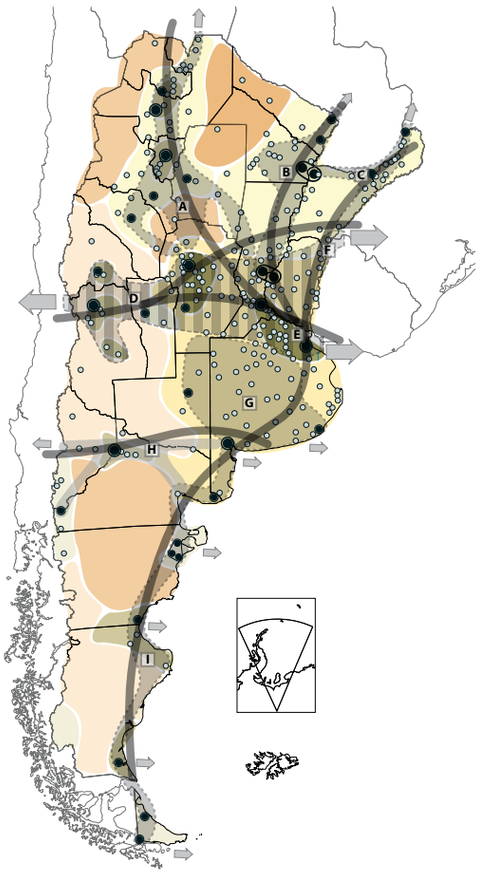
- garantizar buenas condiciones de vida a toda la población mediante el acceso a servicios básicos, vivienda y equipamiento sanitario y educativo, fortaleciendo así el arraigo
- promover la producción mediante la provisión de energía, agua y transporte
- mejorar la conectividad permitiendo la comunicación entre las ciudades y el campo, la integración de territorios vecinos, el acceso a los mercados de diferentes escalas y la disminución de los costos de transporte
- fomentar y atraer la inversión privada elevando las ventajas comparativas de una región a la hora de decidir la localización de inversiones productivas
- construir territorios más seguros mediante obras que mitiguen el impacto de desastres originados por eventos naturales y antrópicos de ocurrencia periódica y/o extraordinaria como las inundaciones, los deslizamientos de laderas y los incendios
- promover la integración internacional, tanto en el plano físico como económico, cultural y social

Sin embargo, también es cierto que la infraestructura puede generar efectos adversos, como por ejemplo, la congestión debida al incremento del tráfico por la ampliación de la red vial, la contaminación visual debida a los tendidos eléctricos, la contaminación ambiental debida a los aeropuertos, las grandes vías de comunicación y la concentración de industrias. Asimismo, puede acentuar grandes desequilibrios territoriales si sus localizaciones refuerzan un esquema de distribución espacial concentrado, como se ve reflejado en el Modelo Territorial Heredado.

En efecto, la distribución espacial de la infraestructura, así como otros factores –como su calidad y su nivel de concentración– determinan el equilibrio y articulación del territorio en sus diferentes escalas. En la escala barrial, las áreas de una ciudad se diferencian, entre otros aspectos, por la oferta de equipamiento sanitario, educativo y cultural y por sus servicios urbanos, como dotación de agua, cloacas y red vial pavimentada. En una escala mayor, la jerarquía de las ciudades en el sistema urbano depende en gran parte del grado de centralidad y de la dotación de la infraestructura asociada. Finalmente, en el plano regional, la diferenciación en el nivel de desarrollo se relaciona no sólo con el perfil económico sino también con la oferta de infraestructura existente.

Una región con mayor consolidación de su desarrollo tiene, en general, una economía diversificada, con servicios especializados, sostenida por un andamiaje energético y conectivo y una variedad de servicios urbanos que propician un ambiente adecuado para el asentamiento de recursos humanos calificados. En las antípodas, una región menos desarrollada, con una economía de subsistencia, posee escasa oferta de infraestructura productiva y una gran demanda de servicios básicos y equipamiento para su población. Se puede asegurar, entonces, que existe una relación directa entre el grado de desarrollo de un territorio y la infraestructura de la que dispone. A mayor cobertura y dotación de infraestructura corresponde un territorio más desarrollado, más competitivo y una sociedad con mejores servicios.

MODELO HEREDADO
Territorios desarticulados, concentración de las inversiones, sistema urbano desequilibrado



CATEGORÍAS DE DINÁMICA Y ORGANIZACIÓN TERRITORIAL

CATEGORÍA A
- A1
- A2
- A3

CATEGORÍA B
- B1
- B2

CATEGORÍA C
- C1
- C2
- C3
- Tejido conectivo corredores
- Núcleos estructurantes
- Ciudad mayor o igual a 10.000 habitantes

Fuente: SSPTIP. Elaboración propia.

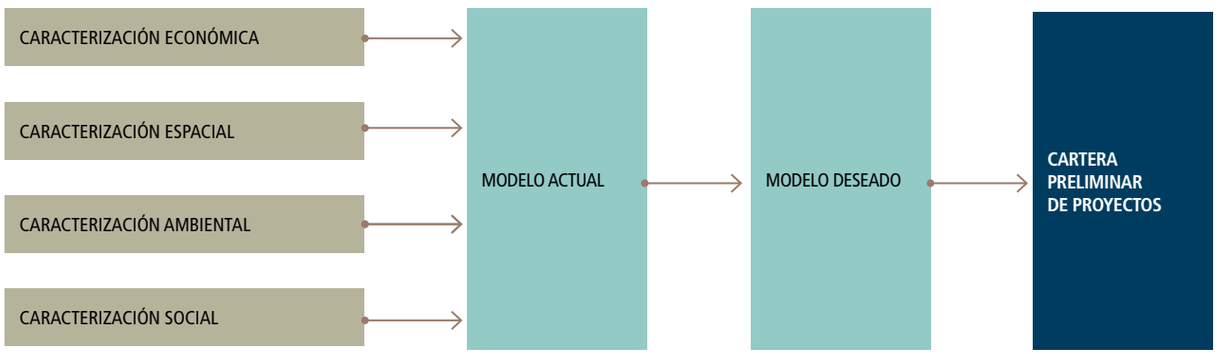
2. PLANIFICACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

Considerando los efectos positivos y negativos de las infraestructuras y de su localización, resulta necesario no sólo promover su inversión sino también su adecuada planificación. Es así que, en el marco de la Política de Ordenamiento y Desarrollo Territorial enunciada en el año 2004 en el documento "Argentina 2016: Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial", se expresaron los lineamientos que orientan las acciones del Estado con impacto territorial hacia el desarrollo equilibrado, integrado y sustentable del país, buscando superar las visiones sectoriales y construyendo un nuevo modo de intervención, capaz de aprovechar las oportunidades de desarrollo en el marco del contexto nacional e internacional.

El Modelo Deseado Nacional, planteado en el Avance I del Plan Estratégico Territorial (PET) como marco de referencia para lograr la concreción de los lineamientos mencionados, dio lugar a la construcción de una cartera preliminar de proyectos de infraestructura para alcanzar ese Modelo, en un trabajo conjunto con las jurisdicciones, con la guía del Gobierno Nacional. Esta cartera surgió a partir de una metodología que permite identificar las demandas reales de creación de infraestructura en función de su efecto multiplicador para el desarrollo territorial de cada porción del territorio, expresado en logros como la reducción de la pobreza, el mejoramiento de la competitividad sectorial y la reducción de problemas ambientales, entre otros.

En el Avance II del PET se propone una profundización de la metodología, lo cual permite no sólo la identificación y ponderación de los proyectos de infraestructura, sino también el análisis de sus impactos en las diferentes dimensiones territoriales –espacial, económica social y ambiental–. Es habitual la utilización de metodologías que evalúan los proyectos de inversión en términos de rentabilidad económica. Estos análisis plantean un recorte conceptual que restringe la mirada sobre sus impactos y los múltiples efectos que generan en el territorio y se inician una vez que los proyectos ya están identificados. Frecuentemente, la evaluación *ex post* arroja resultados poco satisfactorios, ya que la inversión no alcanza los logros esperados, que suelen ser consecuencia de una deficiencia a la hora de identificar esos proyectos. En la metodología utilizada en este Avance del PET se puso un énfasis particular en la fase de identificación, vinculando efectivamente los problemas y oportunidades con los objetivos y los logros esperados en las diferentes dimensiones territoriales. Es así que en esta etapa se obtuvo una cartera ponderada de proyectos de infraestructura, cuya materialización permitirá alcanzar una mayor equidad territorial al lograr:

ESQUEMA METODOLÓGICO. PRIMERA ETAPA DEL PET



- una mejor organización de los asentamientos humanos, lo cual permitirá el arraigo de la población en su lugar de origen, y redundará en el equilibrio de la oferta de servicios y dotaciones y en la igualdad de oportunidades de desarrollo y crecimiento, tanto personal como colectivo, a la vez que se tiende al equilibrio del sistema urbano
- la generación de mejores condiciones para el aumento de la producción a partir de mejoras energéticas, mayor y mejor comunicación entre las regiones y aumento de la superficie irrigada
- la promoción de inversiones privadas a partir de la inversión pública, para convertir territorios poco atrayentes en territorios atractivos
- una mayor competitividad mediante la reducción de los costos de transporte

Esta cartera ponderada es quizás uno de los componentes esenciales del Avance II del PET y es transversal a sus tres grandes lineamientos estratégicos: la definición de Áreas de Intervención, el fortalecimiento de un Sistema Policéntrico de Núcleos Urbanos y el desarrollo de Corredores de Conectividad, cada uno con objetivos específicos planteados.

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS E INFRAESTRUCTURA

ÁREAS DE INTERVENCIÓN

Las Áreas de Intervención caracterizadas en el PET corresponden a tres categorías: a desarrollar, a potenciar y a cualificar. Esta caracterización corresponde a su dinámica y organización territorial y presupone una serie de estrategias vinculadas a la inversión en infraestructuras. Los diferentes grados de dinamismo, competitividad económica y consolidación del medio construido determinan estrategias distintas en cuanto a los tipos de intervenciones e inversiones de infraestructura necesarias.

En las áreas a cualificar, donde existe una buena provisión de infraestructura y cuya economía está inserta en el mercado internacional y es, además, altamente competitiva, la inversión en infraestructura está orientada a su adecuación a las nuevas necesidades fruto del crecimiento, la mayor demanda y el cambio tecnológico, la solución de los cuellos de botella, los problemas de congestión vial y de cargas en los puertos y los problemas ambientales. Se requiere adecuar la red vial al tránsito creciente, reorganizar el sistema multimodal de transporte reasignando mayor participación en otros modos además del carretero –ferrovial, fluvial, marítimo–, acompañar el crecimiento con mayor provisión de energía y mantener simultáneamente las redes existentes, controlar las emisiones y tener políticas eficientes de residuos urbanos e industriales.

En las áreas a desarrollar, la infraestructura está orientada, en primer lugar, a resolver las carencias de los habitantes garantizando una buena calidad de vida en cuanto a provisión de vivienda infraestructura básica y equipamiento. Asimismo, debe asegurar mejores comunicaciones y mayor dotación de energía –ya sea por redes o diversificando la matriz con energías alternativas–, extensión del área regada y manejo de inundaciones para poder revertir la situación de economía de subsistencia, apuntando al desarrollo social y productivo aprovechando las potencialidades ambientales y humanas.

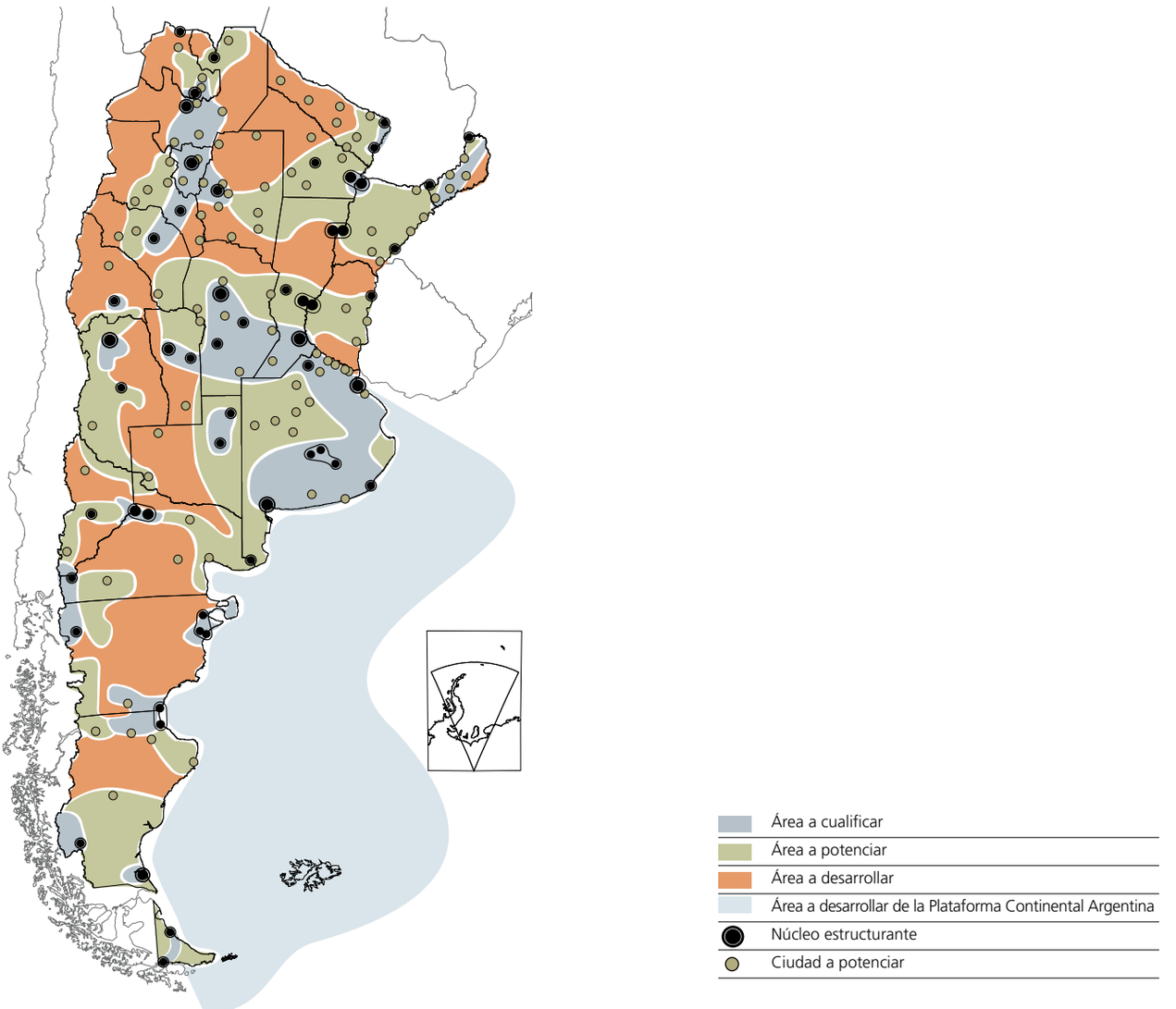
Finalmente, en las áreas a potenciar, la inversión está orientada a la diversificación productiva, por un lado, y al despliegue de su potencial mediante la inversión de infraestructura faltante, por el otro, que hoy funciona como un obstáculo a la hora de aprovechar las potencialidades latentes.

A partir de las transformaciones ocurridas en el territorio entre el Avance I y el II del PET, producto del impacto de nueva infraestructura, del crecimiento económico y de la expansión de la frontera agrícola, entre otros factores, se replanteó el alcance de las áreas de intervención, que se modificaron ligeramente con el fin de ajustar las estrategias a las nuevas necesidades y realidades territoriales. Asimismo, se incluyó la Plataforma Continental Argentina con la caracterización y estrategia de las áreas a desarrollar.

SISTEMA POLICÉNTRICO DE NÚCLEOS URBANOS

El fortalecimiento de un sistema policéntrico de núcleos urbanos ha sido un elemento preponderante en el trabajo realizado en esta etapa del PET. En los Modelos Territoriales Deseados provinciales, así como en el Modelo Deseado Nacional, se han identificado núcleos estructurantes y ciudades a potenciar. Los primeros son aquellos que tienen una función en relación con el sistema urbano y con la estructuración del territorio. La selección de estos núcleos y ciudades a potenciar cobra sentido en diferentes escalas y realidades territoriales; es diferente la pertinencia de su inclusión si se considera la escala nacional o se limita a la escala provincial. Asimismo, hay ciudades que fueron elegidas más allá de su tamaño o población, privilegiando aspectos funcionales. Es el caso, por ejemplo, de algunas ciudades patagónicas, que, debido a las

ÁREAS DE INTERVENCIÓN, NÚCLEOS ESTRUCTURANTES Y CIUDADES A POTENCIAR



Fuente: SSPTIP. Elaboración propia.

mayores distancias relativas, deben contar con infraestructura de una mayor complejidad que una ciudad de escala similar ubicada en la pampa húmeda. La definición de esta estrategia supone, en primer lugar, el estudio del sistema urbano, la formulación de lineamientos específicos –ambos detallados en el volumen Argentina Urbana del presente documento– y, finalmente, un mejoramiento del sistema a partir de la creación de infraestructura social y productiva acorde con la jerarquía de ciudad y su rol en el sistema. La estrategia a seguir en materia de inversión en infraestructura surge a partir de este último punto. En la zona patagónica, por ejemplo, las necesidades de equipamiento están sujetas al condicionante mencionado: la mayor distancia relativa obliga a que ciudades de pequeña población tengan más oferta de servicios. En la zona central, donde el sistema urbano es más denso y hay mayor concentración poblacional, surge la necesidad de fortalecer las ciudades intermedias para evitar la sobrecarga de las áreas metropolitanas. En el Norte, por su parte, se plantea con mayor intensidad la necesidad de que las ciudades estén adaptadas a los requerimientos de vinculación con los países limítrofes, a la presión demográfica y las necesidades en materia de equipamiento sanitario y educativo, redes de saneamiento y abastecimiento de energía, ya que las ciudades de esta franja poseen los índices más bajos en relación con el factor calidad de vida.

Por otra parte, en los nodos multimodales de todo el país –que en general coinciden con los núcleos estructurantes– se requiere reorganizar los sistemas multimodales de transporte y de cargas frente al crecimiento de la producción –tanto industrial como agrícola– y el mayor consumo interno y externo. En las ciudades portuarias se requieren mejores accesos a los puertos, adecuación de las instalaciones, playas de transferencia y lugares de almacenamiento tales como silos y muelles.

También en las ciudades de mayor jerarquía la infraestructura vial debe adecuarse a la creciente demanda, a la vez que se incentiva el uso del transporte público de pasajeros y se promueven los medios guiados como forma de disminuir la congestión y los problemas ambientales.

A nivel general y como política de inversión de infraestructura, la densificación de la mancha urbana permitirá optimizar las inversiones en saneamiento urbano, eficiencia energética



AUTOPISTA RN9,
Rosario-Córdoba.

e infraestructura urbana tales como pavimentación, alumbrado y drenaje.

CORREDORES DE CONECTIVIDAD

En relación con las estrategias de inversión en los Corredores de Conectividad, se parte del entendimiento de estos como espacios geográficos sobre los cuales se distribuyen flujos de pasajeros y cargas a partir de la dotación de infraestructura específica que contienen, cuyas finalidades son permitir la salida de los productos locales o regionales a otras regiones y al extranjero, y hacer posible que la población acceda a los bienes y servicios necesarios para garantizar una buena calidad de vida. Por medio de esas dos funciones se genera un contexto de complementación y de integración entre las diversas economías del territorio nacional. Las estrategias de conectividad que fueron planteadas en este sentido en el Avance I del PET procuran, por un lado, mejorar la eficiencia de los corredores existentes y, por el otro, construir un nuevo sistema de ejes de articulación y desarrollo necesario para vincular territorios aislados.

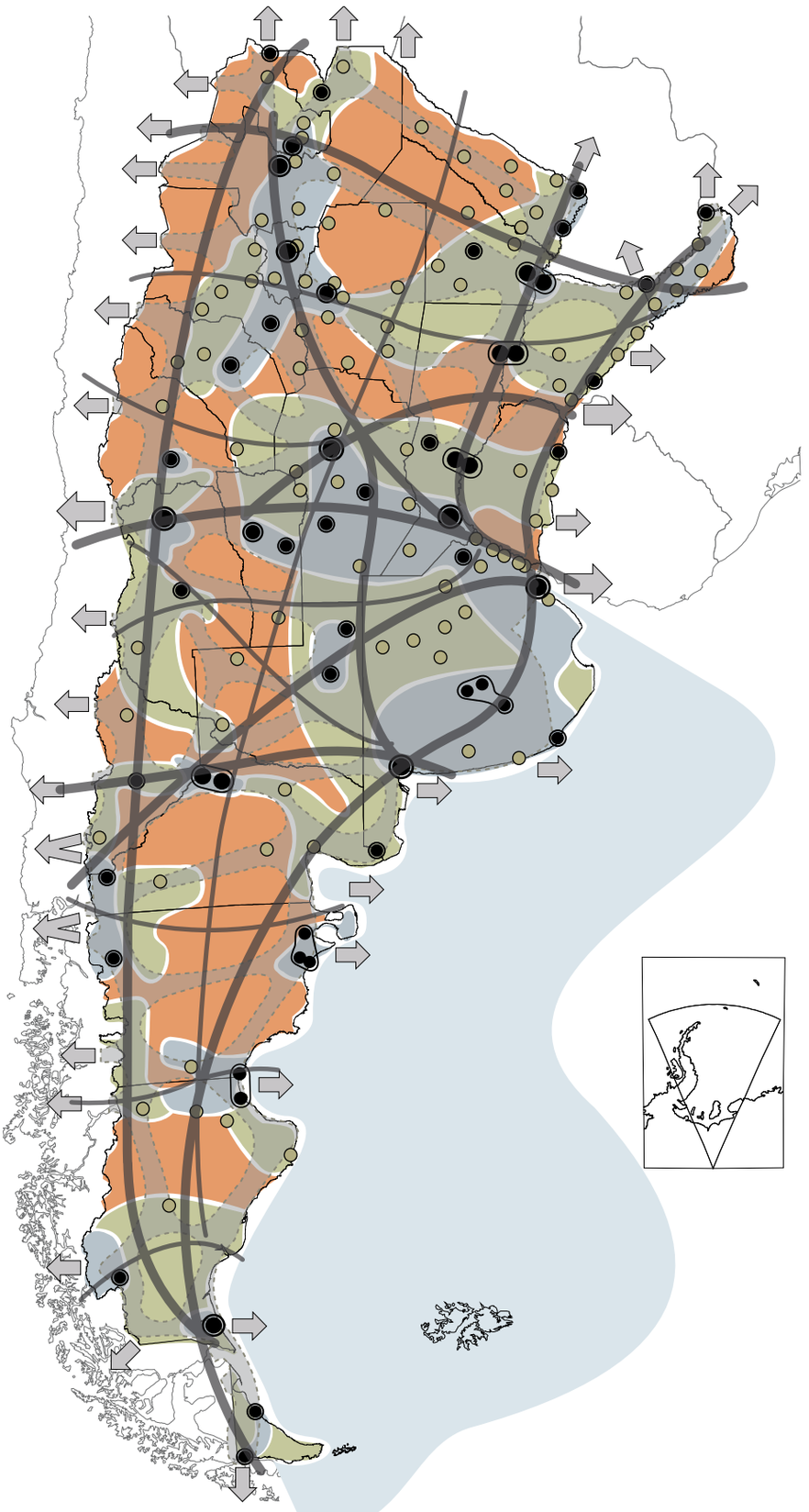
Un corredor designa un espacio longitudinal que comunica dos sectores en una sucesión alineada de paisajes, que responden a una necesidad de circulación entre asentamientos de población y/o zonas productivas. Puede ser una ruta, una traza ferroviaria, una vía navegable o una combinación de todas las alternativas tecnológicas de conexión. Visiones más modernas tienden a incorporar al concepto las tecnologías de la información y la comunicación. Cuando se priorizan la articulación de zonas o los criterios de desarrollo, se asume que el corredor se transforma en un eje de articulación y desarrollo. El diseño de estrategias sobre conectividad y accesibilidad de y a las diferentes regiones es fundamental desde el punto de vista del ordenamiento territorial porque afecta de modo concreto a las distintas formas de producción económica y cultural de la población, debido a que ocasiona efectos globales que deben ser evaluados desde una perspectiva sistémica y compleja. Este es un objetivo manifiesto de la política territorial del Estado argentino y supone el desafío de mejorar la posición relativa de los territorios más rezagados del país sin afectar la situación de los más desarrollados.

La evolución de los corredores abarca varias etapas. En el modelo colonial predominaba un sistema de ciudades orientado sobre el corredor entre el Alto Perú y Buenos Aires, complementado por un corredor hacia el Oeste y otro que implicaba la navegación por el Paraná. La estructura se modificó con la expansión de las redes ferroviarias, que comenzaron a contar con ramales hacia el Norte y el Sur y concéntricos en la ciudad de Buenos Aires. La prevalencia del modo ferroviario duró casi cien años, en una configuración diseñada de acuerdo con las necesidades del comercio exterior. A inicios del siglo XX, se comenzó a equipar el territorio con caminos pavimentados, proceso que se aceleró a partir de la década del sesenta, en paralelo con la aplicación de un plan de reemplazo del transporte ferroviario por el automotor. Durante las tres décadas siguientes, los ejes principales de la red vial, aún concéntrica, fueron paralelos a las trazas ferroviarias, con lo que se logró conectar todas las regiones del país pese a su baja densidad. Esta amplia capacidad incorporada al sistema del transporte se adelantó a las necesidades de los siguientes veinte años, y permitió que, hasta el año 2000, el tránsito entre ciudades, desde y hacia los puertos, se desarrollara sin el obstáculo de la congestión. En la actualidad, el tránsito en rutas es el principal componente del sistema de conectividad, especialmente en lo relativo al transporte de pasajeros.

Hoy, el Gobierno Nacional se propone atender gradualmente la demanda de transporte ferroviario de pasajeros, mientras se verifica un creciente despliegue del transporte de cargas, que aún representa un porcentaje pequeño del total de toneladas por kilómetros transportadas por vía terrestre. Si bien han surgido numerosos proyectos de recuperación del trazado ferroviario, existen dificultades para fomentar este crecimiento, como la utilización de la infraestructura por parte de diferentes operadores.

A partir de este diagnóstico, se plantearon dos estrategias de conectividad. Por un lado, mejorar la capacidad y eficiencia de los corredores existentes, como el caso de la transformación en autovía de la RN9 desde Rosario hasta Córdoba. Por otro lado, construir un nuevo sistema de ejes de articulación y desarrollo necesario para integrar territorios aislados, como los diversos tramos que se construyen sobre la vieja RN40. La primera estrategia apunta a solucionar los problemas de congestión, no obstante entraña el riesgo de reproducir el modelo territorial existente. La segunda supone la dificultad de prever escenarios, pero responde a la situación deseada.

MODELO DESEADO TERRITORIAL NACIONAL



CATEGORÍAS DE DINÁMICA Y ORGANIZACIÓN TERRITORIAL

Categoría
A cualificar
A potenciar
A desarrollar
Área a desarrollar de la Plataforma Continental
Tejido conectivo
Malla estructurante
Núcleos estructurantes
Ciudad a potenciar
Ciudad mayor o igual a 10.000 habitantes

Fuente: SSPTIP. Elaboración propia.

EJES DE ARTICULACIÓN Y DESARROLLO DEL TERRITORIO ARGENTINO

Eje del Uruguay: une el litoral del río Uruguay con la Ciudad de Buenos Aires. Este corredor puede reconocerse sobre la RN14 y puede verificarse allí la circulación de todo tipo de vehículos, con una notoria importancia del tráfico internacional. Se encuentra integrado al eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná previsto por la UNASUR.

Eje del Paraná: une el litoral del río Paraná con la Ciudad de Buenos Aires. Al igual que el eje anterior, integra el eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná definido en el marco de la UNASUR.

Eje del Noroeste: sigue el trazado del viejo camino de los tiempos de la colonia, que une las principales ciudades del Noroeste –Tucumán, Salta, Santiago del Estero y Jujuy– con la Ciudad de Buenos Aires, y en su último tramo se superpone al eje del Paraná. Se trata de un corredor compuesto, que incluye la RN9 y la RN34 y su derivación hacia las ciudades de Córdoba, La Rioja y Catamarca.

Eje Central Histórico: une la región central de Cuyo con la Ciudad de Buenos Aires. Se trata de un corredor que sigue la vieja línea de fortines entre el pie de los Andes y la costa del Plata. Queda reflejado en la suma combinada y alternante de los flujos de las RN7 y RN8.

Central Mesopotámico: conecta transversalmente la Mesopotamia con Cuyo, vinculando con puertos del centro chileno y del Sur brasileño, además de algunas regiones de Uruguay. Si bien en este Avance estos corredores se tratan por separado, ambos pertenecen y se encuentran integrados en el eje MERCOSUR-Chile definido en el marco de la UNASUR. Para mantener coherencia con esta definición, se considera una derivación hacia pasos cordilleranos sanjuaninos y riojanos.

Eje del Atlántico: vincula el litoral marino con la ciudad de Buenos Aires. Presenta una consolidación diferente, más fuerte cuanto más cercano está del Río de la Plata. Desde Bahía Blanca, la proyección hacia el Sur presenta una gran espaciación entre los diferentes centros urbanos que lo integran.

Eje Patagónico Pampeano: une los centros urbanos norpatagónicos cordilleranos con la ciudad de Buenos Aires a través de la pampa húmeda. En su origen puede identificarse su traza con la RN5 y con las diversas rutas que unen las ciudades de Santa Rosa, en la provincia de La Pampa, y San Carlos de Bariloche, en Río Negro.

Eje Centro Atlántico: une el Centro del país –Córdoba, San Luis y La Pampa– con los puertos del Sur bonaerense. Si bien no es radiocéntrico, facilita la interconexión entre los corredores anteriores y brinda la posibilidad de pasar de uno a otro sin necesidad de llegar a los extremos.

Norte: une de modo transversal la franja Norte del territorio argentino, de modo tal que permite la articulación de estos espacios con puertos del Norte chileno y del Sur brasileño y refuerza la conectividad con Paraguay y Bolivia. De modo principal, articula las provincias del Noreste con las del Noroeste. Está integrado al Eje de Capricornio definido por la UNSAUR.

Patagónico Norte: cruza transversalmente el Norte de la Patagonia vinculando los puertos bonaerenses con los puertos del centro-Sur de Chile. Comparte con los corredores Atlántico y Patagónico Pampeano los primeros tramos que lo unen con la ciudad de Buenos Aires. La existencia de varios pasos cordilleranos, en especial el de Cardenal Samoré, lo transforman en corredor internacional. Pertenece al Eje del Sur definido en el marco de la UNASUR.

Eje Andino: articula el Norte con el Sur del país de modo casi paralelo a la cordillera de los Andes. Su trazado puede reconocerse prácticamente completo sobre la RN40, y desde el punto de vista de la interconexión es sumamente importante, pues permite la conformación de una red de comunicaciones y la posibilidad de trasladarse en sentido Norte-Sur o viceversa. Cabe destacar que este corredor está integrado al denominado Eje Andino del Sur concebido preliminarmente.

Eje Patagónico Central: vincula los puertos atlánticos con centros urbanos chilenos del Sur. Resulta evidente que se trata de un eje internacional de naturaleza bioceánica.

Eje Cuyo-NEA: como su nombre lo indica, conecta la región de Cuyo con el Noreste. Complementa al corredor Central Mesopotámico, permitiendo el desplazamiento hacia el Norte y articulando con pasos fronterizos de las provincias de Corrientes y Misiones. Sin una importante consolidación aún, se trata de una derivación que mejora las comunicaciones en el territorio.

Eje Central Norte: se trata de un eje que vincula las zonas cordilleranas con las mesopotámicas de modo incipiente, Su traza está pensada, aproximadamente, en los límites del Eje de Capricornio y el Eje MERCOSUR-Chile del proyecto de integración UNASUR. Si bien aún poco consolidado, su traza apunta a dotar de mayor conectividad al territorio.

Eje Central Cuyano: une el centro del país con la región cuyana, al Norte del histórico corredor Central, y constituye una alternativa de acceso a la cordillera para el corredor Central Mesopotámico.

Eje Cuyo-Atlántico: une la región de Cuyo con los puertos del Sur bonaerense a través de la provincia de La Pampa, lo cual lo transforma en una de las alternativas más directas de comunicación con la región central de Chile. Su concreción, definida como una importante aspiración, es de suma relevancia para mejorar la conectividad.

Eje del Paralelo 42: vincula los centros urbanos cordilleranos con los puertos de Río Negro y del Norte de Chubut. Se trata de la proyección de un corredor que coincida con el paralelo 42, limítrofe entre las provincias de Río Negro y Chubut.

Eje Patagónico Sur: vincula los puertos atlánticos de Santa Cruz con las localidades cordilleranas de la misma provincia.

Eje Chaqueño-del Desierto: se trata de un eje aún en estado de idea. Su objeto sería vincular, en dirección Norte-Sur, una serie de espacios del Norte chaqueño con el centro de las provincias de La Pampa, Río Negro, Chubut y Santa Cruz.

3. EL IMPACTO DE LAS INVERSIONES EN EL TERRITORIO

El despliegue de la inversión en infraestructura evidencia que en los últimos años se han producido importantes avances, desde los distintos sectores de la obra pública, hacia la concreción de los objetivos establecidos en el PET. El efecto global de la inversión realizada se percibe en la mejora de todos los indicadores sociales del país, así como en la llegada a zonas tradicionalmente postergadas por la lógica de mercado, con el significativo concepto de reparación histórica.

En materia energética, y en el marco del Plan Energético Nacional, se produjo un aumento muy significativo de la inversión, que ha logrado sostener el abastecimiento de la demanda en el marco del continuo crecimiento económico, el avance en la integración energética de todo el territorio y la contribución a la diversificación de la matriz energética.

El despliegue de la inversión en la red vial ha significado un mejoramiento en la conectividad de zonas aisladas, en la eficiencia y seguridad del sistema en su conjunto, en la vinculación regional y en las condiciones para el desarrollo de la actividad turística.

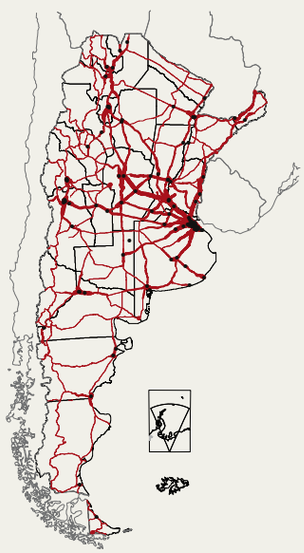
La estatización de Aerolíneas Argentinas significa, además de la recuperación de la aerolínea de bandera, la posibilidad de priorizar lógicas de integración y equidad territorial. Por otra parte, la promoción de la recuperación de la participación del ferrocarril en el sistema de transportes ha comenzado a dar signos positivos.

Los niveles de cobertura de la red de agua potable y cloacas se han incrementado notablemente, con efectos muy fuertes sobre las condiciones sanitarias de la población, así como en la promoción del arraigo en los lugares menos favorecidos. La política habitacional también muestra un crecimiento muy importante, que se traduce, por un lado, en el acceso a la vivienda adecuada de millones de personas y, por otro lado, en el estímulo permanente al empleo y la actividad económica que genera la construcción.

La inversión en infraestructura social, pilar del desarrollo equitativo, también ha sido un factor de relevancia. Esto se expresa, por ejemplo, en la construcción y ampliación de hospitales y nuevos establecimientos educativos de todos los niveles.

En el plano de las comunicaciones, un hito que aporta a la integración territorial ha sido la implementación de la televisión digital terrestre, un avance tecnológico con fuerte impacto sobre la accesibilidad a la producción audiovisual, además de la puesta en marcha del Plan Nacional de Telecomunicaciones, orientado a ampliar la conectividad en todo el territorio.

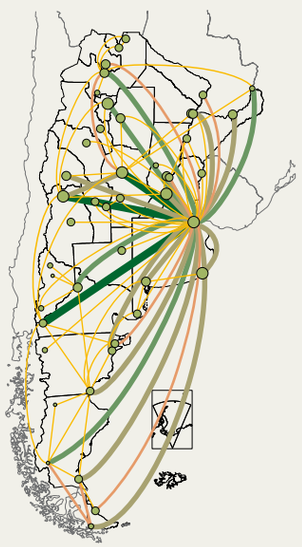
TRÁNSITO MEDIO DIARIO ANUAL



CANTIDAD DE VEHÍCULOS
- Menos de 2.000
- 2.000 - 4.000
- 4.000 - 6.000
- 6.000 - 20.000
- 20.000 - 200.000
- Ciudades más de 50000 habs.

Fuente: SSPTIP. Elaboración propia en base a datos de la DNV. Año 2009.

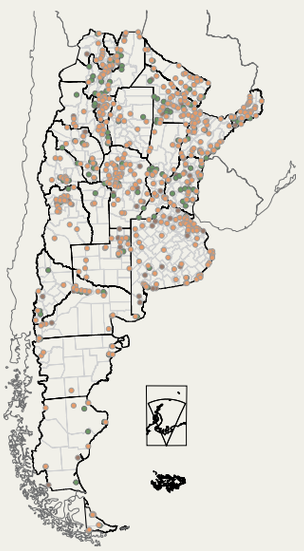
TRANSPORTE AÉREO



CANTIDAD DE VUELOS
Frecuencia semanal agosto 2011
- Hasta 6
- 7 - 13
- 14 - 34
- 35 - 55
- 56 - 112

Fuente: SSPTIP. Elaboración propia en base a datos de los sitios web de las empresas de transporte aéreo de agosto 2011.

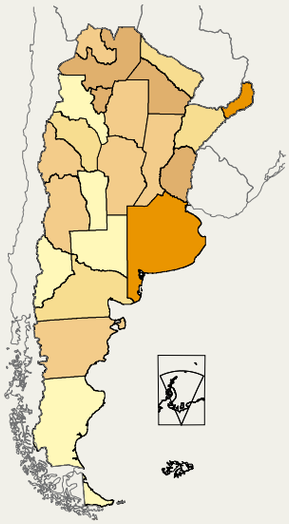
EDUCACIÓN



- Escuelas terminadas
- Escuelas en ejecución
- Escuelas en procesos licitarios

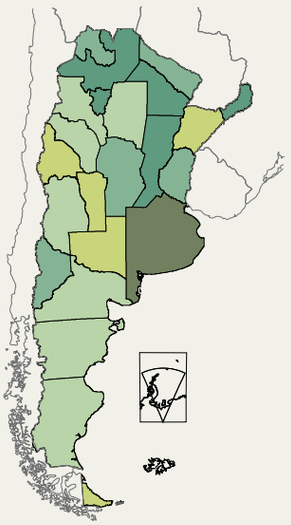
Fuente: Programas Nacionales 700 Escuelas, Más Escuelas, Más Escuelas II. Unidad Ejecutora Subprograma II del MINPLAN.

VIVIENDA



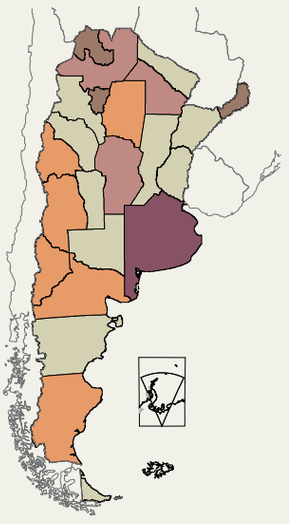
VIVIENDAS TERMINADAS

4.209 - 11.359
11.360 - 17.658
17.659 - 27.926
27.927 - 41.339
41.340 - 91.795



VIVIENDAS EN EJECUCIÓN

968 - 3.040
3041 - 5.547
5.548 - 7.709
7.710 - 20.283
20.284 - 71.594

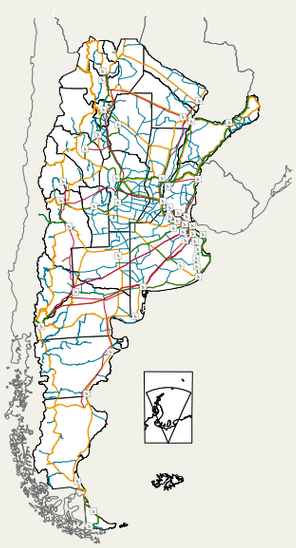


VIVIENDAS A INICIAR

0 - 318
319 - 844
845 - 1.532
1.533 - 3.788
3.789 - 8.525

Fuente: SSPTIP. Elaboración propia en base a datos de la SSDUV del MINPLAN para el período 2003-2010.

COMUNICACIONES

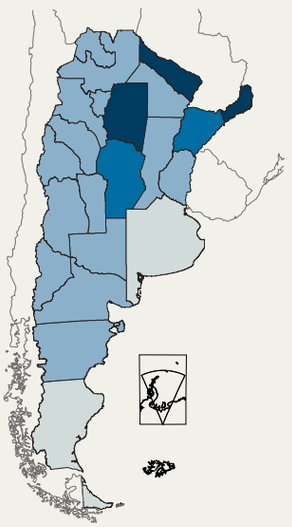


RED DE FIBRA ÓPTICA

Troncal
Provinciales
Transener
Tramos IRU
Antenas de TV digital abierta

Fuente: SSPTIP. Elaboración propia en base a Secretaría Técnica y Académica. Comisión de Planificación y Coordinación del Plan Nacional de Telecomunicaciones Argentina Conectada.

COBERTURA DE RED DE AGUA

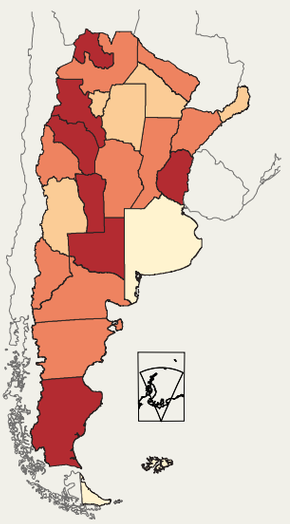


DIFERENCIA DE COBERTURA RED DE AGUA ENTRE 2001-2010

hasta 0,3%
0,4% - 5,0%
5,1% - 7,0%
7,1% - 12,2%

Fuente: SSPTIP - Elaboración propia en base a datos del INDEC.

COBERTURA DE RED DE CLOACAS



DIFERENCIA DE COBERTURA RED DE CLOACAS ENTRE 2001-2010

hasta 1%
1,1% - 7,0%
7,1% - 10%
10,1% - 14,7%

Fuente: SSPTIP - Elaboración propia en base a datos del INDEC.

CAPÍTULO II

IDENTIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y PONDERACIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN

1

PRIMER CICLO DE PENSAMIENTO ESTRATÉGICO

En el Avance I del Plan Estratégico Territorial (PET) se presentó el Modelo Deseado del Territorio Nacional, que fue construido de manera consensuada en el marco del trabajo de diagnóstico y proyección territorial conducido por la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (SSPTIP) en conjunto con los equipos técnico-políticos de todas las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Como instancia complementaria, evidenciando la voluntad de concreción del Modelo, se identificó una cartera preliminar de propuestas e iniciativas en materia de dotación de infraestructuras, consideradas estratégicas por su importancia para el logro de la Argentina deseada.

En este primer Avance se informaba que los proyectos identificados constituían una primera aproximación a la cartera de inversión en infraestructura, y que se mantenía la apertura a nuevas aproximaciones posibles en otros ciclos de pensamiento estratégico. De idéntico modo se establecía, al explicar el Modelo Deseado, la necesidad de crear plataformas institucionales que propiciaran la consolidación de la planificación territorial como política de Estado y el desarrollo de estudios dirigidos al diseño de políticas federales de planificación y ordenamiento del territorio.

La continuidad de este ejercicio del pensamiento estratégico tuvo como finalidad la identificación de nuevos proyectos de inversión en reemplazo de aquellos que, señalados como estratégicos en el Avance I, se encontraran en etapas de licitación, ejecución o funcionamiento efectivo. También tuvo el propósito de profundizar y ampliar el procedimiento iniciado con aquella primera aproximación a la conformación de una cartera de proyectos de infraestructura, para lo cual se desarrollaron métodos más rigurosos que permitieron la ponderación y priorización de las propuestas.

Los resultados alcanzados son de carácter exclusivamente orientativo y las iniciativas concretas en materia de dotación de infraestructuras que se vuelcan expresan el criterio formado a lo largo del proceso de trabajo acerca de su importancia estratégica para la construcción de un nuevo modelo territorial.

Uno de los principios de este tipo de pensamiento sobre el territorio y de identificación estratégica de proyectos es que consiste en un proceso más que en un producto acabado. Por ello, se tiene plena conciencia de que los modelos y las carteras obtenidas –si bien fueron elaborados a través de una metodología sistemática y rigurosa– están permanentemente sujetos a revisión. En consecuencia, se trata de un procedimiento iterativo, que habilita sucesivas instancias de ida y vuelta en sentido ascendente que permiten mejorar cada vez la calidad de la información.

Los ejes que sustentaron el trabajo continuaron siendo los definidos en la Política Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. Por un lado, los logros pretendidos para todos los habitantes del país:

- Fortalecer la identidad territorial y cultural y el sentido de pertenencia al territorio nacional
- Alcanzar el desarrollo económico y la realización de proyectos personales sin que ello implique abandonar el lugar de origen
- Vivir en un ambiente sustentable, que garantice la disponibilidad actual y futura de los recursos
- Participar plenamente en la gestión democrática del territorio en todas sus escalas
- Acceder a bienes y servicios esenciales que permitan el desarrollo personal y colectivo con una elevada calidad de vida

Por otro lado, también funcionaron como ejes del trabajo los tres grandes objetivos de desarrollo y ordenamiento territorial definidos en el Avance I del PET que, articulados entre sí, constituyeron los fundamentos para la construcción del Modelo Territorial Deseado como el de una Argentina equilibrada, integrada, sustentable y socialmente justa:

- Mejorar y sostener el crecimiento de la producción en forma equilibrada mediante la construcción de infraestructura y equipamiento
- Garantizar el acceso de la población a los bienes y servicios básicos, promoviendo el desarrollo equitativo de las regiones y el arraigo de sus habitantes
- Contribuir a la valorización de nuestro patrimonio natural y cultural a través de una gestión integrada y responsable

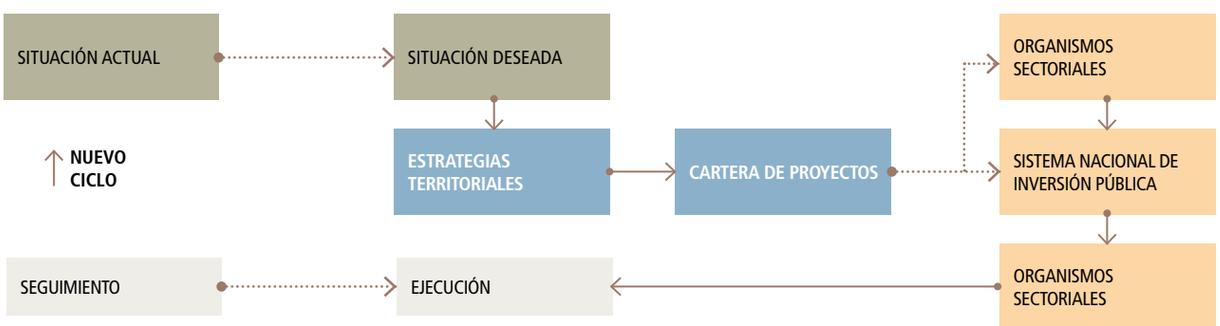
2

SEGUNDO CICLO DE PENSAMIENTO ESTRATÉGICO

La segunda fase o ciclo del proceso de identificación estratégica de proyectos se inició en el año 2008, a partir del diseño de una propuesta metodológica para trabajar conjuntamente con los equipos técnicos provinciales, de procedimientos flexibles, susceptibles de actualización periódica, y cuyo principal fundamento es la evaluación intersectorial y sistemática del impacto de los proyectos en el territorio.

Este nuevo ciclo fue abordado sobre la base de tres pretensiones: institucionalizar el ejercicio del pensamiento estratégico, fortalecer la metodología de trabajo propuesta y diseñar un sistema de seguimiento y evaluación de proyectos estratégicos de infraestructura. Los últimos dos factores contribuyen con el propósito de comenzar a trabajar en la ponderación del impacto territorial de las ideas de inversión; es decir, en la evaluación de aquellos proyectos que aún se encuentran en un estado incipiente de formulación. En relación con la institucionalización de la planificación estratégica, se avanzó en un proceso de articulación con el Sistema Nacional de Inversión Pública[1] a través del aporte de información para los criterios de selección de inversiones en futuros proyectos de infraestructura. En el mismo sentido, se profundizó la relación con diversos organismos ejecutores de obra pública, pertenecientes en su mayoría al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MINPLAN), principalmente en el intercambio de datos relevantes sobre proyectos de inversión en diferentes etapas de formulación.

IDENTIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE PROYECTOS



2.1. METODOLOGÍA DE IDENTIFICACIÓN Y PONDERACIÓN DE PROYECTOS

La metodología diseñada fue puesta a consideración de los equipos provinciales, a los que se convocó a implementarla haciendo énfasis en el salto cualitativo que supondría lograr resultados basándose en la aplicación de criterios similares en cada jurisdicción provincial. La aplicación del procedimiento metodológico supone la necesidad de articulación con distintas áreas de gobierno fundamentales como generadoras de información clave respecto de cada proyecto o iniciativa, hecho que agrega valor tanto al proceso como a los resultados.

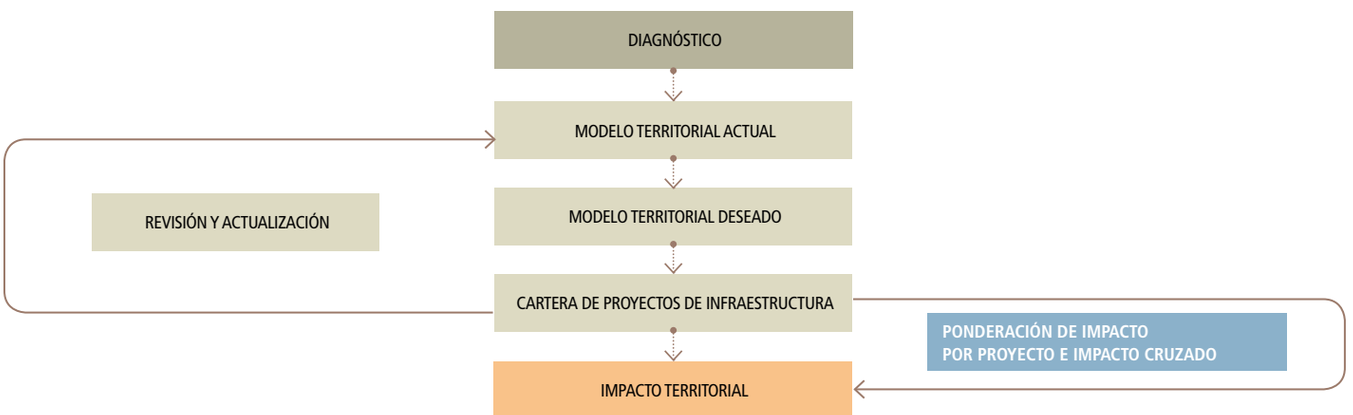
El primer paso propuesto fue la revisión de los Modelos Actuales y Deseados de los territorios por parte de cada jurisdicción. Algunos fueron ratificados y otros reformulados, en diferentes medidas. En la sección que compila los resúmenes jurisdiccionales, al final del presente libro, pueden encontrarse

los mapas y las explicaciones de las permanencias y modificaciones en cada caso.

A continuación, se realizaron las revisiones de las denominadas áreas de intervención, base sobre la cual se reinició el pensamiento estratégico, ya que desde esta escala microrregional se definieron los problemas emergentes del contraste entre el Modelo Deseado y el Modelo Actual. En cada área de intervención se reconocieron los problemas existentes, cuya definición habilitó la búsqueda de soluciones, plasmadas en objetivos y estrategias. De esta configuración se desprendió la primera idea de los proyectos de inversión.

A los proyectos así identificados se les aplicó la metodología de ponderación de impacto territorial, relacionándolos con los objetivos propuestos para cada una de las microrregiones provinciales y complementando este estudio con el análisis de los posibles efectos sinérgicos entre ellos. La metodología intenta aportar mayor eficiencia y eficacia a los recursos asignados, planteando un recorrido completo en el ciclo de los proyectos, que se inicia con la identificación de los problemas y oportunidades de acción, continúa con la identificación de proyectos y el análisis de sus impactos individuales y cruzados en el territorio. En la escala nacional también se ponderó el impacto territorial de los proyectos estratégicos que, al momento, se encontraban en la etapa de idea o preinversión. En este caso se tomó en cuenta, como criterio de análisis, la contribución al cumplimiento de los objetivos del PET. En la etapa nacional no se realizaron árboles de problemas y objetivos, ya que se tomó como insumo directo la identificación de proyectos ampliamente trabajada a nivel provincial.

ESQUEMA DE TRABAJO



2.2. PONDERACIÓN DEL IMPACTO TERRITORIAL DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

La ponderación del impacto territorial de los proyectos de infraestructura es una actividad sistémica que incluye diversos elementos:

- La previsión de los resultados o efectos de una actuación sobre el territorio, tanto los de incidencia directa como indirecta
- La interpretación de los efectos previstos, es decir, la determinación de los cambios provocados sobre el sistema en su conjunto
- La valoración de los efectos o modificaciones mediante su contraste con los objetivos de desarrollo que establecen una situación deseada del sistema en el futuro
- La adaptación, cuando corresponde, de las condiciones de actuación para mejorar la contribución al logro de los objetivos
- La concurrencia con el PET, dado que el proceso hace referencia a un sistema o modelo territorial en un ámbito espacial determinado

Haciendo un uso resignificado de las terminologías de diversos ámbitos científicos, los dos primeros elementos –la previsión e interpretación de los efectos– corresponden al análisis del impacto territorial; los dos siguientes refieren a la ponderación de la importancia de ese impacto. El quinto factor, por su parte, hace énfasis en el carácter diferenciado de la evaluación del impacto territorial con respecto a otros tipos de análisis y valoraciones, como por ejemplo, los de naturaleza macro o microeconómica, ambiental o social. De manera gradual, se avanza hacia una consideración multidimensional integral al momento de decidir la asignación de recursos a las distintas alternativas de inversión. En suma, el análisis de impacto territorial es un proceso orientado a predecir los efectos de los diversos proyectos de inversión sobre el sistema territorial, contrastar esos efectos con los objetivos y criterios de desarrollo y discernir sobre la adecuación de dichos proyectos, además de proponer actuaciones complementarias cuando corresponda.

En el diseño de la metodología se partió de la perspectiva según la cual se considera al territorio como una multiplicidad de relaciones e incidencias, abordaje que permite hacer efectiva la planificación como pensamiento estratégico complejo, dejando de lado recetas lineales y sectoriales. La consideración de la no-linealidad de las relaciones y las diferentes velocidades con las que se suceden las acciones sobre el territorio exigen hacer de la flexibilidad una característica esencial de la metodología de planificación estratégica. El territorio es entendido como una totalidad organizada en que cada uno de sus componentes es definido en relación con otros elementos, por lo cual resulta inadecuado observar a cada uno de ellos por separado. Se trata de un pensamiento que integra diferentes disciplinas y saberes, que maneja una realidad en la cual no existen certezas inamovibles, y que permite vislumbrar horizontes estratégicos.

La multicausalidad de los fenómenos que estructuran el territorio impone la construcción de criterios cualitativos en el entendimiento de que resulta imposible la medición de estas cadenas causales y su reconstrucción completa en el tiempo, sin dejar por ello de edificar un marco profundo de acción y transformación que responda a una realidad cierta y veraz. Los fenómenos producidos sobre el territorio nunca actúan de manera aislada, lo cual implica una responsabilidad a la hora de comprender las sinergias y las restricciones que afectan los resultados de los procesos generados. Sinergia y restricción son, por tanto, cualidades que deben ser analizadas. La toma de decisiones es, para esta manera de comprender la planificación, una responsabilidad indelegable del Estado, específicamente de los decisores políticos elegidos para ejercer ese compromiso, sustentados por un fuerte apoyo técnico.

Se tomaron en cuenta, además, algunas consideraciones aprendidas del primer ciclo de trabajo. En tal sentido, al evaluar proyectos en la escala nacional, se utilizó un criterio que tuvo en cuenta la inequidad, con lo cual se reparó el rezago que las regiones más desfavorecidas padecían respecto de la distribución histórica de la inversión pública. También se consideró prioritaria la conformación de un ambiente favorable para la creación genuina de empleo y riqueza. De igual modo, se atribuyó mayor consideración a los proyectos que refuerzan la interacción entre las empresas privadas y las instituciones públicas, y a los que generan una conciliación de los objetivos de eficiencia económica, cohesión social y balance ecológico.

2.3. ESCALA PROVINCIAL

El trabajo a nivel provincial constó, entonces, de diversas etapas:

a) la revisión de los Modelos Actuales y Deseados desde una escala microrregional mediante el análisis de los problemas en cada microrregión y la definición de objetivos y estrategias –para lo cual se recurrió a la ya tradicional metodología de mapas conceptuales traducida en árboles de problemas y árboles de objetivos–
b) la ponderación del impacto territorial de los proyectos de infraestructura identificados como necesarios por cada provincia a través de un método multicriterio
c) el estudio de los impactos cruzados entre estos proyectos
d) la elaboración de una cartera integrada de proyectos estratégicos a nivel provincial

HERRAMIENTAS UTILIZADAS EN CADA ETAPA

ETAPA	HERRAMIENTA
REVISIÓN DE LOS MODELOS TERRITORIALES	ÁRBOLES DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS
PONDERACIÓN DEL IMPACTO TERRITORIAL DE LOS PROYECTOS	MATRIZ DE ANÁLISIS MULTICRITERIO
PONDERACIÓN DEL IMPACTO CRUZADO DE LOS PROYECTOS	MATRIZ DE ANÁLISIS DEL IMPACTO CRUZADO
INTEGRACIÓN DE LA CARTERA DE PROYECTOS	AGREGACIÓN TÉCNICO-POLÍTICA

EJEMPLOS DE MICRORREGIONALIZACIÓN

Provincia de Formosa



Provincia de Corrientes



Cada provincia regionalizó su territorio en áreas de intervención o unidades de planificación. El criterio de regionalización obedeció a jurisdicciones formales o a áreas con atributos territoriales similares. La categorización de unidades de planificación que se propone en el Avance I del PET (y que se sostiene en este segundo ciclo) divide las zonas en tres grandes grupos: áreas a cualificar, áreas a desarrollar y áreas a potenciar. Esta regionalización permite evaluar el impacto territorial de los proyectos según los objetivos pensados para cada unidad territorial, en lugar de hacerlo únicamente según la magnitud del proyecto[2].

A) REVISIÓN DE LOS MODELOS TERRITORIALES

La revisión de los Modelos Territoriales, desagregados según criterios microrregionales, se llevó a cabo utilizando la herramienta de mapas conceptuales en forma de árboles de problemas y objetivos, que permiten explicitar y jerarquizar relaciones causales y comprobar la consistencia lógica entre los problemas y sus soluciones.

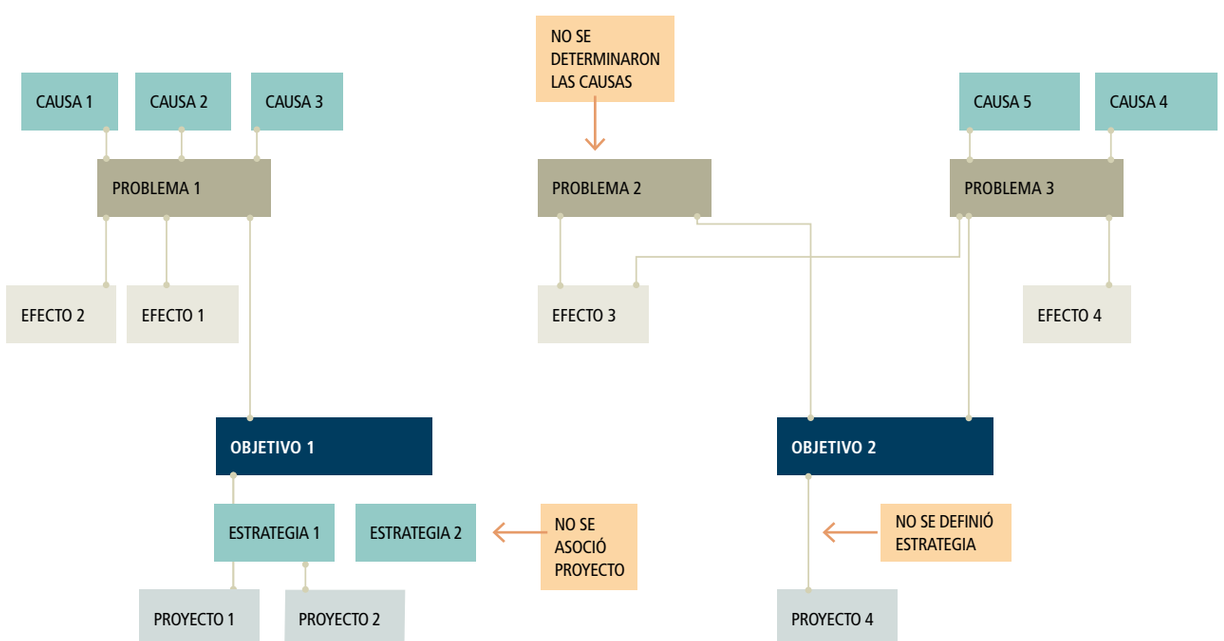
La formulación de problemas a nivel microrregional fue planteada desde una mirada sistémica, procurando evitar enfoques restringidos a problemáticas aisladas o cuestiones sectoriales. Si bien esto presenta dificultades, también constituye la piedra basal para la conformación de una cultura de la planificación que permita, paulatinamente, construir consenso en torno de una perspectiva sustentada en el concepto de complejidad, que requiere trabajo sostenido, interdisciplinario y articulado entre las diferentes escalas y organismos. Al definir el abordaje de la problemática desde las microrregiones, se estimuló el trabajo integral entre organismos provinciales y municipales, tanto de planificación como de ejecución de infraestructuras. Si bien los resultados de este ejercicio fueron variados, se destacaron varios casos de gobiernos provinciales que favorecieron instancias de amplia y sistemática participación de los niveles locales.

El proceso de elaboración de los mapas conceptuales supone un ida y vuelta constante, superador de las visiones habitualmente fragmentarias de diagnósticos y estudios del territorio. Los árboles construidos por cada equipo provincial permiten analizar de manera rápida y clara tanto los datos de los diagnóstico como los de la proyección deseada, y vincular problemas con objetivos, causas con estrategias, y estas líneas de acción con propuestas concretas de iniciativas y proyectos de infraestructura. En la graficación característica de los árboles se pueden detectar vacíos en las secuencias lógicas, tales como ausencia de causas, la existencia de proyectos sin conexión con estrategias y de estrategias sin propuesta de proyecto para su materialización. El proceso lógico confluye en la identificación de los proyectos e iniciativas de inversión necesarios para el logro de los objetivos propuestos. La identificación de proyectos, entonces, produce información sistemática, ordenada, debidamente jerarquizada y articulada en razonamientos que brindan fundamentos sobre los distintos componentes y aspectos analizados y evaluados. En suma, su principal utilidad es la del análisis fundamentado para la toma de decisiones de inversión.

Se observó que, independientemente de la caracterización del tipo de área –a cualificar, a desarrollar o a potenciar– existen problemas y objetivos comunes a todas ellas, no obstante pueden observarse algunas tendencias. En el caso de las áreas a desarrollar, que son las de mayor atraso relativo, prevalecen los objetivos vinculados con la explotación de recursos naturales y el turismo, actividades que permiten el despegue económico con inversiones relativamente modestas. En el caso de las áreas a potenciar, los objetivos más recurrentes son los de diversificación productiva, dentro de los cuales se incluyen variadas propuestas relacionadas con el turismo. Finalmente, en las áreas a cualificar preponderan los objetivos de potenciación de recursos ya explotados y actividades preexistentes y la solución a los problemas de congestión y contaminación, relativa a los conflictos asociados con las actividades económicas consolidadas.

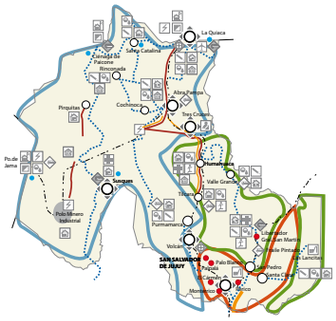
La formulación de los árboles de problemas y objetivos por áreas de intervención permitió, mediante una primera integración, revisar los Modelos Actuales y Deseados de cada provincia y, consecuentemente, su ilustración en los correspondientes mapas.

ESTRUCTURA DE ÁRBOLES DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS



EJEMPLOS DE ACTUALIZACIÓN DE MODELOS DESEADOS PROVINCIALES

Provincia de Jujuy

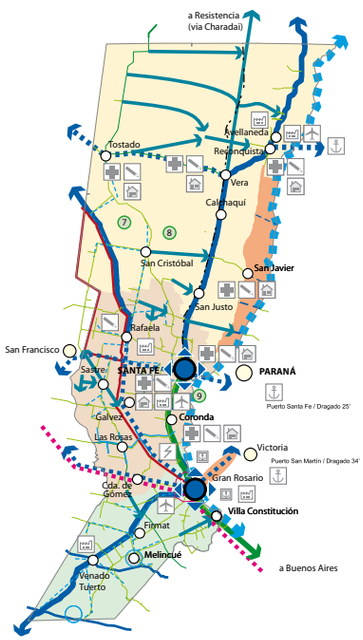


PRIMERA ETAPA PET

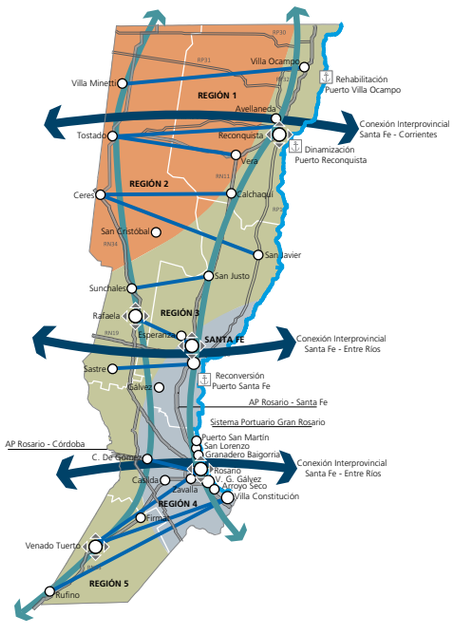


SEGUNDA ETAPA PET

Provincia de Santa Fe

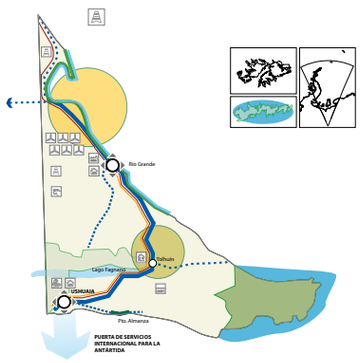


PRIMERA ETAPA PET

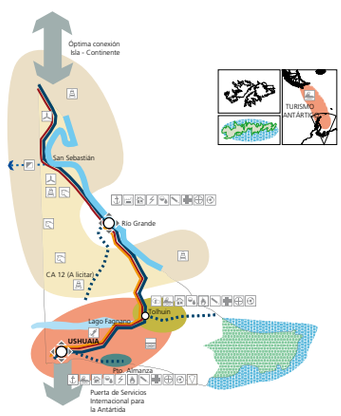


SEGUNDA ETAPA PET

Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur

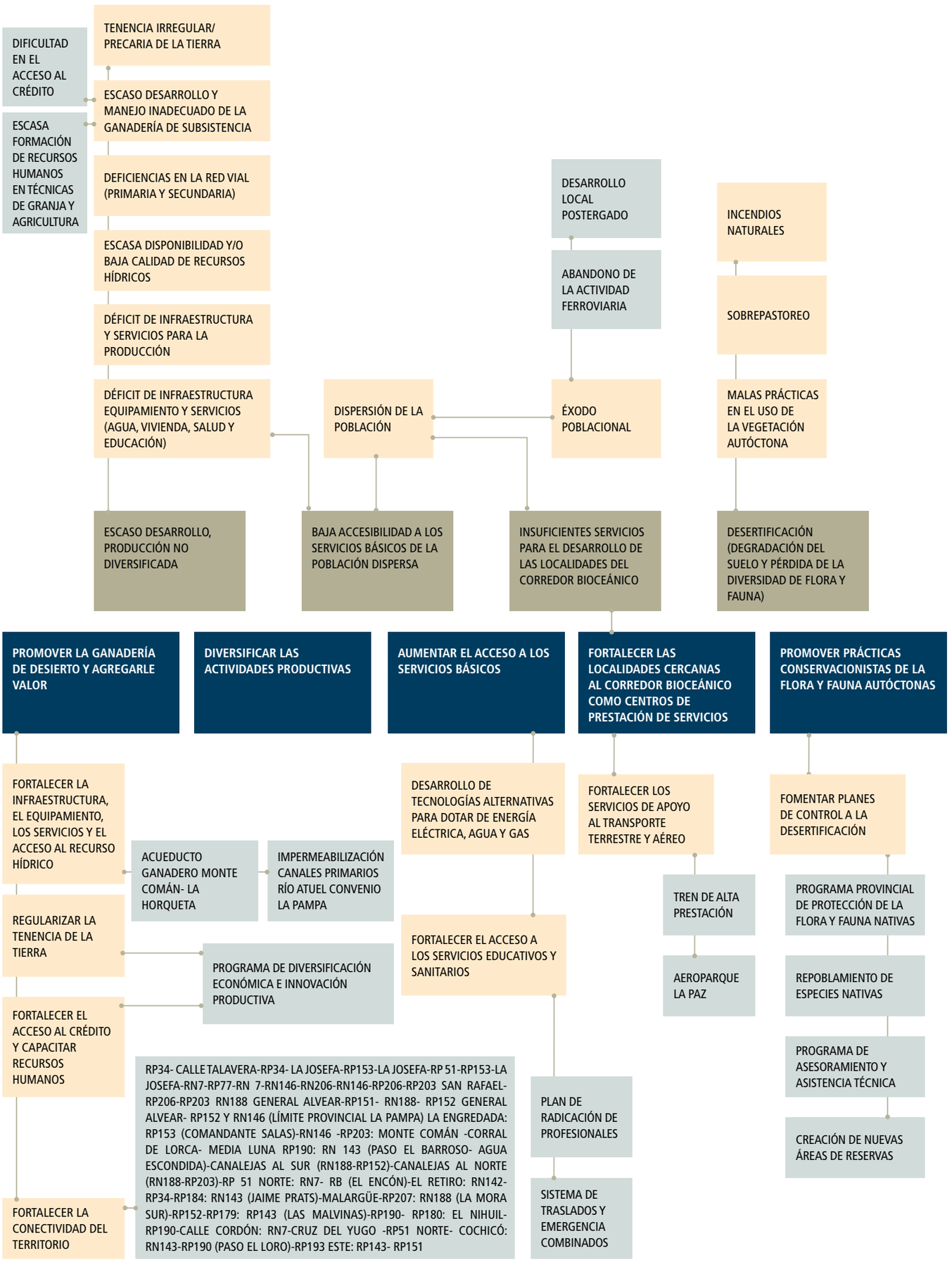


PRIMERA ETAPA PET

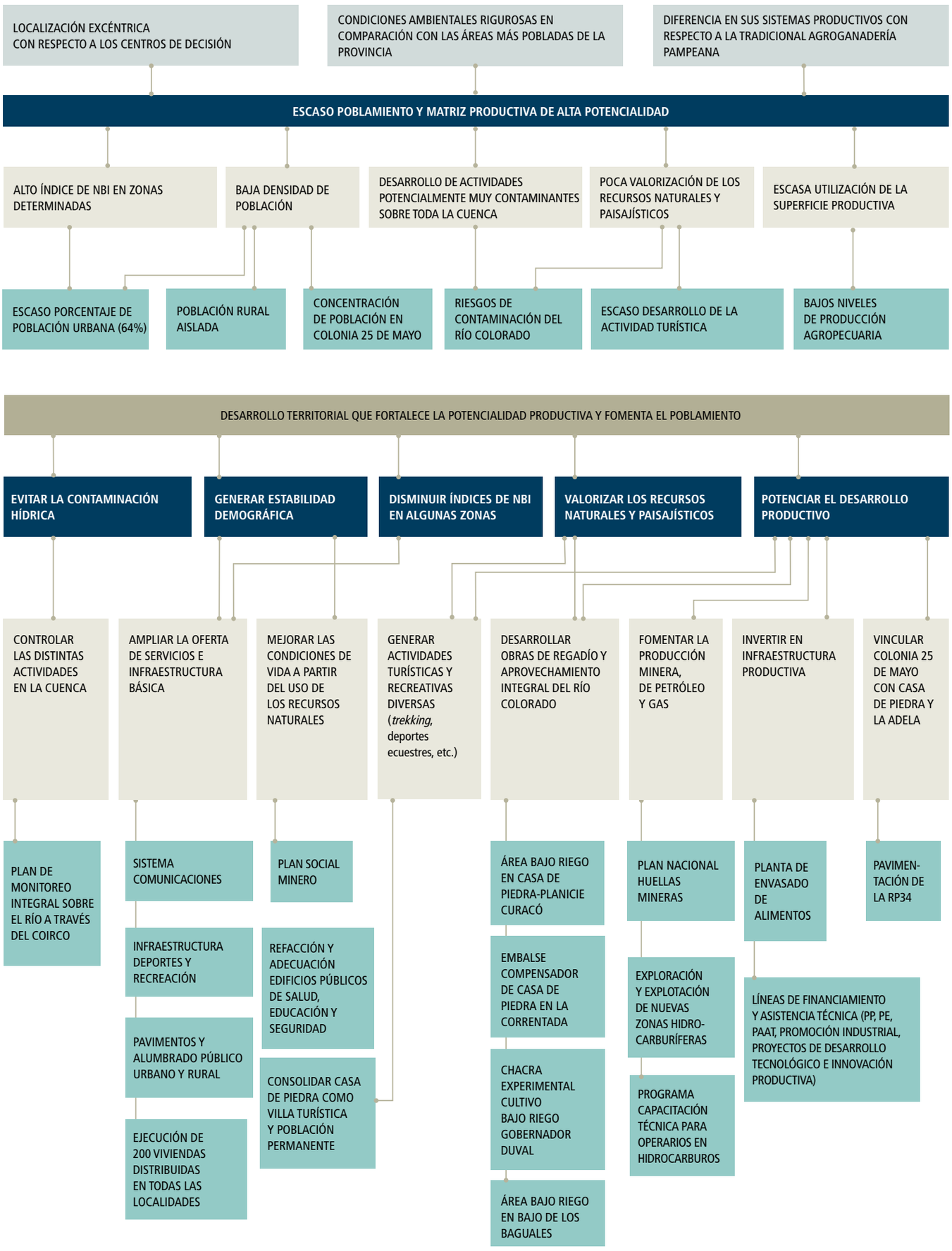


SEGUNDA ETAPA PET

EJEMPLO DE ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS
Provincia de Mendoza - Área Este



EJEMPLO DE ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS
Provincia de La Pampa - Región de la ribera del río Colorado



B) PONDERACIÓN DEL IMPACTO TERRITORIAL DE LOS PROYECTOS

La segunda etapa de la metodología propuesta consistió en la ponderación del potencial impacto territorial de los proyectos de infraestructura identificados en los mapas conceptuales microrregionales, para lo cual se utilizó información de base complementada con la visión estratégica de los responsables político-técnicos de los organismos de inversión. La herramienta utilizada para esta etapa fue un modelo de análisis multicriterio.

Los sistemas de decisión y análisis multicriterio se basan en la noción de construcción interdisciplinaria del conocimiento. Son herramientas por medio de las cuales se procura orientar una decisión hacia la mejor opción posible, poniendo en juego varios objetivos simultáneos y un único agente decisor. En esta experiencia en particular, los criterios de análisis fueron consensuados entre los equipos de trabajo de todas las provincias participantes del PET, considerando la existencia de profesionales de diversas disciplinas y responsables políticos, encargados del análisis de la información y la integración del listado único provincial respectivamente. En función de las preferencias en los pesos asignados a los criterios y de la contribución que cada proyecto realiza a la consecución de objetivos, el sistema realiza una selección de opciones, ya sea para encontrar la mejor alternativa, para aceptar aquellas que parecen buenas y rechazar aquellas que parecen malas o para generar una ordenación de las alternativas de la mejor a la peor.

Se adoptó un *software*[3] que identifica los componentes de una situación compleja y los desagrega en criterios y subcriterios, ordenándolos en una jerarquía y realizando comparaciones binarias, y que atribuye valores numéricos a juicios cualitativos para permitir la agregación de las soluciones parciales en una única solución. Para concretar este análisis se construyó, consensuadamente con los equipos provinciales, una matriz en la que se desagregó el concepto de impacto territorial en cuatro dimensiones, ya tomadas en cuenta en el primer ciclo de trabajo del PET: la dimensión económica, la ambiental, la social y la espacial. A su vez, cada una de esas dimensiones se desagregó en subcriterios, y cada uno de los subcriterios se dividió en una escala menor de subcriterios.

1. CRITERIO ECONÓMICO

I. SUBCRITERIO PRODUCCIÓN REGIONAL

- COSTOS DE PRODUCCIÓN. El impacto del proyecto fue considerado positivo cuando se determinó que impactaría reduciendo el costo de producción, y negativo en los casos en que lo aumentaría, en función de la actividad económica más relevante.

- EXPORTACIONES. El impacto del proyecto fue considerado positivo si en su evaluación se determinó que contribuiría a incrementar las exportaciones o que daría lugar a que comenzaran a realizarse, y negativo si se determinaba que disminuirían.

- VOLUMEN DE LA PRODUCCIÓN. El impacto del proyecto se consideró positivo si la evaluación determinaba que incidiría en el aumento de la producción, y negativo si indicaba su disminución.

II. SUBCRITERIO EMPLEO

- GENERACIÓN DE EMPLEO. Se tomó en cuenta la posible generación de empleo, tanto directo como indirecto, en función del objetivo del proyecto, una vez que se encuentre en operación.
- CARÁCTER DEL EMPLEO. Se lo evaluó como positivo si se consideró que el proyecto generaría empleo permanente.

III. SUBCRITERIO DIVERSIFICACIÓN ECONÓMICA

- DIVERSIFICACIÓN SECTORIAL. Se consideró que el impacto del proyecto sería positivo si en su evaluación se determinaba que impactaría en una mayor variedad de sectores económicos respecto de la situación actual.

- DIVERSIFICACIÓN PRODUCTIVA. Se evaluó como positivo cuando se consideró que el proyecto impactaría en una mayor producción de actividades económicas diferentes a las existentes.

2. CRITERIO SOCIOCULTURAL

I. SUBCRITERIO ACCESIBILIDAD

- VIVIENDA Y SANEAMIENTO BÁSICO. Se consideró positivo el impacto del proyecto si en su evaluación se determinaba que contribuiría al acceso a la vivienda y a los servicios básicos –agua, cloacas, electricidad y gas–.

- ACCESIBILIDAD A LA SALUD. Se consideró positivo el impacto del proyecto si la evaluación determinaba que facilitaría el acceso al servicio de salud en función de la demanda existente.

- ACCESIBILIDAD A LA EDUCACIÓN. El impacto del proyecto fue considerado positivo si la evaluación determinaba que facilitaría el acceso al servicio educativo en función de la demanda existente.

II. SUBCRITERIO CULTURA E IDENTIDAD

- IDENTIDAD LOCAL. Se consideró positivo el proyecto si la evaluación determinaba que podría impactar en la revalorización de las distintas manifestaciones o expresiones que identifican a una comunidad y constituyen un bien social, con un valor patrimonial tangible o intangible. Se lo consideró negativo si se entendió que propiciaría un deterioro de estos elementos.

- PATRIMONIO CULTURAL Y/O NATURAL. Se consideró positivo el impacto del proyecto cuando se determinó que implicaría la puesta en práctica de acciones preventivas destinadas a eliminar o disminuir los riesgos de deterioro del patrimonio, o si se evaluó que implicaría el desarrollo, la difusión e implementación de políticas que lo aseguraran. Se lo consideró negativo si en la evaluación se determinó que el impacto del proyecto supondría un deterioro de los elementos con valor patrimonial, ya fuera de tipo histórico, cultural o natural.

3. CRITERIO AMBIENTAL

I. SUBCRITERIO RIESGOS Y USOS DEL SUELO

- COMPATIBILIDAD DE USOS DEL SUELO. Se consideró que el impacto del proyecto sería positivo si en la evaluación se determinaba que se localizaría en un área compatible con su uso previsto, y que implicaría el respeto por las condiciones de explotación. Se lo consideró negativo en el caso en que la evaluación determinó que afectaría el uso sustentable del suelo.

- AMENAZAS DE ORIGEN NATURAL. Se consideró negativo el impacto del proyecto en el caso en que la evaluación determinó que se localizaría en un área de ocurrencia de amenazas hidrometeorológicas o geológicas y/o potenciaría de alguna manera sus efectos.

- AMENAZAS DE ORIGEN ANTRÓPICO. El impacto del proyecto fue considerado positivo si en la evaluación se determinó que contribuiría a mitigar los efectos negativos que podría generar la ocurrencia de la amenaza.

II. SUBCRITERIO AFECTACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES

- SUELO. Se consideró negativo el proyecto si en su evaluación se determinó que acentuaría la degradación del suelo en intensidad y extensión. Se lo consideró positivo en los casos en que se evaluó que favorecería la conservación del recurso.

- RECURSOS HÍDRICOS. Se consideró negativo el proyecto si se determinó en la evaluación que acentuaría la degradación del recurso hídrico tanto superficial como subterráneo en intensidad y extensión. Se lo consideró positivo si se determinó que favorecería su conservación.

- BIOTA. Se consideró positivo el proyecto si se evaluó que promovería la preservación, conservación o restauración de áreas naturales o el desarrollo de áreas de amortiguación.

4. CRITERIO ESPACIAL

I. SUBCRITERIO EQUILIBRIO DEMOGRÁFICO

- MIGRACIONES. Se consideró positivo el proyecto si luego de su evaluación se determinó que podría incidir en el fortalecimiento del equilibrio demográfico; y se lo consideró negativo si se determinó que promovería la concentración de la población.

- POLICENTRISMO. Se consideró positivo el proyecto si se determinó que impactaría en el surgimiento de nuevos centros y la revitalización de los existentes. Se lo consideró negativo si se determinó que impactaría en el afianzamiento o fortalecimiento de centros consolidados.

II. SUBCRITERIO CONECTIVIDAD

- ACCESIBILIDAD ESPACIAL. Se consideró positivo el proyecto si se determinó que impactaría en un incremento de la accesibilidad de la población.

- CONECTIVIDAD. Se consideró positivo el proyecto si su evaluación determinó que incidiría en un incremento de la cantidad de conexiones que se generan entre distintos puntos de un territorio.

III. SUBCRITERIO GOBERNANZA ESPACIAL

- FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL. Se consideró positivo el proyecto si se determinó que resultaría en la mejora de las capacidades técnicas del gobierno –recursos humanos, equipamiento, infraestructura física, capacitación– y la apertura a la participación de la sociedad civil.

- CONFLICTIVIDAD. Se consideró positivo el proyecto si en su evaluación se determinó que contribuiría significativamente a reducir el nivel de conflictividad social por alguna demanda específica.

El trabajo con esta tabla constó, entonces, de dos partes. La primera fue la asignación del peso relativo de cada dimensión del impacto territorial, en sus tres diferentes niveles de desagregación. Cada equipo provincial asignó un valor de relevancia a cada uno de los criterios, de manera que la suma resultara uno. Estos pesos se asignaron tomando como referencia las prioridades de desarrollo de cada microrregión incluidas en sus árboles de problemas y objetivos y definidas en consonancia con su Modelo Deseado provincial.

El segundo paso en el trabajo sobre la matriz multicriterio consistió en la asignación de puntajes a los proyectos según su impacto en cada uno de los subcriterios finales, es decir, en el mayor grado de desagregación. Los puntajes de cada proyecto, en conjunto con las ponderaciones de los tres niveles de criterios, fueron ingresados para su procesamiento en el *software*. El resultado emitido por el programa fue un menú ordenado de opciones de intervención en función del impacto de la infraestructura en el territorio para cada microrregión provincial, surgido de la operación algebraica de multiplicar el valor asignado por el peso relativo de cada criterio y subcriterio y la realización de la suma final de esos productos. En el caso de proyectos cuyo efecto involucra a más de una microrregión, fueron ponderados diferenciadamente en cada una de ellas.

De este modo, la herramienta metodológica propuesta permitió lograr que tanto las particularidades del territorio como las de la infraestructura confluyeran en una mirada estratégica que diera cuenta de la interacción entre ambas.

CRITERIOS PROVINCIALES DE ASIGNACIÓN DE PESOS RELATIVOS

El peso que cada provincia asignó a cada criterio fue diferente. El criterio económico fue el preponderante a nivel de promedios nacionales, aunque la distancia entre las medias fue pequeña, ya que no superó nunca el 10%.
Observando máximos y mínimos a nivel provincial, Tucumán fue la que mayor peso le otorgó al criterio económico, con un 39%; mientras que Neuquén y Jujuy le asignaron el menor peso registrado, con un 24%. En cuanto al criterio ambiental, La Rioja fue la que mayor peso le asignó, con un 35%; mientras que La Pampa fue la que le asignó el menor, con un 13%. Córdoba asignó un máximo: le dio el 34% al criterio ambiental; y un mínimo, el 11% al criterio espacial. La provincia de Buenos Aires fue el caso inverso, en tanto asignó –junto con La Rioja– el mayor peso al criterio espacial, con el 30%, y el menor peso al social, con el 18%.

CRITERIO	MEDIA NACIONAL	PESO MAYOR	PESO MENOR
AMBIENTAL	22.9%	35% LA RIOJA	13% LA PAMPA
ECONÓMICO	30.4%	39% TUCUMÁN	24% NEUQUÉN JUJUY
ESPACIAL	22.6%	30% LA RIOJA BUENOS AIRES	11% JUJUY
SOCIAL	24.1%	34% CÓRDOBA	18% BUENOS AIRES

EJEMPLO DE MATRIZ DE CRITERIOS PARA EL ANÁLISIS DE IMPACTOS POR PROYECTO
Microrregión Deltaica - Provincia de Entre Ríos

	PESO	CRITERIO	PESO	SUBCRITERIOS	PESO	SUBCRITERIOS 1	1*	2*	3*	4*	5*	6*	7*	8*	9*	10*	11*	12*	13*	14*
IMPACTO TERRITORIAL 100%	27,4%	ECONÓMICO	30%	PRODUCCIÓN REGIONAL	60%	COSTOS DE PRODUCCIÓN	0	0,5	0,2	0	0	0,7	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0	0,1	0
					20%	EXPORTACIONES	0	0,3	0	0	0	0,4	0	0	0,2	0	0	0	0,3	0,1
					20%	VOLUMEN DE PRODUCCIÓN	0	0,1	0,1	0	0	0,4	0	0,1	0	0	0	0	0,3	0
			30%	EMPLEO	50%	CANTIDAD DE EMPLEO GENERADO	0,2	0,2	0	0	0	0,3	0	0	0,1	0	0	0,1	0,3	0
					50%	CARÁCTER DEL EMPLEO	0,1	0,1	0	0	0	0	0	0	0,3	0	0	0,1	0,3	0,1
			40%	DIVERSIFI-CACIÓN ECONÓMICA	40%	DIVERSIFICACIÓN PRODUCTIVA	0	0,2	0,1	0	0,1	0,3	0	0	0,1	0	0	0	0,1	0
					60%	DIVERSIFICACIÓN SECTORIAL	0	0,1	0	0	0	0,2	0	0	0	0	0	0	0,1	0
	20,3%	SOCIO CULTURAL	80%	ACCESIBILIDAD	32%	VIVIENDA Y SANEAMIENTO	0,4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0,8	0	0	0
					35%	SALUD	0,1	0	0	0	0	0	0,4	0	0	0	0,5	0	0	0
					33%	EDUCACIÓN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			20%	CULTURA E IDENTIDAD	35%	IDENTIDAD LOCAL	0,2	0	0	0,1	0	0	0	0,1	0	0,2	0	0	0	0,2
					65%	PATRIMONIO CULTURAL Y NATURAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,2
	27,4%	AMBIENTAL	50%	RIESGOS Y USOS DEL SUELO	25%	COMPATIBILIDAD DE USOS	0,3	-0,2	-0,1	0	0	-0,1	0,5	0,1	0	0,1	0	0	0,1	0
					50%	AMENAZAS DE ORIGEN NATURAL	0	0	-0,1	0	0	-0,1	0	0	0	0	0	0,1	0	0
					25%	AMENAZAS DE ORIGEN ANTRÓPICO	0,5	0,2	0	0	0	0	0,3	0	0	0	0	0,1	0	0
			50%	AFECTACIÓN DE RECURSOS	30%	SUELO	0	-0,1	0	0	0	-0,1	0,2	0	0	0	-0,1	0,3	0	0
					40%	RECURSOS HÍDRICOS	0	0	0	0	0	-0,2	0,7	0	0	0	-0,1	0,3	0	0
					30%	BIOTA	0	-0,1	0	0	-0,1	-0,1	0	0	-0,3	0	0	-0,1	0	0
	24,9%	ESPACIAL	40%	EQUILIBRIO DEMOGRÁFICO	70%	MIGRACIONES	0	0,1	0	0	0	0,1	0	0,1	0	0,1	0	0	0,1	0,1
					30%	POLICENTRISMO	0,2	0,1	0	0	0	0,1	0	0,2	0	0,2	0	0	0	0
			50%	CONECTIVIDAD	70%	ACCESIBILIDAD ESPACIAL	0	0,4	0	1	0,8	0,3	0	0,6	0,1	0,6	0	0,5	0	0,7
					30%	CONECTIVIDAD	0	0,4	0	1	0,5	0,3	0	0,6	0,6	0,6	0	0,1	0	0,3
			10%	GOBERNANCIA ESPACIAL	60%	FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	0,3	0	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0	0	0,1	0
					40%	CONFLICTIVIDAD	0,5	0,1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0

*1- Rehabilitación Unidad Penal Gualeguay

*2 - Construcción Centro logístico de transferencia de cargas

*3 - Nueva Subestación Transformadora Ibicuy y Nueva SET Mabragaña

*4 - Circunvalación ciudad de Gualeguay

*5 - Acceso a Ibicuy por Brazo Largo tramo RN12-Paraje Roldán

*6 - Canal de vinculación río Paranacito-Cerro Industrial

*7 - Planta compacta potabilizadora de agua Ceibas

*8 - RP11 tramo Victoria-Gualeguay

*9 - Nuevo puerto ultramar en el Bajo Delta entrerriano, área de confluencia ríos Paraná y Uruguay

*10 - Acceso a localidad de Médanos Tramo RN12-Médanos

*11 - Planta potabilizadora de agua Victoria

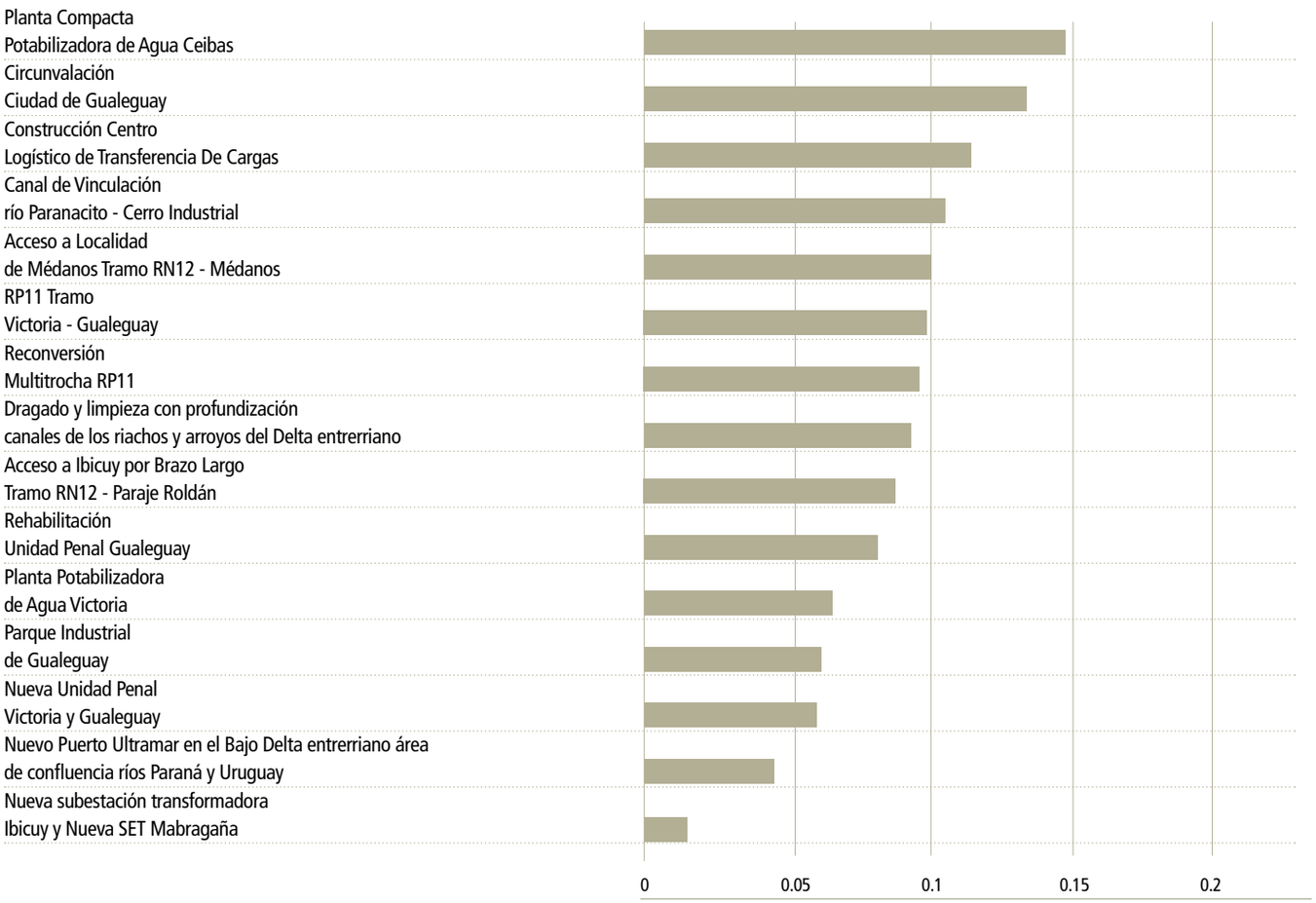
*12 - Dragado y limpieza con profundización canales de los riachos y arroyos del Delta entrerriano

*13 - Parque industrial de Gualeguay

*14 - Reconversión multitrocha RP11

La tabla precedente muestra el modo en el cual opera el análisis. En la primera columna se ubican los cuatro criterios principales, divididos cada uno en dos jerarquías de subcriterios.
Las columnas de la izquierda señalan los espacios donde el equipo multidisciplinario, con acuerdo del responsable político, asignó un valor relativo a los criterios a partir de los datos de la realidad territorial y los objetivos de desarrollo. En las columnas de la derecha aparece el listado de proyectos ubicados en la microrregión. En función de una escala previamente determinada, diferente de acuerdo con cada tipo de subcriterio de evaluación, y a través de la ponderación cualitativa del equipo, se asignó un puntaje a cada proyecto en función de cada una de las aperturas finales y de las propias particularidades del proyecto en cuestión. Esta traducción del juicio a un valor numérico permitió que el *software* ponderara esa puntuación por el peso de cada subcriterio y cada criterio, adicionándolos y resultando en un valor final para cada proyecto. El producto final que proveyó el programa fue una escala jerárquica de proyectos microrregionales de acuerdo con su impacto territorial.

EJEMPLO DE RANKING DE PROYECTOS PONDERADOS
Ranking Microrregión Deltaica - Provincia de Entre Ríos



C) ANÁLISIS DEL IMPACTO CRUZADO DE LOS PROYECTOS

La tercera etapa de la metodología consistió en el estudio de sinergias o impactos cruzados entre las alternativas de inversión identificadas, con el objetivo de evaluar de qué manera cada uno de los proyectos incide en el cumplimiento de los objetivos de otros proyectos, siempre dentro de los límites de cada microrregión.

Este análisis se realizó a través de una matriz de doble entrada en la cual se colocaron todos los proyectos de la microrregión, tanto en las columnas como en las filas; posteriormente se estimó la relación entre ellos según la contribución que cada proyecto tiene en la concreción de los objetivos de los otros y se la valoró en una escala discreta entre 2 y -2.

En la tabla completa puede leerse, en sentido horizontal, el impacto que cada proyecto genera sobre los demás y, en sentido vertical, los impactos que recibe. Al final de cada fila y de cada columna se contabilizan la suma de los impactos positivos, la cantidad de proyectos que impactan positivamente en él, la suma de los puntajes negativos y la cantidad de proyectos que impactan negativamente en él. A partir de estos datos se pueden determinar los niveles de complementariedad y dependencia de cada proyecto. De la matriz de impacto cruzado surge un orden[4], ya que no existe una prioridad necesaria entre proyectos con sumas altas frente a otros con cuentas altas, como tampoco entre aquellos que presentan una alta generación frente a los de alta recepción.

EJEMPLO DE MATRIZ DE IMPACTO CRUZADO
Región Noroeste - Provincia de Buenos Aires

	PAV. RN226	PAV. RN33	PAV. RN60	RP65	PAV. RP86	RP 68	PLAN MAESTRO	LAT 132 KV	LAT 500 KV	SUMA +	CUENTA +	SUMA -	CUENTA -
PAVIMENTACIÓN RN226	0	1	2	2	2	2	0	0	0	9	5	0	0
PAVIMENTACIÓN RN33	0	0	1	1	1	2	0	0	0	5	4	0	0
PAVIMENTACIÓN RN60	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	2	0	0
RP65	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	2	0	0
PAVIMENTACIÓN RP86	-1	-1	1	1	0	1	0	0	0	3	3	-2	2
RP68	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0
PLAN MAESTRO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LAT 132 KV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LAT 500 KV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SUMA +	1	2	5	5	5	5	0	0	0				
CUENTA +	1	2	4	4	4	3	0	0	0				
SUMA -	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0				
CUENTA -	1	1	0	0	0	0	0	0	0				

D) INTEGRACIÓN PROVINCIAL

La cuarta y última etapa de la metodología consistió en la elaboración de una cartera integrada de proyectos ponderados, resultado de la consideración y el análisis que cada equipo provincial hizo de los productos obtenidos. La conformación de este listado final provincial no se hizo a través de una agregación lineal o aritmética, sino de la lectura interpretativa de la información producida en cada etapa.

En síntesis, el trabajo provincial tuvo como resultados:

- La actualización de los Modelos Deseados construidos durante el primer ciclo del PET
- Una cartera de proyectos identificados y ponderados en función de la información obtenida en cada etapa, a través de los árboles de problemas y objetivos, el análisis multicriterio, el análisis de impactos cruzados y la integración provincial
- Un mapa de proyectos ponderados, que habilitó una nueva revisión en búsqueda de la consistencia necesaria entre los modelos deseados y la cartera preliminar de proyectos ponderados, en una nueva instancia iterativa

A estos resultados obtenidos deben agregarse otros, de carácter menos tangible pero de similar relevancia. En primer lugar, la reapertura del debate en los organismos públicos sobre la importancia de la infraestructura en escenarios de planificación regional, lo que provocó un positivo cambio de tendencia. En segundo lugar, la apropiación de las herramientas propuestas para su ejecución permanente a nivel provincial y la promoción de su aplicación en escenarios municipales que la transferencia metodológica a los equipos provinciales generó, en varios casos. En tercer lugar, el aporte a la institucionalización de la planificación a partir del fortalecimiento de las áreas provinciales de planeamiento. Por último, la emergencia de una cultura del planeamiento desde el Estado basada en el trabajo intersectorial e interdisciplinario.

2.4. ESCALA NACIONAL

Finalizada la etapa provincial, se inició el trabajo en la escala nacional. Sus objetivos fundamentales fueron revisar el Modelo Deseado del Territorio Nacional en función de las modificaciones provinciales e identificar y ponderar un listado de proyectos estratégicos de infraestructura de impacto nacional.

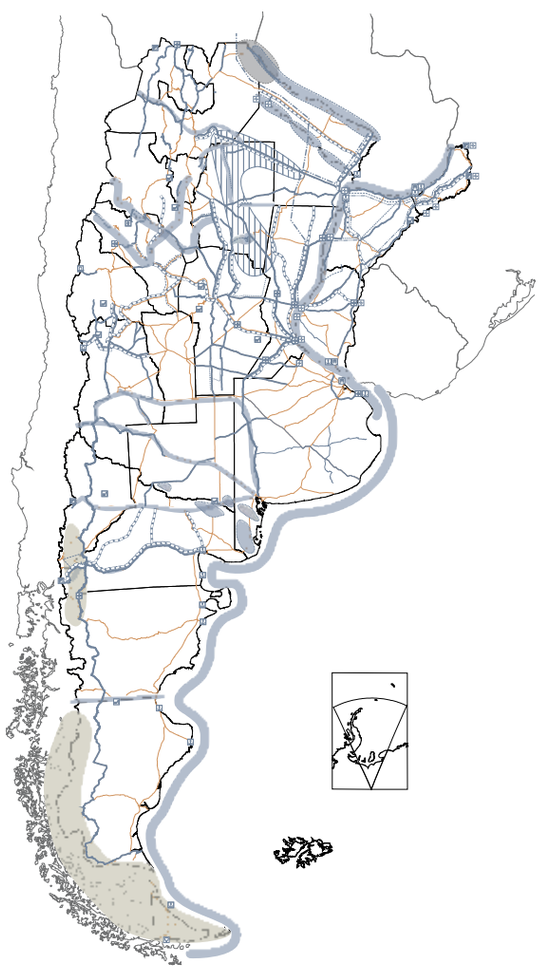
ELABORACIÓN DE LA BASE DE DATOS

El primer paso fue la elaboración de una base de datos, para lo cual se unificaron todos los proyectos provenientes de las carteras provinciales hasta diciembre de 2010: un total de 2.950 proyectos. Se realizó luego un trabajo de consultas con diferentes fuentes como el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BAPIN), el Sistema Integral de Gestión de la Obra Pública (SIGOP), el Presupuesto Plurianual, el Plan Energético Nacional y otros de similar naturaleza, para constatar el estado y los detalles de formulación de los proyectos. Sobre la base de la información aportada por estas consultas, se filtró la base de datos, en función de seleccionar proyectos considerados estratégicos según su escala de impacto y priorizar aquellos cuya área de influencia implica a una provincia entera o a más de una provincia.

Entre los tipos de proyectos considerados en este nivel se encuentran las infraestructuras de gran volumen y las pequeñas intervenciones de carácter estratégico. En el primer caso se trata de obras de grandes dimensiones y extensión física en el territorio, como por ejemplo, todos los tramos correspondientes a la RN40. Como modelo ilustrativo del segundo caso se pueden mencionar algunos pasos de frontera, donde las obras físicas son frecuentemente modestas pero potencian las posibilidades de vinculación y se constituyen en obras clave para generar vínculos entre lugares antes escasa o dificultosamente conectados. En ambas situaciones se consideraron infraestructuras de enclave, que tienen la particularidad de estar localizadas físicamente en un punto circunscrito del territorio pero con impactos a nivel regional o nacional, cuyo ejemplo más común son las centrales hidroeléctricas.

Un último paso en la conformación de la base de datos y la definición de proyectos estratégicos de carácter nacional fue el análisis

MAPA DE PROYECTOS REGIONALES IDENTIFICADOS



REFERENCIAS

- Traza vial nacional existente
- Rutas con requerimientos
- Requerimientos sobre FF.CC.
- Proyectos de líneas de Alta Tensión
- Proyectos de tendido de gasoductos
- Áreas de proyectos turísticos
- Áreas de proyectos hídricos
- Área de acueductos
- Ejes a potenciar
- Proyectos de puentes
- Proyectos de infraestructura ferroviaria
- Proyectos de infraestructura portuaria
- Proyectos de aeropuertos
- Proyectos de pasos de frontera
- Proyectos de túneles fronterizos
- Proyecto Sistema de Logística Antártica (A.A.I)
- Proyectos de represas
- Proyectos energéticos

Fuente: SSPTIP. En base al material de la Jornada Nacional de mayo de 2009.

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

de complementariedades, continuidades, incoherencias y repeticiones entre los proyectos a través de instancias de trabajo conjuntas con los equipos de todas las provincias participantes del PET, en las cuales se definieron proyectos de alcance regional, graficados en un mapa nacional e incorporados al proceso de ponderación.

PROCESO DE PONDERACIÓN

Conformado el listado final de proyectos estratégicos, se procedió a su ponderación. Se decidió considerar el impacto territorial de cada proyecto en función de su contribución al cumplimiento de los objetivos previstos en el PET.

Definidos los criterios, se procedió a la reformulación del mapa de áreas de intervención territorial –a potenciar, a cualificar y a desarrollar– y se los ajustó a partir de las modificaciones que cada provincia realizó sobre sus propios Modelos Deseados.

De manera análoga a la fase provincial, se asignaron pesos a cada criterio de ponderación según el tipo de área. En las áreas a cualificar se consideraron prioritarios factores tales como el desarrollo equilibrado, el arraigo y la protección ambiental. En las áreas a potenciar se valoraron el aumento y la diversificación de la producción, la sustentabilidad y la protección ambiental. En las áreas a desarrollar se priorizaron el aumento y la diversificación de la producción, el policentrismo y el arraigo. De esta forma, se respetó la especificidad de cada tipo de territorio, al analizar los impactos de cada proyecto. En los casos de proyectos cuyo efecto abarca más de un área, se realizó un promedio entre los pesos asignados a los criterios en cada una de ellas.

Para la realización de la ponderación, se compilaron todos los datos relevantes disponibles de cada proyecto a analizar, utilizando como fuentes las áreas pertinentes del MINPLAN y los propios equipos provinciales. A partir de la definición de las características básicas de cada proyecto y la información recogida, se estudió el impacto territorial considerando las propuestas de inversión en relación con otras dinámicas de producción del territorio, tales como la dimensión económica plasmada en los Mapas Productivos elaborados por la Secretaría de Política Económica de la Nación, las características del sistema urbano nacional a partir los aportes del Programa Argentina Urbana (PAU) y las vulnerabilidades y amenazas sintetizadas en el Mapa de Amenazas diseñado por el Programa Nacional de Prevención y Reducción del Riesgo de Desastre y Desarrollo Territorial, ambos programas que se desarrollan en la SSPTIP, entre otros.

ENCUENTRO NACIONAL
LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL
COMO POLÍTICA DE ESTADO.
Septiembre de 2010.





ENCUENTRO NACIONAL
LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL
COMO POLÍTICA DE ESTADO.
Septiembre de 2010.

Se definieron, además, algunas pautas generales para orientar la ponderación:

· Complementariedad entre proyectos
Se partió del supuesto de que el impacto territorial de cada proyecto está condicionado por diversos factores externos. Se buscó, entonces, incorporar esos factores al análisis. Uno de ellos es la complementariedad entre proyectos, que puede darse de diferentes modos: el aporte que pueden hacer proyectos asociados, la concatenación de infraestructuras similares o incluso de tramos de un sistema mayor. Un ejemplo son los tramos de obras viales como las rutas nacionales.

· Condiciones de implantación
Se consideró que los proyectos, en función de su concreción y posterior funcionamiento, requieren de una cantidad de condiciones, operaciones y recursos que se suponen dados. En este sentido, no fueron considerados los aspectos que se incluyen regularmente en las evaluaciones de impacto ambiental, así como tampoco se analizó el diseño del proyecto ni su tipo de financiamiento.

· Temporalidad de los impactos
Se evaluó el impacto previsto de cada proyecto considerándolo terminado y en funcionamiento. No se consideraron los efectos de la obra durante la etapa de construcción, ya que corresponde a etapas posteriores a la identificación. Respecto de la vida útil y los efectos de los diferentes tipos de obras durante ese tiempo, se consideró razonable contemplar un promedio de treinta años de utilidad plena de las obras.

· Aportes de la evaluación provincial
El orden de prioridad y el puntaje que cada proyecto obtuvo en la aplicación de la metodología de evaluación que hicieron los equipos provinciales fueron incorporados como antecedentes de peso a la hora de la ponderación.

Sobre la base de toda la información procesada y de estos principios, se procedió a la asignación de puntajes según rangos de impacto, valorando cada proyecto según su contribución a los objetivos del PET y contemplando sus características en relación con su área de influencia y los lineamientos del Modelo Deseado Nacional. Este trabajo de análisis estuvo a cargo de un equipo interdisciplinario de la SSPTIP, en el convencimiento de que la construcción colectiva de conocimiento es más que la suma de las individualidades. El producto resultante de este proceso fue un listado de proyectos ponderados de alcance nacional, que constituye un menú ofrecido a los decisores en función de su impacto territorial estratégico, desagregado en este caso según su contribución a los objetivos definidos en el Modelo Deseado del Territorio Nacional.

3

HACIA EL TERCER CICLO DE PENSAMIENTO ESTRATÉGICO

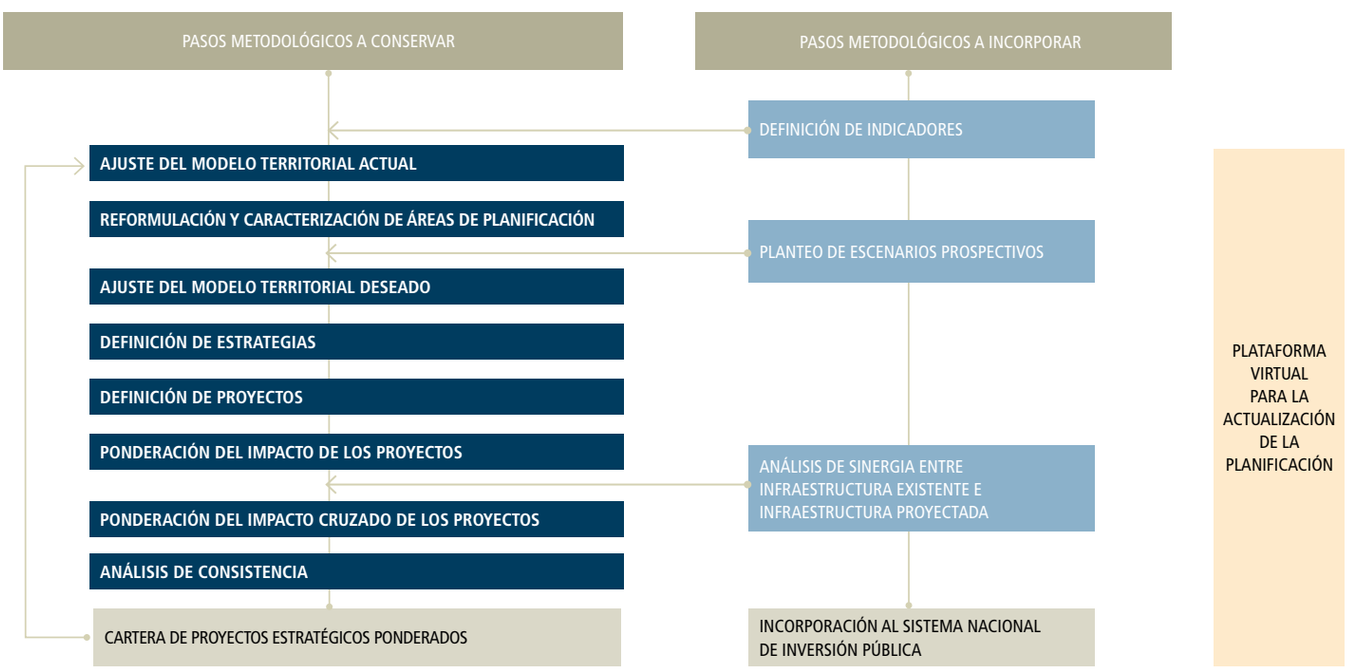
Durante el transcurso del trabajo surgieron diversas inquietudes que, potencialmente, forman parte del tercer ciclo del PET. Un desafío formulado sobre el final del proceso de identificación y ponderación de proyectos estratégicos nacionales es el de efectivizar un sistema de seguimiento y evaluación permanente de la metodología, desarrollando indicadores de evaluación, crecimiento, demanda e impacto. A esto se suma, en el plano institucional, la formalización del trabajo a partir de la vinculación con los organismos ejecutores de infraestructuras y con el Sistema Nacional de Inversión Pública.

En este sentido, cabe mencionar la incorporación de elementos surgidos en el proceso mismo de su aplicación, tales como el análisis de sinergias entre proyectos identificados y entre infraestructura nueva y existente, la ponderación de problemas, la ampliación de la perspectiva de planificación con factores como el espacio marítimo y aéreo y la incorporación de análisis prospectivos que permitan estudiar los proyectos en función de los posibles escenarios futuros.

Por otra parte, en el marco del Programa de Fortalecimiento Institucional de la SSPTIP, que contará con financiamiento de la CAF, se prevé el desarrollo y la implementación del Sistema Integrado de Planificación Territorial (SIPT), una plataforma virtual que permitirá que el proceso de planificación construido con los gobiernos provinciales y aquí descripto se integre y se actualice de manera permanente.

A modo de balance del trabajo, es preciso señalar que la metodología procura consolidarse como una instancia en la identificación de obras de infraestructura estratégicas para el desarrollo del país, en la medida en que habilita un proceso de revisión y actualización entre la demanda de proyectos de inversión, sus efectos sobre el territorio y el surgimiento de nuevas problemáticas y retos sociales. A esto hay que agregar, como resultado de trascendental importancia, el fortalecimiento del pensamiento crítico y multidisciplinario desde el Estado en todos sus niveles y sectores, en el camino hacia la consolidación del pensamiento estratégico sobre la planificación del territorio y las infraestructuras.

PASOS METODOLÓGICOS A CONSERVAR Y A INCORPORAR



4

CARTERA NACIONAL DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS PONDERADOS

Se presentan a continuación los proyectos estratégicos ponderados agrupados de acuerdo con su localización en cada una de las tres franjas en las que se divide el territorio nacional: franja Sur, franja Centro y franja Norte. El objeto principal de esta división es exponer con mayor claridad las características de los proyectos, no obstante, estas franjas tienen fundamento territorial en tanto comparten algunos rasgos característicos.

Cada sección está compuesta por dos mapas de la franja, uno donde se muestra la localización de los proyectos estratégicos y otro donde se reproduce esa porción del Modelo Deseado del Territorio Nacional. Estos mapas están acompañados por una descripción somera de las características territoriales y de requerimientos de infraestructuras de la franja en cuestión y, finalmente, se presenta la tabla de información territorial de los mencionados proyectos estratégicos.

4.1. TABLAS DE INFORMACIÓN TERRITORIAL DE PROYECTOS

Las tablas constituyen una fuente de información sintética sobre los proyectos estratégicos identificados en la etapa nacional de la ponderación.

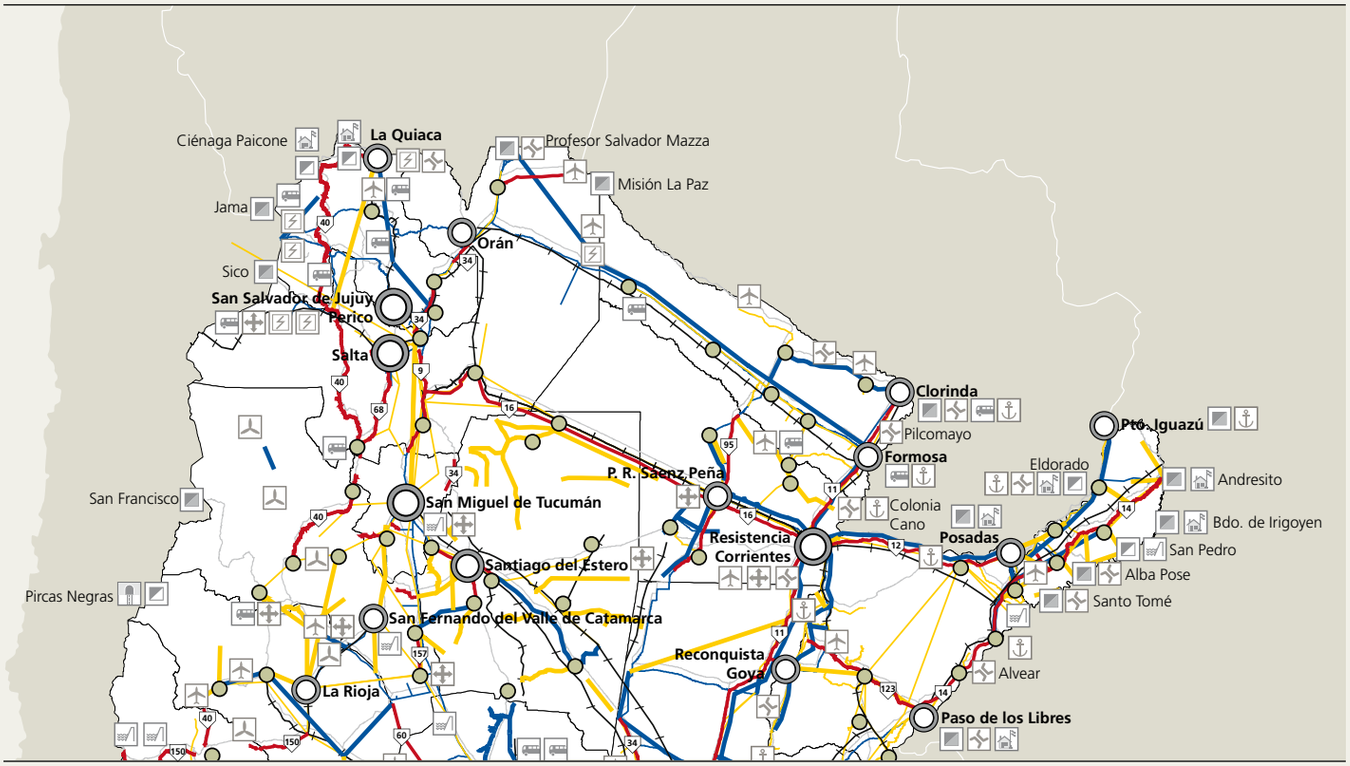
En las primeras tres columnas se detallan la denominación del proyecto, la provincia donde se localiza y el tipo o sector al que pertenece.

En la cuarta columna se pondera la contribución de cada proyecto al cumplimiento del objetivo "Mejorar y sostener el crecimiento de la producción en forma equilibrada, mediante la construcción de infraestructura y equipamiento", definido en el Avance I del PET, que se divide, a su vez, en dos columnas. En la primera se detalla la dinámica económica de la zona donde se localiza el proyecto, que puede corresponderse con cuatro categorías: de industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado, de explotación primaria de alto desarrollo con industrialización moderada y/o actividades turísticas, de explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado y de explotación primaria de bajo desarrollo y enclaves productivos. En la segunda columna se registra el aporte del proyecto al logro del objetivo de acuerdo con la ponderación multicriterio realizada por el equipo técnico de la SSPTIP.

En la quinta columna se pondera la contribución al objetivo "Garantizar el acceso de la población a los bienes y servicios básicos, promoviendo el desarrollo equitativo de las regiones y el arraigo de sus habitantes", que incluye un conjunto de tres columnas. En la primera se detallan el o los nodos a los que asiste el proyecto, de acuerdo con la jerarquía elaborada por el Programa Argentina Urbana –nodo internacional, nacional, regional, subregional o microrregional–. En la segunda se analiza por qué tipo de eje de articulación y desarrollo se produce la conectividad del proyecto con el espacio nacional, favoreciendo y mejorando una eficiente circulación del flujo de bienes, personas y servicios. En la tercera se señala la contribución del proyecto al objetivo de acuerdo con la ponderación federal multicriterio.

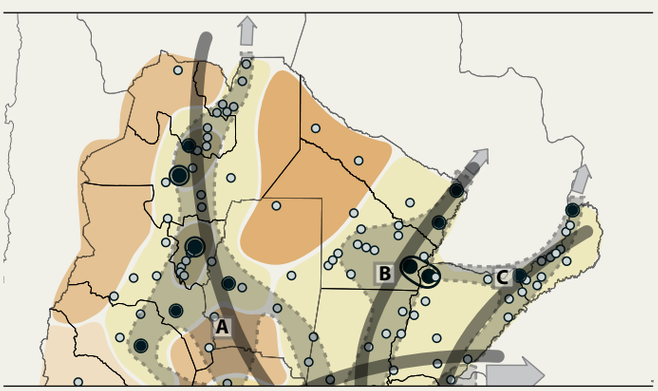
En la última columna de la tabla se muestra la ponderación de cada proyecto en función del objetivo "Contribuir a la valorización de nuestro patrimonio natural y cultural a través de una gestión integrada y responsable" y está dividida, a su vez, en dos columnas. La primera presenta información de las principales amenazas identificadas en la zona de localización del proyecto, clasificadas según el Programa Nacional de Prevención y Reducción del Riesgo de Desastres en inundaciones, contaminación –hídrica, del aire, del suelo–, salinización, erosión, eutrofización, incendios forestales, aluviones, amenazas sísmicas, escorrentías, amenazas de deforestación y sequías. La segunda columna, a su derecha, detalla la ponderación resultante del análisis multicriterio.

MAPA DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS FRANJA NORTE

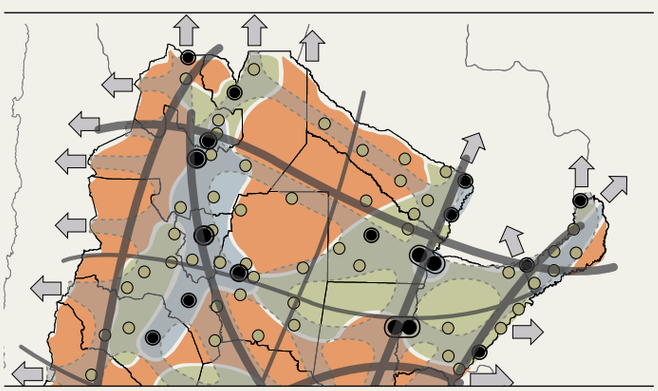


- Ciudades a potenciar
- Núcleos estructurantes
- Rutas nacionales
- Obras rutas nacionales
- Ferrocarril
- Red de gas existente
- Red de gas proyectada
- Red eléctrica existente
- Red eléctrica proyectada
- Nodos de transferencia
- Central termoeléctrica
- Energía alternativa
- Central hidroeléctrica
- Energía atómica
- Aeropuerto/Aeródromo con requerimientos
- Puerto
- Ferrocarril
- Terminal ómnibus
- Paso fronterizo
- Paso fronterizo priorizado
- Centros de fronteras
- Paso fronterizo (Túnel)
- Puente
- Zona franca
- Red de gas

MODELO HEREDADO



MODELO DESEADO



Fuente: SSPTIP. Elaboración propia.

4.2. FRANJA NORTE

Esta franja del territorio nacional es la que presenta mayores necesidades de inversión en infraestructura y equipamiento ya que, a pesar de la gran cantidad de obras realizadas en el último período, aún registra los índices más bajos del país en relación con la calidad de vida. Se requiere continuar con las inversiones a fin de reparar la gran deuda histórica que en ella existe, para dar igualdad de oportunidades de desarrollo a los habitantes de esta región. Para esto, se prevén inversiones en conectividad y en infraestructura básica, no obstante son las nuevas inversiones en materia energética las que permitirán modificar su perfil.

En primer lugar, para comprender la dimensión y el significado de estas inversiones, hay que recordar que hasta la fecha las provincias del Noreste carecían de gas natural. En este contexto, el gasoducto NEA-NOA implicará un cambio sustancial en la calidad de vida y un salto cualitativo respecto del potencial productivo de la región, en tanto creará las condiciones para una mayor industrialización. El gasoducto comprende la construcción de 4.144 kilómetros de caño en un plazo de tres años de obra, y abastecerá la demanda de gas natural de 163 localidades con 378 mil usuarios potenciales de las provincias de Formosa, Chaco y Santiago del Estero, en su primera etapa. Además del gasoducto y sus derivaciones, cabe mencionar la concreción del Gasoducto de Integración Juana Azurduy, de 32 kilómetros de extensión, que permitirá mayor abastecimiento del fluido proveniente de Bolivia. Aportará al gasoducto del NEA entre 7,7 millones y 11 millones de Metros Cúbicos por día (MMmcd) y tendrá la capacidad de atender la demanda incremental, que se calcula en 11,6 millones para el invierno de 2012 y 13,5 millones de metros cúbicos en 2013.

Otra importante obra es el electroducto NEA-NOA de 500 MV, que reforzará la red nacional de transmisión eléctrica y apoyará la transformación del Sistema Interconectado Argentino, dado que permitirá el abastecimiento de las provincias de Salta, Jujuy, Formosa, Chaco y Santiago del Estero. Se construirán, además, varias líneas de 132 KV y numerosas estaciones transformadoras que permitirán el abastecimiento a áreas sin conexión a la red en la actualidad. En materia energética, en cuanto a generación, están previstas las centrales hidroeléctricas de Garabí –de 576MV–, Panambí –de 524MV– y Aña Cúa –de 275 MV–. En las áreas identificadas como "a desarrollar", donde reside población rural dispersa y no es posible la extensión de redes, se contempla la provisión de energía con paneles solares y generadores eólicos. Por último, en otra escala de magnitud y aprovechando las condiciones naturales favorables de la zona, se están proyectando granjas eólicas en Catamarca y La Rioja, que se sumarán a los generadores existentes en Parque Arauco.

Respecto de la conectividad, en la etapa anterior se consolidó el Corredor Bioceánico Norte mediante la pavimentación de la RN81, la RN16 y el Paso de Jama. Este corredor se verá fortalecido con una serie de obras que facilitarán la vinculación Este-Oeste y permitirán una mayor conexión con las provincias mesopotámicas y con los países limítrofes. En cuanto a la red vial, se destacan las obras de la RN51 entre Campo Quijano y el límite con Chile en la provincia de Salta, tramos diversos de la RN16 y la tercera trocha de la RN12 en las provincias de Misiones y Corrientes. A esta modalidad se suma la rehabilitación del FF.CC. Belgrano en los tramos Barranqueras y Metán. En el Este puede destacarse la construcción del segundo puente Resistencia-Corrientes, el puente Goya-Reconquista, los puentes Alba Posse-Porto Mauá, Eldorado-Mayor Otaño –que incluye un centro de frontera–, San Pedro-Paraíso y Ñeembucú-Río Bermejo y el mejoramiento del puente Posadas-Encarnación. La conectividad hacia el Oeste, con la República de Chile, se agilizará con el control integrado de única cabecera en Jama y, como alternativa, los pasos de Sico en Salta y Pircas Negras en La Rioja. Cabe destacar también en este corredor el complejo multimodal de cargas en Resistencia-Corrientes. En sentido Norte-Sur, y para consolidar los flujos ya existentes, se mejorarán la capacidad y la seguridad de las rutas de mayor tránsito mediante ampliaciones y mejoras en las RN14 y RN12, en la RN11 entre Clorinda y Santa Fe y en la RN9, y a través de la duplicación de la RN34 y la RN38 en el NOA. A estas obras se añade la pavimentación de varios tramos de la RN40, que consolidarán el tramo Norte del gran eje paralelo a la cordillera que une varias provincias a lo largo de 3 mil kilómetros y empalmarán con el futuro corredor minero en Jujuy, para lo cual se modificará su traza –acercándola hacia el límite fronterizo– sobre la base de decisiones estratégicas. En el límite con Bolivia se construirá el puente binacional con centro de frontera Salvador Mazza-Yacuiba, además de otro centro similar en la conexión existente entre La Quiaca-Villazón.

El tránsito vial es el principal componente del sistema de transporte en la Argentina. No obstante, existe consenso sobre el hecho de que en ciertos segmentos específicos, particularmente para ciertas cargas, existen distribuciones modales más equilibradas y competentes. Hay que agregar, además, que una reasignación modal permitiría descongestionar ciertos tramos viales. Considerando la gran distancia a puertos y centros de consumo, pueden identificarse tonelajes de productos pasibles de ser transportados a través del ferrocarril; por ejemplo, la soja, el maíz, el trigo, el girasol, el sorgo, el limón, el pomelo, el poroto seco y el azúcar, provenientes de todas las provincias norteñas. A partir de esta realidad es que cobra importancia para la conectividad de la región la reactivación del FF.CC. Belgrano en el tramo ya mencionado de Barranqueras y Metán, así como en los ramales Perico-Pocitos, Perico-Pichanal, Joaquín V. Gonzalez-Pichanal, Pampa Blanca-San Salvador de Jujuy, Pinedo-Tostado, San Salvador de Jujuy-La Quiaca, Salta-Socompa, Avai Terai-Metán, Andalgalá-Serrezuela, Cebollar-Chumbicha-Andalgalá, Embarcación-Formosa y, finalmente, la construcción de la ferrovía Corrientes hasta el límite con Brasil. En relación con el transporte fluvial, se propone el dragado en las hidrovías Paraná y Paraguay y obras en numerosos puertos, como la rehabilitación del Puerto de Formosa, en Pilcomayo y Colonia Cano, las mejoras en el puerto de Barranqueras y en los puertos correntinos de Esquina, Empedrado, Bella Vista, Ituzaingó, Ita Ibaté y Goya.

Para completar las redes de infraestructura proyectadas para esta franja del país se encuentran la realización de los acueductos en Chaco, Formosa y Santiago del Estero –en vinculación con el del Norte de Santa Fe– que permitirán la ampliación de las áreas productivas y el mejoramiento del abastecimiento de agua para el consumo humano.

En relación con la infraestructura social, se prevén fuertes inversiones en infraestructura básica, como agua, cloacas y desagües pluviales, así como un numero importante de soluciones habitacionales –91.827 viviendas en ejecución y 10.751 viviendas nuevas– entendiendo como soluciones habitacionales tanto a las viviendas nuevas como a los mejoramientos que incidirán en forma positiva en la calidad de vida de los habitantes de la región.

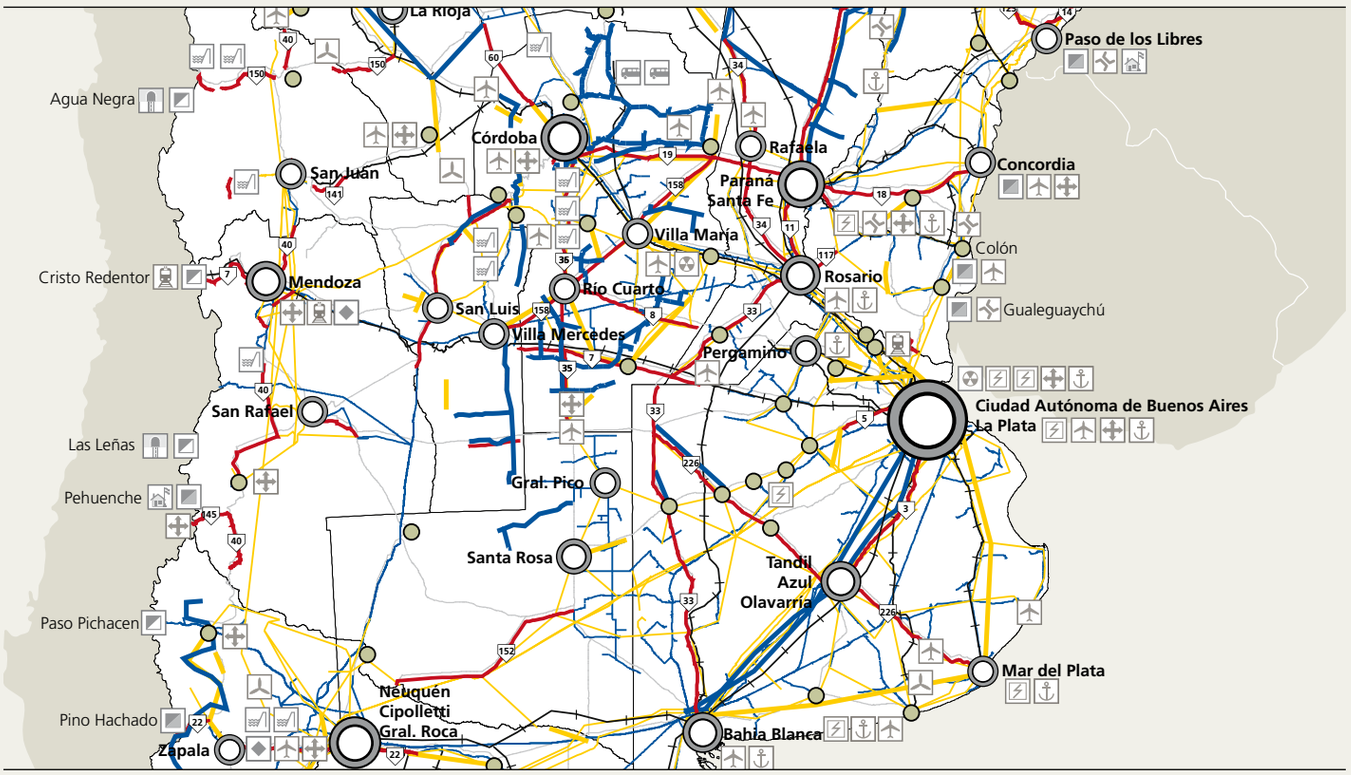
			CONTRIBUCIÓN A OBJETIVO 1: MEJORAR Y SOSTENER EL CRECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN EN FORMA EQUILIBRADA, MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO	
PROYECTOS	PROVINCIA	TIPO DE PROYECTO	ZONA PRODUCTIVA A LA QUE PERTENECE O ASISTE	PONDERACIÓN SEGÚN CONTRIBUCIÓN AL OBJETIVO
Represa de Garabí	Corrientes	Energía	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Alto
Acueducto Los Telares	Santiago del Estero	Hídrico	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Bajo
Acueducto Añatuya-Los Juríes-Villa Minetti (Santa Fe) y ramal y acueducto Añatuya- Bandera-Tostado (Santa Fe)	Santiago del Estero	Hídrico	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Bajo
Sistema de Acueducto Tasigasta	Santiago del Estero	Hídrico	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Alto
Rehabilitación puerto de Formosa	Formosa	Transporte	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Alto
Rehabilitación FF.CC. Belgrano entre Barranqueras y Metán	Chaco	Transporte	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado-Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Bajo
Puerto de Barranqueras	Chaco	Transporte	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Alto
Puente Lavalle-Santa Silvia	Chaco	Transporte	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Bajo
Recuperación ramal FF.CC. Gral. Belgrano Andalgalá-Serrezuela Tramo Cebollar-Chumbicha Andalgalá	Catamarca	Transporte	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Bajo
Rehabilitación FF.CC. Belgrano Cargas San Salvador de Jujuy-La Quiaca	Jujuy	Transporte	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Alto
Recuperación del Belgrano Cargas (Perico-Pichanal y Pampa Blanca- San Salvador de Jujuy)	Jujuy	Transporte	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Bajo
Puerto Esquina	Corrientes	Transporte	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Alto
Reactivación del FF.CC. Ramal C25	Formosa	Transporte	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Bajo
Pavimentación RP54	Salta	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Bajo
Construcción RN40 Tramo Norte	Salta y Jujuy	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Alto
Quebrada El Simbol (55 Km) Nueva-Tramo empalme RP13-empalme RP33	Catamarca	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Bajo
Pavimentación RN14 Tramo: empalme R20-empalme R17 y Ampliación Centro de Frontera de Bernardo de Irigoyen	Misiones	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Bajo
RN34	Salta	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Alto

CONTRIBUCIÓN A OBJETIVO 2: GARANTIZAR EL ACCESO DE LA POBLACIÓN A LOS BIENES Y SERVICIOS BÁSICOS, PROMOVIENDO EL DESARROLLO EQUITATIVO DE LAS REGIONES Y EL ARRAIGO DE SUS HABITANTES			CONTRIBUCIÓN A OBJETIVO 3: CONTRIBUIR A LA VALORIZACIÓN DE NUESTRO PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL A TRAVÉS DE UNA GESTIÓN INTEGRADA Y RESPONSABLE	
NODO	EJES DE DESARROLLO	PONDERACIÓN SEGÚN CONTRIBUCIÓN AL OBJETIVO	AMENAZAS DE LA LOCALIZACIÓN	PONDERACIÓN SEGÚN CONTRIBUCIÓN AL OBJETIVO
Asiste al Sistema Interconectado Nacional	Norte-Uruguay	Medio-Alto	Vendavales y sequías	Bajo
	Noroeste-Central 3	Medio-Alto	Escorrentías e inundaciones, vendavales e incendios forestales	Medio-Alto
	Noroeste-Central 3	Medio-Alto	Escorrentías e inundaciones	Medio-Alto
	Noroeste	Alto	Escorrentías e inundaciones	Medio-Alto
Formosa (subregional)	Norte-Paraná y Cuyo-NEA	Alto	Contaminación hídrica, incendios de pastizales y erosión hídrica y eólica	Medio-Bajo
Gran Resistencia (regional)	Norte, Paraná y Cuyo-NEA	Medio-Alto	Escorrentías e inundaciones, desforestación, incendios forestales	Alto
Gran Resistencia (regional)	Norte, Paraná y Cuyo-NEA	Alto	Escorrentías e inundaciones y contaminación urbana	Medio-Bajo
	Monte Chaqueño	Medio-Bajo	Inundaciones, desforestación y desertización	Medio-Bajo
La Rioja (nodo subregional)	Andino, Cuyo-NEA, Central 3	Medio-Bajo	Crecidas, aludes, sequías, inundaciones, sismos, deslizamientos	Medio-Bajo
Gran San Salvador de Jujuy (regional)	Andino, Norte, Noroeste	Medio-Bajo	Escorrentías e inundaciones, aluviones y sequías	Medio-Bajo
Gran San Salvador de Jujuy (regional)	Andino, Norte, Noroeste	Medio-Bajo	Escorrentías e inundaciones, desertificación, deforestación e incendios forestales	Medio-Alto
	Paraná, Central 2	Medio-Bajo	Escorrentías e inundaciones y vendavales	Medio-Alto
Formosa (subregional)	Norte, Paraná, Monte Chaqueño y Cuyo-NEA	Medio-Bajo	Erosión, contaminación, desertificación e incendios de pastizales	Alto
	Norte-Noreste	Bajo	Inundaciones, desertificación, deforestación, contaminación e incendios forestales	Medio-Bajo
	Andino	Medio-Alto	Procesos erosivos-contaminación minera	Medio-Bajo
	Andino-Central 3	Medio-Bajo	Sismos, deslizamientos y erosión hídrica	Medio-Bajo
	Norte y Uruguay	Medio-Alto	Sequías, degradación del bosque	Bajo
	Norte y Noroeste	Medio-Alto	Inundaciones, procesos erosivos, desertificación y deforestación	Medio-Bajo

			CONTRIBUCIÓN A OBJETIVO 1: MEJORAR Y SOSTENER EL CRECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN EN FORMA EQUILIBRADA, MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO	
PROYECTOS	PROVINCIA	TIPO DE PROYECTO	ZONA PRODUCTIVA A LA QUE PERTENECE O ASISTE	PONDERACIÓN SEGÚN CONTRIBUCIÓN AL OBJETIVO
Autovía RN14	Misiones, Corrientes y Entre Ríos	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Alto
Ampliación RN68	Salta	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Alto
Pavimentación RP46 Andalgalá-Belén	Catamarca	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Alto
RN76 (tramo faltante)	La Rioja	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Bajo
RN51	Salta	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Bajo
Autopista y obra básica RN9	Salta	Vial	Explotación primaria de alto desarrollo con industrialización moderada o actividades turísticas	Medio-Bajo
Repavimentación RN16	Salta	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Bajo
RN40	Catamarca	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Bajo
Puente Ñeembucú	Formosa	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Alto
Repavimentación RP307-RN40	Tucumán	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Bajo
Ruta vinculación Paso de Sico-Resistencia	Tucumán	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Alto
RN40	Jujuy	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Bajo
Puente Alba Posse-P. Mauá	Misiones	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Alto
Pavimentación RP27 San Antonio de los Cobres-Socompa/ Caucharí-Salar de Pocitos	Salta	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Bajo
Construcción Paso La Ciénaga de Paicone	Jujuy	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Bajo
Pavimentación vieja traza RN40	Jujuy	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Bajo
Pavimentación y puentes RP307	Tucumán	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Bajo
Pavimentación RP17	Salta	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Bajo
Paso La Quiaca (segundo puente)	Jujuy	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Bajo

CONTRIBUCIÓN A OBJETIVO 2: GARANTIZAR EL ACCESO DE LA POBLACIÓN A LOS BIENES Y SERVICIOS BÁSICOS, PROMOVIENDO EL DESARROLLO EQUITATIVO DE LAS REGIONES Y EL ARRAIGO DE SUS HABITANTES			CONTRIBUCIÓN A OBJETIVO 3: CONTRIBUIR A LA VALORIZACIÓN DE NUESTRO PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL A TRAVÉS DE UNA GESTIÓN INTEGRADA Y RESPONSABLE	
NODO	EJES DE DESARROLLO	PONDERACIÓN SEGÚN CONTRIBUCIÓN AL OBJETIVO	AMENAZAS DE LA LOCALIZACIÓN	PONDERACIÓN SEGÚN CONTRIBUCIÓN AL OBJETIVO
Oberá (nodo subregional)	Uruguay	Medio-Bajo	Sequías, tornados, granizo, contaminación e incendios	Medio-Alto
Salta (regional)	Andino y Noroeste	Medio-Bajo	Inundaciones, erosión, desforestación	Medio-Alto
	Andino	Medio-Bajo	Sismos, deslizamientos, erosión y desertificación	Medio-Bajo
	Andino y Central 3 y 4	Medio-Bajo	Aluviones y sísmica	Bajo
	Andino-Norte	Medio-Bajo	Contaminación de suelo y agua por actividad minera	Medio-Alto
Salta (regional)	Andino y Noroeste	Medio-Bajo	Inundaciones, deslizamientos, contaminación, deforestación	Bajo
	Norte	Medio-Bajo	Erosión, sedimentación, deforestación y degradación de suelos	Medio-Alto
	Andino	Medio-Bajo	Crecidas, aludes, sismos y deslizamientos	Medio-Alto
Formosa (subregional)	Paraná	Medio-Alto	Inundaciones y contaminación hídrica	Bajo
	Andino y Noroeste	Medio-Bajo	Salinización y erosión eólica	Medio-Alto
	Noroeste	Medio-Bajo	Salinización	Medio-Alto
	Andino	Medio-Bajo	Aluviones	Medio-Alto
Oberá (nodo subregional)	Norte y Uruguay	Medio-Alto	Incendios forestales	Medio-Bajo
	Norte, Noroeste y Andino	Bajo	Contaminacion de suelo y agua por actividad minera	Bajo
	Andino	Bajo	Aluviones	Medio-Alto
	Andino	Bajo	Aluviones	Medio-Bajo
	Andino y Noroeste	Bajo	Salinización y erosión eólica	Medio-Alto
	Andino	Bajo	Contaminación de suelo y agua por actividad minera	Medio-Bajo
	Andino y Noroeste	Bajo	Aluviones e inundaciones	Medio-Bajo

MAPA FRANJA DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS CENTRO

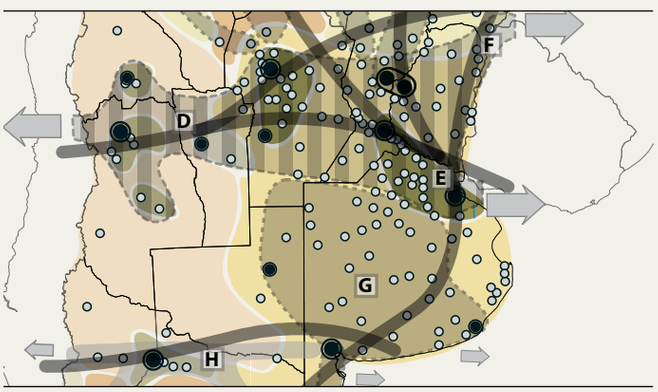


- Ciudades a potenciar
- Núcleos estructurantes
- Rutas nacionales
- Obras rutas nacionales
- Ferrocarril
- Red de gas existente
- Red de gas proyectada
- Red eléctrica existente
- Red eléctrica proyectada

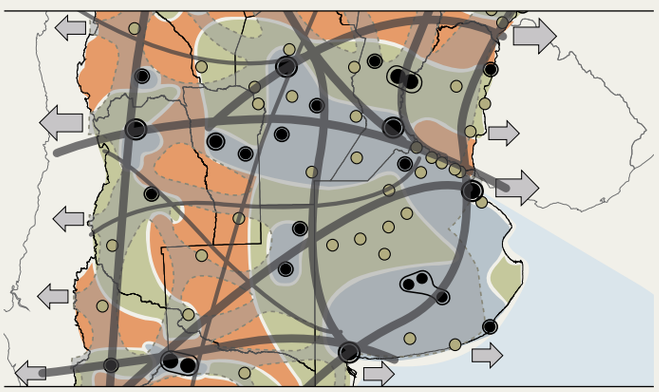
- Nodos de transferencia
- Central termoeléctrica
- Energía alternativa
- Central hidroeléctrica
- Energía atómica
- Aeropuerto/Aerodromo con requerimientos
- Puerto
- Ferrocarril

- Terminal ómnibus
- Paso fronterizo
- Paso fronterizo priorizado
- Centros de fronteras
- Paso fronterizo (Túnel)
- Puente
- Zona franca
- Red de gas

MODELO HEREDADO



MODELO DESEADO



Fuente: SSPTIP. Elaboración propia.

4.3. FRANJA CENTRO

Es la región del país mejor abastecida en cuanto a infraestructura y equipamiento, donde se ubican las rutas de mayor tránsito medio, los principales puertos de exportación e importación y los aeropuertos de mayor caudal de pasajeros. La mayoría de las ciudades de esta región tienen provisión de gas y de electricidad a través de redes. En términos de oferta, la franja central del país se encuentra en mejores condiciones que las restantes áreas; sin embargo, la creciente demanda derivada del crecimiento de la producción y del consumo, producto de las políticas económicas llevadas adelante en los últimos años, determina cuellos de botella, congestión en el sistema de transporte que ocasiona inconvenientes vinculados con la competitividad económica y serios problemas ambientales. A esta demanda se suma la ocasionada por el crecimiento poblacional en las áreas de mayor concentración de la riqueza nacional.

En relación con la conectividad, se requiere mejorar la capacidad y la seguridad de las rutas, además de resolver los problemas de acceso a los complejos ferroportuarios y a las áreas metropolitanas de las grandes ciudades. En la actualidad, el creciente tránsito empieza a cruzar los umbrales de capacidad de las rutas simples, dado lo cual, la presente etapa se caracteriza por un agotamiento del recurso de la desagregación lateral del tránsito. Para dar solución a estos problemas se requiere el mantenimiento continuo de las rutas existentes, la elevación de la capacidad de algunos tramos mediante la duplicación de las calzadas y el mejoramiento de los accesos a las ciudades mediante circunvalares, con lo cual se evita el paso de rutas por medio de la trama urbana. Argentina es el país con mayor cantidad de tránsito binacional consolidado en Suramérica, y es en el corredor bioceánico central, vinculado con la producción del MERCOSUR, donde se prevén obras en diversas rutas nacionales: la duplicación de la RN14 al Este, para facilitar la entrada de la producción y agilizar los trámites en el paso binacional con la construcción del control integrado de cargas en Paso de los Libres; las obras en la RN9, que contribuye a la conexión de las tres principales ciudades del país –Buenos Aires, Rosario y Córdoba–; la RN18 entre las RN14 y RN12, que mejora la transitabilidad de un eje de dirección Este-Oeste; la RN117 y las obras en la RN7 desde Desaguadero hasta Santa Rosa; la duplicación entre Junín y Justo Daract y la variante por Palmira, que va a constituir otra opción en el paso por la ciudad de Mendoza.

A esta modalidad vial se suma la conectividad ferroviaria, con el Trasandino Central y el mejoramiento del FF.CC. San Martín entre Mendoza y Buenos Aires, la recuperación de los ramales Rosario-Tucumán, Paraná-Curuzú Cuatiá y Zárate-Rosario, el nuevo enlace físico Santa Fe-Paraná. En relación con la conectividad con los países vecinos, con la República de Chile, al Oeste, se proyectan alternativas al paso Cristo Redentor: en Mendoza, el túnel binacional Las Leñas y el Paso Pehuenche, las obras en la RN145 y la implementación del control integrado de cargas y el túnel en el paso de Agua Negra, en San Juan. Con Uruguay, al Este, se iniciarán estudios para determinar futuras conexiones entre ambos países.

Finalmente, la conectividad entre las principales ciudades y hacia los puertos se mejoraría con obras en la RN158 entre San Francisco y Río Cuarto, la duplicación de la RN19 entre Santa Fe y Córdoba, las obras en las RN3 y RN226 en vista de la utilización de la RN22 y las obras en la RN33, que mejorarán la conectividad del eje Sur-Norte, y también la transitabilidad en el marco de la actividad comercial que genera el puerto de Bahía Blanca. A nivel urbano, pueden mencionarse algunas obras de gran magnitud como la segunda circunvalar de Córdoba, la circunvalar de Santa Fe, la continuación de la autopista Presidente Perón en Buenos Aires y las A008 y A012, que constituyen la primera y segunda circunvalación a la ciudad de Rosario, respectivamente.

El incremento de la actividad portuaria en Rosario es uno de los procesos territoriales más importantes de las últimas décadas. Este crecimiento respondió, en un primer momento, hacia fines de la década del ochenta, a la absorción de volúmenes de carga que hasta entonces se embarcaban desde Buenos Aires; y en un segundo momento, al crecimiento de la cosecha. Resulta previsible que la expansión de la actividad agropecuaria continuará mostrando una tendencia ascendente debido a la expansión de la frontera agraria, por lo cual la oferta de infraestructura portuaria no sólo debe acompañar el aumento de tonelaje actual sino prever incrementos futuros. El movimiento de carga en la ciudad de Rosario dota al país de una serie de economías de escala que favorecen la competitividad a nivel internacional, en tanto permite la consolidación de un sector exportador de servicios de transporte y comercialización. A nivel territorial, es asimismo destacable como polo de servicios terciarios alternativo a Buenos Aires. El problema de congestión en Rosario trasciende entonces la escala de conflicto local para convertirse en una cuestión de alcance federal. A las mejoras en el puerto de Rosario se suman las mejoras y ampliaciones de otros puertos, como los de San Pedro, Baradero, Quequén, Bahía Blanca y Mar del Plata, así como la reconversión de Santa Fe y la rehabilitación de los puertos entrerrianos de Ibicuy y Diamante.

En cuanto a la energía, se acompañará la creciente demanda mediante una ampliación de la oferta a través de obras como la central térmica de Ensenada, Barragán, la central termoeléctrica Brigadier López, la central hidroeléctrica Punta Negra, las centrales Campana II y Mar del Plata, la ampliación de la central nuclear en Embalse y la central de Atucha II, los complejos hidroeléctricos Los Blancos I y II, con el aprovechamiento de la alta cuenca del río Tunuyán, la segunda línea de 500 MV Mar del Plata-Buenos Aires, la línea Yacyretá-Buenos Aires y el gasoducto Bahía Blanca-Buenos Aires.

En relación con el objetivo de mejorar la calidad de vida de la población mediante la provisión de infraestructura básica y vivienda en esta franja, y sumadas a las 144.609 soluciones habitacionales ya ejecutadas, se encuentran en ejecución 36.351 unidades y 4.196 en proyecto de inicio, así como cuantiosas obras de saneamiento básico. Es importante destacar que, independientemente de responder a la demanda de vivienda y saneamiento que es producto del crecimiento, resulta necesario controlar la expansión de los núcleos estructurantes de la región. Además de considerar políticas de densificación al interior de la trama urbana, para mitigar la expansión de la mancha, resulta conveniente favorecer el equilibrio del sistema fortaleciendo las ciudades identificadas como "a potenciar", para lo cual se hace imprescindible dotarlas de infraestructura social y productiva con el fin de convertirlas en atractivas, no sólo para retener población, sino también para atraer población nueva.

			CONTRIBUCIÓN A OBJETIVO 1: MEJORAR Y SOSTENER EL CRECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN EN FORMA EQUILIBRADA, MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO	
PROYECTOS	PROVINCIA	TIPO DE PROYECTO	ZONA PRODUCTIVA A LA QUE PERTENECE O ASISTE	PONDERACIÓN SEGÚN CONTRIBUCIÓN AL OBJETIVO
Acueductos Noreste 1, 2 y 3	Santa Fe	Hídrico	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Alto
Plan Maestro Integral Cuenca río Salado	Buenos Aires	Hídrico	Explotación primaria de alto desarrollo con industrialización moderada	Medio-Alto
Acueductos Norte 1 y 2	Santa Fe	Hídrico	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Bajo
Puerto de cargas generales en zona Sur	Buenos Aires	Transporte	Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado	Medio-Bajo
Ampliación puerto Ibicuy (muelle isla)	Entre Ríos	Transporte	Explotación primaria de alto desarrollo con industrialización moderada	Medio-Bajo
Enlace ferrovial-fluvial Diamante-Coronda	Entre Ríos	Transporte	Explotación primaria de alto desarrollo con industrialización moderada	Alto
Reconversión puerto Santa Fe	Santa Fe	Transporte	Explotación primaria de alto desarrollo con industrialización moderada	Medio-Alto
Hidrovía Paraná-Paraguay	Santa Fe	Transporte	Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado	Alto
Dragado río Uruguay	Entre Ríos	Transporte	Explotación primaria de alto desarrollo con industrialización moderada	Medio-Alto
Accesos viales y ferroviarios Bahía Blanca	Buenos Aires	Transporte	Explotación primaria de alto desarrollo con industrialización moderada	Medio-Bajo
Estaciones de transferencia AMBA	Buenos Aires	Transporte	Explotación primaria de alto desarrollo con industrialización moderada	Medio-Bajo
FF.CC. Belgrano Cargas	Buenos Aires	Transporte	Explotación primaria de alto desarrollo con industrialización moderada	Medio-Bajo
RN40	Mendoza	Vial	Explotación primaria con industrializa-ción de desarrollo moderado	Medio-Bajo
RN8 (Autovía)	Córdoba	Vial	Explotación primaria de alto desarrollo con industrialización moderada	Medio-Alto
Tren Trasandino	Mendoza	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Alto
Túnel Agua Negra	San Juan	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Alto
Autovía RN33	Santa Fe	Vial	Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado	Medio-Alto
RN150	San Juan	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Alto
Autovía RN11	Santa Fe, Chaco y Formosa	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Alto
RN33-Repavimentación	Buenos Aires	Vial	Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado	Medio-Alto
Circunvalar área metropolita-na Paraná-Santa Fe y red de accesos	Entre Ríos	Vial	Explotación primaria de alto desarrollo con industrialización moderada	Medio-Alto

CONTRIBUCIÓN A OBJETIVO 2: GARANTIZAR EL ACCESO DE LA POBLACIÓN A LOS BIENES Y SERVICIOS BÁSICOS, PROMOVIENDO EL DESARROLLO EQUITATIVO DE LAS REGIONES Y EL ARRAIGO DE SUS HABITANTES			CONTRIBUCIÓN A OBJETIVO 3: CONTRIBUIR A LA VALORIZACIÓN DE NUESTRO PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL A TRAVÉS DE UNA GESTIÓN INTEGRADA Y RESPONSABLE	
NODO	EJES DE DESARROLLO	PONDERACIÓN SEGÚN CONTRIBUCIÓN AL OBJETIVO	AMENAZAS DE LA LOCALIZACIÓN	PONDERACIÓN SEGÚN CONTRIBUCIÓN AL OBJETIVO
Reconquista (subregional)	Central 2	Medio-Alto	Escorrentías e inundaciones, contaminación fluvial	Alto
	Atlántico (pertenece)	Bajo	Inundaciones, contaminación, salinización, eutrofización	Medio-Bajo
Reconquista (subregional)	Central 2	Alto	Escorrentías e inundaciones, contaminación fluvial	Alto
Región Metropolitana (internacional)	Paraná-Uruguay - Central 1-Atlántico	Medio-Bajo	Inundaciones	Medio-Bajo
	Paraná	Bajo	Inundaciones, incendios forestales	Medio-Bajo
Santa Fe (regional) - Paraná (regional)	Paraná	Medio-Alto	Sequías, deslizamientos, escorrentías e inundaciones	Medio-Bajo
Santa Fe (regional) - Paraná (regional)	Paraná	Medio-Alto	Escorrentías e inundaciones	Medio-Bajo
Rosario (nacional)- Regionales: Santa Fe, Corrientes-Subregionales: Reconquista-Goya	Paraná	Alto	Escorrentías e inundaciones	Medio-Alto
Concordia	Uruguay	Medio-Bajo	Inundaciones, sequías, vendavales, eventos forestales	Medio-Bajo
Bahía Blanca (regional)	Atlántico-Norpatagónico	Alto	Contaminacion hídrica, eutrofización	Alto
Buenos Aires (internacional)	Paraná-Uruguay- Central 1-Atlántico	Medio-Alto	Inundaciones, contaminación, eutrofización	Medio-Alto
Buenos Aires (internacional), Rosario (nacional)	Noroeste	Bajo	Anegamientos, accidentes, erosión	Medio-Bajo
	Andino	Alto	Escasez hídrica, granizo, sismos, volcanes	Medio-Alto
Río Cuarto (Regional)	Centro-Atlántico y Noroeste	Medio-Alto	Erosión por desmonte, incendios forestales	Medio-Alto
Mendoza (Nacional)	Central 1	Medio-Bajo	Escasez hídrica, granizo, sismos	Medio-Alto
San Juan	Central 4	Medio-Alto	Terremotos, erosión, salinización, contaminación	Medio-Alto
Rosario (Nacional)- Venado Tuerto (Subregional)	Centro Atlántico	Medio-Alto	Contaminación, anegamientos	Medio-Alto
	Central 4-Andino	Medio-Alto	Terremotos, erosión, salinización, contaminación	Medio-Alto
Santa Fe y Resistencia (regionales)-Reconquista, Formosa y Clorinda (Subregionales)	Paraná	Medio-Alto	Anegamientos, inundaciones, contaminación	Medio-Alto
Bahía Blanca (regional)- Trenque Lauquen (subregional)	Centro Atlántico	Alto	Contaminación hídrica y eutrofización	Alto
Paraná (regional)	Paraná-Central 2	Medio-Alto	Inundaciones y anegamientos	Bajo

			CONTRIBUCIÓN A OBJETIVO 1: MEJORAR Y SOSTENER EL CRECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN EN FORMA EQUILIBRADA, MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO	
PROYECTOS	PROVINCIA	TIPO DE PROYECTO	ZONA PRODUCTIVA A LA QUE PERTENECE O ASISTE	PONDERACIÓN SEGÚN CONTRIBUCIÓN AL OBJETIVO
Autovía RN18	Entre Ríos	Vial	Explotación primaria de alto desarrollo con industrialización moderada	Medio-Bajo
Autovía RN36	Córdoba	Vial	Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado	Medio-Bajo
Autovía RN34	Santa Fe	Vial	Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado	Medio-Alto
Doble vía Rosario-Victoria	Santa Fe	Vial	Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado	Medio-Bajo
Autovía RN158	Córdoba	Vial	Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado	Medio-Bajo
Autopista Parque Presidente Perón	Buenos Aires	Vial	Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado	Bajo
Circunvalar Rosario	Santa Fe	Vial	Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado	Medio-Bajo
RN226	Buenos Aires	Vial	Explotación primaria de alto desarrollo con industrialización moderada	Medio-Alto
RN9-Autovía (Departamento Tulumba)	Córdoba	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Bajo
RN60 (Autovía)	Córdoba	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Alto
RP6	Buenos Aires	Vial	Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado	Medio-Bajo

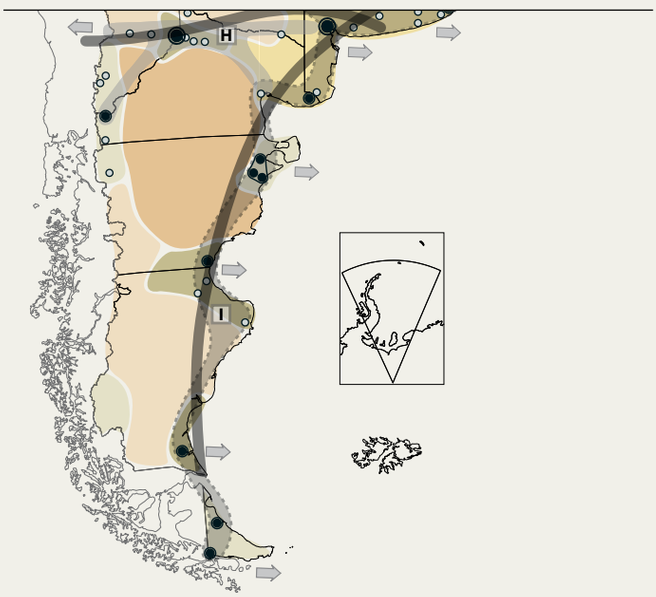
CONTRIBUCIÓN A OBJETIVO 2: GARANTIZAR EL ACCESO DE LA POBLACIÓN A LOS BIENES Y SERVICIOS BÁSICOS, PROMOVIENDO EL DESARROLLO EQUITATIVO DE LAS REGIONES Y EL ARRAIGO DE SUS HABITANTES			CONTRIBUCIÓN A OBJETIVO 3: CONTRIBUIR A LA VALORIZACIÓN DE NUESTRO PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL A TRAVÉS DE UNA GESTIÓN INTEGRADA Y RESPONSABLE	
NODO	EJES DE DESARROLLO	PONDERACIÓN SEGÚN CONTRIBUCIÓN AL OBJETIVO	AMENAZAS DE LA LOCALIZACIÓN	PONDERACIÓN SEGÚN CONTRIBUCIÓN AL OBJETIVO
Paraná (regional)-Concordia (subregional)	Central 2-Paraná-Uruguay	Medio-Alto	Contaminación de aguas	Medio-Bajo
Córdoba (Nacional)-Río Cuarto (regional)-Río Tercero (Subregional)	Centro-Atlántico	Medio-Bajo	Escorrentías, déficit hidrico estacional, contaminación	Medio-Alto
Rosario (Nacional)-Rafaela (subregional)	Noroeste	Medio-Alto	Escorrentías, sequías, contaminación	Medio-Alto
Rosario (nacional)	Central 1	Bajo	Escorrentías, inundaciones, incendios, contaminación cursos fluviales	Bajo
Río Cuarto (regional)-Villa María y San Francisco (subregional)	Central 1 y 2	Medio-Alto	Escorrentías, erosión, incendios, contaminación	Medio-Alto
Región Metropolitana (internacional)	Central 1-Paraná-Uruguay-Noroeste-Atlántico	Medio-Bajo	Contaminación sonora y del aire	Medio-Alto
Rosario (Nacional)	Central 1 y Noroeste	Medio-Alto	Escorrentías, incendios, contaminación	Alto
Mar del Plata, Tandil (regional) y Olavarria (subregional)	Atlántico-Centro Atlántico	Medio-Bajo	Inundaciones, salinización acuíferos y eutrofización	Medio-Alto
	Noroeste	Medio-Bajo	Escorrentías e inundaciones y contaminación del aire	Medio-Bajo
	Noroeste	Medio-Bajo	Escorrentías e inundaciones, contaminación por arsénico, erosión	Medio-Alto
Región Metropolitana (internacional)	Central 1-Paraná-Uruguay-Noroeste-Atlántico	Medio-Bajo	Contaminacion sonora y del aire	Medio-Alto

MAPA DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS FRANJA SUR

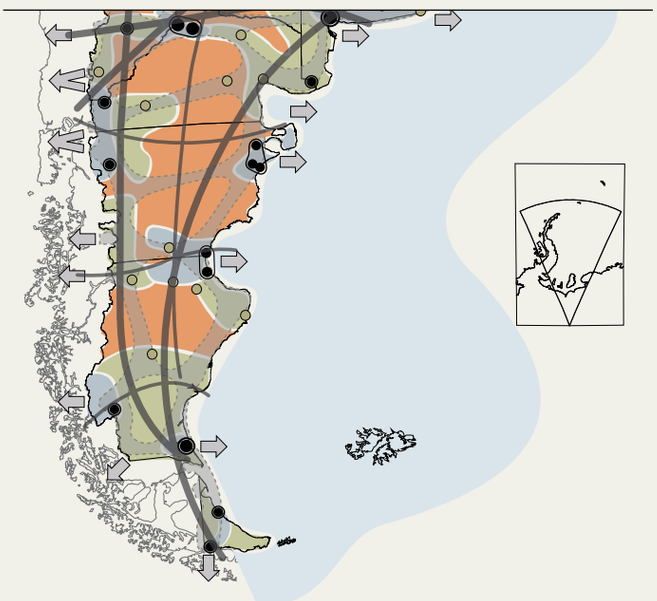


- Ciudades a potenciar
- Núcleos estructurantes
- Rutas nacionales
- Obras rutas nacionales
- Ferrocarril
- Red de gas existente
- Red de gas proyectada
- Red eléctrica existente
- Red eléctrica proyectada
- Nodos de transferencia
- Central termoeléctrica
- Energía alternativa
- Central hidroeléctrica
- Energía atómica
- Aeropuerto/Aerodromo con requerimientos
- Puerto
- Ferrocarril
- Terminal ómnibus
- Paso fronterizo
- Paso fronterizo priorizado
- Centros de fronteras
- Paso fronterizo (Túnel)
- Puente
- Zona franca
- Proyecto Sistema de Logística Antártica (A.A.I)
- Red de gas

MODELO HEREDADO



MODELO DESEADO



Fuente: SSPTIP. Elaboración propia.

4.4. FRANJA SUR

Esta porción del país, donde existe una baja densidad poblacional general, una estructuración dispersa del sistema urbano asociada a grandes distancias, una población rural escasa y un clima riguroso, requiere una especial atención la integración entre los diferentes asentamientos entre sí, con el resto del territorio argentino y con la República de Chile.

Por un lado, dada la distancia relativa entre los asentamientos, se requiere de una mayor dotación de servicios en cada núcleo estructurante y en cada una de las ciudades a potenciar. Por otra parte, la vinculación permanente de las ciudades entre sí demanda un sistema vial en óptimas condiciones, pavimentado y con mayor capacidad en los tramos más solicitados.

Respecto de las rutas nacionales, en dirección Norte-Sur y estructurando el eje cordillerano, se prevé la pavimentación y el mejoramiento de varios tramos de la RN40. Al Norte de la franja, desde Malargüe hasta el límite con Neuquén, se completará la pavimentación de esta ruta fundamental, los accesos desde la RN40 a las localidades de Buta Ranquil, Chos Malal y Barrancas, en la provincia de Neuquén; el tramo Río Mayo hasta el acceso a Facundo, en Chubut; y en Santa Cruz, la pavimentación de los tramos faltantes en los lagos cordilleranos, la meseta central y la alta cuenca del río Santa Cruz. Para articular este eje de Sur a Norte se encuentran los núcleos estructurantes de Calafate, Esquel, San Carlos de Bariloche, el nodo Alto Valle del Río Negro-Neuquén y Zapala. Sobre el eje atlántico, están previstas mejoras en los tramos de mayor congestión de la RN3, que coinciden en general con los accesos a las principales ciudades costeras. Articulando este eje se encuentran los nodos estructurantes de Bahía Blanca, Viedma-Carmen de Patagones, San Antonio Oeste, Puerto Madryn, Rawson, Trelew, Comodoro Rivadavia, Caleta Olivia, Río Gallegos, Río Grande y Ushuaia. En la vinculación Este-Oeste se prevén mejoras en la RN22, la RN23 y la RN25. La RN22, en el Alto Valle del Río Negro, es un caso de linealidad en el que se superpone el tránsito comarcal con el interurbano, donde transitan autos, camiones y maquinaria agrícola. Están en estudio alternativas de construcción de variantes, tanto hacia al Norte como hacia el Sur de la traza actual. Por el momento, se prevé continuar con las mejoras en la capacidad mediante multitrochas en varios tramos. Las obras previstas en la RN23 incluyen los tramos entre Maquinchao y el empalme con la RN40 en cuatro secciones –Maquinchao, Jacobacci, Comillo, Pilcaniyeu Viejo y Pilcaniyeu Nuevo– y las proyectadas en la RN25 comprenden la construcción de la segunda calzada en el tramo Trelew-Gaiman.

En relación con los corredores bioceánicos, están previstas obras en los pasos cordilleranos: mejoramientos en los pasos Tromen, Mamuil Malal, Hua Hum e Icalma que, sumados a las pavimentaciones en rutas provinciales, redundarán en una mejor conectividad a nivel microrregional.

En cuanto a obras de conectividad ferroviaria, se prevén el tramo Zapala-Las Lajas en la provincia de Neuquén, la adecuación del sistema ferroviario en el tramo San Carlos de Bariloche-Viedma-Constitución, el desarrollo de la trochita en las provincias de Río Negro y Chubut –entre las ciudades de Jacobacci y Esquel– y la vinculación Pico Truncado-Caleta Olivia y Las Heras-Puerto Deseado, en la provincia de Santa Cruz, la conexión ferroviaria entre San Antonio Este y San Antonio Oeste, el tramo Puerto Madryn-Trelew y el bioceánico en la provincia de Santa Cruz.

En lo que respecta a la conectividad aérea; por un lado, se reitera la necesidad de incrementar la cantidad de vuelos actuales así como los servicios entre las diferentes terminales aéreas de la región. Por otro lado, se prevén mejoras en los aeropuertos y aeródromos de las principales ciudades patagónicas.

La conectividad marítima se verá fortalecida por las obras previstas en los puertos santacruceños de Punta Loyola, San Julián y Deseado, la playa de transferencia de cargas y la construcción del muelle de cargas generales, mineralero y pesquero de San Antonio Oeste en Río Negro, el programa chubutense de puertos y los puertos Norte y de cargas de Ushuaia, en Tierra del Fuego. En esta provincia, además, se estudia la conectividad del Norte de la isla con el resto del territorio argentino continental como alternativa a la conexión actual terrestre que se realiza pasando por el territorio chileno.

Cabe destacar el proyecto fueguino de conformar una plataforma de servicios logísticos en la ciudad de Ushuaia, diseñada con el fin de prestar servicios a las bases militares y de investigación, argentinas y extranjeras, ubicadas en la Antártida.

En cuanto a la energía, esta franja posee condiciones naturales para albergar centrales generadoras que alimenten el sistema interconectado nacional. Están previstas numerosas obras hidroeléctricas, como el complejo hidroeléctrico Chihuido I, en Neuquén, y el Complejo Hidroeléctrico Néstor Kirchner y Jorge Cepernic, en Santa Cruz. También en esta provincia, próximo a Yacimientos Río Turbio, estará ubicada la central termoeléctrica a carbón. Para aprovechar los fuertes vientos de la región e impulsar el uso de recursos renovables, está previsto el generador eólico de Cutral-Có en Neuquén, la granja eólica Malaspina de 60 MV, la granja eólica Vientos de la Patagonia I, también de 60 MV, en Comodoro Rivadavia, y la granja eólica de 50 MV en Rada Tilly, en la provincia de Chubut, además de la ampliación del parque eólico en Pico Truncado. En una escala menor, con el fin de atender la demanda de los pobladores rurales, se prevén sistemas eólicos menores en la provincia de Chubut. Completando el tendido del sistema interconectado, a la distribución de energía se suma la interconexión Pico Truncado-Río Turbio-Río Gallegos y la vinculación mediante un electroducto del interconectado provincial de Tierra del Fuego al interconectado nacional, una vez que éste llegue a Río Gallegos. Con esta obra, la región patagónica quedará finalmente incorporada al Sistema Interconectado Nacional. Por otra parte, la línea Comahue-Cuyo representa el aseguramiento de electricidad para la región, en tanto implica el quinto corredor hacia los centros de consumo y el primero que no se dirige en forma directa hacia Buenos Aires. Asimismo, está prevista la terminación del gasoducto entre Río Grande y Ushuaia.

En relación con la calidad de vida de los habitantes de la región, y considerando las grandes distancias entre las principales ciudades patagónicas, resulta necesario invertir en mejoras en equipamiento cultural, educativo y sanitario, no sólo en los nodos estructurantes de la región, sino también en las ciudades a potenciar. Vinculado asimismo con el bienestar de la población, están previstas 1.926 soluciones habitacionales, además de las 22.308 que se encuentran actualmente en ejecución.

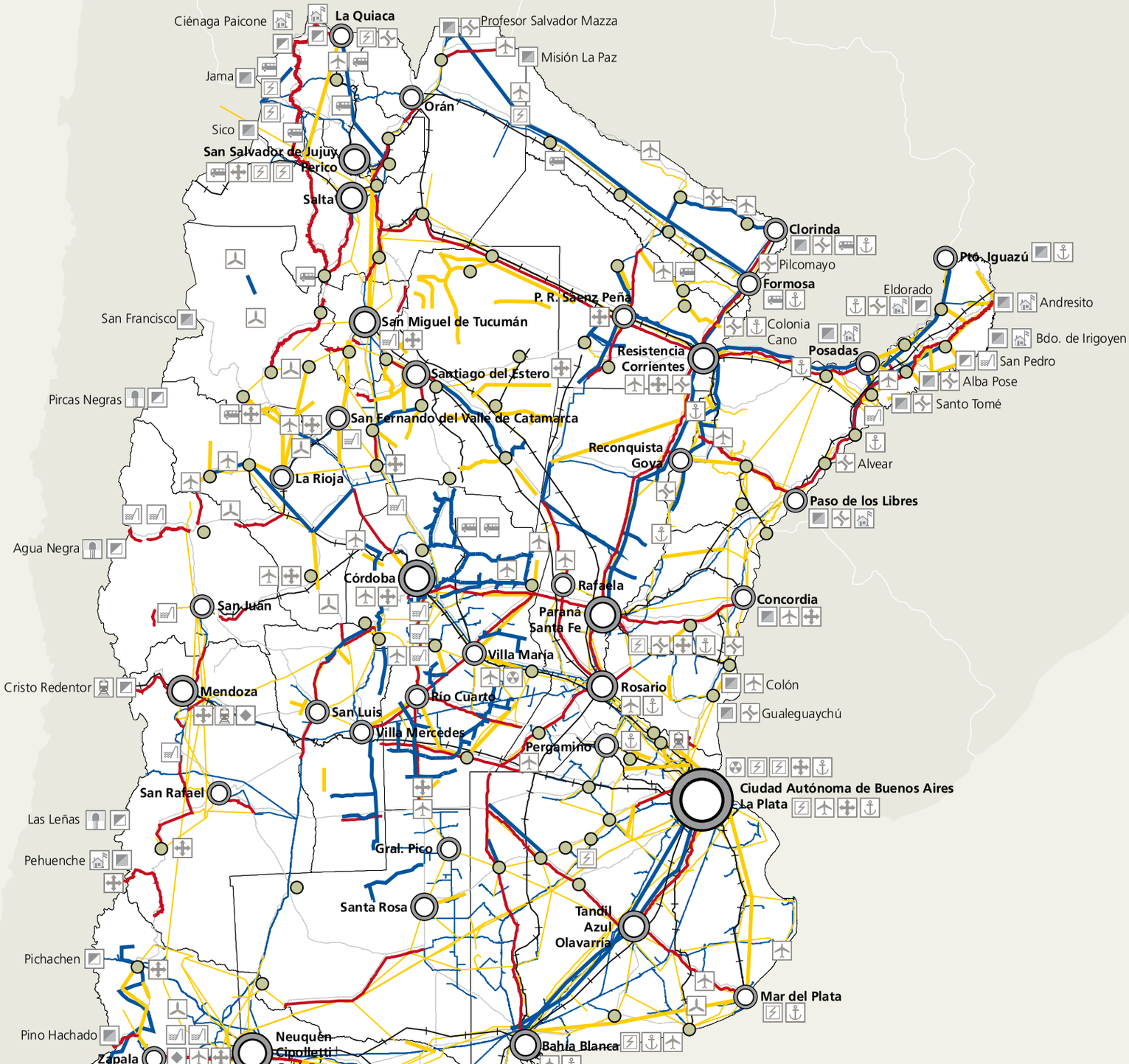
			CONTRIBUCIÓN A OBJETIVO 1: MEJORAR Y SOSTENER EL CRECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN EN FORMA EQUILIBRADA, MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO	
PROYECTOS	PROVINCIA	TIPO DE PROYECTO	ZONA PRODUCTIVA A LA QUE PERTENECE O ASISTE	PONDERACIÓN SEGÚN CONTRIBUCIÓN AL OBJETIVO
Represa Cóndor Cliff	Santa Cruz	Energía	Explotación primaria de bajo desarrollo	Alto
Chihuido I	Neuquén	Energía	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Alto
Proyecto de energía eólica en Puerto Madryn	Chubut	Energía	Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado	Medio-Bajo
Interconectado eléctrico	Tierra del Fuego	Energía	Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado	Alto
Granja eólica Vientos de la Patagonia I	Chubut	Energía	Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado	Medio-Bajo
Zona Riego Bajo de Los Baguales	La Pampa	Hídrico	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Alto
Puerto zona Norte Río Grande	Tierra del Fuego	Transporte	Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado	Alto
Área Antártica Internacional	Tierra del Fuego	Transporte	Industrialización diversificada de alto desarrollo y terciario especializado	Alto
FF.CC. Transpatagónico (San Antonio Oeste-Comodoro Rivadavia)	Chubut	Transporte	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Bajo
Pavimentación RP23	Neuquén	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Bajo
Autovía Cutral-Có-Zapala	Neuquén	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Medio-Bajo
RN40	Chubut	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Alto
Corredor Bioceánico	Río Negro	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Alto
Pavimentación Paso Pichachen- RP6	Neuquén	Vial	Explotación primaria con industrialización de desarrollo moderado	Bajo
RN40	Santa Cruz	Vial	Explotación primaria de bajo desarrollo	Medio-Alto

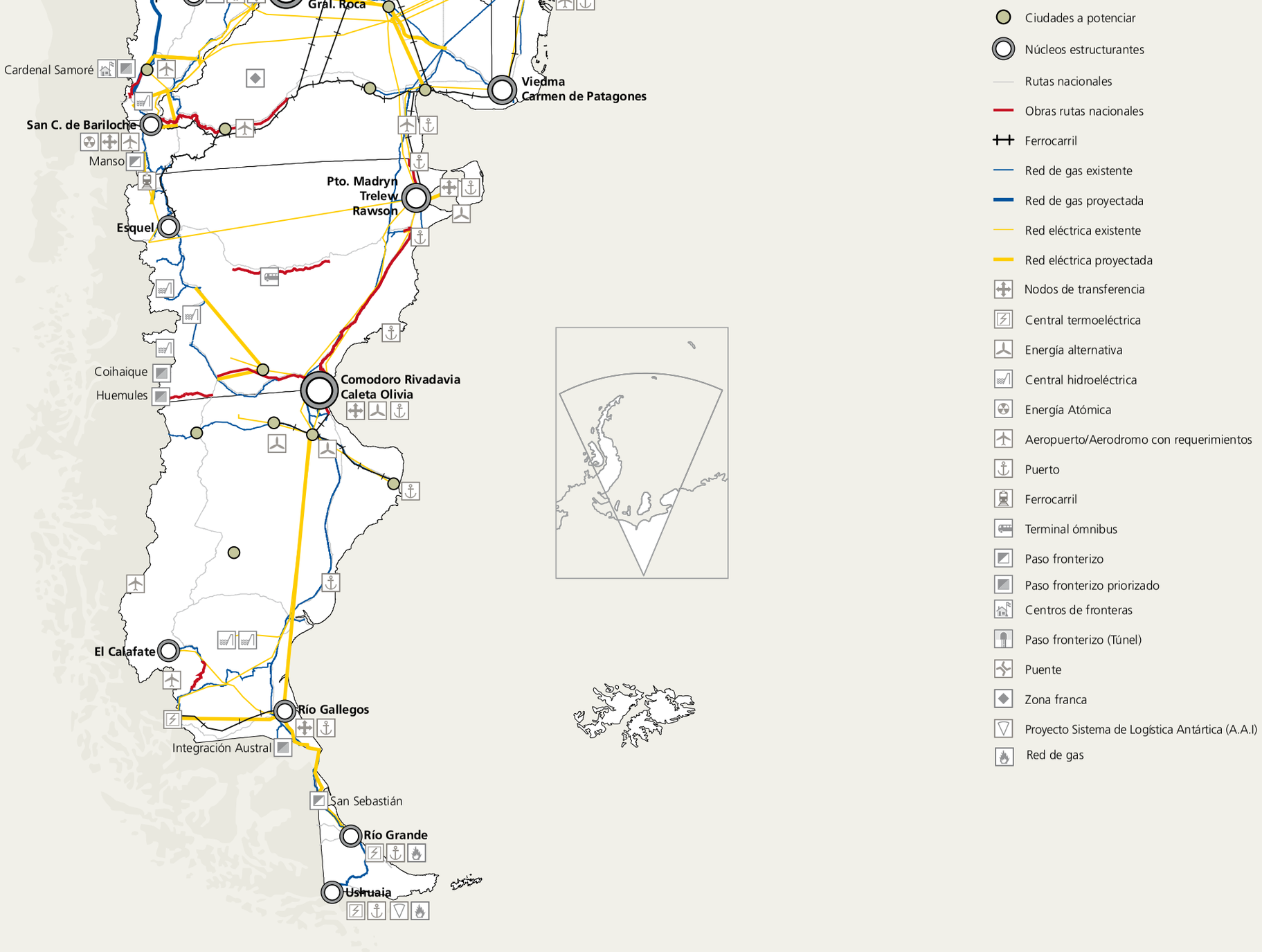
CONTRIBUCIÓN A OBJETIVO 2: GARANTIZAR EL ACCESO DE LA POBLACIÓN A LOS BIENES Y SERVICIOS BÁSICOS, PROMOVIENDO EL DESARROLLO EQUITATIVO DE LAS REGIONES Y EL ARRAIGO DE SUS HABITANTES			CONTRIBUCIÓN A OBJETIVO 3: CONTRIBUIR A LA VALORIZACIÓN DE NUESTRO PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL A TRAVÉS DE UNA GESTIÓN INTEGRADA Y RESPONSABLE	
NODO	EJES DE DESARROLLO	PONDERACIÓN SEGÚN CONTRIBUCIÓN AL OBJETIVO	AMENAZAS DE LA LOCALIZACIÓN	PONDERACIÓN SEGÚN CONTRIBUCIÓN AL OBJETIVO
Asiste al Sistema Interconectado Nacional	Atlántico	Alto	Baja vulcanismo y sismos, derretimiento de nieves	Alto
Asiste al Sistema Interconectado Nacional	Andino-Norpatagonia-Paraná	Alto	Baja amenaza sísmica, inundaciones	Alto
Madryn (subregional)	Patagónico Central 2	Medio-Bajo	Erosión eólica, tempestades	Medio-Bajo
Ushuaia (subregional)-Río Grande (subregional)	Atlántico		Nevadas, incendios forestales, deslizamientos de suelo	Alto
Comodoro Rivadavia (regional)	Atlántico-Patagónico Central	Medio-Bajo	Deslizamiento de suelos, procesos de erosión eólica	Medio-Bajo
No corresponde	Norpatagónico	Bajo	Incendios, crecidas	Medio-Bajo
Río Grande (subregional)	Atlántico	Alto	Nevadas, erosión eólica e hídrica	Alto
Ushuaia (subregional)-Río Grande (subregional)	Atlántico	Alto	Nevadas	Alto
Comodoro Rivadavia (regional)-Trelew (regional)- Rawson (regional)-Madryn (subregional)	Atlántico	Medio-Bajo	Erosión hídrica y eólica, deslizamientos, incendios forestales	Bajo
San Carlos de Bariloche (regional)-Zapala (microrregional A)	Andino (pertenece)	Medio-Bajo	Inundaciones, incendios	Medio-Bajo
Zapala (microrregional A)	Norpatagónico (pertenece)	Medio-Bajo	Sismos, incendios	Medio-Bajo
No corresponde	Andino (pertence)	Medio-Bajo	Deslizamientos, inundación, incendios forestales	Medio-Alto
		Alto		Alto
No corresponde	Andino (influye)-Central 2 (tramo Sur) (influye)	Bajo	Vulcanismo, erosión	Bajo
El Calafate (microrregional A)-Río Gallegos (subregional)	Andino (pertenece)	Medio-Alto	Nevadas, sismos de origen volcánico y tectónico	Medio-Alto

5

MAPA INTEGRADO DE REDES DE INFRAESTRUCTURA

5.2. PRINCIPALES INICIATIVAS Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE IMPACTO REGIONAL





Fuente: SSPTIP. Elaboración propia.

5.1. MAPAS TEMÁTICOS DE REDES DE INFRAESTRUCTURA

En las siguientes páginas se exponen obras estratégicas de redes de infraestructura a través de mapas temáticos, con el objetivo de representar su impacto hacia a la concreción del Modelo Territorial Deseado de país.

Estos mapas incluyen obras viales, de transporte, de energía, de comunicaciones y obras hídricas, y constituyen una cartera de proyectos estratégicos resultante de la ponderación realizada por las jurisdicciones provinciales, en complemento con los proyectos considerados indispensables por cada sector del MINPLAN y por los estudios llevados adelante en el marco de la integración regional, y que forman parte de la Cartera de Proyectos de la Iniciativa IIRSA.

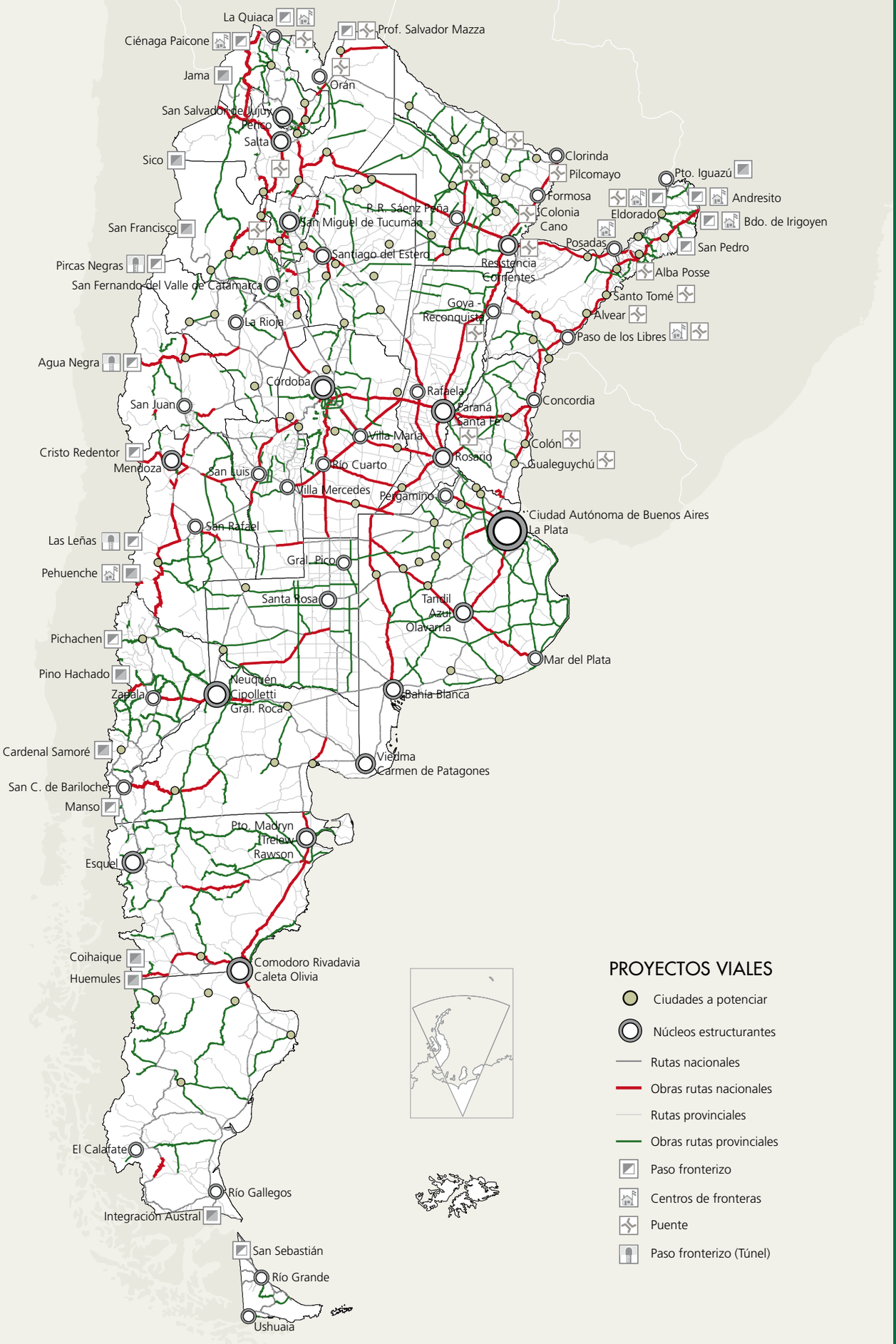
Los proyectos correspondientes a los sectores de vivienda, salud, educación y saneamiento, de enorme peso relativo en cuanto a su cantidad, magnitud de inversión y alcance territorial, no fueron representados en estos mapas por tratarse de proyectos a escala local, difícilmente adaptables a los tamaños cartográficos aquí presentados.

PROYECTOS VIALES

PROVINCIA	OBRAS
Buenos Aires	• RN226, 33, 5, 3, 9, 8, 7*, 22*, 188, Circunvalar Bahía Blanca* • RP60, 29, 31, 51, 65, 68, 70, 72, 86, 41, 74, 24, 4, 14, 21, 2, 11, 63, 56 • Autopista Parque Presidente Perón, RP6, 50, 3
Catamarca	• Puente sobre el río Santa María • RN40, 60, 157 • RP43, 9, 36, 42, 48, 3, 27, 1, 222, 2, 13, 19, 46.
Chaco	• Puente Tres Pozos, La Armonía, Lavalle, Segundo puente Resistencia Corrientes, Ñeembucú*, Libertad, Guaycurú • RN16*, 11*, 95*; 89*, Autovía RN11 • RP9, 5, 29, 68, 61, 58, 27, 3, 4, 7, 6, 10, 1, 13*, 12, 54
Chubut	• Puente sobre los ríos Chubut, Chico, Corintos, Quemquemtreu y arroyo Pescado • RN25, 3, 26, 40, 260, Doble trocha Rawson-Trelew, Puerto Madryn-Trelew • RP1, 39, 26, 51, 74, 57, 44, 63, 4, 42, 60, 13, 40, 53, 8, 61, 59, 49, 50, 36, 71, 19, 56, 17, 16, 12, 10, 7, 72
Córdoba	• RN9, 19, 38 • Autovía RN158*, 19*, 8, 35-36, 7, 20, 148, 38*, 9, 60 • Autovía RP5, RPE57, • RP54, 33, E57, 17, U203, E56, A102, S253, 28, 18, 32, 22, 10, 4, 2, 23, S210, S471, S271, E86,5, S463, S269 • Segundo anillo de circunvalación de la ciudad de Córdoba
Corrientes	• Puente Goya-Reconquista*, 2º Corrientes- Resistencia, Alvear-Itaquí, Paso de los Libres- Uruguayana, Monte Caseros-Uruguay • RN123, 12, 14 • RP25, 23, 30, 41, 37
Entre Ríos	• Puente costero Colón, Gualeguaychú-Pueblo Belgrano, Ampliación Paraná Santa Fe, Ferrovial Diamante-Coronda • Autovía RN18*, 12, 14*; 127*, Duplicación enlace Victoria-Rosario • RP20, 26*,11, Circunvalar área metropolitana de Paraná-Santa Fe, 5, 6, 1, 2, 22; Nueva ruta Nogoyá-Villaguay, Nuevo enlace Concordia-Salto
Formosa	• Puentes internacionales: Puerto Pilcomayo-Itá Enramada y puerto Colonia Cano-Pilar, Puente sobre río Pilcomayo-R23 • RN 11*; Autovía Formosa-Mansilla y Formosa-Clorinda. 81, rehabilitación y estaciones de peaje • RP26, 37, 3, 24, 23, 39, 28, 32, 9* • Circunvalación ciudad Formosa*
Jujuy	• Pasos internacionales La Quiaca*, Ciénaga de Paicone; Puente sobre el arroyo Santa Rita, puente sobre el río Grande-San Salvador de Jujuy-La Viña. • RN34*, 40*; Acceso al Paso de Jama RN52* • RP73, 83, 6, 37, 5, 13, 68, 75, 11, 71, 1, 56, 35, 4, 29, 42, 43, 46, 49, 79, 7, 74, 70
La Pampa	• RN152 • RP4, 10, 14, 20, 13, 105, 34, 1
La Rioja	• Puente sobre el río Chañarmuyo, Paso y Túnel Binacional Pircas Negras* • RN150, 78 • Conexión Villa Unión-Chilecito, RP21, 20, 6, RP 15, 29, 27, 28, 9, 34

PROVINCIA	OBRAS
Mendoza	• Túnel Binacional Las Leñas* • Pavimentación puente Armerillo-Paso Pehuenche* • RN7*, 40*, 143. 145* • RP34, 77, 153, 203, 190, 51, 184, 207, 179, 180, 149, 186, 86, 151, 101, 50 , 152, 206
Misiones	• Puente Alba Posse-Porto Maua, San Javier-Porto Xavier, El Dorado-Mayor* • Mejoramiento puente Posadas-Encarnación* • Puente Internacional Paraíso-San Pedro* • RN14, 103, 12*, 76* • RP19, 17, 5, 8, 3, 215, 209, 22, 21, 2, 4, 7, 15, 16, 27
Neuquén	• Puente sobre el arroyo Covunco, río Malleo, arroyo Picún Leufú, río Curi Leuvu, arroyo El Huecu, cinco puentes sobre RP65, Paso Mamuil Malal • RN242, 22, 234. • Autovía Plottier- Zapala • RP23, 11, 3, 10, 14, 16, 13, 26, 15, 60, 46, 17, 20, 47, 7, 6, 57, 43, 24
Río Negro	• Pasos Manso, Puelo • RN23*, 22*, 251 • RP8, 4, 6, 7, 60, 76, 83
Salta	• Puente Paso Sarmiento-Av .Tavella-El Ceibal, sobre río Santa Victoria, Los Toldos-La Mamora, sobre río Seco, río Teuco, río Lumbreras, río Lavallén, arroyo La Viña, arroyo San Antonio, arroyo Ampascachi, arroyo Chuñapampa, arroyo Viñaco • Puente binacional Salvador Mazza-Yacuiba* • RN16, 40*, 51*, 50*, 9, 34, 68 • RP19, 5, 13, 14, 52, 6, 25, 8, 24, 28, 64s, 17, 27, 129s, 22, 26, 122, 33, 41
San Juan	• Puente sobre río San Juan • Túnel internacional por Agua Negra • RN150*, 149, 141, 40 • RP27, 319, 430
San Luis	• RN20, 8, 79, 146, 188, 7* • RP55, 48, 12, 49, 11, 31, 30, 39, 10, 2, 33, 17, 3, 46, 40, 44, 28, 5
Santa Cruz	• RN40. • RP41, 39, 45, 72, 47, 97, 37, 35, 38, 39, 41, 9, 2, 15, 27, 12, 25
Santa Fe	• RN168, Autovía 19, 168*, 11*, 9, 34, 7* • Autopista 33, Rosario- Santa Fe, • Circunvalación Rosario y Santa Fe*, conexión interprovincial Santa Fe-Corrientes • RP1, 30, 31, 32, 40s
Santiago del Estero	• RN9, 86* • RP65, 3, 12, 1, 207, 176, 132, 8, 2, 177, 17, 4, 56, 159, 6, 31, 69, 179
Tierra del Fuego	• RP26, 9, 18, 30. • Estudio conectividad Norte con Santa Cruz
Tucumán	• RN38*, 65, 40, A016 • RP303, 307, 312, 308, 305, 327, 302, 301, 315, 347, 323, 325, 329, 334, 345

RN= Ruta Nacional | RP= Ruta Provincial | *= Pertenece a la Cartera de proyectos Iniciativa IIRSA



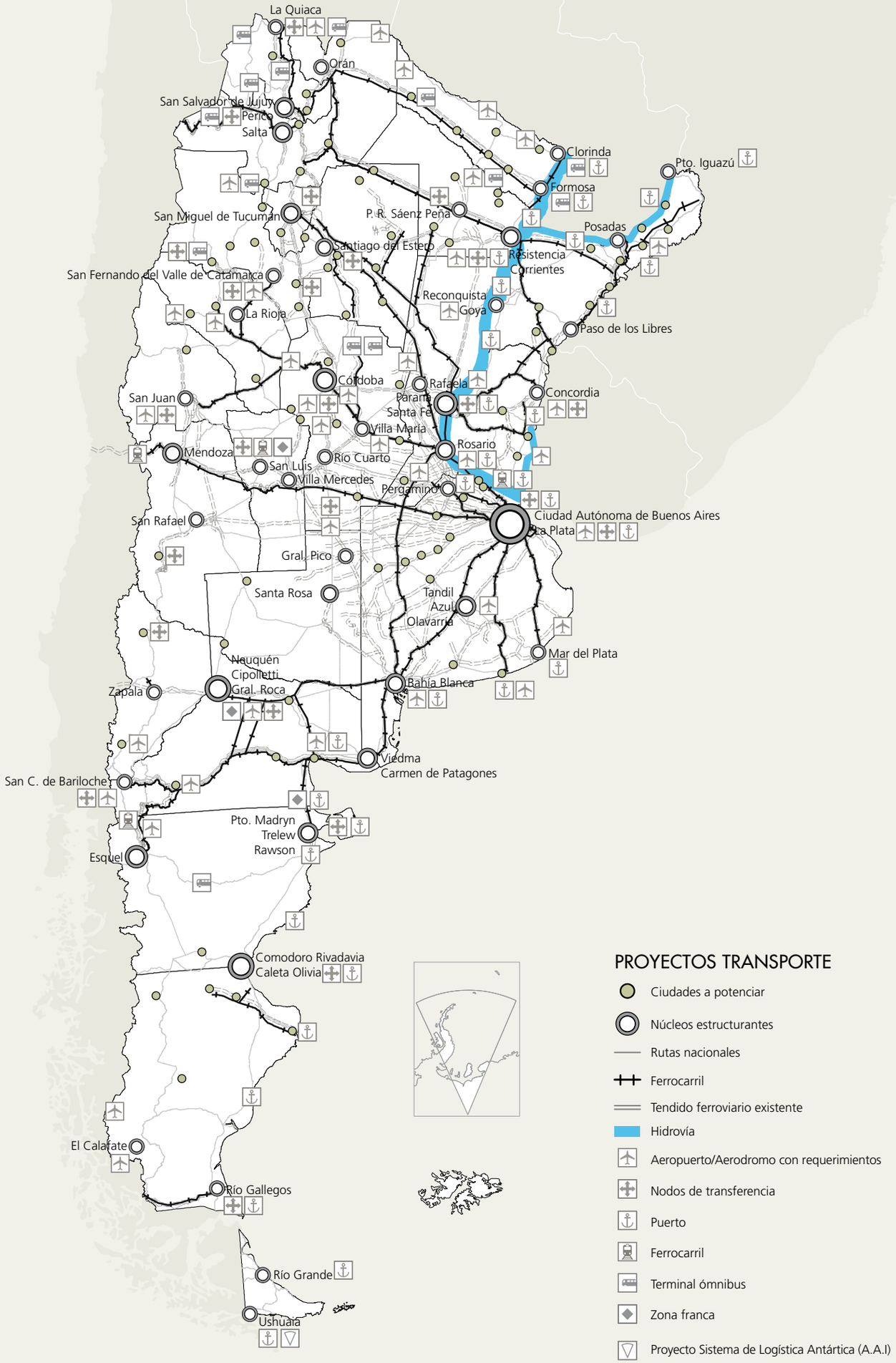
Fuente: SSPTIP. Elaboración propia.

PROYECTOS DE TRANSPORTE

PROVINCIA	OBRAS
Buenos Aires	• Aeropuertos: La Plata, Villa Gesell, Tandil, Necochea, Ezeiza, Bahía Blanca • FF.CC. Belgrano Cargas* Ramales G Rosario-Pergamino-Villars y Pergamino-Vedia; Corredor ferroviario cargas Rosario - Bahía Blanca; Corredor bioceánico ferroviario Buenos Aires-Valparaíso (San Martín), Bs. As. - San Pablo (Urquiza); Tren de Alta prestación Bs. As. - Mar del Plata y Bs. As. - Rosario - Córdoba; Corredor cargas/pasajeros Bs. As. - Quequén y Bs. As. - Córdoba - Tucumán; Ramal Ferroviario Bs As.- Bahía Blanca-Neuquén* Electrificación línea Roca Ezeiza - Temperley - Bosques; Bs. As. - La Plata; Corredor cargas (Zárate/Campana-La Plata); FF.CC. Belgrano Cargas*, Tren del Este, Electrificación Belgrano Norte y Belgrano Sur. • Estaciones de transferencia de cargas: Oeste, Norte, Sur. Zárate-Campana, Open Door, Cañuelas, San Vicente y La Plata • Puertos: Pto. de Cargas Generales en zona Sur, San Nicolás, Coronel Rosales, La Plata (obras varias Terminal Polivalente TEC Plata), Mar del Plata*, Bahía Blanca*, Quequén*, San Pedro*, Baradero*; Proyecto Pto Escobar. Obras varias en puerto Dock Sud
Catamarca	• Mejoras en el aeropuerto Felipe Varela • Recuperación ramal FF.CC. Gral Belgrano Andalgalá - Serrezuela y Cebollar- Chumbicha Andalgalá • Puerto seco en Dpto. La Paz -FF.CC. Belgrano (multimodal); Puerto seco y Centro de Servicios - Tinogasta*
Chaco	• FF.CC. c3 Avia Terai- Metán- Pinedo*, FF.CC. c12 Avia Terai-Metán*- FC Ramal 13 Avia Terai- Barranqueras • Dragado hidrovía Paraná-Paraguay, obras en Puerto Barranqueras*, Las Palmas
Chubut	• Ferrocarril transpatagónico • Linea marítima de cabotaje • Internacionalización aeropuertos y aeropuerto alternativo El Maitén/río Mayo • Obras en: Pto. Madryn, Pto. Rawson, Pto. Pirámides, Pto. Lobos, Pto. Comodoro Rivadavia; Proyectos Pto. Camarones y Caleta Córdoba.
Córdoba	• Adecuación de aeródromos en: Morteros, Huinca Renancó, Miramar, Villa General Belgrano, Villa Rumipal; aeropuerto Regional Villa María. • Reconstrucción del ramal Río Primero Sebastián Elcano. Sistema Ferroviario Nacional NCA SA • Ampliación terminal de ómnibus de pasajeros de Córdoba, Nueva terminal de ómnibus de Villa Carlos Paz
Corrientes	• Remodelación aeropuerto Corrientes • Construcción tramo FF.CC. Gobernador Virasoro-Corrientes y Mte. Caseros* - Límite con Brasil* • Terminal de transferencia de cargas Corrientes • Puertos: Esquina*, Ita Ibaté, Corrientes*, Bella Vista*, Ituzaingó*, Alvear*, Lavalle; dragado y refulado del río Paraná en Empedrado, Proyecto de Mejoramiento de Navegabilidad Binacional en el Alto Paraná*
Entre Ríos	• Ampliación y rehabilitación aeropuerto de Concordia* y de Gualeguaychú • Centro logístico de Concordia • Rehabilitación ramal FF.CC. Paraná-Basavilbaso-C. del Uruguay, Paraná-Federal-Concordia*, San Salvador - Caseros; Paraná- C. del Uruguay*, Paraná- Curuzú Cuatiá*; Nuevo acceso ferroviario y ampliación del Puerto Ibicuy* • Dragado del río Uruguay desde C. del Uruguay hasta desembocadura, Nuevo puerto ultramar; ampliación puerto Diamante*, puerto Concepción del Uruguay*, Proyecto de Mejoramiento de Navegabilidad binacional en Río Uruguay*
Formosa	• Aeropuertos: El Colorado, Palmar Largo, General Belgrano, General Mosconi • FF.CC. Ramal Formosa-Clorinda y Formosa-Mansilla; reactivación del FF.CC. Ramal C 25* • Dragado Hidrovía Paraná-Paraguay, tramo Confluencia rios Paraná Paraguay-Asunción • Centro de Transferencia de cargas y nodo multimodal en Formosa • Fortalecimiento de los puertos: Formosa*, Pilcomayo y Colonia Cano
Jujuy	• Rehabilitación ramales FF.CC.: C-P.Blanca-SSJ, -C15-Perico-Pichanal, C-SSJ-La Quiaca*, Belgrano Cargas c 15 Perico- Pocitos*, Abra Pampa-Jama • Terminales de ómnibus de San Salvador de Jujuy y Libertador San Martín • Nodo multimodal Susques, Volcán, La Quiaca • Puesta en funcionamiento del aeropuerto de La Quiaca • Puerto Seco, zona aduanera Prim.-Palpalá

PROVINCIA	OBRAS
La Rioja	• Construcción terminal aérea en Villa Unión; obras en aeropuerto de Anguinán • Reconstrucción FF.CC. Chilecito-Patquía, La Rioja-Patquía-Córdoba, Palo Milagro-Serrezuela
Mendoza	• Tren de Alta Prestación: refuncionalización (traza preexistente, Mendoza-Buenos Aires*), FF.CC. trasandino y Túnel a Baja Altura-Corredor Andino*, metrotranvía segunda y tercera etapas • Plataforma logística Luján de Cuyo-Puerto Seco • Optimización del sistema paso de frontera Cristo Rdentor*, Implementación del Control integrado Paso Pehuenche*
Misiones	• Ampliación del aeródromo de Oberá • Reactivación Ferrovía Posadas-Paso de los Libres, Posadas-Bernardo de Irigoyen, Asunción-Posadas*, Garupá-Posadas*, Zarate-Posadas* • Nueva Estación de Transferencia del Sistema Integrado de Transporte • Puertos: Posadas*, Santa Ana*, El Dorado*, Iguazú*, San Javier* • Centro de Frontera Puerto Iguazú*, Andrés Guacurarí y ampliación Bernardo de Irigoyen
Neuquén	• Aeródromos de Chos Malal y Rincón de los Sauces, y aeropuerto Cutral Có y Chapelco. • FF.CC. Zapala - Las Lajas*, interurbano Villa Regina Senillosa • Zona Franca, Playa de Transferencia, Ampliación Estac. Transf. Cutral Có • Implementación del control integrado de frontera en Pino Hachado*
Río Negro	• Adecuación de los aeropuertos: San Antonio Oeste-Las Grutas, Ingeniero Jacobacci, Bariloche • remodelación FF.CC. Bs. As.-Bariloche, Bariloche- Bahía Blanca*, FF.CC. Chichinales-Neuquén, Chelforó a Sierra Colorada, Conexión FF.CC. Alto Valle c/tren Patagonico Chelforó Ramos Mexía y S.A. Este-Sierra Grande-Pto. Madryn, FF.CC. de Ingeniero Jacobacci a Esquel, FF.CC. Choele Choel-Pto San Antonio Este*, construcción ferrovía San Antonio Oeste. Puerto Madryn-Trelew*; San Antonio Este-San Antonio Oeste* • Construcción plataformas de transferencias en: S.A. Oeste, Bariloche • Zona franca en Sierra Grande. • Puertos: San Antonio Este*, Punta Colorada, construcción del Puerto Lobos. • Terminal Internacional Aérea de Cargas • Implementación del control integrado de frontera en Cardenal Samoré*
Salta	• Aeródromos Santa Victoria Este, Rivadavia, Cafayate y Rosario de la Frontera • Estación Terminal de Ómnibus en Cafayate • Tren Urbano Salta-Cerrillos, Tren Interurbano Salta-Güemes; Rehabilitación Ramal FC c14 Salta Socompa*, c18 Joaquín V González-Pichinal*
San Luis	• Estación Interconexión Regional de San Luis • Terminal de ómnibus en Luján, Tilisarao, Anchorena, Nueva Galia, La Punta
Santa Cruz	• Aeródromo el Chaltén y Aeropuerto El Calafate. • Recuperación FF.CC. Las Heras - Puerto Deseado, Pico Truncado - Caleta Olivia; FF.CC. pasajeros bioceánico • Promoción de Río Gallegos como nodo de transporte regional • Puertos: Deseado, San Julián, Punta Loyola
Santa Fe	• Aeropuertos Reconquista, Rafaela, Venado Tuerto • Reactivación aeropuerto Sauce Viejo/Rosario • Rehabilitación FF.CC. c6 Pinedo- Tostado*, Santa Fe-S. S. Jujuy*, Recuperación FF.CC. Zárate- Rosario* • Hidrovía Paraná-Paraguay*; Puertos Reconquista, Ocampo; Reconversión Portuaria de Santa Fe*, mejoramientos accesos fluviales Puertos del Río Paraná*, Plan Maestro del Puerto de Rosario* • Corredor Circunvalar Ferroviario
Santiago del Estero	• Reactivación FF.CC. Sol de Julio-Forres, FF.CC. Belgrano Cargas* tramo Santiago del Estero, FF.CC. Belgrano Bandera - Añatuya - Clodomira - Pozo Hondo - Isca Yacu y ramal Añatuya Quimili • Centro de transferencia multimodal de cargas en Taboada
Tierra Del Fuego	• Sistema de Logística Antártica • Puerto Zona Norte, Cargas Ushuaia.
Tucumán	• Recuperación de infraestructura ferroviaria, Tren Liviano, recuperación Ramal Tucumán-Rosario* • Nodo multimodal de transferencia de cargas

* Proyecto incluido en la Cartera de proyectos Iniciativa IIRSA.



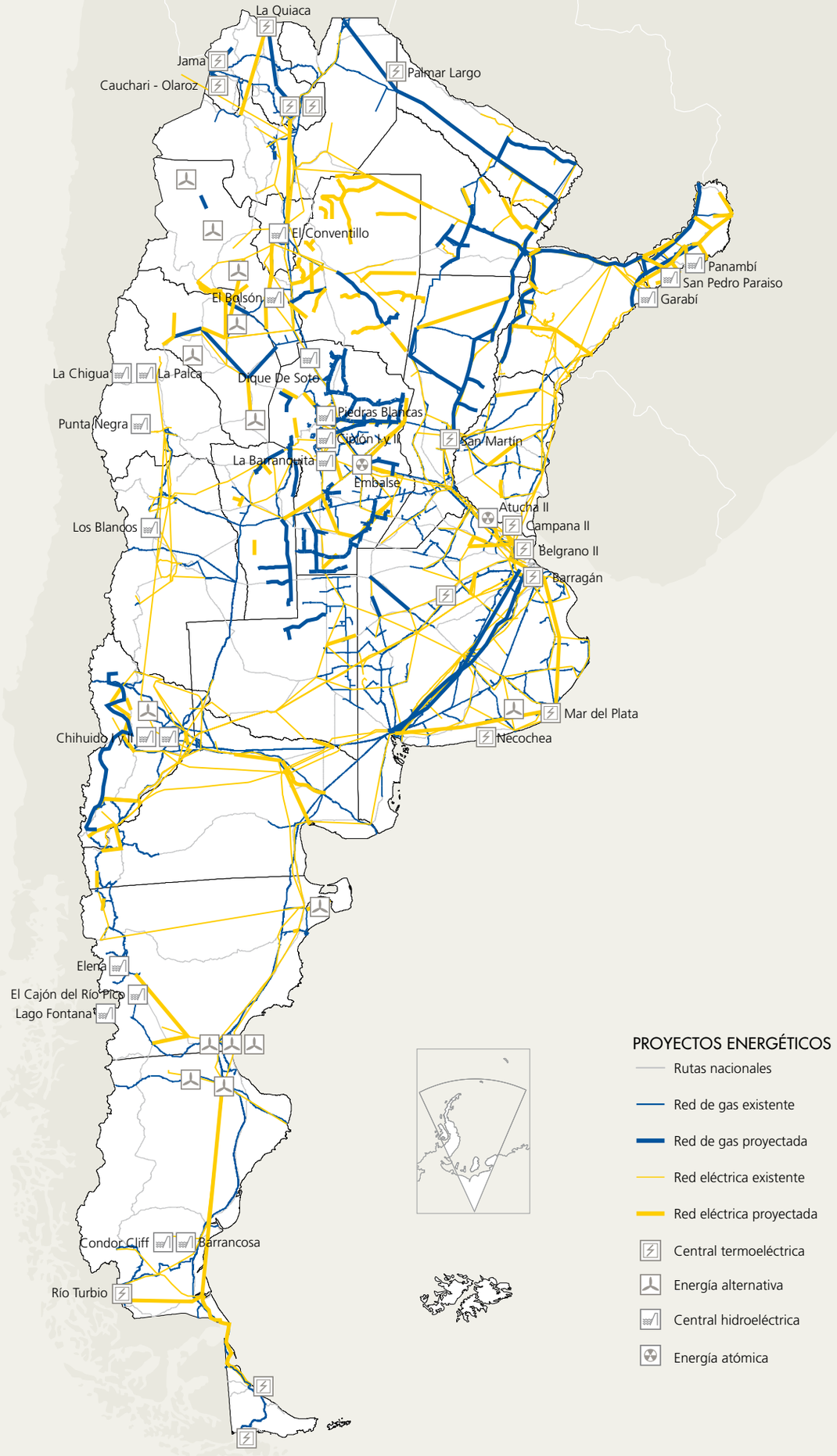
Fuente: SSPTIP. Elaboración propia.

PROYECTOS ENERGÉTICOS

PROVINCIA	OBRAS
Buenos Aires	• PE Arenas Verdes (Lobería) 30 MW • LAT 500 KV 25 de Mayo; Abasto-Mar del Plata-Bahía Blanca • Gasoducto Noroeste B, Pehuajó, Carlos Tejedor, Trenque Lauquen, Rivadavia, General Villegas, Florentino Ameghino, Bahía Blanca-Buenos Aires por área central • CT Campana II; CT Mar del Plata (240 MW); CT Barragán (Ensenada) 560 MW; CT Necochea II 1x110/ 170 MW; CT Belgrano II 2x240/280 MW*; CN Atucha 2*
Catamarca	• PE. obra conjunta La Rioja y Catamarca. *SE* • Interconexión 500 KVA ET La Rioja, ET Andalgalá • Gasoducto virtual-Antofagasta de la Sierra y El Peñón • Proyeto HE para el embalse Las Pirquitas
Chaco	• Gasoducto NEA*
Chubut	• GE. Malaspina de 60 MW; Vientos de la Patagonia I de 60 MW Comodoro Rivadavia; S.A. de 50 MW Rada Tilly • Gasoducto Magagna • Aprovechamiento hidroeléctrico "El Cajón del Río Pico"; Mini-central Lago Fontana
Córdoba	• Ampliación CN de Embalse*, Adecuación en Complejo HE Río Grande-Córdoba, Repotenciación central eléctrica Dique Cruz, Repotenciación Centrales HE (Los Molinos, F. Simons, Cassafouth, Reoolin) • Sistema regional Sierras Chicas etapa II y III-Sistema Gas Centro: Bouwer-Rafael García-Lozada-Despeñaderos
Corrientes	• Represa HE Binacional Garabí*
Entre Ríos	• Cierre energético Norte Los Conquistadores-La Paz; Nueva NLT Gualeguay-Galarza
Formosa	• Gasoducto Estanislao del Campo-Formosa • Repotenciación de la Central de Generación de la localidad de Palmar Largo (2x500 KVA).
Jujuy	• Gasoductos: Miraflores-Tilcara; Miraflores-La Quiaca; Norandino-Pirquitas; Atacama-Cauchari-Olaroz. • Centrales térmicas: San Juancito, Jama, Miraflores, La Quiaca, Cauchari-Olaroz, Mini central HE Los Alisos
La Pampa	• Gasoducto del Oeste
La Rioja	• Ampliación del PE de Arauco, PERMER • Transmisión extra alta tensión (LEAT) 500 KV La Rioja-Aimogasta • Gasoductos: Chilecito-Villa Unión, Chamical-Chilecito, Casa de Piedra Chamical, Chumbicha-Aimogasta
Mendoza	• Complejo HE Los Blancos I y II • Línea eléctrica Comahue-Cuyo • Infraestructura energética-Malargüe

PROVINCIA	OBRAS
Misiones	• Plan de terminación de Yacyretá* • Línea de transmisión Yacyretá-Buenos Aires* • Gasoducto NEA tramos: Posadas-Puerto Iguazú, Posadas-San José-San Vicente • Central HE Panambí (524 MW)*, Central HE de Corpus Christi*
Neuquén	• Generador eólico de Cutral-Có, Neuquén • Interconexión eléctrica Naunauco-Chorriaca, Abastecimiento energético Añelo • Proyecto Multipropósito HE Chihuidos I y II
Río Negro	• Tendido del tramo de alta tensión Pomona-San Antonio Este. • Ampliación del sistema Alicurá-Pilcaniyeu-Bariloche; Electrificación de la margen Norte del río Negro, Choele-Choel y Cone; Interconexión eléctrica Choele Choel-Villa Regina y Salto Andersen-Río Colorado
RMBA	• LAT 500 KV Abasto-General Rodríguez, LAT 500 KV tramo Choele Choel-Puerto Madryn* • Linea Atucha 2-Escobar. Conexión a troncal AMBA
Salta	• Gasoducto El Carril-Coronel Moldes • Generación eléctrica Ctan Page, El Palmar, La Zanja-Km 75
San Juan	• Generación fotovoltaica RP54-Departamento Ullum-PROAT II • Central HE Punta Negra, La Chigua Central HE de pasada-PROAT I; La Palca Central HE de pasada-PROAT I
San Luis	• GE Pampa de las Salinas
Santa Cruz	• Ampliación PE Pico Truncado • PE Kaluel Kaike • Interconexión Pico Truncado-Río Turbio-Río Gallegos • Megausina en Río Turbio, Represa Cóndor Cliff, Represa La Barrancosa
Santa Fe	• CT Brigadier López; CT San Martín en Timbúes* • Cierre del anillo eléctrico tramo Villa Ocampo-Tostado • Gasoducto del NEA*
Santiago del Estero	• Línea de energía 500 KV Lavalle-Santiago del Estero, Línea de energía de 500 KV NEA-NOA* • Gasoductos: Frías-Loreto, Fernández-Pinto-Bandera
Tierra del Fuego	• Gasoductos: entre Río Grande y Ushuaia, San Sebastián-Ushuaia (segunda etapa)
Tucumán	• Construcción primera central HE 4.000 KW al pie de la Presa de Embalse Potrero de las Tablas • Segunda central hidroeléctrica 4.900 KW al pie de la Presa de Embalse Potrero de las Tablas • Cuarta CN (localización en estudio)

PE: Parque eólico | GE: Granja eólica | CT: Central térmoeléctrica | CN: Central nuclear | HE: Central hidroeléctrica | LAT: Línea de alta tensión
*: Proyecto que pertenece a la cartera de proyectos Iniciativa IIRSA



Fuente: SSPTIP. Elaboración propia.

PROYECTOS DE COMUNICACIÓN

PROVINCIA	OBRAS
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	• Antena digital de televisión satelital abierta (MOP)
Buenos Aires	• Antena digital de televisión satelital abierta en Arrecifes Bahía Blanca, Baradero, Brandsen, Cañuelas, Campana, Castelli, Chascomús, Gral. Guido, Gral. Pirán, La Plata • Lujan, Magdalena, Mar Del Plata, Navarro, Patagones, San Nicolás, S.A. Areco, S.M. Monte, Suipacha, Tandil
Catamarca	• Antena digital de televisión satelital abierta en Catamarca • Sistema de Telecomunicaciones Provincial II (sistema telef. con IP) • Sistema de Telecomunicaciones Provincial II (acceso Internet en escuelas) • Supervision virtual en red con tecnología de la Información y las comunicaciones (Inst. Superiores de la Provincia)
Chaco	• Antena digital de televisión satelital abierta en Resistencia
Chubut	• Antena digital de televisión satelital abierta en Comodoro Rivadavia, Rawson
Córdoba	• Antena digital de televisión satelital abierta en Córdoba, Río Cuarto • Dotar a la región de infraestructura, servicios informáticos y telecomunicaciones. Anillo de fibra óptica región norte -Jesús María-Villa del Totoral-Villa María del Río Seco. Anillo de fibra óptica región Sur -Alta Gracia-Sur RN36 • Integración con Córdoba Capital a través de la TV abierta. Mejora repetidora Cerro San Vicente. Incorporación de las comunicaciones satelitales • Dotar a la región Noroeste y Sureste de infraestructura, servicios informáticos y telecomunicaciones. Integración a través de la TV abierta, mejora repetidoras,comunicaciones satelitales • En la región serrana, comunicaciones satelitales, mejor. TV abierta, repot. Repetidoras Los Cocos, Cº Linderos, Sta. Rosa Calamuchita
Corrientes	• Antena digital de televisión satelital abierta en Corrientes
Entre Ríos	• Antena digital de televisión satelital abierta en Concordia, Paraná
Formosa	• Antena digital de televisión satelital abierta en Formosa

PROVINCIA	OBRAS
Formosa	• Optimización y ampliación de la Red de Distribución y Equipo de Central Telefónica (tecnología NGN)
Jujuy	• Antena digital de televisión satelital abierta en Jujuy • Provisión sistema WI FI en ciudades principales • Provisión de equipos e instalación de redes internas en escuelas y centros de salud • Autopistas de información • Plan de conectividad de dependencias del Poder Ejcutivo. Conexión Fibra Óptica
La Pampa	• Antena digital de televisión satelital abierta en Santa Rosa • Sistema comunicaciones fibra óptica
La Rioja	• Antena digital de televisión satelital abierta en La Rioja • Proyecto de Red Informática Provincial
Mendoza	• Antena digital de televisión satelital abierta en Mendoza, San Rafael • Proyecto de Telefonía Rural: Cañon del Atuel-San Rafael
Misiones	• Antena digital de televisión satelital abierta en Posadas
Neuquén	• Antena digital de televisión satelital abierta en Neuquén • Telefonía Sauzal Bonito
Río Negro	• Antena digital de televisión satelital abierta en Bariloche
Salta	• Antena digital de televisión satelital abierta en Salta • Ampliar las telecomunicaciones sobre rutas 34 Y 9
San Juan	• Antena digital de televisión satelital abierta en San Juan
San Luis	• Antena digital de televisión satelital abierta en San Luis
Santa Cruz	• Antena digital de televisión satelital abierta en Río Gallegos • Mejoramiento red de telecomunicaciones
Santa Fe	• Antena digital de televisión satelital abierta en Rosario, Santa Fe
Santiago del Estero	• Antena digital de televisión satelital abierta en Santiago del Estero
Tierra del Fuego	• Antena digital de televisión satelital abierta en Río Grande, Ushuaia
Tucumán	• Antena digital de televisión satelital abierta en Tucumán

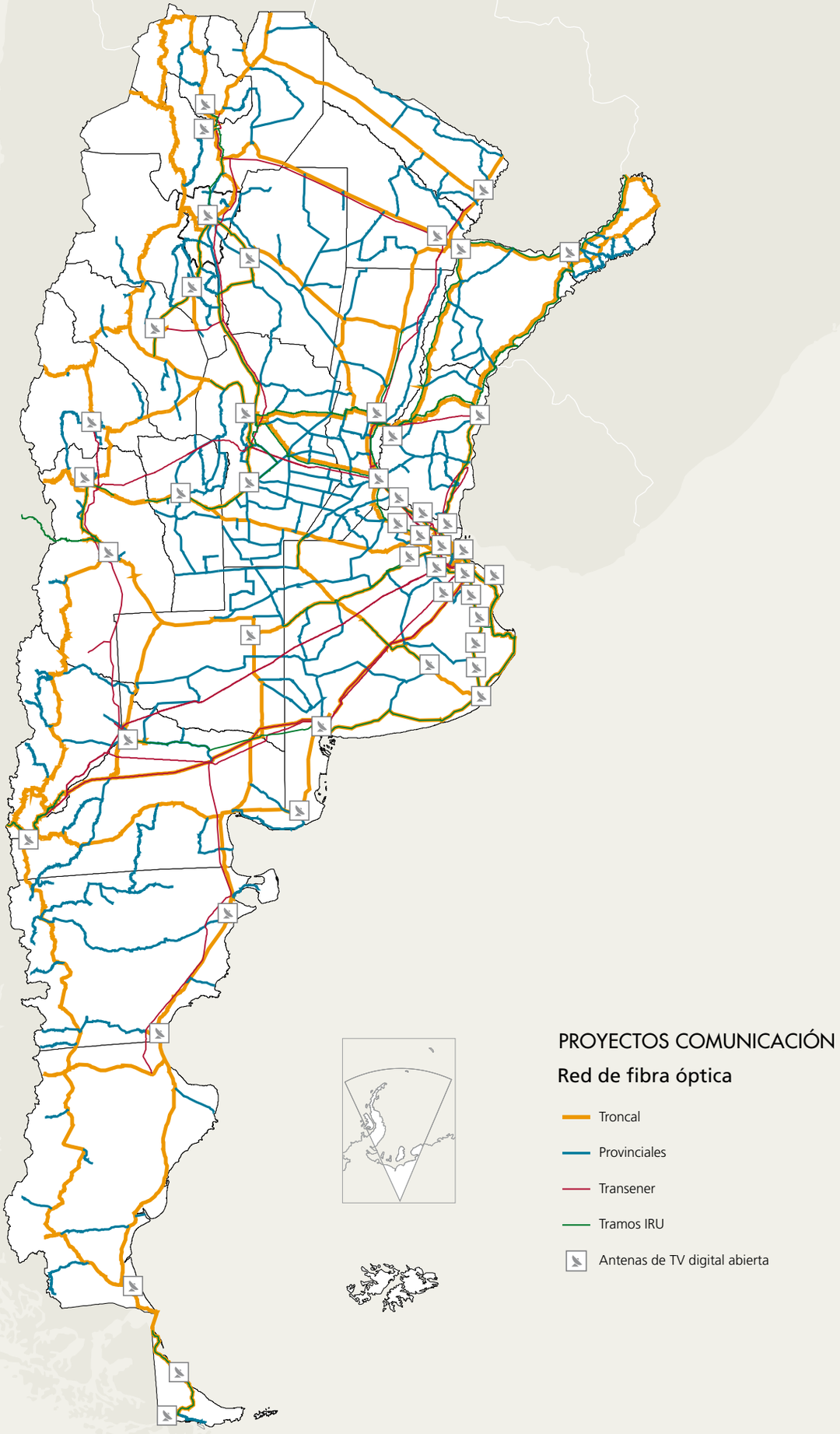
PROVINCIALES
Despliegue y construcción de la Red Provincial de Fibra Óptica (22.000 Km)

TRANSENER
Es la traza de la Red Eléctrica de Transener utilizada para la Segurización de la Red (9000 Km)

TRAMOS IRU
Son los tramos de la Etapa 1 aceptados por ARSAT correspondientes a los mecanismos de adquisición e intercambio (13.000 Km)

TRONCAL
Compuesta por los nueve pliegos regionales licitados por ARSAT, aproximadamente 18.000 Km + los tramos IRU aceptados por ARSAT.

La suma de las trazas conforman la Red Federal de Fibra Óptica, que contará con, aproximadamente, 53.000 Km de infraestructura de red de fibra óptica.



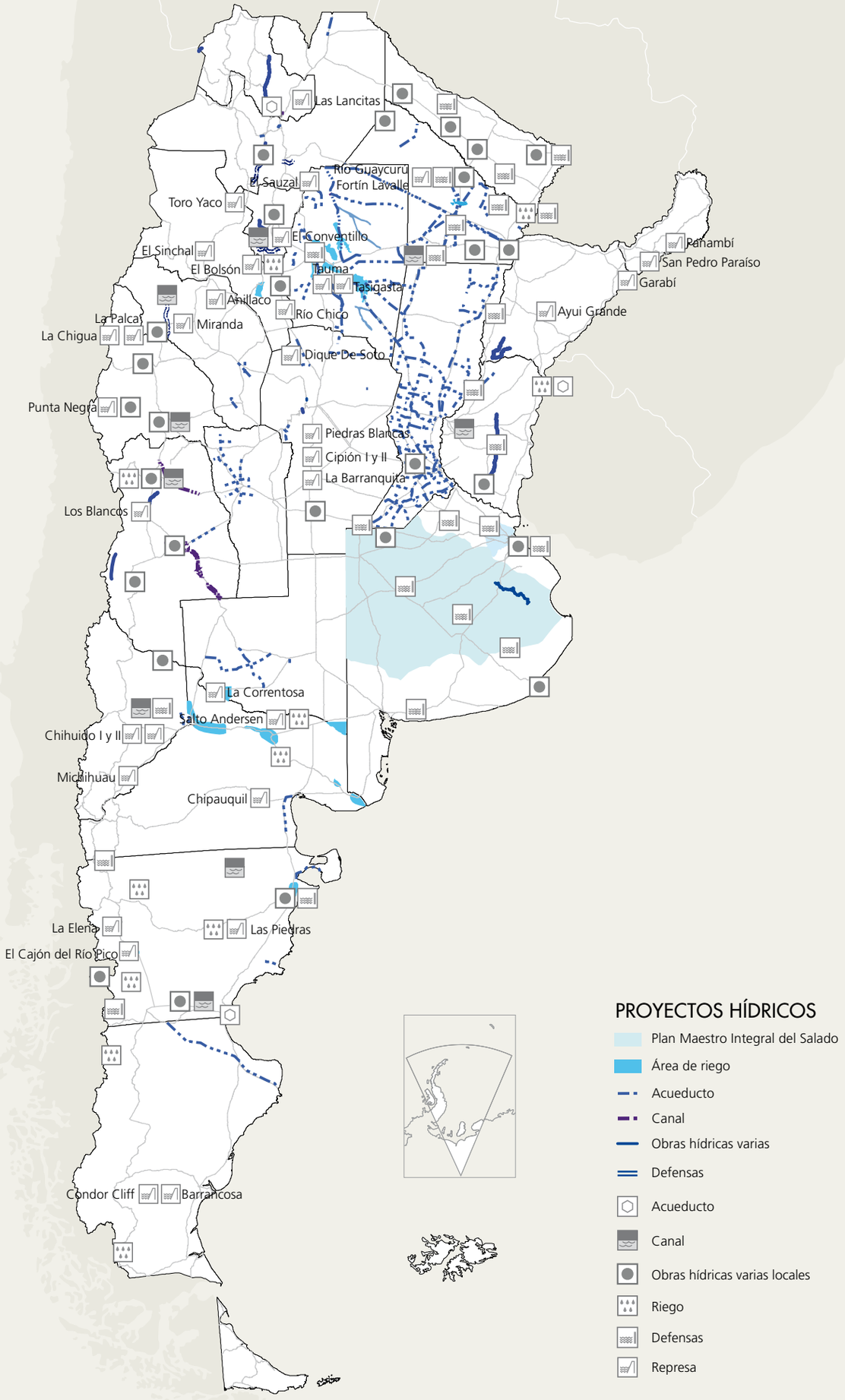
Fuente: SSPTIP. Elaboración propia.

PROYECTOS HÍDRICOS

PROVINCIA	OBRAS
Buenos Aires	• Plan Maestro Integral del Salado, Aº Unamuno, Aº del Rey, Aliviador Aº Pavón, Aliviador Cuenca Bermúdez, Entubamiento Cª Medrano, Aº Saladero Chico, Reg. En La Lª La Salada, Canalización De La Cañada de Las Horquetas • Defensa de costas en Zárate, Berisso y regulación de caudales en partidos del Nodo TAO, Sist. de Prev. En: Pergamino-Salto-San Antonio de Areco- Capilla del Señor- Carlos Casares- Pehuajó-Cnel. Dorrego-Ayacucho-Tapalqué • Proyectos integrales cuencas: Rº Lujan, Rº Reconquista
Catamarca	• Presa Embalse el Bolsón, Rº Chico, Toro Yaco, Dique El Shincal, Embalse Las Tunas • Azud sobre río Santa Cruz, Enc. y Prot. de margen izquierda del Rº Quimivil
Chaco	• Acueductos: Pompeya- Fuerte Esperanza, Rº Bermejo- Pompeya, Avia Terai-Frentones, Pdcia. Roca - Pampa del Indio, Villa Berthet - Samuhu - Enrique Urien cisternas y redes de distribución, Rº Paraguay - Las Palmas - La Leonesa, Villa Ángela - Sta. Sylvina, Barranqueras-Sáenz Peña-Villa Ángela, Sáenz Peña -Gral. Pinedo, Pdcia. Roca - Lª Limpia - Las Garcitas - Ciervo Petiso - Colonias Unidas, Adec. márgenes del Rº Bermejo • Complejo Hídr. Comandancia Frías • Def. Villa Rº Bermejito, San Martín, Quitilipi, Machagai, Las Palmas y La Leonesa, Du Graty y Sta. Sylvina, Estero Caracol - Estero El Dos, Villa Berthet - Rº Muerto - Las Colonias, La Tigra, Pto. Bermejo, Norte y Sur y Cª de Derivación La Clotilde, Prot. margen der. Rº Bermejo. Pte Libertad • Represas-Hermoso Campo, Río Guaycurú- Fotín Lavalle
Chubut	• Acueductos: Camarones, Puerto Pirámides (Provisión), Rada Tilly (Refuerzo) • Reg. del Lª Musters, Lª Fontana, Dique compensador Las Piedras, aprovechamiento hidroeléctrico El Cajón, La Elena • Control de inundaciones en Trelew, El Maitén, Prev. riesgo Cuenca Baja Rº Chubut, azudes y Cª de riego en el Valle del Aº Telsen, Pto. restitución de cauce y protec. de márgenes Rº Chubut, Def. Rº Mayo • Cª de riego y drenaje VIRCH, Valle del Genoa, Alto Rº Senguer, Gualjaina, Valle de Sarmiento, Paso del Sapo, Las Plumas, Los Altares, Valle 16 de octubre, Meseta Intermedia
Córdoba	• Acueductos: Quilino-L. V. Mansilla, Deán Funes-Jaime Peters-Chuña, San Martín-Laboulaye, Marull-Balnearia, Tártaros-La Rinconada, Traslasierra - Loc. Tulumba • Dique de Soto, de Anizacate, presas: Piedras Blancas, La Tapa, Cipión I-II, La Barranquita
Corrientes	• Acond. de la cuenca del Aº Barrancas, Readecuación del cauce del Aº Sarandí, Saneamiento de la cuenca del Aº Santa María. • Represa Ayuí grande, Represa HE Bi-nacional Garabí* • Defensas: Goya, Aº Ihuajó - Paso de La Patria
Entre Ríos	• Acueductos: La Paz - Estacas, Mandisoví Chico. • Control de Inundaciones Gualeguay, Cuenca Aº Crespo, Def. Aº Cabayú Cuatiá, La Paz, balneario R. del Tala. • Estabilización de barrancas en Villa Hernandarias, Sistematización cuenca Rº Gualeguay • Cª de vinculación Rº Paranacito-Cerro Industrial, Sist. de riego Villa del Rosario
Formosa	• Defensas: Herradura, Fortín Soledad, Punta de Agua - Ciudad de Pirané, Ciudad de Formosa • Reac. del Sistema Lª la Salada, Riacho Porteño, Riacho He Hé, derivación y conducción de las aguas del Bañado La Estrella. • Sistemas Hídricos: del Sudeste, del Centro Este y Litoral Sur, del Nordeste, Sist. Rº del Norte, Conformación Riacho Salado - La Alcoba, Reacon. y reg. del Riacho Dobagán, Obra hídrica- Cooredera las Pampas, Corredera El Potrillo-El Quebracho
Jujuy	• Acueductos: Alto Cuyaya-Sgto. Cabral, zona rural El Carmen • Diques: Palo Blanco, Las Lancitas, Aº Coquena y Chalala • Cª derivador Dique Los Molinos y Cª Intervalles
La Pampa	• Acueductos: Puelén-Chacharramendi, "El Carancho", Rº Colorado Troncal Sta. Rosa - Gral. Pico • Obras Cuenca Rº Atuel, Embalse La Correntada • Zona Riego Bajo de los Baguales, Planicie Curacó

PROVINCIA	OBRAS
La Rioja	• Acueductos: Nepes-Los Bordos, El Garabato-Esquina del Sur, Chepes-La Jarilla, Chañar, Corral de Isaac-San Nicolás, El Balde-Puesto, La Toma-Salina, Pichana-Milagro, San Rafael-Cañada Verde, San Rafael-La Zanja, Colosacán-Tama • Aprovechamiento hídrico del Rº Blanco, Rº Campanas, Embalses: Campanas, Miranda y Anillaco • Cª Primario en Vinchina
Mendoza	• Acueductos: Ganadero Monte Comán-La Horqueta • Rehabilitación: Cª Sta Rosa - La Paz, Cª San Martín 5º,4º y 6º, Cª Marginal del Rº Atuel 2°, 3° y 5° • Aprovechamiento Integral del Rº Mendoza- Cordón del Plata, Rº Tunuyán- Proyecto Los Blancos-Tunuyán, Trasvase de Rº Grande al Rº Atuel-Malargüe-San Rafael • Colectora Escudo Aluvional (Chacras de Coria)-Piedemonte, San Rafael, Desagües aluvionales en áreas urbanas Malargüe, Pedriel y Agrelo-Luján
Misiones	• Central HE Panambí
Neuquén	• Acueductos: Los Barreales, Captación R. de los Sauces, Proyecto Multipropósito Acueducto Para AP en Neuquén, Plottier, Centenario, Vista Alegre, Senillosa • Proyecto Presa de Michihuao, Aprovech. integral Chiva Vieja, Los Chihuidos • Def. costera Sauzal Bonito • Cª de Riego en Rincón Colorado Octavio Pico, Sauzal Bonito
Río Negro	• Reparación acueducto Sierra Grande • Represa Chipauquil S/ Aº Valcheta • Sistematización del Rº Negro superior, infraestructura margen sur de los Rº Limay y Negro • Sist. de riego en: Valle Medio, Guardia Mitre, margen norte del Rº Negro, Colonia Josefa, Salto Andersen
Salta	• Acueductos: Itiyuro. S Mazza,Tartagal, Campo Santo - Betania -el Bordó- Güemes, Quijano - Cerrillos, Chicoana- el Carril, A° Las Pavas, Sur- 2° ETAPA, Alto molino - Villa primavera, Talapampa. • Riego en: Rº Mojotoro, Rº Toro
San Juan	• Represas de El Horcajo, Central HE Punta Negra; La Chigua y Central HE de La Palca • Rº San Juan. Endicamiento - Protección contra aluviones -Rodeo, Rº San Juan. Enrocado - Calingasta, Rº San Juan. Enrocado - Jáchal, Rº San Juan. Enrocado - Pocito- Zonda
San Luis	• Acueducto Nogalí
Santa Cruz	• Acueducto Los Monos, Piedra Buena / San Julián • Represa Cóndor Cliff; Represa La Barrancosa • red de riego en Los Antiguos, en áreas de chacra Calafate, Rº Turbio
Santa Fe	• Acueductos: Sur 1, Sur 2, Sur 3, Santa Fe, Norte 1, Norte 2, Noreste 1, Noreste 2, Noreste 3, Centro-Oeste - Santa Fe • Prot. en Cañada de Gómez, def. y Cª perimetral ciudad de Rufino. • Obras Internas Cuenca Lª La Picasa Modulo III Obras de Vinculación Lª La Picasa
Santiago del Estero	• Acueductos: Rº Albigasta, Doña Luisa - Sta. Catalina - Estación La Punta, Loreto - Jumi Pozo, Los Telares - Norte de Cordoba, El Ojito - Nueva Esperanza - Las Delicias, Rapelli - El Cambiao, Isca Yacu - Pozo Hondo - Huyamampa, Isca Yacu - El Charco - Chaupi Pozo, El Churqui - Huachana - Campo Gallo - Sachayoj, Rº Salado - Matará - Vilelas - Pozo del Toba, Añatuya - Los Juries - La Nena - Villa Minetti (Santa Fe) y ramal Los Juríes, Añatuya - Bandera - Fortín Inca - Tostado (Sta. Fe), Tasigasta - Mailín - Herrera - Pinto, Pinto - Malbrán - Argentina - Selva - Ceres (Sta. Fe), del Oeste, Suncho Corral - Yuchán • Presas: Tasigasta, El Sauzal, Sist. Dique de Tuama, La Fragua y Sist. de riego • Riego Figueroa, Mej. Añatuya - Colonia Dora, Rº Dulce. • Toma y entubamiento Cª Mikilo - Las Abras - Villa Unión, Cª del Alto (Tuama - Los Telares), Cª El Tunal - Figueroa, Ref. Sist. Cª de Dios con prolongación a pcia del Chaco.
Tierra del Fuego	• Nuevo acueducto desde Tropezón a Margen Sur 12,5 km RG
Tucumán	• Acueductos: GSMT, Acond. El Cadillal • Dique Derivador El Conventillo, Presa de embalse Potrero de las Tablas • Aprovechamiento del Rº Los Sosa • Cª Los Puestos, Cª El Alto

* Proyecto incluido en la cartera IIRSA Def.= Defensa | Reg.= Regulación | Enc.= Encauzamiento | Prot.= Protección | Sist. = Sistema | Prev.= Prevención | Adec.= Adecuación | Hídr.= Hídrico | Alim. = Alimentación | Reacon.= reacondicinamiento | Acond.=Acondicionamiento | Ampl.= Ampliación | Aº= Arroyos | Lª= Laguna/lago | Cª=Canal | Rº=Río | Pto.= Puerto | Pte.=Puente



Fuente: SSPTIP. Elaboración propia.

CAPÍTULO III

RESÚMENES PROVINCIALES

A CONTINUACIÓN SE PRESENTAN LOS RESÚMENES
DE LOS MODELOS ACTUALES Y DESEADOS DE LOS TERRITORIOS
DE LAS PROVINCIAS Y LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **307.751 km2** | Población: **15.594.428 hab.** | Densidad media: **50,67 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **12,8%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

La provincia de Buenos Aires se encuentra en la región pampeana. Su estructura territorial se origina en el modelo agroexportador de principios del siglo XIX, en el cual el puerto de Buenos Aires funcionaba como puerta de acceso comercial. La instalación del ferrocarril en función de este punto de entrada y salida conformó la configuración radiocéntrica de la provincia, dadas las ventajas comparativas de la aglomeración.
Buenos Aires se divide en 135 partidos coincidentes con los municipios, que abarcan una superficie equivalente al 8,1% del territorio nacional y en los que habita el 39% de los habitantes argentinos, de los cuales el 96,4% es de carácter urbano, y el 3,6%, de carácter rural. La Región Metropolitana, con sus 13 millones de habitantes, se destaca del interior provincial, donde se reconocen varios rangos de ciudades: de más de 500.000 habitantes –la capital provincial, La Plata, y Mar del Plata–, entre 500.000 y 100.000 habitantes –Bahía Blanca, San Nicolás y Tandil–, entre 100.000 y 50.000 habitantes –Zárate, Pergamino, Olavarría, Junín, Necochea, Campana y Tres Arroyos–. La segunda área con mayor densidad poblacional se ubica sobre el eje fluvial-industrial que se extiende desde el Río de la Plata hasta Santa Fe, atravesado por los principales corredores del país, que alimentan el flujo de bienes y personas en dirección Noroeste. Se ha verificado un proceso de despoblamiento, en especial en el Noroeste y Suroeste, en pequeñas y medianas localidades.

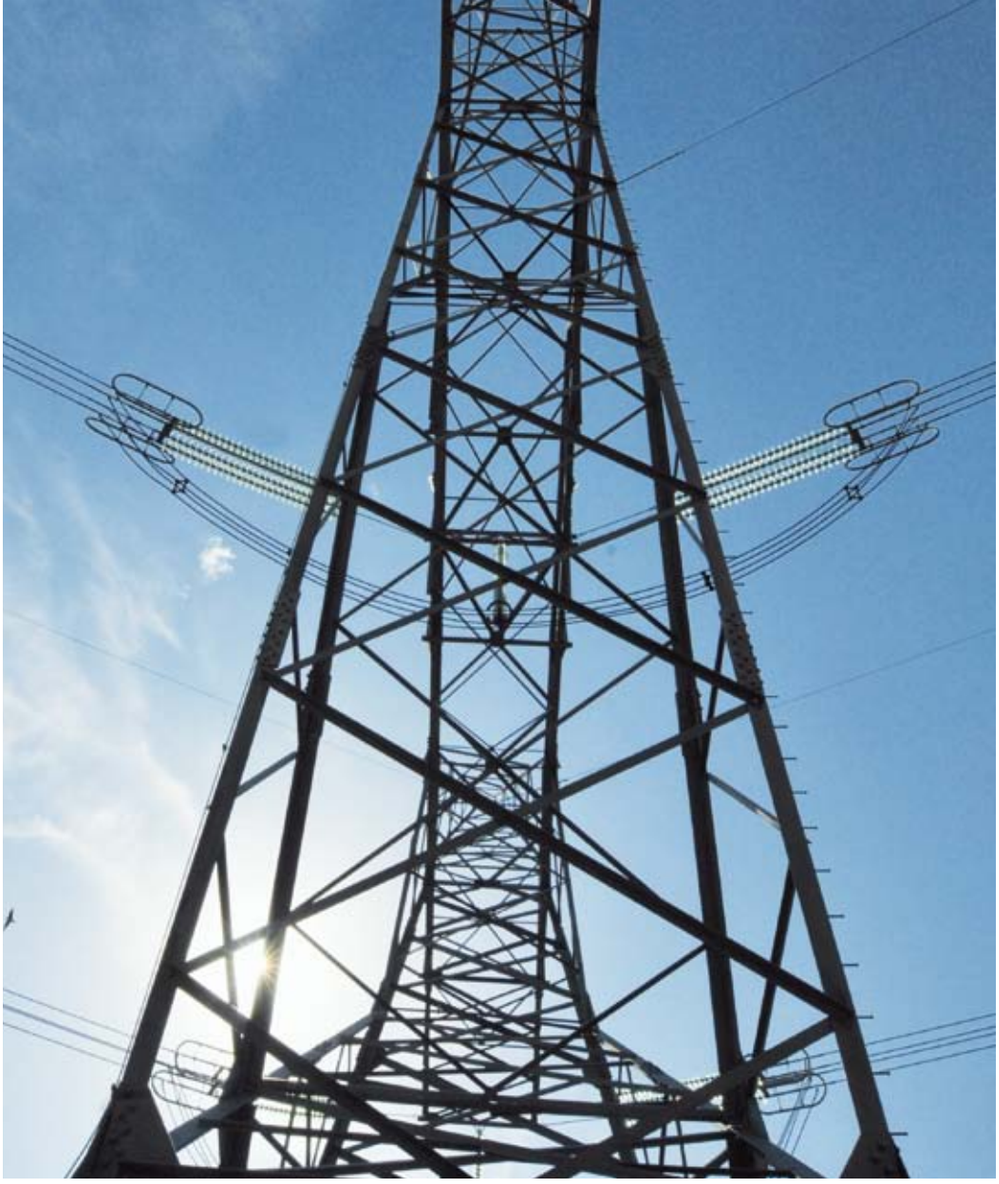
DINÁMICA ECONÓMICA

El Producto Bruto Geográfico de Buenos Aires es de 11.505 pesos per cápita, y representa el 36% del Producto Bruto Interno nacional. La tasa de actividad del primer trimestre de 2010 fue del 46,6%.
Las principales actividades económicas son la industria metalúrgica y automotriz y el cultivo de cereales y oleaginosas.
El monto de exportaciones anuales asciende a 24.698 millones de dólares, sus principales destinos son los países del MERCOSUR –particularmente Brasil–, Chile, China, la Unión Europea, los Estados Unidos y México. En el período comprendido entre los años 2002 y 2008, las exportaciones crecieron en un 169%, de manera que Buenos Aires pasó a ocupar el primer puesto, con el 35,3% de las exportaciones totales argentinas.
La Región Metropolitana de Buenos Aires tiene un alto peso relativo en el Producto Bruto Geográfico, evidencia de que la dinámica socioeconómica se corresponde con la configuración territorial. Esta estructura presenta un sistema de centros urbanos organizados en subsistemas. En primer lugar, las ciudades con posición privilegiada en el Corredor Central del MERCOSUR, con funciones portuarias, industriales y de servicios y espacios intersticiales de actividades agropecuarias intensivas, como San Nicolás, Zárate, Campana y Pergamino. En segundo lugar, las ciudades del litoral bonaerense, vinculadas al Corredor Bioceánico Patagónico, de la pampa agroganadera y la costa Atlántica dedicada al turismo, cuyos principales núcleos son Mar del Plata, Necochea, Bahía Blanca y Tres Arroyos. En tercer lugar, las ciudades del corredor de la RN226 que atraviesa la provincia en sentido Noroeste-Sureste, Tandil, Olavarría y Azul, que constituyen el nodo regional TAO, centros de intercambio de bienes y servicios con bases económicas diferenciadas, y Junín, en el Noroeste, centro administrativo, educativo, de salud, turístico y comercial.
Se distinguen tres zonas con bajo desarrollo socioeconómico y población en disminución: hacia el Noroeste, un conjunto de partidos agroganaderos históricamente afectados por la problemática de la cuenca del río Salado, en el litoral marítimo Norte, cuya actividad turística estacional no se complementa con los interiores rurales, y el extremo Sur, con gran distancia de los centros dinámicos, escaso desarrollo económico y clima riguroso. A estas áreas se suman algunas en las periferias de centros, como La Plata, Mar del Plata y Bahía Blanca.
En síntesis, los principales problemas vinculados a la dinámica económica son la desconexión y la limitación operativa del sistema portuario, la restricción de la matriz energética, la debilidad de la estructura vial y ferroviaria para absorber los flujos actuales de carga y los desequilibrios productivos.

DINÁMICA SOCIAL

El Índice de Desarrollo Humano de la provincia es de 0,6975, y el porcentaje de población con Necesidades Básicas Insatisfechas es del 15,8%. La población bajo la línea de pobreza es del orden del 13,8%, de la cual el 3,6% vive bajo la línea de indigencia.
El 67,6% de los hogares cuenta con provisión de agua corriente y el 38,7% posee desagües cloacales. El porcentaje de población que habita una vivienda adecuada es del 37,8%.
La tasa de mortalidad infantil es de 13,6‰, mientras que la tasa de mortalidad materna es del 3,7‰ de nacidos vivos.
Existen 4.896 establecimientos de salud en todos los subsectores, con 51.517 camas totales disponibles. La población que cuenta con cobertura de salud es del 62,5%.

LAT 500 kV.



Los establecimientos educativos totalizan 18.946, con un promedio de 237 alumnos cada uno, siendo la tasa de matriculación del 99,9%.
Las problemáticas identificadas en el ámbito social son el rol preponderante de la red de ciudades intermedias en detrimento de las pequeñas localidades del Noroeste y el Sudoeste, la insuficiencia de la oferta de transporte público automotor en los núcleos urbanos, la falta de inversión en transporte ferroviario de pasajeros, la insuficiente cobertura de redes sanitarias, la fragmentación espacial, el incremento de villas y asentamientos en los periurbanos de las grandes ciudades y la degradación del hábitat rural para la población más vulnerable.

SITUACIÓN AMBIENTAL

La provincia se sitúa casi completamente en la pampa húmeda, una planicie con una leve inclinación hacia el mar, aunque se reconocen subregiones: la pampa ondulada en el Norte y la pampa deprimida en la cuenca inferior del río Salado. Dos zonas no corresponden a estas características pampeanas: el extremo al Sur del río Colorado, vinculado a la Patagonia, y el extremo Noreste, que corresponde al Delta.
Se dispone de un amplio marco legal en relación con la problemática ambiental, que atiende diversas problemáticas identificadas: la contaminación de ríos y arroyos, las cuencas hídricas con requerimientos de regulación, los cascos urbanos con riesgos recurrentes de inundaciones, la contaminación de suelos por presencia de basurales, el aumento del volumen de residuos sólidos, la contaminación de napas subterráneas por diversas filtraciones, el deterioro del soporte por métodos de producción no sustentables, la pérdida del valor del paisaje natural y los territorios costeros amenazados.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

El proceso de desinversión y cierre de ramales de ferrocarril y la flexibilidad del transporte automotor que se distribuye por la amplia red de rutas hace que sea este modo el que soporta la dinámica de intercambios de la provincia, con una red vial de 40.166 kilómetros lineales, de los cuales 4.741 son nacionales y 34.425 son provinciales, distribuidos en un 37,4% pavimentados y un 62,6% de tierra. Las principales centrales de generación de energía se encuentran en Mar del Plata, Bahía Blanca, Villa Gesell, Necochea, Lima (Atucha I) y Campana. Las principales líneas de transporte son las que recorren Bahía Blanca-Abasto, San Nicolás-General Rodríguez y Henderson-Ezeiza.
En cuanto al manejo de los recursos hídricos, están en marcha grandes planes integrales de manejo como el Matanza-Riachuelo, el Reconquista y el Salado.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

El modelo deseado para el territorio bonaerense busca consolidar corredores de integración regional, promoviendo alternativas de desarrollo compatibles con la dinámica de integración global, construyendo infraestructuras y generando condiciones económicas que creen oportunidades de proyección y arraigo para sus habitantes. Para esto se requiere articulación con los diversos actores regionales y locales vinculados a la planificación, con el fin de guiar las acciones con impacto espacial hacia un crecimiento equilibrado, integrado, sustentable y socialmente justo, construir los mecanismos de intervención adecuados para aprovechar las oportunidades de desarrollo, promover un esquema policéntrico de ciudades e impulsar una política territorial elaborada no sólo por técnicos en función de una demanda coyuntural, sino una política transversal que se desarrolle sobre la base de las necesidades reales de la población.

En este marco, se identifican como aspectos estratégicos: fortalecer el sistema energético, tender a la electrificación rural total y al suministro de gas por red a todas las localidades, promover la inversión en reactivación ferroviaria y el transporte en núcleos urbanos, tender a la dotación universal de servicios sanitarios de agua y cloacas, avanzar en el saneamiento hídrico y el manejo ambiental de ríos y costas e incrementar la accesibilidad mediante una estructura más tramada, el mejoramiento de la red de caminos rurales, de los accesos a parques industriales y a los puertos.

Para revertir los procesos migratorios hacia las grandes ciudades y mitigar los impactos ambientales y sociales negativos se proponen líneas de acción, que pueden agruparse de acuerdo con su región de incidencia.

REGIÓN DE LA PAMPA ONDULADA

- Potenciar sus ventajas competitivas en términos de accesibilidad, equipamiento, desarrollo logístico y formación de redes para garantizar condiciones de equidad para los pequeños productores y PyME de los distritos menos favorecidos
- Aprovechar beneficiosamente la tensión por la presencia de los Corredores Bioceánicos Central y Norpatagónico mediante la consolidación de la conectividad en la RN226, la promoción de un desarrollo urbano integrado, el incremento de la accesibilidad, la diversificación agropecuaria con valor agregado, la promoción de inversiones para el desarrollo empresarial, el aumento en la dotación de servicios y equipamientos, el fortalecimiento del tejido social y la retención de la población local, con el objeto de recualificar los centros urbanos
- Complementar el nodo TAO con políticas integrales de fortalecimiento para lograr una mayor densificación espacial, preservar su entorno paisajístico y su calidad ambiental
- Generar una organización tramada del territorio interior a través de la intensificación de los flujos diagonales de conexión del interior rural con la zona litoral portuaria

REGIÓN COSTERA

- En el área Norte, vinculada con el sistema fluvial Paraná-Plata, desarrollar estrategias para mitigar el impacto de las actividades económicas a potenciar, orientando su manejo sustentable, y complementándolas con la promoción del turismo alternativo
- En la costa atlántica Norte, promover un proyecto de recuperación del territorio costero, complementado con estrategias socioeconómicas, para diversificar el turismo y promover la integración cultural y espacial
- En la costa atlántica Sur, impulsar un proyecto de desarrollo sustentable del territorio, que contribuya al fortalecimiento de un perfil recreativo y turístico alternativo al sobrecargado de la costa Norte
- En las ciudades portuarias, lograr el tratamiento urbanístico y ambiental diferenciado de todas las ciudades que se ubican sobre el frente costero

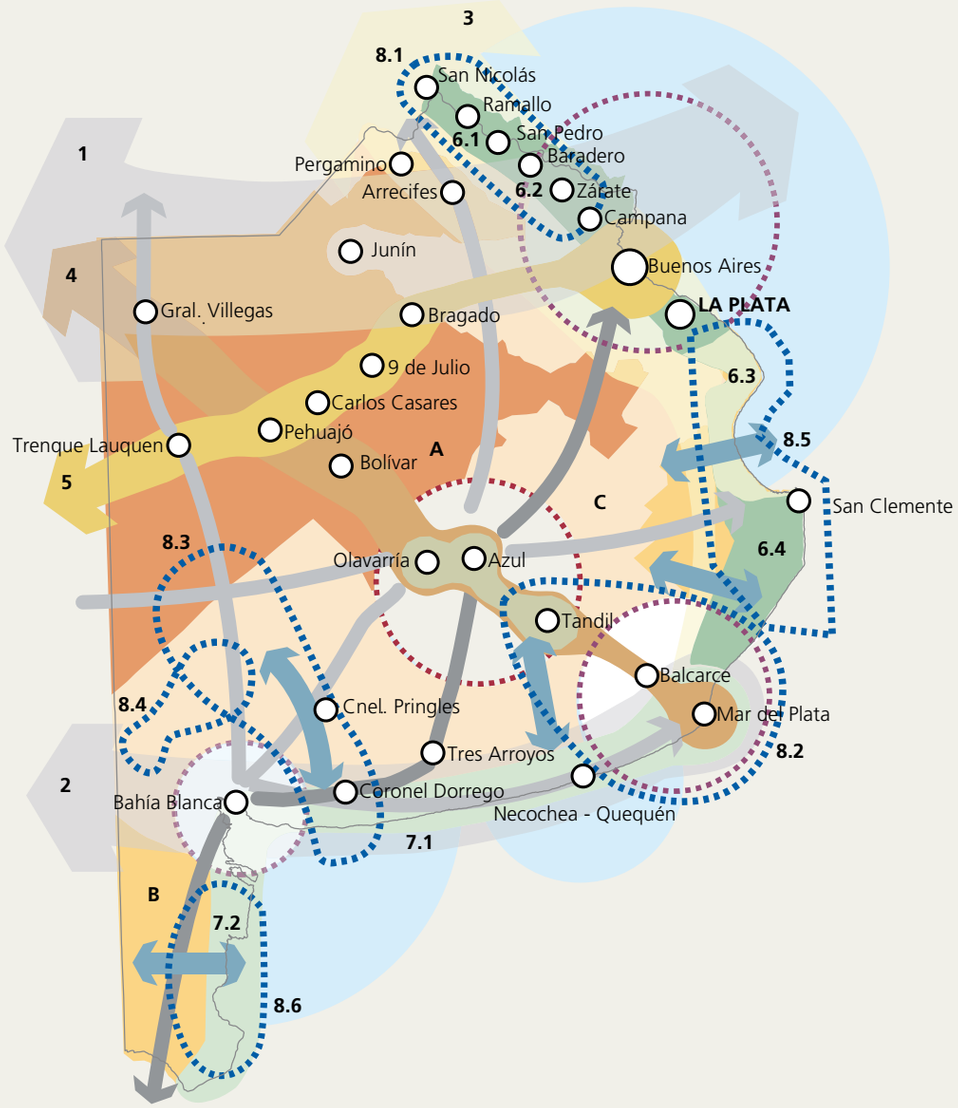
El modelo deseado propone orientar la inversión pública a partir de la definición de una cartera de obras estratégicas que permitan ampliar y diversificar el mercado interno, nacional y regional, con equidad distributiva y justicia social. De acuerdo con las principales problemáticas identificadas y recuperando la planificación como una tarea indelegable del Estado, se establecen ejes estratégicos de intervención:

Eje de crecimiento económico:
- Manejo integral y competitivo del sistema portuario provincial
- Inversión en sistemas energéticos tradicionales y alternativos
- Consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga
- Desarrollo económico a partir de la promoción de corredores y nodos productivos y logísticos

Eje de desarrollo social:
- Promoción y jerarquización del sistema urbano
- Ampliación de la oferta y mejoramiento en la cobertura de transporte público automotor en los núcleos urbanos. Electrificación ferroviaria. Aumento de conexiones, destinos y frecuencias
- Ampliación y extensión de las redes sanitarias
- Integración socioespacial. Urbanización de villas y asentamientos. Mejora del hábitat en atención a la calidad de vida de la población más vulnerable, urbana y rural

Eje de sustentabilidad ambiental:
- Preservación de las condiciones del suelo, aire y agua. Saneamiento de los ríos y arroyos. Gestión de cuencas del interior provincial. Defensa de cascos urbanos inundables
- Definición de programas integrales para el tratamiento de residuos. Cierre de basurales clandestinos. Reducir, reciclar, reutilizar.
- Implementación de planes sistemáticos de cuidado del suelo y el subsuelo
- Desarrollo turístico y cultural. Puesta en valor del patrimonio construido y preservación del paisaje. Recuperación integral del recurso costero

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



REFERENCIAS

- Centro urbano
- 1 Corredor binacional central
- 2 Corredor binacional norpatagónico
- 3 Eje fluvial industrial argentino
- 4 Corredor interprovincial de conexión entre corredor norpatagónico y central
- 5 Corredor interprovincial a potenciar
- Eje vial estrucutural a recualificar
- Ejes viales a consolidar
- Integración de las regiones rurales y costeras (turismo alternativo)
- Nodo a potenciar - Desarrollo de centralidad alternativa
- A Área de incremento de la diversificación económica del sector agropecuario
- B Desarrollo socioeconómico de actividades ecocompatibles al turismo alternativo
- C Fortalecimiento de la diversificación económica
- Desconcentración, saneamiento, equipamiento en centros urbanos costeros
- Densificación urbana con interfase rural de protección

6 - MANEJO COSTERO INTEGRADO (MCI) DE LOS SECTORES

- 6.1 Sector fluvial industrial
- 6.2 Sector fluvial conurbano
- 6.3 Sector Estuarino
- 6.4 Sector Atlántico Norte

7 - DESARROLLO COSTERO INTEGRADO

- 7.1 Sector Atlántico Sur
- 7.2 Sector Bahía San Blas

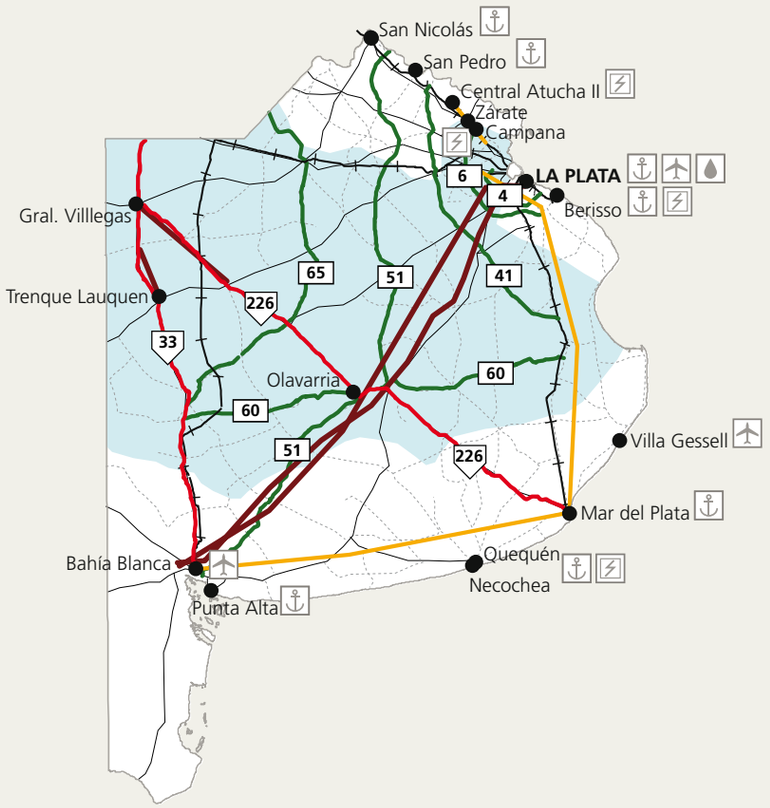
8 - DESARROLLO DE CORREDORES Y ÁREAS TURÍSTICAS

- 8.1 Paraná
- 8.2 Ventana al Mar - Ventania
- 8.3 Guaminí - Adolfo Alsina
- 8.5 Rural del Atlántico
- 8.6 Bahía San Blas
- Desconcentración - Saneamiento - Equipamiento

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Ferrocarril
- Aeropuerto con requerimientos
- Puertos
- Generación de energía
- Red eléctrica con requerimiento
- Gasoducto
- Agua potable
- Plan Maestro Integral del Salado



PROGRAMA / PROYECTO

- RN226
- Plan Maestro Integral del Salado
- RP51 - Tramo Ramallo - Bahía Blanca
- RP60 - Tramo RN33 - RP2, RN33, RP65 - Tramo límite con Santa Fe - RN33
- Corredor ferroviario cargas Rosario - Bahía Blanca
- Corredor bioceánico ferroviario Buenos Aires - Valparaíso (San Martín) Buenos Aires - San Pablo (Urquiza)
- Tren de alta prestación Buenos Aires - Mar del Plata
- Tren de alta prestación Buenos Aires - Rosario - Córdoba
- Puerto Coronel Rosales - Dragados, accesibilidad náutica, reacondicionamiento acceso vial
- Puerto de San Nicolás - Dragados, accesibilidad náutica, accesibilidad terrestre, ampliación camino de acceso principal
- Puerto de Mar del Plata - Dragados, accesibilidad náutica, reacondicionamiento accesos ferroviarios
- Puerto de Quequén - Prolongación de la escollera sur (etapa IV) reacondicionamiento accesos ferroviarios y viales, construcción de un nuevo muelle en el sitio muelle 7
- Puerto de San Pedro - Reacondicionamiento y ampliación del muelle 2, reacondicionamiento accesos viales
- RP41 - Tramo Baradero - RN2
- LAT 500 KV Abasto - Mar del Plata - Bahía Blanca, Abasto - General Rodríguez
- Central Nuclear Atucha 2
- Central Termoeléctrica Barragán (Ensenada) 560 MW, Necochea II 1x110/ 170 MW, Belgrano II 2x240/280 MW
- Gasoducto Bahía Blanca - Buenos Aires por área central
- Gasoductos de compensación para anillar los existentes
- Gasoductos Noroeste B, Pehuajó, Carlos Tejedor, Trenque Lauquen, Rivadavia, General Villegas, Florentino Ameghino
- Aeropuerto de Villa Gesell y de Bahía Blanca, puesta en valor
- Programa Federal de Construcción de Viviendas - Subprogramas Urbanización de Villas - Mejor Vivir - Integración Comunitaria
- Plan de Manejo Costero Integrado
- Programa Mejoramiento de Barrios
- Programa BIRF-7472AR General Rodríguez, Bahía Blanca, General Pueyrredón
- Plan Integral de Gestión de Infraestructuras y Servicios Públicos 2008-2011 (Plan 500 Millones) General Madariaga, Carmen de Patagones, Lincoln, Zárate, Los Toldos, Carlos Tejedor
- Plan Bienal de Obras 2010-2011 (Plan 700 Millones) General Madariaga, Olavarría

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

CONURBANO BONAERENSE

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **11.434 km2** | Población: **14.819.137 hab.** | Densidad media: **1.296 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **12,5%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) es el mayor aglomerado urbano del país y concentra a un tercio de su población, distribuida en cuarenta municipios y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Se ha posicionado históricamente como el principal centro productivo y de empleo del país, dado que cuenta con una amplia gama de industrias y empresas proveedoras de servicios, y aporta alrededor del 50% del PBI nacional.
El ferrocarril ha estructurado el crecimiento metropolitano, y ha convertido las estaciones en puntos de articulación entre medios de transporte y centros suburbanos. La construcción del sistema de autopistas en la década del noventa produjo una profunda transformación de esta configuración, y ha promovido patrones de urbanización basados en el uso del automóvil. Estas modalidades indujeron la aparición de nuevas centralidades en los cruces de las principales vías circulatorias.
El crecimiento urbano ha dejado amplios sectores de tierra vacante, en gran parte propiedad pública, de los cuales sólo una parte mínima pueden considerarse áreas verdes de uso activo que prestan servicio efectivo a la población –un total de 3.767 hectáreas, que dan un promedio de 2,9 m2/habitante frente los 10 que prevé la ley de Ordenamiento Territorial provincial–. Este fenómeno se complementa con el deterioro de las áreas rurales periféricas, dado que la expectativa de valorizarlas a partir de la urbanización y la producción promueve el abandono de la actividad agrícola.

DINÁMICA ECONÓMICA

Los principales problemas están vinculados con el crecimiento económico: la restricción de la matriz energética, la debilidad de la estructura vial y ferroviaria para absorber los flujos actuales de carga y la obsolescencia de las áreas industriales de la primera corona.
Se registra, a lo largo de las últimas décadas, una modificación en los criterios de localización industrial, que consiste en la eliminación de los procesos productivos de la fábrica como unidad y su distribución en numerosos pequeños talleres articulados. Paralelamente, los sectores más tecnificados se relocalizan en parques industriales ubicados en el Noroeste. En este sentido, la estructura vial radial no contribuye a la redistribución de las actividades productivas, y obliga a una parte significativa del tránsito a atravesar el centro. La actividad terciaria constituye una parte sustancial de la economía metropolitana, y su localización coincide con el sistema de corredores comerciales. Se constata la reafirmación del centro como emplazamiento de actividades administrativas y de servicios. Especial mención merecen las industrias culturales y el desarrollo turístico, que se han convertido en dos de los mayores generadores de divisas.
Los puertos, si bien han quedado ubicados a la vera de las rutas productivas, permanecen insertos en medios altamente urbanizados y con problemas de accesibilidad, almacenamiento y logística. En el marco de las nuevas condiciones macroeconómicas, la relación con el MERCOSUR adquiere preponderancia. Se destacan el sistema de puentes –Zárate-Brazo Largo, Rosario-Victoria– y el túnel subfluvial Hernandarias, que desplazan el núcleo de la actividad hacia el Norte, lo cual impacta sobre la oferta de empleo y el desarrollo relativo en las zonas Oeste y Sur.
El sistema energético, para el cual en la década del noventa no se previeron las inversiones necesarias, presenta problemas tanto para la provisión de gas como de electricidad.

DINÁMICA SOCIAL

Las problemáticas sociales identificadas como prioritarias son la pérdida de protagonismo de los centros tradicionales de la segunda y tercera corona, la insuficiente oferta de transporte público automotor y ferroviario de pasajeros, la insuficiente cobertura de redes sanitarias, la fragmentación socioespacial y el incremento de las villas y asentamientos.
El porcentaje de Necesidades Básicas Insatisfechas para el total del conurbano es del 13%; y se observa, en la segunda corona, un 20%; y en la tercera, un 14%. Estos porcentajes están vinculados con los índices de cobertura de agua y cloacas, que son del 69% y 54% respectivamente.

SITUACIÓN AMBIENTAL

Los principales problemas ambientales detectados son la degradación de las cuencas hídricas, la contaminación de suelos por la presencia de basurales clandestinos a cielo abierto, el volumen incremental en la producción de residuos sólidos, el déficit de espacios verdes libres y públicos, la pérdida de valor del paisaje rural y natural y la alteración del paisaje del borde periurbano.
La mayor vulnerabilidad se registra en el manejo de las cuencas interiores de poca pendiente, que en caso de sudestada tienden a salirse de cauce. Existe consenso en cuanto a la necesidad de mantener los cursos fluviales a cielo abierto, regularlos con lagunas de retención y complementarlos con una afectación de las costas para formar corredores paisajísticos que vinculen el borde periurbano con el frente costero. Las cuencas presentan, además, problemas de contaminación por efluentes industriales y domiciliarios, y sus bordes inundables son utilizados como asentamientos por sectores que carecen de tierra y vivienda. La articulación de estos procesos convierte a las cuencas en áreas críticas, como en el caso del Matanza-Riachuelo.
Esta problemática coincide espacialmente con las áreas de volcado del sistema de recolección y tratamiento de residuos, tanto las plantas de la Coordinación Ecológica Área Metropolitana Sociedad del Estado (CEAMSE) como los basurales clandestinos a cielo abierto. En el conurbano se procesan diariamente 1.100

gramos de residuos por habitante, un ingreso total de 14.241 toneladas diarias. Están afectadas más de 800 hectáreas al relleno sanitario y resulta difícil habilitar nuevas áreas para este fin. El CEAMSE ha alertado respecto de la necesidad de reformular criterios y pensar la cuestión desde la complejidad, señalando que no puede implementarse un tratamiento adecuado si sólo se financia el costo del transporte.

La calidad del aire experimenta un notable deterioro, de manera semejante a la problemática del incremento del ruido, vinculado principalmente con el tránsito automotor y aéreo.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

Se propone consolidar un modelo de integración territorial con oportunidades de desarrollo diversas para el crecimiento armónico de la región, extensivo a la provincia y al país, que ofrezca a sus habitantes una urbanización adecuada y un ambiente saludable y sostenible, de modo que cada ciudadano tenga la posibilidad de desplegar un proyecto personal o colectivo de progreso, en el marco de una sociedad equitativa y próspera. Los ejes de acción estratégica definidos a partir de este objetivo general son:

EJE DE CRECIMIENTO ECONÓMICO

- Manejo integral y competitivo del sistema portuario. Reestructuración y diferenciación según su especialidad, complejidad y capacidad operativa. Se promueve la ampliación del puerto de La Plata
- Consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga. Generar corredores concéntricos, pasando de la estructura radial existente a una concéntrica que permita un máximo de vinculaciones en el interior de la trama. Se propone ensanchar y mejorar la RP6 y prolongar el Camino de Buen Ayre –Autopista Presidente Perón– hasta completar el arco. El completado de esta estructura de anillos con la apertura de un nuevo puerto en el Gran La Plata permitirá compensar el desequilibrio actual con la zona Norte
- Inversión en sistemas energéticos tradicionales y alternativos. Fortalecer el sistema energético, ampliando la dotación actual, fomentando las energías alternativas y compensando las dificultades por la dependencia de la provisión de gas
- Recuperación de los cascarones industriales de la primera corona. Promoción de sectores industriales planificados y áreas logísticas, y reestructuración del espacio de la producción. Sobre la base de la nueva estructura vial se promueve una red de parques industriales, por la rehabilitación de antiguas fábricas insertas en el tejido urbano o la habilitación de áreas industriales planificadas en la zona de influencia de nuevas vialidades concéntricas, que puedan generar empleos en la segunda y tercera corona

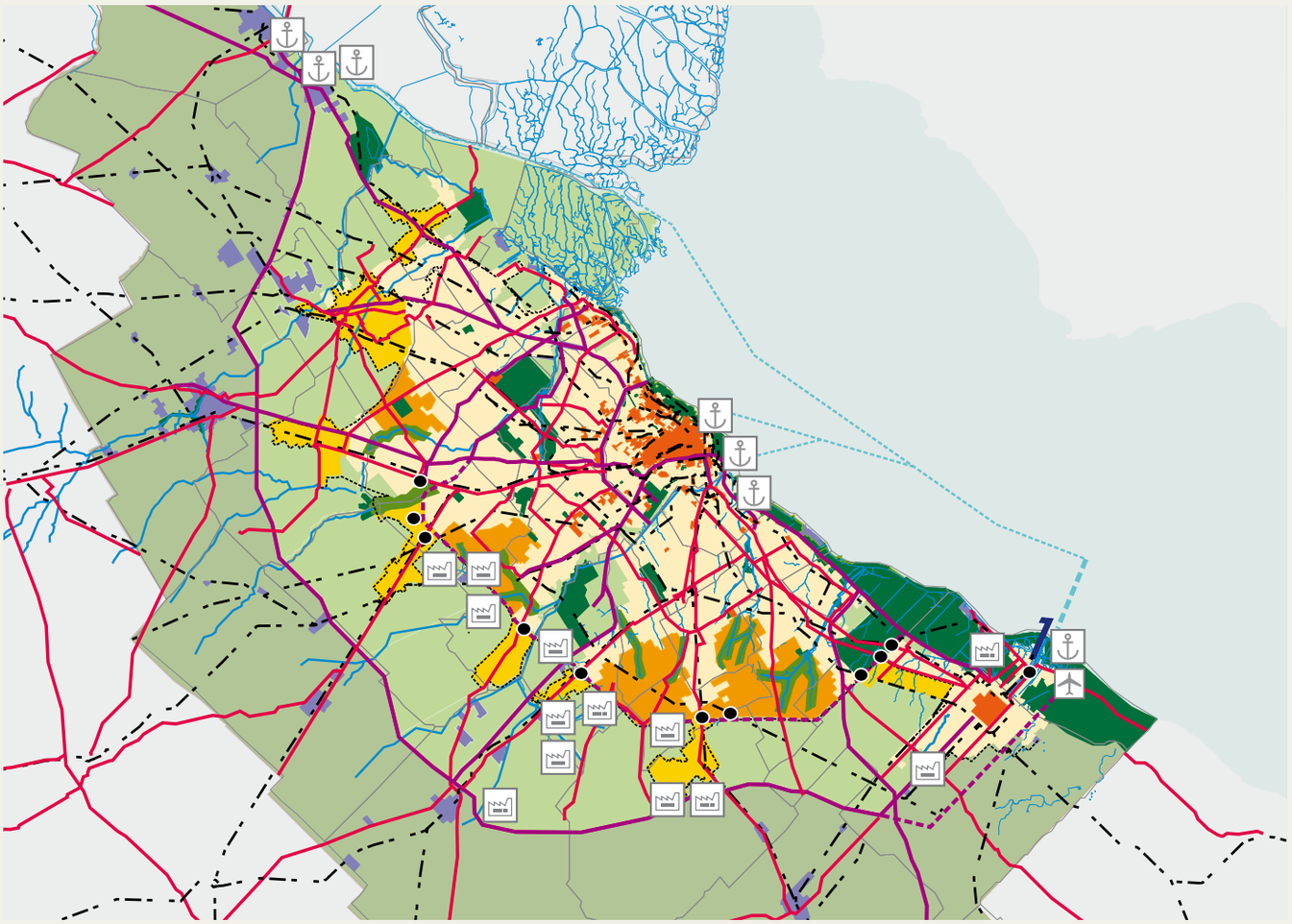
EJE DE DESARROLLO SOCIAL

- Ampliación de la oferta y mejoramiento en la cobertura de transporte público automotor, electrificación ferroviaria y aumento de conexiones, destinos y frecuencias. Reorganización del sistema de transportes considerando sus formas de gestión, como punto de partida para superar las dificultades interjurisdiccionales, y avanzar en la implementación de una autoridad metropolitana de transporte. Asumiendo que la complejidad de los desplazamientos afecta los ingresos de los trabajadores, se propone incluir la implementación de un boleto intermodal
- Puesta en valor de los centros históricos tradicionales, promoción y jerarquización de las centralidades metropolitanas según su nivel de complejidad y oferta de servicios. Consolidación del sistema de centros y subcentros urbanos. Intervención sobre nuevas centralidades, buscando que sean espacios públicos de integración social
- Integración socioespacial, urbanización de villas y asentamientos, mejora del hábitat en atención a la calidad de vida de la población más vulnerable. Conducir el crecimiento de la aglomeración promoviendo una ocupación más eficiente del área urbanizada, para lo cual se elaboran normas de tejido tendientes a incrementar la densidad media, la coherencia morfológica de las áreas densas y la calidad de los barrios. Se propone acotar la expansión de la mancha urbana por fuera de los límites de la Autopista Presidente Perón y del arroyo Pinazo y apoyar el rol de los gobiernos locales
- Extensión de las redes sanitarias, ampliación de la cobertura de hogares con conexión a red pública. Expandir las redes de agua y saneamiento hasta garantizar la cobertura total del área urbana, proponiendo que sean las cuencas las que organicen el área de influencia de las diferentes empresas, implementando en una primera etapa el tendido de redes autónomas capaces de cubrir, en el corto plazo, las áreas carentes del servicio que superan los cien habitantes por hectárea

EJE DE SUSTENTABILIDAD AMBIENTAL

- Preservación de las condiciones del suelo, aire y agua, saneamiento de los ríos y arroyos, gestión de cuencas hídricas –Programa de Manejo Ambiental Sostenible para la Cuenca del Río Reconquista, Plan Integral Matanza-Riachuelo–. Garantizar el manejo integral de las cuencas, avanzando en la implementación de la ley de aguas, para conformar una autoridad para cada cuenca, y elaborar un plan de manejo integral que identifique las obras hidráulicas necesarias y defina las acciones según criterios ambientales y paisajísticos. Desarrollar un programa de atención para los asentamientos localizados sobre áreas inundables
- Definición de programas integrales para el tratamiento de los residuos, cierre de basurales clandestinos, 3R (Reducir, Reciclar, Reutilizar). Reformular las pautas de tratamiento de residuos revisando la modalidad de disposición final en relleno sanitario, estudiando la viabilidad para implementar procesos que incluyan la reducción del volumen de desechos, reciclado y separación por categoría, la recuperación de las emanaciones de gas metano y la garantía en la disposición final de inertes con bajo impacto, analizando cómo intervienen los factores de la producción de basuras en el financiamiento del sistema
- Promoción del sistema de áreas verdes. Implementar la gestión integral de los espacios verdes libres y públicos de escala regional para pasar a una dotación de 10 m2/habitante, y crear una instancia de coordinación que cuente con un fondo para el financiamiento de obras y mantenimiento. Se propone que este organismo pacte con los organismos propietarios del suelo la elaboración e implementación del plan de manejo para cada área
- Definición del esquema director para el borde periurbano metropolitano. Conformación de un área de protección (*buffer*) en la que se promueva la localización de actividades de producción agrícola intensiva, logísticas, deportivas y recreativas. El área también es adecuada para usos industriales, forestales, clubes deportivos, clubes de campo, chacras y otras formas de segunda residencia, siempre que contribuyan a preservar la calidad ambiental y a mejorar la relación de los habitantes de la ciudad con la naturaleza

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



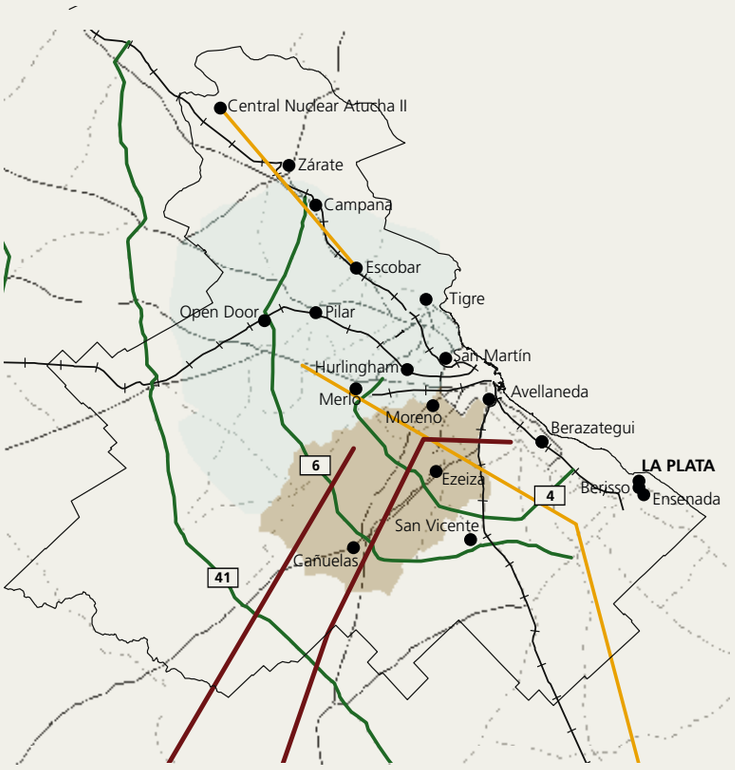
REFERENCIAS

- Consolidación del sistema de centros y subcentros urbanos
- Configuración de una red vial concéntrica
- Manejo integral de las cuencas
- Conducción del crecimiento de la aglomeración
- Promoción de un sistema de parques metropolitanos
- Implementación de medidas de protección del borde perlurbano
- Fortalecimiento del sistema de puertos
- Sistema de parques industriales
- Aeropuerto de La Plata

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Nodo
- Ferrocarril
- Puertos
- Aeropuerto con requerimientos
- Generación de energía
- Estación transformadora
- Red eléctrica con requerimiento
- Gasoducto
- Proyecto Integral cuenca de los Ríos Luján y Reconquista
- Proyecto Integral de la Cuenca Matanza - Riachuelo
- Agua potable
- Cloaca
- Agua - Cloaca
- Proyectos Hídricos



PROGRAMA / PROYECTO

- LAT 500 KV Abasto - General Rodríguez
- Línea Atucha 2 - Escobar. Conexión a troncal AMBA
- Planta Transformadora 500 KV Ezeiza
- Aeropuerto de Ezeiza, Aeropuerto La Plata (puesta en valor)
- Obras hidráulicas en Sector Sur (Avellaneda - Berazategui)
- Desarrollar un plan de manejo integral intercuencas
- Proyecto Integral cuenca Río Luján, Río Reconquista, cuenca Matanza - Riachuelo
- PDSAP (AYSA) - Ampliación y mejoras: Planta San Martín y Planta Bernal - Establecimiento Tigre con Toma en Río Paraná, Oeste, Temperley, Matanza, Glew, Ezeiza - Esteban Echeverría, La Lata - Ríos Subterráneos Saavedra - Morón
- PDSAP (AYSA) - Riachuelo - Berazategui. Emisario, planta, colector margen izquierda - Fiorito - Norte - El Jagüel - Sudoeste - Hurlingham - Laferrere
- Programa BIRF-7268AR Florencio Varela, San Vicente, Berazategui, Berisso, Moreno
- Programa BIRF-7472AR Merlo, Presidente Perón, San Miguel, Moreno, San Vicente, Pilar
- Plan Integral de Gestión de Infraestructuras y Servicios Públicos 2008-2011 (Plan 500 Millones) La Plata, San Vicente
- Plan Integral de Gestión de Infraestructuras y Servicios Públicos 2008 - 2011 (Plan 500 Millones) Hurlingham Ituzaingó, Morón, 3 de Febrero, Berazategui
- Plan Bienal de Obras 2010-2011 (Plan 700 Millones) Berazategui, Escobar, Hurlingham, Ituzaingó, Malvinas Argentinas, Morón, 3 de Febrero, Pilar, Berisso, Punta Indio y Ensenada
- Sistema de Tratamiento de Efluentes Cloacales Hurlingham, Merlo, Bella Vista y Moreno
- FF.CC. Belgrano Cargas SA
- Tren del Este
- Electrificación Ramal Línea Roca (Ezeiza - Temperley - Bosques) Línea Roca (Buenos Aires - La Plata)
- Corredor ferroviario cargas (Zárate/Campana-La Plata)
- Electrificación Belgrano Norte y Belgrano Sur
- Intervención en nodos ferroviarios (Alianza, Km 5, Ezeiza y Mercado Central)
- Estación de transferencia de cargas (Zárate - Campana, Open Door, Cañuelas, San Vicente y La Plata)
- Puerto Dock Sud - Terminal de contenedores Exolgan expansión muelle, dragado y equipamento, accesibilidad náutica
- Puerto Dock Sud - Accesibilidad terrestre, vial, conexión Autopista Buenos Aires - La Plata. Ferroviaria conexión Km 5, Gerli
- Autopista RP6 (Zárate - La Plata)
- Autopista Parque Presidente Perón
- Soterramiento de la Línea de FF.CC. Sarmiento
- Tren de alta prestación Buenos Aires - Rosario - Córdoba
- Puerto La Plata - Construcción y operación de una Terminal Portuaria Polivalente en la Cabecera Río Santiago Este-TECPLATA SA Dragados, accesibilidad náutica. Ampliación Canal de Acceso a 34´, Construcción de accesos viales
- Puerto La Plata - Reacondicionamiento accesos ferroviarios trocha ancha y angosta

PROVINCIA DE CATAMARCA

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **103.754 Km2** | Población: **367.820 hab.** | Densidad media: **3,67 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **9,9%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

Las características topográficas delimitan el territorio catamarqueño en cuatro regiones: Centro, Oeste, Puna y Este. La dinámica de asentamientos humanos está ligada a los valles y cursos de agua en el Centro, a los oasis en el Oeste, a la ocupación pastoril de humedales y pastizales en las sierras de la Puna y al tendido del ferrocarril en el llano del Este. Estas dinámicas diversas han contribuido a constituir identidades microrregionales singulares.
Catamarca está organizada en 16 departamentos, que comprenden 36 municipios. En cuanto a su estructura urbana, una primera jerarquía de aglomerados corresponde al área del Gran Catamarca, que incluye Capital, Valle Viejo y Fray Mamerto Esquiú, y que concentra el 54,4% de la población provincial. En un segundo rango se ubican las ciudades de Santa María, Tinogasta, Belén, Andalgalá, Los Altos y Recreo, que actúan como cabeceras microrregionales.
Geopolíticamente, Catamarca se sitúa fuera de los principales ejes de desarrollo del país y del MERCOSUR, exclusión territorial que ha ocasionado dificultades de integración y desarrollo en el último siglo.

DINÁMICA ECONÓMICA

El crecimiento económico catamarqueño todavía se califica como concentrado y desintegrado, de acuerdo con la evaluación de la actividad económica, el mercado de trabajo y la distribución del ingreso. Se presenta como desafío la articulación de los enclaves mineros y agropecuarios con el entramado preexistente.
Las cifras de 2006 mostraban un PBG de 4.166.215.716 de pesos a precios constantes de 1993, compuesto por un 62,69% de actividades primarias, un 8,56% de secundarias y un 28,75% de terciarias. Su participación en el PBI nacional era del 1,26%, y su distribución per cápita es de 11.171 pesos.
Las exportaciones de 2009 representaban el 2% del total nacional. La composición por grandes rubros era: 87%, productos primarios; 3%, manufacturas de origen agropecuario; y 10%, manufacturas de origen industrial. Los productos exportados corresponden principalmente al complejo minero y, en menor escala, al olivícola, y se destacan exportaciones de golosinas, calzados y cereales.

DINÁMICA SOCIAL

La sociedad catamarqueña reconoce aún limitaciones para impulsar su desarrollo, diagnóstico efectuado al considerar la estructura y dinámica de la población, el capital humano, el capital social y la calidad de vida. Tradicionalmente muy vinculada a la actividad estatal, actualmente evoluciona recuperando protagonismo y superando gradualmente las secuelas de desintegración y pobreza generadas en la década del noventa.
Las cifras muestran una activa dinámica demográfica con elevada presencia de menores, un Índice de Desarrollo Humano de 0,808 al año 2006 y una tasa de mortalidad infantil de 14,5‰ (2009). Para 2001, la tasa de analfabetismo era del 2,9%, la pobreza –expresada en Necesidades Básicas Insatisfechas– afectaba al 18,4% de los hogares y al 21,5% de la población, un tercio de la cual habitaba en viviendas deficitarias.

SITUACIÓN AMBIENTAL

Las aptitudes ambientales catamarqueñas –valoradas desde el estado de conservación de la biodiversidad, de conservación del suelo y de disponibilidad de agua– presentan, en general, una calidad ambiental muy buena, pero con un crecimiento que compromete los procesos naturales y sus valores.
El medio natural presenta clima cálido con características de árido de sierras y bolsones y andino puneño. Incluye cinco ecorregiones: Yungas, Chaco Seco, Monte de Sierras y Bolsones, Puna y Altos Andes, lo que determina una amplia biodiversidad. El relieve montañoso distingue cuatro zonas geológicas diferenciadas: Puna en el Norte, Cordillera central en el Sudoeste y Sistema de Famatina y Sierras Pampeanas en el resto del territorio. Cuenta con un área protegida, la Reserva de la Biosfera de Laguna Blanca, destinada a proteger las especies autóctonas de la Puna y la Prepuna.
Los ecosistemas del Chaco Árido y Semiárido, en las regiones Este y Centro, son los más afectados por la actividad humana, particularmente por la intensidad de uso agropecuario y urbano que afecta la biodiversidad y las condiciones del suelo. En la región Oeste existen zonas con amenazas de desertización y desertificación, a lo cual se suma la generalizada escasez de agua, agravada por un uso poco sustentable del recurso.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

Se considera que la disponibilidad de infraestructura, en líneas generales, configura todavía un territorio disociado, que afecta la calidad de vida y la capacidad productiva.
El entramado territorial, condicionado por los cordones montañosos, se organiza a partir de tres corredores Norte-Sur y un corredor Noreste-Sureste, a través de la RN60. Las barreras



CATEDRAL BASÍLICA
DE NUESTRA SEÑORA DEL VALLE,
Ciudad de San Fernando
del Valle de Catamarca.

geográficas seccionan la estructura vial en redes por región que se vinculan en pocos puntos, la mayoría de ellos externos a la provincia, lo cual genera fuertes limitaciones de conectividad. La red vial principal, vinculada a los corredores Norte-Sur, conecta por la RN157 la región Este con las capitales del NOA y Centro, por la RN38 a la región Centro con las capitales del NOA y Cuyo, y por la RN40 a la región Oeste con las zonas cordilleranas. La RN60, vinculada al corredor transversal, une todas las regiones internas con Córdoba y Chile por el Paso Internacional de San Francisco.
Sólo la región Centro tiene vinculación aérea con Buenos Aires, a través del Aeropuerto Felipe Varela y una red de pistas aéreas para transporte interno. El transporte ferroviario funciona actualmente en la región Este a través del FF.CC. General Belgrano.
En materia de energía, la provincia se abastece exclusivamente del Sistema Interconectado Nacional. La escasa diversidad de fuentes de generación hace vulnerable el servicio y genera dificultades para adecuarse a la demanda.
El gas natural se suministra a parte de Capital, Valle Viejo, Fray Mamerto Esquiú y Recreo. La red se abastece por el gasoducto troncal del Norte.
El marcado déficit hídrico y la estacionalidad de las precipitaciones hacen imprescindible el almacenaje de agua por distintos medios; no obstante los últimos avances, falta aún finalizar obras como Toro Yaco y El Shincal, en la región Oeste, y El Bolsón y Las Tunas, en la región Este.
La cobertura de desagües cloacales es baja, ya que se limita a los principales núcleos urbanos. La Capital posee una planta de tratamiento de residuos sólidos, en el resto de los centros el problema se resuelve con enterramientos sanitarios.
En cuanto a grandes equipamientos urbanos, se concentran en la Capital, lo cual limita la complejidad de los centros intermedios.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

Catamarca define como objetivo general recrear las bases para el desarrollo sustentable de la provincia, lo cual supone no sólo el crecimiento de orden material, económico y productivo, sino también –y fundamentalmente– el crecimiento del capital humano, conformado por todos y cada uno de los integrantes de la sociedad, promoviendo:

- Una sociedad integrada y equitativa, con valores éticos y morales, capaz de impulsar su desarrollo
- Un desarrollo económico sustentable con competitividad y equidad.
- Un desarrollo responsable con los procesos naturales
- Un territorio integrado que potencie la calidad de vida y la capacidad productiva

La propuesta estructurante del Modelo Territorial Deseado es la integración del territorio en un entramado multifocal con atributos que estimulen las capacidades humanas. Como ejes estratégicos, se establecen los siguientes:

- Construir una estructura tramada en forma de red que destaque la pluralidad cultural e integre las funciones del territorio.
- Fortalecer los centros intermedios
- Reforzar el Gran Catamarca para aumentar la gobernanza a escala provincial y regional

Como se observa en el mapa, este Modelo adopta una estructura multifocal organizada en cuatro áreas de intervención, que se corresponden con las cuatro regiones consideradas en su Modelo Actual.
Para estimular el equilibrio multifocal del territorio se proyecta la jerarquización de las siete ciudades intermedias que actúan como nodos cabecera de los sistemas microrregionales y su integración con un Gran Catamarca reforzado como nodo articulador interno y externo. Se plantea, además, una cualificación del espacio y sus nodos mediante la recuperación y revalorización del paisaje cultural.

Las redes se organizan a partir de corredores troncales que canalizan las infraestructuras viales, energéticas y de comunicaciones. Esos corredores vinculan y abastecen los nodos y contribuyen a aumentar la eficacia de los sistemas de transporte y comunicaciones. El Modelo Deseado redefine esos corredores y jerarquiza cuatro en sentido Norte-Sur y dos en sentido Este-Oeste. Los corredores se integran al espacio continental a través del Eje Andino y la vinculación bioceánica. Un nodo en cada región refuerza este esquema de integración. El Modelo tiende a:

- Construir ventajas que mejoren el aprovechamiento de recursos y la dotación de infraestructura, equipamientos y servicios para la jerarquización de nodos
- Consolidar una mayor regulación socioeconómica que privilegie la inserción laboral, la innovación y diversificación del entramado productivo mediante la promoción de una nueva institucionalidad productiva que consolide entornos locales competitivos con mayor empoderamiento de intereses de la comunidad
- Recuperar el estado, calidad y cantidad de los recursos naturales, en especial de los ecosistemas clave, armonizando las acciones humanas con el equilibrio ambiental
- Potenciar la autonomía de los sujetos y rescatar las dinámicas sociales inclusivas, movilizando el capital social en una estrategia participativa sobre la base de valores compartidos, potenciando la identidad cultural

En cada una de las áreas se determinan objetivos y estrategias:

C1 ÁREA CENTRO

Optimizar la multifocalidad del territorio con un entramado provincial que cualifique el Gran Catamarca, jerarquizando su rol activador y canalizador de fuerzas sociales y económicas.

- Cualificar su capacidad integradora provincial y su posicionamiento nacional, destacando sus aptitudes urbanas contenedoras, sus vinculaciones internas y externas y su capacidad de conducción para que la actividad productiva satisfaga las necesidades sociales –especialmente de trabajo y consumo–, controlar la presión antrópica, reforzar la identidad cultural y potenciar las redes comunitarias

P1 ÁREA OESTE

Promover la integración del área al entramado multifocal, que jerarquice los nodos y potencie las aptitudes singulares de los sistemas microrregionales de la región Oeste.

- Mejorar la infraestructura, concretar las obras hídricas en marcha, aumentar la complejidad de equipamientos y servicios, apoyar las actividades económicas regionales y su articulación con grandes emprendimientos, controlar procesos de desertificación, preservar el paisaje natural y cultural de alto valor antropológico, movilizar las redes sociales y mejorar las condiciones de vida.

D1 ÁREA PUNA Y COMUNIDADES DE ALTURA

Promover la integración del área en el entramado multifocal que promueva el desarrollo, protegiendo la fragilidad del territorio y el singular modo de vida andino.

- Consolidar los procesos sociales y tecnológicos en desarrollo, evitar el aislamiento, modificar la matriz energética, rescatar tecnologías y prácticas andinas que potencien la supervivencia, ampliar las zonas protegidas, aumentar la eficacia en la preservación, garantizar un desarrollo humano armónico con la cosmovisión local.

D2 ÁREA ESTE

Promover la integración del área al entramado multifocal, que transforme el crecimiento en desarrollo inclusivo y sustentable.

- Implementar un modelo de desarrollo que contrarreste la alta concentración de la actividad primaria agroexportadora, concretar las obras hídricas en marcha, privilegiar la vinculación de los pequeños productores con la tierra, impulsar una diversificación productiva más inclusiva, regular la sustentabilidad frente a la expansión agrícola, promover la organización comunitaria y mejorar las condiciones de vida de los sectores más vulnerables.

ÁREA Y TIPO DE INTERVENCIÓN	IDENTIDADES MICRORREGIONALES	NODOS URBANOS A JERARQUIZAR	NODOS MULTIMODALES	CORREDORES A JERARQUIZAR
C1 ÁREA CENTRO A CUALIFICAR	Gran Catamarca Área de Influencia del Gran Catamarca	Capital y ciudades conurbanas	Nodo multimodal de transporte Chumbicha	Corredor NOA-Cuyo RN38 (existente) Corredor transversal Este-Paso San Francisco (proyectado)
P1 ÁREA OESTE A POTENCIAR	Santa María Belén Tinogasta Andalgalá y Pomán	Santa María Belén Tinogasta Andalgalá	Puerto seco y centro de servicios Tinogasta	Corredor RN40 (existente) Corredor NOA-Paso de San Francisco (proyectado) Corredor transversal Este-Paso San Francisco (proyectado)
D1 ÁREA PUNA Y COMUNIDADES DE ALTURA A DESARROLLAR	Antofagasta de la Sierra Comunidades de Altura en Belén, Santa María y Tinogasta	Villa de Antofagasta de la Sierra		Corredor de interconexión andina (proyectado)
D2 ÁREA ESTE A DESARROLLAR	La Paz y Ancasti Santa Rosa y Los Altos	Recreo Los Altos	Puerto seco La Paz (FF.CC. Gral. Belgrano)	Corredor RN157 (existente) Corredor transversal Este-Paso San Francisco (proyectado)

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



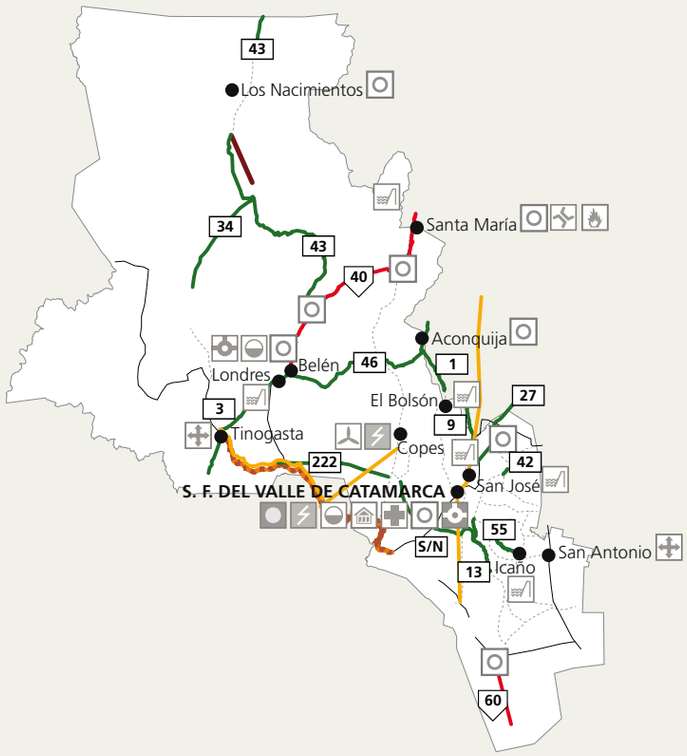
REFERENCIAS

- Centro urbano principal
- Centros urbanos intermedios fortalecidos
- Nodos multimodales
- Estructura tramada con flujos en forma de red
- Ferrocarril
- Áreas socioeconómicas a cualificar
- Áreas socioeconómicas a potenciar
- Áreas socioeconómicas a desarrollar
- Ecosistemas clave protegidos
- Áreas de valor económico potenciadas
- Sistema interurbano
- Actividades productivas de gran escala integradas a la trama económica local

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Puente
- Acceso RP
- Acceso RN
- Nodo
- Ferrocarril
- Estación transformadora
- Red eléctrica con requerimiento
- Gasoducto
- Red de gas
- Energía alternativa
- Represa
- Cloaca
- Salud
- Cultural y recreativo
- Ruta de los Cactus
- Edificio Gubernamental
- Urbano



PROGRAMA / PROYECTO

- Pavimentación RN40 Tramo El Eje - Río Las Cuevas *by pass* Ciudad de Belén y reconstrucción y mejoramiento en tramos varios
- Tramos varios RP1, 2, 3, 9, 13, 19, 27, 36, 40, 42, 43, 46, 48, 222
- Dique El Bolsón y El Shincal y obras complementarias
- RPS/N° Tramo Concepción - Pomán (50,6 Km)
- Recuperacion ramal FF.CC. General Belgrano Andalgalá-Serrezuela Tramo Cebollar- Chumbicha Andalgalá
- Embalse Las Tunas - Dto. El Alto
- Presa Toro Yaco y Presa Río Chico
- Quebrada El Simbol (55 Km) Nueva – Tramo emp. RP13 - Emp. RP33
- Sistema de desagües cloacales departamentos Valle Viejo y Fray Mamerto Esquiú
- E.T Saujil 132/33/13,2 Kv 20/20/20 MVA, E-T Catamarca Oeste 132/33/ 13.2 Kv- 50/50/50 MVA, Valle Viejo 132/33/13,2 Kv 30/30/30 MVA, El Pantanillo
- LAT 132 Kv Saujil - Aimogasta, Aimogasta - Tinogasta, San Martín - Catamarca, Huacra - Catamarca
- Recuperación Yacimiento Arqueológico Catamarca (Aconquija-Dpto. Andalgalá; Fuerte Quemado - Dpto. Santa María; La Tunita y La Candelaria-Dpto. Ancasti)
- Gasoducto virtual-Antofagasta de la Sierra y El Peñón
- Pucará de Aconquija-Caminería y centro de interpretación
- Construccion Aliviador Cloacal Este (Capital)-aliviador cloacal Este
- Planta de líquidos cloacales (Belén)
- Obras varias en edificios en San Fernando del Valle de Catamarca: Santuario Virgen del Valle, Complejo de Museos, Estadio Único de fútbol, Seminario Diocesano Catamarca, Edificio INTI, Manzana de las Artes. Programa Municipal Av. Costanera Río El Valle
- Proyeto Hidroeléctrico para el embalse Las Pirquitas del Dpto. Fray Mamerto Esquiú
- Ampliación Hospital de Niños y Equipamiento Nueva Maternidad Neonatal
- RP S/N° tramo Alijilan-Amadores
- Provisión de gas natural a la localidad de Santa María
- RP S/N° Tramo Emp. RP34 (Mesada de Zarate) - Ojo de Cortaderas - Emp. RP43.
- Ruta de los Cactus (cuatro estaciones de Este a Oeste sobre RN60)
- Teatro del Cielo-Geoplanetario (Valle Viejo)-geoplanetario
- Creación puerto seco en Dpto. La Paz -FF.CC. Belgrano (estación multimodal) *SE*
- Parque eólico (obra conjunta La Rioja y Catamarca. Localización a determinar) *SE*
- Puente sobre el río Santa María en Ciudad de Santa María *SE*
- Tramo: Emp. RN60 (Casa de Piedra) - Cruz del Eje
- Puerto seco y Centro de servicios - Tinogasta
- Puesta en valor del Camino del Inca *SE*
- Circunvalación Capital RN38

PROVINCIA DE CHACO

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **99.633 km2** | Población: **1.053.466 hab.** | Densidad media: **10,6 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **7%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

La provincia del Chaco se encuentra ubicada en el Noreste de la República Argentina, dentro de la región del Gran Chaco americano. En el año 1951, la Ley 14.037 definió al Chaco como provincia, y en 1953, la Ley Provincial 6 lo dividió en 24 departamentos. En el año 1992, la Ley 3.814 estableció la creación del departamento 2 de Abril, y la provincia adoptó entonces su estructura jurisdiccional actual.
En la actualidad, la población chaqueña representa cerca del 3% de la población total del país, distribuida el 80% en centros urbanos y el 20% en zonas rurales. De acuerdo con los datos provisorios obtenidos por el Censo 2010, entre los departamentos con mayor población se encuentran San Fernando, con 389.514 habitantes; Comandante Fernández, con 96.185; General Güemes, con 67.319; Libertador General San Martín, con 59.207; y Mayor Luis Fontana, con 55.640 habitantes

DINÁMICA ECONÓMICA

La participación del Chaco en el Producto Bruto Interno nacional alcanza apenas al 1%. El modelo económico provincial adolece de una insuficiencia estructural de acumulación de capital, derivada de la incapacidad de generar las condiciones que canalicen el flujo financiero circulante en un stock creciente de largo plazo. El efecto redistributivo de las transferencias nacionales no se ha dirigido históricamente a aumentar el stock de capital, sino a mantenerlo en condiciones de baja productividad. El ingreso de recursos se traslada a la adquisición de bienes durables y de consumo que, en su mayoría, no se producen localmente, lo cual genera un reflujo de capitales fuera de las fronteras chaqueñas.
Dentro del Producto Bruto Geográfico provincial, la actividad terciaria es la de mayor peso relativo, con el 70%, el sector secundario contribuye con un 20%, mientras que al sector primario le corresponde una participación del 10%.
Los tres complejos productivos más desarrollados son el forestal, el cerealero y el oleaginoso. Existen dos núcleos industriales de relevancia en la provincia: el primero está conformado por la cadena de aserrado y cepillado de madera, aberturas y muebles, que representa alrededor del 30% de los emprendimientos industriales; el segundo está compuesto por los sectores de la producción de fibra de algodón, fibras textiles y confecciones de prendas de vestir, que representa cerca del 10% de los locales manufactureros del Chaco.
Más allá de su especificidad económica, cabe mencionar que los avances tecnológicos, el incremento de las precipitaciones y la coyuntura internacional produjeron una suerte de pampeanización de la base productiva chaqueña.

DINÁMICA SOCIAL

Las consecuencias del lento crecimiento económico impactan de modo directo en los indicadores sociales que, si bien muestran una notoria mejoría a partir de la instrumentación de las políticas públicas de los últimos años, son todavía mayores que los promedios nacionales. El porcentaje de población con Necesidades Básicas Insatisfechas es del 33%, y el Índice de Desarrollo Humano es de 0,794, con un 15,9% de hogares bajo la línea de pobreza y un 5,6% bajo la línea de indigencia. La situación de pobreza de los hogares rurales se agudiza en la medida en que aumentan las limitantes agroecológicas para la producción, por lo cual los hogares localizados en la región occidental de la provincia presentan un mayor índice de Necesidades Básicas Insatisfechas que los hogares localizados en la región oriental.

SITUACIÓN AMBIENTAL

El Chaco posee una amplia diversidad de paisajes. En el Este predominan las selvas en galería, bordeando los grandes ríos, en el Centro abundan los parques y sabanas, y en el Oeste el bosque cerrado. Los biomas existentes en el territorio son el bosque chaqueño y los parques y sabanas subtropicales.
Las principales amenazas al medio ambiente provienen de la ocurrencia de fenómenos hidrometeorológicos como inundaciones por precipitaciones o por crecientes de cursos hídricos y sequías, estas últimas de mayor impacto en la economía chaqueña que las primeras. También se registran diversos procesos de degradación ambiental, como erosión y pérdida de fertilidad de los suelos, desertización, depredación del bosque nativo y diversas formas de contaminación por biocidas, arsénico y desechos urbanos. El contraste en el diferente uso de agroquímicos –biocidas y herbicidas– entre el cultivo de algodón y el actual cultivo de granos y oleaginosas se advierte como una amenaza adicional.
La provincia cuenta con un Sistema de Áreas Protegidas con más de 1.800.000 hectáreas afectadas bajo distintas categorías, entre las que se cuenta un sitio RAMSAR –un humedal de importancia internacional, denominado así por la ciudad iraní donde se aplicó por primera vez el tratado en 1971–, parques y reservas provinciales y nacionales, parques municipales y reservas privadas.



COMPLEJO HABITACIONAL
CONSTRUIDO POR EL IPDUV,
Ciudad de Resistencia.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

La infraestructura vial chaqueña se encuentra, en la mayoría de sus tramos, en un estado de mantenimiento bueno a regular, incluyendo la red terciaria constituida por los caminos rurales. Las RN11 y RN16 constituyen vías troncales de articulación del territorio provincial en dirección Norte-Sur y en dirección Este-Oeste, y lo comunican con el resto del país y con los países limítrofes.
La infraestructura ferroviaria se asienta en la existencia de 900 kilómetros de vías pertenecientes al Ferrocarril General Belgrano, que vincula al Chaco con las provincias del NOA, con Bolivia a través de la localidad de Yacuiba y con Chile a través de Iquique.

El estado de mantenimiento de la infraestructura ferroviaria es, en general, deficiente. Chaco cuenta, en materia de transporte fluvial, con el puerto de Barranqueras, localizado sobre el Río Paraná, en el kilómetro 1.198 de la Ruta General de Navegación. Los mayores niveles de déficit hídrico se manifiestan en el Oeste provincial, donde resta concluir la red de acueductos de abastecimiento. Del mismo modo, la escasez de obras para la regulación de sequías e inundaciones no permite asegurar el mejor uso productivo del agua. La superficie de riego presurizado en cultivos extensivos e intensivos, por su parte, es reducida.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

La visión proyectada pretende convertir a la provincia del Chaco en una sólida potencia productiva, cuyo crecimiento sostenido genere calidad de vida y oportunidades de progreso para cada uno de sus habitantes. Con esta perspectiva, se pretende avanzar hacia una nueva relación entre el Gobierno Provincial y los Gobiernos Municipales, en la que los niveles locales adquieran una creciente importancia en la gestión del desarrollo territorial, con el convencimiento de que únicamente a través de un Estado descentralizado se pueden superar las desigualdades en el territorio.

El Gobierno Provincial ha establecido un proceso de regionalización a partir del cual se fortalece el rol de los municipios, que pasan de ser meros prestadores de servicios a cumplir el rol de promotores del desarrollo. Mediante su agrupamiento voluntario en función de objetivos comunes y proximidad geográfica se constituyen regiones amparadas en las normas dictadas al respecto. El modelo de desarrollo chaqueño apunta a reducir las asimetrías económicas y sociales existentes entre las distintas regiones geográficas de la provincia. Sobre la base de la recuperación de la planificación estratégica como herramienta para dar dirección y eficiencia a las políticas públicas en los territorios, se propone lograr, en coincidencia con el Plan Estratégico Territorial nacional, una provincia equilibrada, integrada, sustentable y socialmente justa.

Con este objetivo, se lleva adelante la profundización del esquema de regionalización basado en las Unidades de Desarrollo Territorial, ordenando y consensuando las intervenciones en los espacios locales, transformando las acciones de gobierno en una matriz de decisiones concertadas que optimicen el impacto social de las políticas públicas. La articulación entre acciones de gobierno y visión de los actores locales permite definir planes de desarrollo territorial que operan como instrumentos ordenadores de las intervenciones en cada Unidad, y genera espacios participativos y sistémicos que orientan las acciones productivas, culturales, sanitarias, educativas y de infraestructura. Además

de originar ámbitos de participación para la gestión territorial, este enfoque permite consolidar esquemas de articulación de políticas para superar el paradigma de un Estado organizado sectorialmente. Con el objetivo de aumentar la eficiencia de la administración pública, se comenzaron a utilizar diversas herramientas de planificación como la red programática de todas las jurisdicciones, a través de la cual los programas de gobierno se articulan en torno a un mismo tema, y la formulación de presupuestos de los programas, actualmente mejorada con la aplicación de la metodología específica para identificar la cadena de valor de la administración pública. Para la gestión por metas y resultados se implementó, por medio de un convenio firmado con Naciones Unidas, el Sistema de Información para la Gobernabilidad a partir del cual se realiza la identificación y el seguimiento de metas prioritarias de gobierno.

La creación del programa provincial de planificación física urbana, denominado Territorio Urbano, permitió comenzar a brindar apoyo técnico a los Gobiernos Municipales en lo referente al ordenamiento y el desarrollo territorial. Mediante este programa se busca sentar las bases de un desarrollo urbano ordenado, planificado y consensuado, que fortalezca las identidades propias de cada lugar para potenciar el crecimiento y el arraigo territorial. Territorio Urbano contribuye de este modo con los niveles locales en la elaboración de planes directores, que sirven como herramientas para coordinar y dinamizar –en el marco de un modelo de desarrollo territorial– las actuaciones que operan desde las instancias jurisdiccionales nacional, regional, provincial y municipal.

Las intervenciones del Estado están orientadas a corregir las asimetrías que han caracterizado el desarrollo económico de la provincia, que han profundizado la brecha de desigualdad y han consolidado regiones con graves problemas de pobreza. La reversión de esta situación requiere de la generación y/o la recuperación de la base productiva, así como de inversiones para mejorar la infraestructura física y social, a los efectos de generar condiciones adecuadas para el desarrollo económico con inclusión social, sustentadas en el concepto de competitividad sistémica territorial.

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

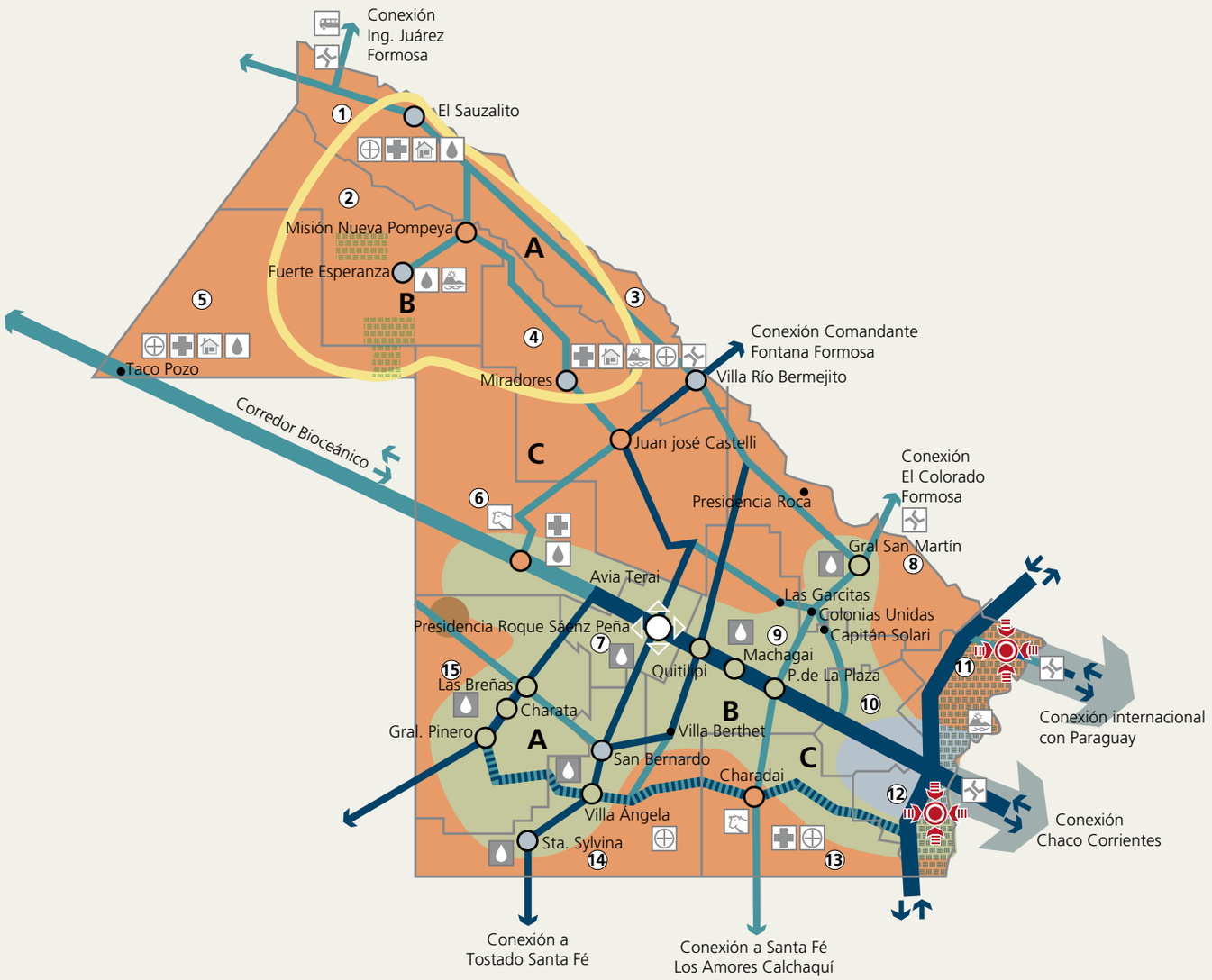
El aprovechamiento de la ubicación estratégica del Chaco orienta a su consolidación como centro de logística de servicios de excelencia en tanto genera costos sistémicos competitivos para la radicación industrial, con múltiples opciones para la agregación de valor a la producción primaria. La hidrovía Paraná-Paraguay, el puerto de Barranqueras y el Ferrocarril Belgrano Cargas son elementos fundamentales para aumentar la competitividad económica, lo cual garantiza a su vez la sustentabilidad de las inversiones a largo plazo.

El cumplimiento del objetivo de alcanzar una tasa de crecimiento del 8% anual en el próximo quinquenio exige mejorar la inversión para aumentar la disponibilidad de energía eléctrica, que garantizará un suministro confiable. El plan de inversión con horizonte en el año 2015 pretende que la provincia cuente con 1.054 kilómetros de líneas de alta y media tensión y 44 estaciones transformadoras operando, además de las que ya se encuentran en funcionamiento en la actualidad. Estas obras se complementan con la extensión de las redes de media y baja tensión para atender la demanda residencial, industrial y comercial. Para los parajes rurales alejados de las redes de suministro se prevé el abastecimiento a través de paneles fotovoltaicos, además de otras fuentes de energía renovables.

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

La superación del déficit existente en la infraestructura de suministro de agua potable requiere incrementar la capacidad de producción y distribución. En el conjunto de obras proyectadas y en distintas etapas de ejecución sobresale, por su trascendencia, la construcción del segundo acueducto central que, con una extensión de 512 kilómetros, resolverá el histórico problema del abastecimiento de agua para 26 localidades de la provincia, ya que beneficiará a 505.000 habitantes en su horizonte de ejecución.

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



REFERENCIAS

- Localidades a fomentar
- Centros regionales a potenciar
- Centros regionales a desarrollar
- Nodo multimodal a potenciar
- Nodo multimodal a regular donde se desea desalentar crecimiento demográfico
- Conexiones principales
- Conexiones interprovinciales
- Corredores nacionales
- A — Área a desarrollar. Población originaria a proteger (toba - wichi)
- B — Área a desarrollar. Reserva natural corredor biológico - ecoturismo
- C — Área a desarrollar. Perfil ganadero forestal agrícola
- A — Área a potenciar. Perfil agroexportador
- B — Área a potenciar. Perfil industrial
- C — Área a potenciar. Perfil ganadero
- Área a cualificar y a regular
- Explotación minera
- Zonas protegidas
- Zona protegida Ramsar
- Reserva de recursos del Impenetrable chaqueño
- Infraestructura básica social a construir
- Zona a desarrollar regularización de la tenencia de la tierra
- Turismo sustentable
- Zona a potenciar servicio de agua potable
- Zona a desarrollar servicio de agua potable
- Establecimientos sanitarios a construir
- Ganadería
- Puentes
- Nº — UDT (Unidad de Desarrollo Territorial)

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Puente
- Puertos
- Hidrovía
- Ferrocarril
- Gasoducto
- Acueducto
- Cloaca
- Comunicaciones



PROGRAMA / PROYECTO

- Red de fibra óptica (línea paralela RN16)
- Electroducto NEA-NOA
- LAT 500 Kw a Formosa
- Electroducto NEA- NOA
- Gasoducto NEA
- Acueducto Pompeya-Fuerte Esperanza, Río Bermejo-Pompeya, Avia Terai-Frentones, Saenz Peña-Pinedo, Presidencia Roca-Pampa del Indio, Presidencia Roca-Laguna Limpia-Las Garcitas-Ciervo Petiso-Colonias Unidas, Villa Berthet-Samuhu-Enrique Urien-cisternas y redes de distribución, Río Paraguay-Las Palmas-La Leonesa, Villa Ángela-Santa Sylvina -Redes de Distribución Du Graty y Santa. Sylvina, Barranqueras-Sáenz Peña-Villa Ángela
- Sistema Cloacal Pampa del Indio
- FF.CC. Avia Terai- Metán
- FF.CC. Ramal 13 Avia Terai- Barranqueras
- Readecuación de instalaciones Puerto de Barranqueras
- Puerto Barranqueras
- Dragado Hidrovía Paraná-Paraguay
- Puente Tres Pozos y Lavalle con Formosa, segundo puente a Corrientes, Ñeembucú (puerto Bermejo)
- Ampliación Ruta 16
- Autovía RN11
- RN95 Pto Lavalle-Santa Sylvina
- Pavimentación RN9 tramo Capitán Solari-Las Garcitas
- Pavimentación RP13 (ex RN89)

PROVINCIA DE CHUBUT

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **224.686 km2** | Población: **506.668 hab.** | Densidad media: **2,25 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **22,6%**

La provincia de Chubut ha generado un proceso de cambio, que significó la consolidación de un modelo basado en conceptos de distribución, inclusión y justicia social y el aporte de inversión pública equitativa para todo el territorio en lugares donde el Estado ha tenido, históricamente, escasa presencia. Esa visión promovió la regionalización por comarcas e instituyó un nuevo estilo de planificación mediante el cotejo in situ de las necesidades territoriales a través de gabinetes ministeriales que trabajaron sobre aspectos sociales, económicos y de infraestructura. De este modo, se elaboró el Plan Estratégico de Infraestructura 2006-2016, y actualmente, a cuatro años de su elaboración, un proceso de revisión indica que los cambios empiezan a notarse a partir de 2003, cuando el Gobierno Provincial definió su política de desarrollo sostenible y equitativo en el territorio, para alcanzar el bienestar social y aumentar la capacidad económico-productiva provincial. Como consecuencia del trabajo en esas líneas estratégicas, es posible describir los logros como un nuevo estado de situación, que se transforma en el Modelo Actual base del territorio chubutense.

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

La provincia de Chubut está dividida en quince departamentos, que incluyen siete municipios de primera categoría, dieciséis de segunda categoría, cuatro comisiones de fomento y veinte comunas rurales o villas, y aún quedan extensos territorios fuera de jurisdicción.
La población es un 90% urbana y un 10% rural. Al igual que la población, las viviendas se incrementaron en un 23%, para llegar a 184.847 unidades, lo que indica un promedio de 2,74 habitantes por vivienda.
Los principales núcleos urbanos son Comodoro Rivadavia, con 182.631 habitantes; Trelew, con 99.201; Puerto Madryn, con 81.125; Esquel, con 32.016; y Rawson, con 30.824 habitantes. Por su parte, la distribución comarcal propuesta inicialmente propone la regionalización del territorio en cuatro áreas que se describen en detalle más adelante.

DINÁMICA ECONÓMICA

Chubut participa del Producto Bruto Interno Nacional en aproximadamente el 2%, mientras que su Producto Bruto Geográfico per cápita es de $31.225, en proceso de crecimiento, en contraste con los $8.942 que alcanzaba en 2001.
El Producto Bruto provincial está compuesto por los siguientes rubros: explotación de minas y canteras, con el 18,2%; industria manufacturera, con un 10,9%; construcción, con el 10,5%; transporte y comunicaciones, con el 9,4%; actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler, con el 9,1%; administración pública, defensa y seguridad social, con el 7,7%; comercio y reparaciones, 5,7%; enseñanza, 5,3%; salud, 4,2%; intermediación financiera, 4,1%; suministro de electricidad, gas y agua, 3,7%; hoteles y restaurantes, 2,6%; pesca, 2,4%; y agricultura, ganadería, caza y silvicultura en 2%.
La tasa de actividad provincial es del 43,9%; la tasa de empleo, del 40,8%; y las tasas de desocupación y subocupación, del 7 y 7,6% respectivamente.
A nivel nacional, Chubut es la cuarta provincia exportadora del país, con un 42,5% de su Producto Bruto destinado al exterior. Los sectores más dinámicos y competitivos son el procesamiento de lana y el aluminio, de los cuales Chubut exporta el 95% del total nacional; los pórfidos, con el 80%; el petróleo, con el 50%; y la pesca, con el 30% de las exportaciones nacionales. También se producen cerezas, el 60% del total de las cuales son de exportación.

DINÁMICA SOCIAL

El Índice de Desarrollo Humano alcanza el 0,808, valor que pone a la provincia en el sexto lugar en el total de la República Argentina. La población con Necesidades Básicas Insatisfechas es del 15,5%, la población bajo la línea de pobreza alcanza al 5,8%, y bajo la línea de indigencia al 1,6% del total, valores trascendentalmente diferentes a los que arrojó la primera elaboración del Modelo Actual provincial, en el año 2001.
Según estimaciones realizadas en distintas localidades, el porcentaje de población habitando una vivienda adecuada es del 85%, dato que contrasta con el Índice de Privación Material de los Hogares, que ascendía en 2001 al 30%.
La cobertura de agua potable es del 99%; la de saneamiento urbano, del 78%; y se estima que con las obras actualmente en ejecución se llegará a una cobertura del 90% en el año 2016.
La tasa de mortalidad infantil alcanza al 7,5‰ de los nacidos vivos, y la tasa de mortalidad materna es del 4,5‰. Los establecimientos de salud se distribuyen a lo largo del territorio de acuerdo con la estrategia zonal adoptada y con el programa de salud preventiva. La superficie destinada a ellos se incrementó en más del 400% en atención primaria, en un 88% en hospitales rurales y en un 55% en hospitales de cabecera, con 800 camas totales disponibles.
Los establecimientos educativos públicos y privados, tanto de carácter formal como no formal, totalizan 623. La infraestructura educativa pública, en particular, se incrementó en un 25%

en relación con 2001, luego de la construcción de 90 establecimientos, 850 aulas y 101 gimnasios y salones de usos múltiples. La matrícula total en 2010 fue de 139.895 alumnos y la tasa de promoción efectiva fue del 96,10%.
La tasa provincial de delitos disminuyó en paralelo a la construcción de diez nuevos centros de detención, a la ampliación de la capacidad de los centros ya existentes y al mejoramiento de la infraestructura de seguridad en general.

SITUACIÓN AMBIENTAL

La temática ambiental ha sido siempre de trascendental importancia para Chubut. La necesidad de preservar ambientes tan atrayentes como frágiles, y de compatibilizar su aprovechamiento con las actividades humanas de carácter extractivo que en materia de explotación de recursos naturales se experimentan en el territorio –como es el caso de los hidrocarburos, la pesca, la ganadería o la silvicultura– han demandado singulares esfuerzos por parte del Estado Provincial para dotar a sus estructuras de organismos que regulen y custodien convenientemente el ambiente chubutense.
Una de las expresiones dirigidas a esta finalidad es la creación, en el período en consideración, del Ministerio de Ambiente y Control del Desarrollo Sustentable, al que se le han establecido claras misiones y funciones, así como los medios materiales y humanos pertinentes para la preservación ambiental.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

La cobertura de energía eléctrica en la provincia es del 99%; el 97% de la población cuenta con energía permanente, y algunas localidades del interior sufren interrupciones nocturnas de energía. Aunque de menor porcentaje –92%–, la cobertura de gas ha tenido avances significativos gracias a las obras del Gasoducto Patagónico, que permitió brindar cobertura total a una importante cantidad de ciudades cordilleranas y del Sur de la provincia; quedando escasas poblaciones aisladas con provisión de gas licuado envasado y leña.
El sector energético se ha visto mejorado sustancialmente por la línea de 500 KW que integra a Chubut con el Sistema Interconectado Nacional, lo cual posibilita articular nuevos enlaces para cerrar el anillo energético provincial e integrar nuevas fuentes de generación. En este sentido, se avanza en los proyectos de generación hidráulica de La Elena y el Cajón y en el Sistema de Generación Eólica de 500 MW.
La totalidad de las localidades provinciales cuentan con servicios de transporte de carga y pasajeros, gracias a un aumento del 70% de la red vial con más de 600 km de pavimento, la reconstrucción del 86% de la red nacional, la construcción de 43 puentes y la realización de importantes mejoras en caminos secundarios. Asimismo, en el sector del transporte, pero de carácter marítimo, se desarrollaron obras en los Muelles Almirante Storni y Comandante Piedrabuena de Puerto Madryn, en el puerto de Comodoro Rivadavia y en el puerto de Rawson. En cuanto al transporte aéreo, se finalizaron las obras de mejoramiento del aeropuerto de Trelew.
Además de los modernos sistemas de comunicaciones de las principales ciudades, el interior provincial cuenta con servicios de telefonía e Internet, otorgados de acuerdo con un plan cumplido en el 80% de sus objetivos.
El manejo equitativo del recurso hídrico y la implementación de una institución rectora como el Instituto Provincial del Agua son instrumentos esenciales para la gestión de las políticas del sector. Para esto se formaron Comités de Cuenca y se ejecutaron obras de riego y de atenuación de riesgos hídricos, a lo que se agrega un ambicioso desarrollo de nuevas áreas bajo riego, con 125.000 hectáreas previstas en su primera etapa.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

El Modelo Deseado formulado en 2006 e incluido en el Plan Estratégico de Infraestructura plantea una visión orientada a la división del territorio en comarcas, en la que se tienen en cuenta las áreas urbanas y rurales, así como la conectividad entre ellas y la provisión equilibrada de infraestructura para alcanzar un desarrollo territorial armónico y sustentable. Esta perspectiva contempla también el manejo racional de los recursos naturales y la búsqueda de una sostenida evolución de la economía productiva y del desarrollo humano para elevar el nivel de participación de Chubut en el contexto nacional.
La revisión del Modelo en función de los avances logrados expresa la necesidad de profundizar los cambios en la matriz productiva y energética, creando producción genuina en sectores con posibilidades de desarrollo como la pesca, la agricultura, la ganadería, la minería, el turismo y las industrias asociadas a ellas. En la misma dirección, ante la marcada inercia del sector hidrocarburífero continental, las alternativas *off-shore* configuran nuevas expectativas económicas, a las que debe integrarse el desarrollo de fuentes de energías renovables, especialmente la construcción de parques eólicos integrados al sistema eléctrico provincial y nacional.
El Modelo Deseado, con horizonte en el año 2020, puede resumirse en los siguientes lineamientos:

1) Sistema de regionalización en comarcas consolidado, con especial énfasis en el ordenamiento territorial, con el fin de lograr un equitativo desarrollo humano, económico-productivo y de integración territorial

2) Infraestructura de corredores viales en adecuadas condiciones de tránsito, accesibilidad y conectividad con todas las poblaciones de la provincia y desarrollos productivos regionales

3) Infraestructura logística provincial desarrollada para posibilitar procesos productivos y de exportaciones e importaciones a través de mejoradas facilidades portuarias y aeroportuarias, nodos multimodales de transferencia y depósitos de carga, que integren los distintos sistemas de transporte

4) Energías renovables promocionadas y sostenibilidad de las energías existentes, lo que contribuirá al desarrollo sustentable de la provincia, la protección del medio ambiente, el fomento de las inversiones, el crecimiento económico, el empleo, el avance tecnológico y la integración territorial

5) Sistema de transporte integrado, con particular énfasis en el Ferrocarril Patagónico por la costa y la vinculación con la



MUELLE ALMIRANTE STORNI,
Ciudad de Puerto Madryn.

cordillera, y desarrollo del transporte marítimo que vincula al Norte del país y a la Patagonia en su conjunto

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

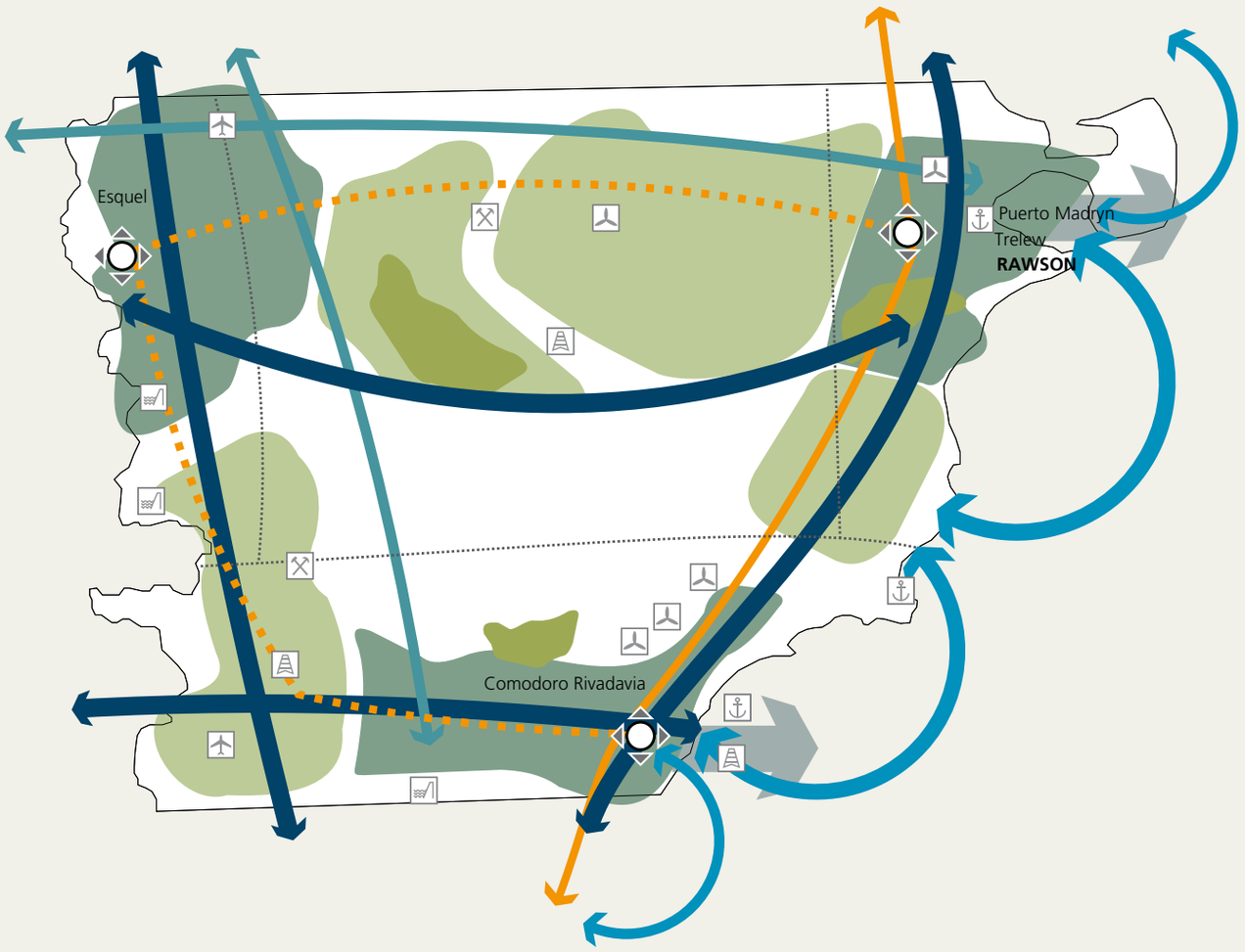
- Comarca Valle Inferior del Río Chubut-Valdés consolidada, con integración de nuevas áreas productivas para desarrollos agrícolas y ganaderos mediante sistemas de riego, con una industria turística integrada y afianzada en el sistema Península Valdés, sector pesquero afirmado en condiciones de sustentabilidad e infraestructura universitaria arraigada en el ámbito territorial

- Comarca Golfo San Jorge-Río Senguerr fortalecida en sus dos componentes esenciales: la cuenca hidrocarburífera del Golfo San Jorge y sus áreas de influencia –con la significación de sus recursos fósiles, su potencial eólico y parque metalmecánico–, y el sistema territorial de la Cuenca del río Genoa y Senguerr –con sus particulares condiciones geográficas y económicas basadas en las actividades agropecuarias y turísticas en incipiente explotación–

- Comarca de Los Andes afianzada sobre la base del aprovechamiento de su potencial turístico, su patrimonio paisajístico, sus potencialidades forestales y frutihortícolas y el aprovechamiento de sus recursos naturales

- Comarca de la Meseta Central estratégicamente fortalecida por estudios y proyectos de base, aprovechando su diversidad territorial y sus recursos renovables y no renovables –como son los afluentes y el propio río Chubut– y sus posibilidades de aprovechamiento para el desarrollo agrícola y ganadero, las extraordinarias particularidades turísticas y las condiciones –estructurales y no estructurales– para el desarrollo de actividades mineras en condiciones de sustentabilidad

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



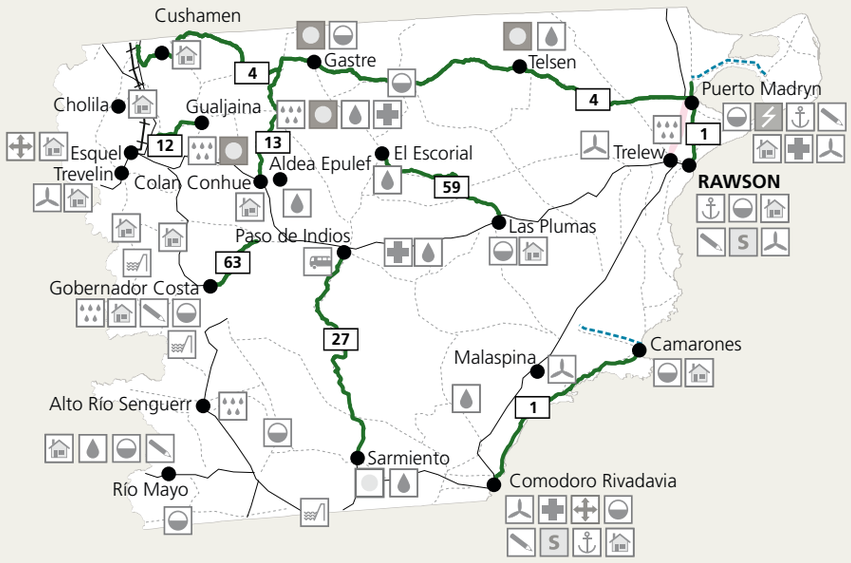
REFERENCIAS

- Nodos multimodales
- Red vial nacional
- Red vial provincial
- Sistema interconectado nacional
- Límites comarcales
- Anillo energético
- Valles productivos
- Áreas a consolidar
- Áreas consolidadas
- Aprovechamientos hidroeléctricos
- Exploraciones petroleras
- Aprovechamientos eólicos
- Mejoramiento aeroportuario
- Puertos
- Exploraciones mineras

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Nodo
- Nodo Trelew-Puerto Madryn-Rawson
- Puertos a construir
- Estación transformadora
- Potencial eólico
- Riego
- Represa
- Agua potable
- Cloacas
- Viviendas
- Salud
- Educación
- Seguridad
- Equipamiento urbano
- Regulación del lago Muster



PROGRAMA / PROYECTO

- Sistema de riego del Valle del Genoa/ Alto Río Senguerr / Valle de Sarmiento Norte / Sur (los Monos)/ Gualjaina / Paso del Sapo
- Corredor Vial (Central) y de la cordillera (Oeste) mantenimiento RN40
- Granja Eólica Vientos de la Patagonia I Comodoro Rivadavia / S.A. Rada Tilly / Malaspina / Puerto Madryn
- Línea marítima de cabotaje
- Internacionalización aeropuertos y aeropuerto alternativo El Maitén/R. Mayo
- Ferrocarril Transpatagónico
- Programa infraestructura portuaria. Puerto Madryn / Puerto Comodoro Rivadavia/ Puerto Rawson
- Nodo Comodoro Rivadavia / Trelew
- Pavimentación tramos varios RP4,56,1,13,63
- Sistemas eolicos pobladores rurales dispersos / ampliación y repotenciación de Sistemas eólicos aldeas escolares
- Electrificación para Pobladores Rurales Dispersos -Plan Energía para Todos
- Dique los Monos
- Gasoducto Meseta Central
- Aprovechamineto hidroeléctrico El Cajón
- Escuelas Nuevas: Secundaria Nº 719 /741/506/707/757/526/519/517/ Barrio Pujol / 787 / Ampliación y refacción Nº126 /Nº706
- Hospital Nuevo (200 camas) Trelew/ 200 camas Comodoro Rivadavia
- Centro de Salud Puerto Madryn / Trelew / área Comodoro Rivadavia
- Puesto Sanitario c/vivienda Lagunita / Los Altares
- Proyecto de riego Meseta Intermedia 1ra. etapa
- Apertura de traza, obra básica y pavimentación Ruta Nº 1 Comodoro Rivadavia Camarones
- Sistema eléctrico Norte / Valle Medio río Chubut / Valle Superior río Chubut
- Canales de riego y drenaje VIRCH
- Complejo Penitenciario Nº 1 -Trelew / Nº2 - Comodoro Rivadavia
- Regulación del lago Musters
- Estación de servicios en Gualjaina / Gastre / Lagunita Salada / Telsen
- Acueducto Camarones/ Sector Este - Trelew / Pirámides / refuerzo Comodoro y Rada Tilly
- Construcción Cisterna río Mayo / Telsen / Lagunita / Escorial / Los Altares / Aldea Epulef
- Optimizacion de agua potable Sarmiento
- Desag. Cloac Facundo / A Beleiro / Ricardo Rojas / Lago Blanco / Gaiman / Las Plumas / Camarones / Rio Mayo 2ª Etapa, barrios Trelew / Gastre / San Martín
- Ampliación y mejoramiento Sistema de Tratamiento Puerto Madryn
- Planta trat RSU Trelew, Rawson y Puerto Madryn
- Sistemas de media y baja tensión Oeste, Sudeste, y VIRCh
- Construcción de viviendas: 20 en Colan Conhue, 10 en Cushamen, 14 en Las Plumas / 729 en Comodoro/ 5 en Camarones, 19 en Gobernador Costa, 55 en Río Mayo, 4 en San Martín, 10 en Aldea Viglione / 25 en Cholila, 29 en Corcovado, 34 en Tecka y 23 Trevelin/ 193 en Esquel / 30 en Gaiman / 314 en Puerto Madryn / 87 en Rawson / 314 en Trelew
- Línea de media tensión ET Golondrinas - El Bolsón-Río Negro

CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **202 km2** | Población: **2.891.082 hab.** | Densidad media: **14.312 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **4,1%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires es la capital de la República Argentina y es sede del Gobierno Nacional, por lo que en ella se concentran numerosas actividades económicas, culturales y sociales. Su localización estratégica sobre el Río de la Plata la convierte en una de las principales conexiones con el resto del mundo.
Está delimitada por el borde natural costero de los ríos de la Plata y Riachuelo/Matanza y por la Avenida General Paz. El límite del Río de la Plata fue desplazándose hasta su ubicación actual luego de que se incorporaran tierras destinadas a usos recreativos, parques, barrios residenciales, ampliaciones de los puertos, el aeroparque, la Ciudad Universitaria y la reserva ecológica. Sobre las costas del Riachuelo se instalaron los basurales, las primeras industrias y barrios populares, y su temprana contaminación lo condenó a constituirse en el "patio trasero" de la ciudad. La avenida General Paz es la principal vía de comunicación de escala metropolitana, límite jurídico y físico que actúa como barrera entre los barrios porteños y los municipios conurbanos.
La ciudad está dividida en 48 unidades territoriales. Los barrios surgieron a medida que se incrementaban los asentamientos de población, y adquirieron identidades y dinámicas propias. Si bien las primeras divisiones administrativas fueron las parroquias, la reforma de Rivadavia intentó dar una impronta laica a la organización administrativa. A partir de las comunas, los barrios tomaron sus dimensiones actuales, establecidas mediante la sanción de la Ley 1.777 en el año 2007. Las comunas son unidades territoriales descentralizadas de gestión política y administrativa, donde se fomenta la participación vecinal en la elaboración y seguimiento de proyectos.

DINÁMICA ECONÓMICA

La actividad económica tuvo importantes variaciones asociadas al ritmo económico nacional. A partir de 2003, el Producto Bruto Geográfico mantiene un ascenso continuo, y alcanza los 191.288 millones de pesos corrientes, lo que representa alrededor del 26% del producto nacional. Tras cinco años de crecimiento, el Producto per cápita es de 63.045 pesos anuales. En cuanto a ramas de actividad, la Ciudad tuvo importantes transformaciones productivas con un doble proceso de disminución del peso de la industria y avance de los servicios. Durante la década del noventa se intensificó el patrón terciario, en particular a partir del impulso de los servicios financieros y empresariales. El último registro del Producto, de 2007, muestra los servicios empresariales como el rubro principal, con el 22%; la industria, con el 16%; el transporte y las comunicaciones, con el 11%; y comercio, con el 10%.

En su distribución territorial por distrito escolar, desde 1974 se observan los cambios mencionados: se mantiene la fuerte concentración de las unidades censales en la zona céntrica y Norte; y disminuye hacia el Sur y el Oeste de la Ciudad. En el distrito 1 se encuentra el 24,7% de las unidades, mientras que en los distritos 19 y 21 no alcanzan al 2,0% del total. La composición sectorial en 2004 demuestra una mayor presencia de la industria manufacturera en los distritos del Sur, y de servicios en el Centro y el Norte.

DINÁMICA SOCIAL

La histórica fragmentación entre el Norte y el Sur de la Ciudad sigue siendo una de las principales problemáticas sociales. Si bien la distribución socioeconómica se encuentra concentrada en torno al estrato medio, la localización de la población entre los barrios no es homogénea.
Respecto de las Necesidades Básicas Insatisfechas, las zonas Sur y centro-Sur presentan un alto índice, particularmente en las áreas de asentamientos precarios. El hacinamiento no necesariamente está ligado a este indicador; no obstante los hogares con hacinamiento crítico se ubican en las comunas del centro y el Sur.
El nivel educativo está estrechamente vinculado con los ingresos. La distribución de los niveles de escolaridad es similar a la del índice de Necesidades Básicas: el Sur presenta menores niveles de instrucción, en aumento hacia el Norte, área con los mayores niveles.

SITUACIÓN AMBIENTAL

Uno de los principales problemas ambientales de la ciudad es la contaminación de los cursos de agua. El uso del Río de la Plata y del Riachuelo como colectores de desechos cloacales, lixiviado de basurales y efluentes industriales sin tratamiento resulta en un estado de contaminación crítico de las aguas y las costas.
Otro problema es el consumo desmedido de energía, cuyas principales expresiones son la reducción de las reservas de gas y petróleo y la emisión de gases de efecto invernadero. Para mitigar estas consecuencias es fundamental el consumo responsable y la aplicación de medidas que favorezcan la eficiencia energética.
El transporte automotor es el principal causante de contaminación sonora y atmosférica en Buenos Aires, ambos altamente perjudiciales para el ambiente y la salud humana. Los niveles más elevados se registran, lógicamente, en las zonas de mayor flujo vehicular, tales como avenidas y centros de trasbordo.
Si bien la Ciudad tiene una importante provisión de espacios verdes,

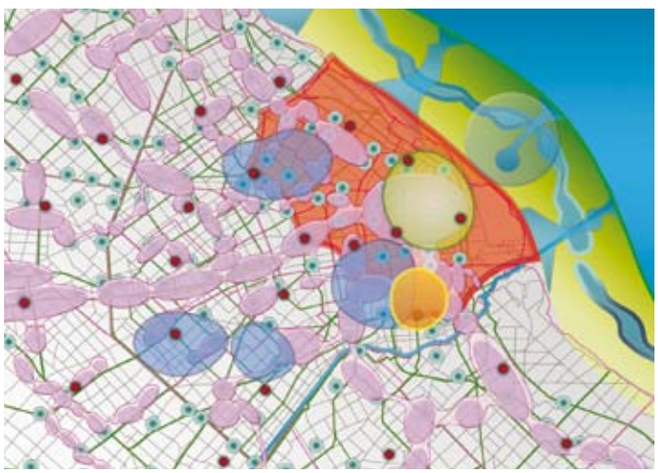
continúa siendo deficitaria en relación con la densidad poblacional y edilicia actual, y su distribución es despareja. Nuevamente, se repite en este ámbito el patrón de desigualdad Norte-Sur.
Durante 2010 se produjeron alrededor de 2 billones de toneladas de basura, enviados a los rellenos sanitarios localizados en el Área Metropolitana. Estos rellenos están en el límite de su capacidad y generan un impacto ambiental y social muy alto. La recolección diferenciada, el reciclado, el tratamiento y la modificación de los hábitos de consumo son algunas de las acciones necesarias a encarar para revertir esta situación, medidas que están intentando ser implementadas a partir de la Ley Basura Cero.
El territorio sobre el cual se asienta Buenos Aires forma parte de la cuenca sedimentaria chaco-pampeana, con oscilaciones entre el nivel del mar y los treinta metros sobre dicho nivel. La circundan, actualmente entubados, los arroyos Maldonado, Vega, Medrano, Cildáñez y White, entre otros. Las áreas más bajas se encuentran en el Sur y en el centro en dirección Sudoeste-Noreste, desde La Matanza, ingresando a la ciudad a la altura del barrio de Versalles hasta Palermo. En épocas de sudestada y precipitaciones elevadas, la capacidad de conducción de estos arroyos se ve excedida, con lo cual se ocasionan importantes inundaciones.

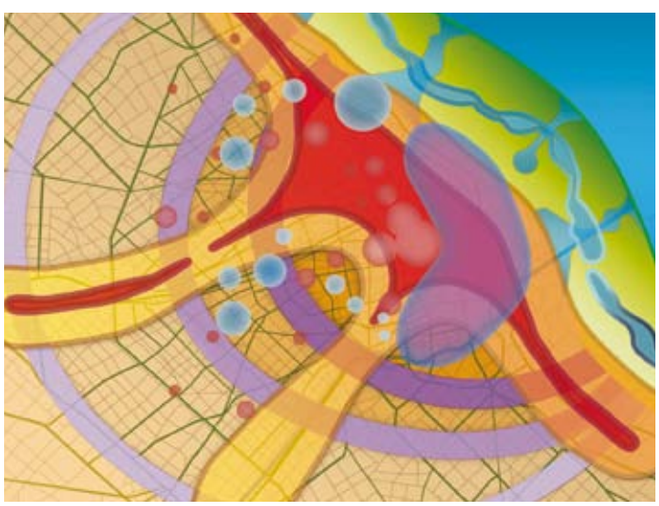
SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

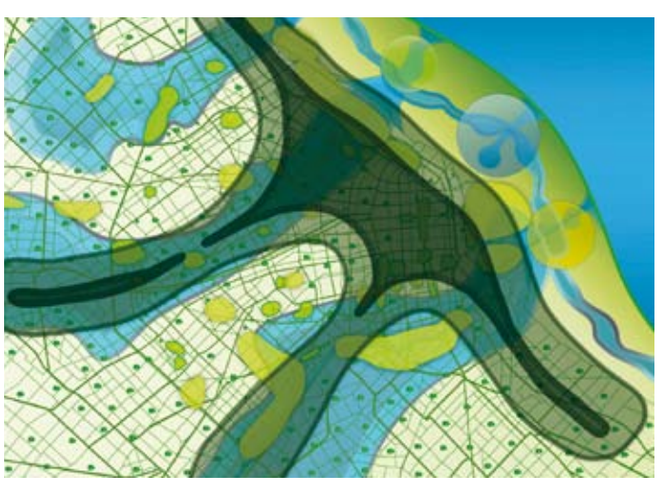
La red de transporte de la Ciudad no sólo sirve a sus 3 millones de habitantes, sino también a los 3 millones adicionales que ingresan cotidianamente desde el Área Metropolitana. El transporte se compone de diversos sistemas, algunos de clara escala metropolitana –como el FF.CC. y gran cantidad de líneas de colectivos– y otros como las líneas de subterráneo, que se encuentran dentro de la Ciudad. Esta red posee una fuerte estructura concéntrica, organizada a partir de las líneas férreas y de subterráneos, que finalizan sus recorridos en torno al área central de la Ciudad, y que conforman los centros de transferencia de alta jerarquía de Retiro en el Norte, Once en el Oeste y Constitución en el Sur. Es característica de la situación del transporte porteño la falta de coordinación intra e intermodal física, tarifaria y operacional, dada la fragmentación jurisdiccional de la administración y operación de cada subsistema.
La Ciudad cuenta con cinco terminales portuarias, instaladas en la Dársena Norte. La carga se transporta mayoritariamente en contenedores, cuyo movimiento fue de 285 mil TEUS en el primer trimestre de 2008, cifra que muestra un aumento del 12,5% respecto del mismo período del año anterior.
La distribución de la red eléctrica se asocia con el tendido de las líneas que llegan desde la Región Metropolitana: una de media tensión llega al límite Oeste, lo cual explica la mayor concentración en esta zona, mientras que al Norte llegan líneas de baja tensión. La provisión de gas natural a la red porteña se realiza principalmente a través del gasoducto distribuidor que llega desde el Norte.
La red de agua muestra una cobertura total, que tiene como centro la torre de toma localizada en el barrio Palermo, a partir de la Planta Potabilizadora General San Martín, que distribuye el agua a través de las cañerías de gran envergadura, denominadas ríos subterráneos, hasta las estaciones elevadoras en distintos puntos de la Ciudad. La recolección de efluentes se realiza a partir de dos sistemas: por un lado, el que recibe el aporte de los desagües cloacales domésticos; y por el otro, el que recoge los fluidos de origen pluvial a través de sumideros. Sin embargo, puede observarse la existencia de una red más densa, que coincide con el radio antiguo de la Ciudad, donde la recolección era unitaria –y en la cual corresponde el mismo conjunto de cañerías para los desagües cloacales y los líquidos pluviales–. En el resto de la urbanización se conduce a través de colectores hasta las plantas depuradoras localizadas en la Región Metropolitana. Cabe destacar, en vinculación con la problemática de inundaciones, la inauguración del túnel aliviador corto del arroyo Maldonado, en el marco del Plan Hidráulico.
La distribución de escuelas es relativamente homogénea, aunque se distinguen dos sectores de mayor densidad de población por escuelas en el Norte y en el Sur, y pequeñas islas en el Oeste en barrios como Balvanera, Almagro y Caballito. En el caso del eje Norte, se explica por la presencia de establecimientos educativos privados. Por otro lado, se encuentran pequeños sectores de mayor vulnerabilidad social al Sur de la ciudad con alta densidad poblacional por escuelas primarias en Flores, Parque Avellaneda, Villa Lugano, Villa Soldati, Pompeya, Barracas y La Boca.
La distribución de centros de salud pública es irregular, y muestra que se repite el patrón de desigualdad Norte-Sur, con el agravante de que la alta proporción de población con bajos ingresos del Sur la pone en situación más crítica que en el Norte, donde la ausencia de establecimientos puede ser compensada con el acceso a servicios privados de salud. Dentro de las categorías, los hospitales generales de agudos son los que tienen una distribución más dispersa y con mayor alcance. No sucede lo mismo con los especializados, que están concentrados sobre todo entre los barrios de Barracas, Parque Patricios y Constitución.
La Ciudad posee una gran cantidad de elementos que enmarcan política y normativamente los procesos de planificación urbana.
• Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sancionada en octubre de 1996
• Ley 2.930 del Plan Urbano Ambiental, que establece los ejes de trabajo estratégicos para lograr una ciudad integrada, policéntrica, plural, saludable y diversa
• Consejo del Plan Estratégico (COPE), que aprobó el Plan Estratégico Buenos Aires 2010 en diciembre de 2004. Su Comité Ejecutivo elaboró, en septiembre de 2010, un documento de presentación del Plan Estratégico Buenos Aires 2010-2016, con los siguientes lineamientos:
• Visión metropolitana y perspectiva de género en las políticas públicas
• Pleno funcionamiento de las comunas como unidades de gestión político-administrativa
• Reforma del Estado y profesionalización de la administración pública
• Seguridad pública
• Reforma política en cumplimiento de los mandatos constitucionales y consagración de la autonomía plena
• Infancia como prioridad de las políticas sociales
• Sistema universal y sustentable de atención de la salud
• Educación como gesta cultural y científico-tecnológica
• El Plan Estratégico como base del sistema de planeamiento de la ciudad
• Evaluación ambiental estratégica
• Movilidad sustentable
• Equidad social como guía para la contribución fiscal
• Sustentabilidad de la inversión pública y cooperación con el
• sector privado
• Creatividad e innovación como paradigma cultural y productivo
• Desarrollo productivo para la inclusión social
• Turismo como actividad estratégica, económica y social

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

Dentro del marco normativo que aportan estos instrumentos se ha desarrollado el Modelo Territorial Deseado para la Ciudad de Buenos Aires. El Plan Urbano Ambiental establece seis ejes temáticos sobre los cuales se organizan los lineamientos territoriales: área metropolitana; estructura y centralidades; hábitat y vivienda; espacio público, transporte y movilidad; producción y empleo; y por último, patrimonio urbano







ÁREA METROPOLITANA

La relación de la Ciudad Autónoma con el resto de la región metropolitana debe responder a la gestión de los flujos y aspectos de escala suprajurisdiccional, tendientes a coordinar los esfuerzos de planeamiento y lograr acuerdos básicos. Para el logro de un modelo de ciudad compacta es necesario:

- Establecer criterios generales de crecimiento, un límite fijo y preciso para la expansión de la mancha urbana
- Consensuar la gestión ambiental
- Mejorar el transporte público metropolitano
- Fomentar el desarrollo de centralidades de diferentes jerarquías

ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

El espacio urbano es resultado de la combinación de las actividades humanas localizadas, que requieren de la concentración para su desarrollo. Para este eje de temático se propone:

- Estimular el desarrollo de nuevas centralidades políticas
- Crear una nueva centralidad política a partir del traslado del Centro Cívico a la zona Sur
- Estimular las economías de aglomeración y las economías de aglomeración especializadas
- Conformar una red de nodos de intercambio intermodal
- Crear un área central expandida
- Conformar una centralidad de escala regional en torno al puerto de Buenos Aires

HÁBITAT Y VIVIENDA

La principal propuesta planteada para este eje consiste en el reemplazo del Código de Planeamiento por el nuevo Código Morfológico, en el cual se contemplan los siguientes criterios:

- Utilización de criterios morfológicos que guíen los procesos de densificación estructural y consideren tanto las características funcionales ambientales y morfológicas de la ciudad en la escala urbana, como las particularidades de las diferentes zonas y barrios
- Fomento del desarrollo del tejido urbano consolidando ejes radiales y transversales, a partir de la red de macromanzanas. De esta manera se busca transformar la estructura radioconvergente en una estructura tipo malla que favorezca el desarrollo de centralidades barriales
- Completamiento del tejido existente, atendiendo a las particularidades morfológicas de cada área y de cada manzana
- Creación de áreas de densificación edilicia y protección patrimonial, con grados de densificación y crecimiento diferenciados

ESPACIO PÚBLICO

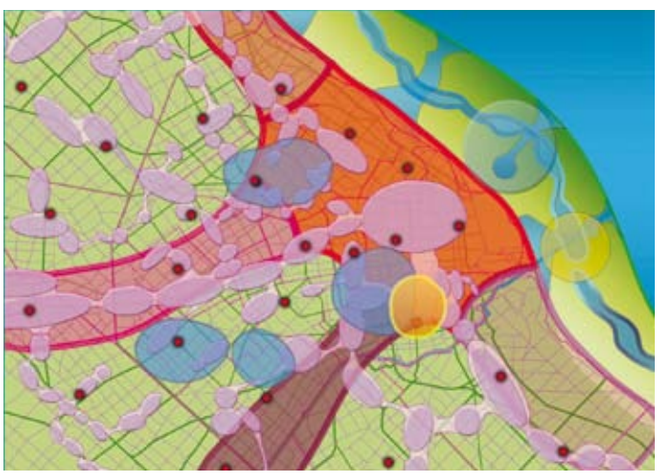
El espacio público se conceptualiza como un ámbito de valor social, ambiental, económico y paisajístico que posibilita la integración social y urbana. Por esto, es la principal herramienta urbana con que cuenta la planificación. La estrategia del Modelo Territorial es la incorporación de nuevos espacios públicos, dimensionados y cualificados a partir de criterios innovadores que respondan a indicadores ambientales, de accesibilidad de la población, compactibilidad existente y tendencias de crecimiento. El objetivo es la generación de una red de espacios verdes públicos no tradicionales en el 50% de superficie de la Ciudad. Para ello se propone:

- Crear una red estructural de macromanzanas
- Crear un Área de Crecimiento Urbano Sustentable sobre la costa de Buenos Aires
- Crear reguladores hidráulicos sobre el Área de Crecimiento Sustentable
- Conformar una red de corredores verdes de escala microurbana, urbana y regional

- Crear nuevos espacios públicos de mitigación a escala de biosfera sobre el Área de Crecimiento Urbano Sustentable
- Crear nuevos espacios verdes diseñados de acuerdo con criterios funcionales y ambientales, denominados Unidades Espaciales Sustentables, a escala urbana y microurbana
- Crear zonas de edificación sustentable, en las que se promueva el uso de nuevas tecnologías
- Delimitar un Área de Sustentabilidad Hídrica en torno a las cuencas de los arroyos que atraviesan la ciudad
- Desarrollar el espacio público de uso recreativo en las costas del Río de la Plata y del Riachuelo
- Crear un área de logística regional sustentable
- Crear un área destinada a la producción de energías sustentables







TRANSPORTE Y MOVILIDAD

La estrategia propuesta promueve el cambio hacia un modelo más eficiente, que responde con pautas de sustentabilidad a la necesidad económica y social de incrementar la vinculación territorial con nuevos modos de circulación, incorporando alternativas tendenciales de recorridos a través de una malla que refuerza la conexión plurimodal. Para este eje se propone:

- Crear una red de ferrocarriles urbanos de alta frecuencia
- Crear una red subterránea de circulación, por su transversalidad
- Crear una red de circulación de capacidad intermedia y alta velocidad
- Crear una red de conexiones metropolitanas
- Crear una red de nodos de intercambio
- Crear un área prioritaria de movilidad peatonal
- Crear un corredor de circulación costero
- Crear un nodo de logística regional

PATRIMONIO URBANO

En el contexto del Modelo Deseado, el patrimonio es la Ciudad en su conjunto: la existente, la histórica y la transformada. Su protección y puesta en valor implica el desarrollo urbano con criterios morfológicos que contemplen la integración de todas esas dimensiones a través del espacio público recalificado, en un contexto que incorpore la mixtura de usos. Para este eje temático se propone la creación de:

- Área de patrimonio morfológico sustentable
- Área de patrimonio urbano
- Área de protección patrimonial
- Área de patrimonio monumental

PRODUCCIÓN Y EMPLEO

El Modelo Territorial plantea un desarrollo económico distribuido equitativamente en el territorio, garantizando la inclusión social y territorial de toda la población, en una relación de retroalimentación permanente con el desarrollo urbano. La sustentabilidad económica de la ciudad está asociada a la diversificación de sus actividades y de sus centros económicos: a mayor diversidad, mayor capacidad de adaptación a las alteraciones del contexto social, político y económico. Para esto se propone:

- Centralidades políticas
- Economías de aglomeración
- Economías de aglomeración especializadas
- Área central expandida
- Corredor de servicios de alta intensidad
- Corredor comercial
- Corredores comerciales de escala barrial
- Corredor productivo
- Corredor Sur
- Zonas económicas de baja intensidad
- Centralidad de escala regional

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA CIUDAD



REFERENCIAS

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

ÁREA DE CRECIMIENTO MORFOLÓGICO SUSTENTABLE

- Alta densidad
- Media densidad
- Baja densidad

PROVINCIA DE CÓRDOBA

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **165.321 km2** | Población: **3.304.825 hab.** | Densidad media: **20 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **7,8%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

La distribución de la población cordobesa está relacionada con las características geográficas del territorio, que presenta tres regiones diferenciadas: la región Serrana y Periserrana, la Llanura Oriental, junto a la depresión de Miramar, y la Llanura Occidental junto a la depresión Salina.
La red urbana está organizada en una densa malla de centros y vías de comunicación de diverso rango, que configuran un triángulo central que contiene los principales núcleos urbanos: la ciudad de Córdoba y su área metropolitana o Gran Córdoba, con Villa Carlos Paz, y las ciudades de Villa María, San Francisco y Río Cuarto, que suman el 64% de la población urbana total. Las trazas ferroviarias y rutas nacionales que atraviesan la provincia en distintos sentidos constituyen los ejes sobre los cuales se asienta este sistema urbano.

DINÁMICA ECONÓMICA

En lo que respecta a la producción primaria, Córdoba concentra una parte muy importante de la actividad agrícola nacional. La ganadería bovina y caprina se destina tanto a la producción de carnes como de leche, a la que se suma la ganadería porcina para la elaboración de embutidos de exportación. Hay una importante actividad en el sector de las agroindustrias, en particular la alimenticia y la relacionada con los sectores lácteo y aceitero.
Respecto de la producción industrial, los sectores metalmecánico y de plásticos, principalmente en los rubros relacionados con la industria automotriz, ferroviaria y de maquinaria agrícola, son de relevancia para el Producto Bruto Geográfico.
También tienen un peso significativo la producción de estructuras livianas y pesadas, la industria aeronáutica y la industria de la madera, con numerosas fábricas pequeñas y medianas que suministran productos diversos a todo el país y a diferentes mercados del exterior. Otras industrias que están retomando su actividad son las del calzado, productos químicos, electrónica, minería para la construcción y servicios para el área turística.
Las actividades inmobiliarias y empresarias generan en Córdoba el 20,1% del Producto Bruto Geográfico. En el caso de la industria, la contribución a la actividad económica es del 16,3%. La composición del Producto es de un 9,5% correspondiente al sector primario, un 26,8% al sector secundario y un 64% al sector terciario, que representan, en total, aproximadamente el 8% de la producción nacional.

DINÁMICA SOCIAL

En lo que refiere a la situación social, la provincia presenta características que se relacionan con su contexto espacial. De acuerdo con datos del Censo 2008 se observa que los departamentos del Norte y el Oeste provincial presentan los índices de Necesidades Básicas Insatisfechas más elevados, del orden del 20,62%, en contraste con un índice del mismo indicador de aproximadamente 11% para el área central y serrana de la provincia y un porcentaje mucho más bajo en el caso de la región Sureste, de un 7,69%, en coincidencia con la existencia de un escenario social y económico más favorable.
La región Central comprende los departamentos Capital, Totoral, Colón y Santa María. Concentra mas del 40% del Producto Bruto Geográfico provincial y cuenta con una alta dotación de infraestructura y equipamiento, servicios sociales, gubernamentales, financieros, culturales, comerciales e industriales.
La región Sur-Este es la principal área de explotación agrícola-ganadera de la provincia. Registra condiciones económicas y sociales cercanas al promedio provincial, aunque con una distribución no homogénea en su interior. Está favorecida por una red de importantes ejes de transporte que forman parte del corredor bioceánico central. Las situaciones deficitarias en materia de servicios urbanos y vivienda son menos acentuadas que en otras regiones.
La región Serrana alberga los recursos naturales más importantes de Córdoba: reservas hídricas, forestales, paisajísticas y culturales, de gran relevancia desde el punto de vista turístico. En la región se localizan los principales lagos, donde se emplazan las usinas de generación hidroeléctrica y de bombeo de la provincia. Cabe destacar la existencia de importantes reservas para la actividad minera no metalífera, básicamente rocas y materiales para la construcción.
La región Norte-Oeste posee una condición baja de competitividad, para lo cual se implementan incentivos a las actividades productivas de la región. La actividad agrícola está restringida por el tipo de suelo, no obstante es posible mejorar su productividad con un manejo adecuado de la actividad agrícola-ganadera no extensiva. La situación social deprimida con tenencia precaria de la tierra, la falta de infraestructura y las condiciones ambientales desfavorables contribuyen a determinar la escasa competitividad de la región, a la que se suma un desequilibrio espacial con núcleos urbanos desarticulados y no consolidados.

SITUACIÓN AMBIENTAL

La llanura Oriental y Depresión de Miramar presenta diferentes ambientes. La red de drenaje es la típica de las llanuras, con escurrimiento característico de pampa plana y lagunas de anegamiento. La llanura Occidental y Depresión Salina es una planicie ondulada, en general no posee vías de agua permanente y las escasas corrientes que llegan al valle se infiltran totalmente, lo cual configura una red de drenaje muy pobre debido a las bajas precipitaciones y la alta permeabilidad de los materiales. Esta característica determina que sea uno de los ambientes más frágiles de la provincia.
La variabilidad climática que presenta el territorio provincial es una consecuencia de esta diversidad de ambientes geográficos, por lo cual las diferentes zonas de la provincia presentan desde climas templados subtropicales hasta los correspondientes al chaco árido. Desde el punto de vista de los riesgos ambientales se identifican, por causas naturales, problemas de erosión de distinto origen, riesgo sísmico moderado a bajo en la región Serrana, y déficit hídrico, principalmente en la región Norte-Oeste. No existen zonas comprometidas por las inundaciones, a excepción de algunos sectores con problemas de inundación durante el verano térmico. Las problemáticas y conflictos en general son concurrentes a toda la extensión de la provincia. Desde el punto de vista de los riesgos por acción antrópica, los desmontes y la tala indiscriminada de bosques para ampliar la frontera agrícola potencian los problemas de erosión, principalmente en la pampa loéssica. Por otra parte, el uso indebido de agroquímicos, los basurales a cielo abierto y el volcamiento de efluentes cloacales e industriales en ríos, arroyos y lagos son la causa principal de la contaminación de los cursos de agua.
Se detecta un mayor déficit hídrico y una mayor demanda energética en el territorio provincial, que se agudiza en el conglomerado Gran Córdoba, donde el aumento demográfico y la concentración de múltiples actividades llevan al colapso de las infraestructuras y los servicios públicos. El déficit habitacional en esta área y la creciente demanda llevan a la extensión de las urbanizaciones hacia áreas periféricas.
La expansión de los emprendimientos inmobiliarios sin control en la región Serrana produce deterioro ambiental, principalmente del recurso hídrico, así como el avance de la frontera agrícola desde el Sudeste provincial hacia el Norte produce la desaparición del monte nativo.
Aún se encuentra en desequilibrio el desarrollo tecnológico, productivo e industrial entre las distintas regiones de la provincia.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

La red vial se compone de 8.591 kilómetros lineales, de los cuales 2.560 pertenecen a la órbita nacional y 6.031 a la órbita provincial. El 40% de esta red está pavimentada, el 4,5% corresponde a caminos de ripio y el 55,6% restante a caminos de tierra. La red vial nacional estructura el territorio provincial. Las principales rutas son la RN7 y la RN8, que atraviesan el Sur de la provincia en sentido este-oeste; las RN9, RN60, RN35 y RN36, que la recorren en el centro y en sentido Norte-Sur; la RN19, que conecta la ciudad de Córdoba con la provincia de Santa Fe; y la RN38, hacia la zona de Cuyo. La red ferroviaria coincide en gran parte con esta estructura de rutas y se encuentra en condiciones de ser rehabilitada y potenciada.
Gasoductos troncales atraviesan la provincia de Norte a Este y de Oeste a Este, desde donde se abastece a 110 localidades con el servicio de gas natural. La provincia cuenta con usinas generadoras hidroeléctricas, de bombeo, nuclear y usinas térmicas, con posibilidades de ser repotenciadas para cubrir la creciente demanda. Recientemente se incorporaron, además, nuevas redes de electrificación que llegan a áreas rurales.
La incorporación de nuevos azudes, defensas y diques, ubicados en la región serrana del departamento Río Cuarto, posibilitó el control de inundaciones en el Sur provincial y la sistematización del excedente hídrico de las cuencas de los ríos Cuarto y Quinto, con lo cual se amplió el servicio de agua potable a zonas con déficit hídrico.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN

Las estrategias de intervención de la provincia se basan en la definición de microrregiones conformadas por sistemas de localidades, que se desarrollan sobre ejes y nodos multimodales jerarquizados, lo que favorece de esta manera la vinculación entre poblaciones.
Los ejes de primera jerarquía coinciden con las vías nacionales y provinciales primarias, de manera que configuran una distribución radial desde el centro de la provincia y definen ejes de soporte de infraestructura. Simultáneamente, se definen ejes de segunda jerarquía, coincidentes con vías provinciales que vinculan el sistema de ejes primarios, lo cual favorece la integración regional. Se establecen nodos a desarrollar, a potenciar y a cualificar, teniendo presentes las características de cada sector. En este aspecto, se favorece el desarrollo de otras regiones y se permite expandir y potenciar los actuales sectores facilitando la articulación física del territorio, con el objeto de conseguir un equilibrio espacial. Esto mejora la conectividad entre núcleos polimodales y mercados extrarregionales a través de ejes potenciados de rutas nacionales y provinciales.
Por otra parte, por medio de las estrategias de intervención se busca mitigar el deterioro ambiental. Ellas son: evitar la contaminación del aire en las zonas urbanas y conurbanas, con un adecuado ordenamiento del uso del suelo que preserve los recursos naturales; impedir el volcamiento de efluentes cloacales sin tratamiento a ríos y lagos; gestionar el tratamiento de los residuos sólidos urbanos y promover la disminución del impacto ambiental de las actividades industriales.
Se espera, mediante estas acciones, mejorar la competitividad de las regiones favoreciendo el despegue económico, promovido a través de actividades productivas que son fundamentales para constituir economías estables, con el impulso de programas de promoción industrial y el complemento de la promoción de políticas tendientes a la capacitación técnica y la incorporación de nuevas tecnologías.
De esta manera, las estrategias de intervención permiten un mejoramiento de la calidad social, en tanto contribuyen al incremento de una mejor calidad de vida y un mayor bienestar social y fortalecen la identidad local y cultural.
El modelo propuesto valora ciertos aspectos propios del territorio, como las reservas naturales y las áreas protegidas de usos múltiples, por ejemplo, la reserva Mar Chiquita. Un lugar importante lo ocupan los lineamientos que conducen a la disminución de

CENTRAL TÉRMICA
BICENTENARIO,
Ciudad de Pilar.



los riesgos de erosión y contaminación, las áreas inundables, los riegos de incendios y tecnológicos.
El modelo promueve priorizar el ordenamiento territorial en sus aspectos ambientales y de usos del suelo en la región Serrana como principal proveedor del recurso hídrico provincial y en la región Central por sus condiciones de densificación y aglomeración urbana, fenómeno incipiente en los nodos de la región Sur-Este. Se estructura la provincia promoviendo su conectividad y vinculación inter e intrarregional, a través los nodos polimodales, principalmente el ubicado en el área Central, que se vincula a partir de anillos concéntricos a nivel urbano, metropolitano y regional.
Redes viales de vinculación integran las distintas regiones de la provincia, dado que constituyen corredores que benefician la consolidación de los nodos polimodales, complementados por redes de transmisión eléctrica de alta potencia e instalaciones de transformación y generación hidroeléctrica, térmica y eólica; gasoductos de alta presión e instalaciones de superficie, redes de poliductos e instalaciones de bombeo y control que permitan solventar demandas actuales y futuras.
La descentralización de las actividades se realiza a través de los nodos polimodales a cualificar, correspondientes al nodo central, y de los nodos a potenciar, lo cual favorece la descentralización y el desarrollo hacia otras regiones. Los nodos y áreas productivas a desarrollar se determinan favoreciendo regiones con menos recursos y deficiente provisión de servicios básicos, y esto permite una mejor oferta productiva, laboral, industrial y de servicios.
A modo de conclusión, la provincia debe comprometerse en el contexto del proceso de planificación. Los lineamientos fundamentales deben reflejar el proyecto de provincia al que Córdoba aspira, y consolidarse a lo largo de procesos complejos en los que interactúan diversas dinámicas.
Es interesante destacar, en primer lugar, un importante despliegue de inversiones en todas las regiones del territorio provincial y, en segundo lugar, la complementación de intervenciones de diversa envergadura y naturaleza con una promisoria coherencia entre la dirección de dichas inversiones y los ejes propuestos por el Modelo Deseado de territorio.
Los componentes sustanciales del modelo son lineamientos que giran en torno del desafío de fortalecer la planificación territorial a nivel provincial, principalmente en temas complejos como la dinámica espacial relacionada con el desarrollo social, cultural, tecnológico y productivo de las regiones, y con la implementación de políticas de sustentabilidad en relación con el crecimiento de las ciudades, su metropolización, la gestión y la disposición de residuos urbanos e industriales, el deterioro y contaminación de cuencas hídricas, la contaminación atmosférica y la alteración de los ecosistemas.

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



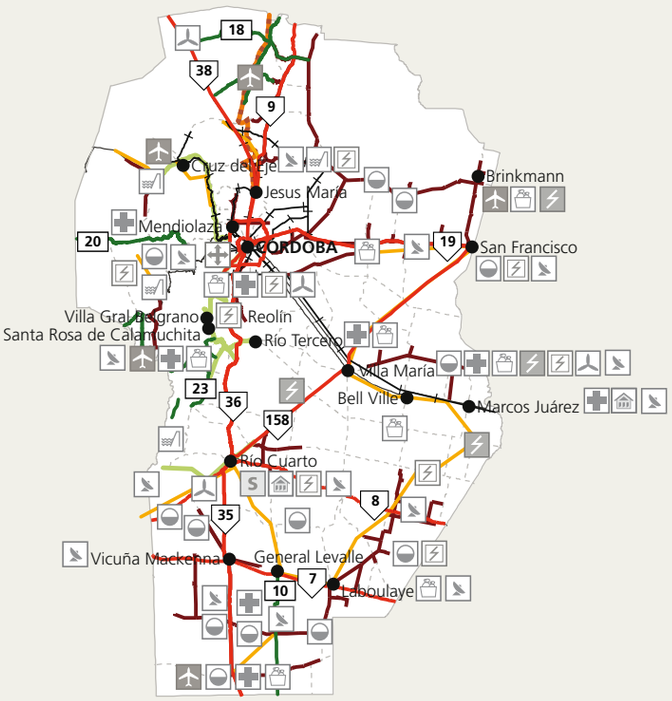
REFERENCIAS

- Nodo desarrollado
- Nodo a potenciar
- Nodo a potenciar y desarrollar
- Ferrocarril
- Corredor de producción a potenciar
- Corredor turístico a potenciar
- Autovía proyectada / propuesta
- Corredor productivo a desarrollar
- Rutas nacionales pavimentadas
- Área protegida o reservas
- Área de producción a desarrollar
- Área turística a desarrollar
- Área de producción a potenciar con obras de infraestructura
- Área turística a potenciar y cualificar
- Área productiva a cualificar

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Cloaca
- Represa
- Salud
- Residuos
- Aeropuerto
- Estación transformadora
- Generación de energía
- Energía alternativa
- Edificio gubernamental
- Comunicaciones
- Ferrocarril
- Revitalización del antiguo Camino Real
- Comunicaciones
- Red eléctrica con requerimiento
- Gasoducto



PROGRAMA / PROYECTO

- Construcción de autovías; centrales RP5, RN19, RN9 Norte, RN36, Este-Oeste RN19, RN8, RN7 y Norte-Sur RN35, RN60
- Obras de acceso, circunvalación o desvío en centros urbanos, cierre de anillo de circunvalación ciudad de Córdoba y RAC, anillos de circunvalación Metropolitana y Regional
- Activación de la red ferroviaria de pasajeros y de carga, nuevo diseño y sistematización, Tren de Alta Velocidad, Construcción de sistema ferro-interurbano, infraestructura ferrovial en centros urbanos.
- Obras de pavimentación de rutas provinciales de ejes estratégicos, región Central, región Serrana, región Norte-Oeste, región Sureste
- Construcción de puentes: cuatro en la región Serrana, cuatro en la región Sureste, cinco en la región Norte-Oeste
- Construcción de viviendas, Programa Hogar Clase Media, Programa de Erradicación de Viviendas-Ranchos, viviendas sociales
- Dotar a la región de infraestructura, fibra óptica, servicios informáticos, telecomunicaciones y TV abierta
- Nuevos edificios y aulas técnicas, Plan Integral de Regularización Edilicia de Establecimientos Educacionales
- Sistemas Integrales RSU (vertederos, estaciones de transferencia y reciclado)
- Programa Integral de Seguridad y Prevención del Delito-Nueva cárcel Río Cuarto
- Construcción de centros cívicos, revalorización del patrimonio cultural y construcción de instalaciones y servicios de transporte
- Obras de tratamiento de efluentes cloacales en centros urbanos de la provincia
- Provisión de agua potable: Programa Agua para Todos y Agua Segura
- Obras de saneamiento hídrico rural y saneamiento hídrico urbano
- Acueductos para los departamentos del Norte y Oeste provincial, departamentos de Colón y San Justo
- Construcción de diques: uno en el departamento de Cruz del Eje, dos en la región Serrana y cuatro presas en el departamento de Río Cuarto
- Gasificación de nueve departamentos de la región Sureste: Sistema Manisero, Sistema Este, Sistema Sur, Sistema Ruta 2, Sistema Ruta 7 y Sistema Ruta 8.
- Gasificación de los departamentos de Colón y Santa María de la región Central: Sistema Regional Sierras Chicas etapas II y III-Sistema Centro y ampliación gasificación Capital.
- Gasificación de cuatro departamentos sistema Norte y de dos departamentos del Oeste, Sistema Traslasierra
- Gasificación región Serrana: sistema localidades del Sur Villa Carlos Paz y Sistema Paravachasca
- Infraestructura eléctrica y estaciones transformadoras para la provisión de energía eléctrica
- Generación térmica de energía eléctrica y repotenciación de centrales hidroeléctricas
- Parque Eólico Provincial-Producción de biocombustibles
- Sistema de transporte aéreo, construcción o adecuación de aeródromos para el transporte de cargas y servicios turísticos y de emergencias
- Nuevo Hospital Noreste Capital, Villa María, ampliación, refuncionalización y sistemas de alta complejidad en hospitales generales
- Plan de obras de equipamiento, ordenamiento y desarrollo urbano ciudad de Córdoba-conservación del patrimonio histórico, ampliación terminal de ómnibus, Centro Cívico-Sede del Gobierno Provincial, costanera Noroeste
- Programa de escuelas técnicas y programa de educación rural
- Programa de Desarrollo e Inclusión Social
- Programa de prevención de riesgos de desastres naturales y antrópicos
- Programa de capacitación y especialización en defensa civil y seguridad ambiental
- Planes estratégicos regionales de ordenamiento urbano y territorial
- Programa de Promoción Industrial y Turística de Córdoba
- Programas de Salud: sistema de derivación de pacientes, atención de emergencias sanitarias, sistema red de ambulancias

PROVINCIA DE CORRIENTES

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **88.886 km2** | Población: **993.338 hab.** | Densidad media: **11,2 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **6,7%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

El proyecto colonizador español fue el primer antecedente urbano de la provincia. Las ciudades, previas a las actividades rurales y al desarrollo de las actividades agropecuarias, fueron el punto de partida de la ocupación y explotación de su área de influencia. Corrientes fue, históricamente, una provincia urbanizada, característica saliente en el contraste con otras provincias de la región Noreste, como Chaco, Misiones y Formosa. La ciudad de Corrientes, fundada en 1588, es el asentamiento más antiguo de la provincia. Al año 2001 concentraba el 35% de la población total y el 50% de la población urbana provincial. Conforma, junto con Resistencia, un nodo bipolar de importancia regional. Goya es la segunda población correntina, ubicada a 222 kilómetros de la capital, con un rol estratégico a partir de la construcción del puente sobre el río Paraná, que la conectará con la ciudad santafesina de Reconquista.

DINÁMICA ECONÓMICA

Al año 2001, las cifras mostraban una Población Económicamente Activa de 118.618 habitantes, con tasas de actividad, de empleo y desempleo consistentes con la crisis económica por la que atravesaba el país. La oferta laboral en el Gran Corrientes ha crecido con posterioridad, y mostró, en el cuarto trimestre de 2008, una tasa de empleo del 38,1%. No obstante, la prestación por desempleo alcanza a 3.015 beneficiarios.
A precios corrientes, el Producto Bruto Geográfico de la provincia es de 12.023 millones de pesos, cifra que representa el 1,3% del Producto Bruto Interno nacional. El Producto per cápita, a precios constantes de 1993, alcanzó su valor mínimo en 2002 con 3.220 pesos y su máximo en 2008 con 4.484 pesos.
Del análisis de la composición sectorial del Producto Bruto Geográfico a precios constantes surge que la actividad terciaria es la más significativa, en tanto alcanza el 65,6% del total provincial. Los sectores productores de bienes han ido perdiendo participación hasta llegar al 33,4%, compuesto fundamentalmente por industrialización de productos primarios –hilado y tejido de algodón, elaboración de yerba mate, empaque de frutas y hortalizas, carne bovina y manufactura de tabaco y cigarrillos–.
Las exportaciones provinciales superaron en 2009 los 175 millones de dólares, cifra que representa el 0,31% del total nacional. La estructura manifiesta una preponderancia de productos primarios, 76,2%, seguidos por manufacturas de origen agropecuario, con el 18,2%, y manufacturas de origen industrial, con el 5,6%. Los principales destinos son Brasil, la Unión Europea y Estados Unidos.
La actividad productiva provincial tiene como principal destino el mercado interno; entre las producciones exportables se destaca la participación del bloque arrocero, que aportó en 2009 el 58,2% del valor de las exportaciones correntinas. También son relevantes las exportaciones de maderas, hilados y tejidos, cítricos y tabaco.

DINÁMICA SOCIAL

En cuanto a pobreza estructural, el 24% de los hogares presentan Necesidades Básicas Insatisfechas, valor levemente inferior a la media del Noreste, de 25,4%. No obstante, Corrientes exhibe un menor logro relativo de reducción de la pobreza entre 1991 y 2001. La pobreza por ingresos –insuficiencia de los hogares para alcanzar una canasta básica de consumo– presenta en el aglomerado Corrientes índices de 18,3% de los hogares bajo la línea de pobreza y 4,7% bajo la línea de indigencia, cifras que la ubican entre las provincias más pobres del país.
Si se considera el Índice de Desarrollo Humano, Corrientes muestra un valor de 0,794, muy por debajo del promedio ponderado de los índices provinciales.
En lo referente a las deficiencias habitacionales, un 15% de la población se encuentra en condiciones de hacinamiento. El 26% de los hogares son viviendas inadecuadas, el 32% tienen desagües cloacales deficitarios o directamente inexistentes y el 31% no cuenta con agua por cañería dentro de la vivienda. Estos valores duplican la media nacional.
Según datos del INDEC, la tasa de analfabetismo alcanza al 6,48%, valor superior a la media del país, de 2,61%. La provincia cuenta con un total de 2.018 unidades educativas, de las cuales 1.755 son de dependencia pública y 263 del sector privado. Sobre 316.773 alumnos matriculados, 271.327 pertenecen a establecimientos públicos y 45.446 estudian en unidades de dependencia privada.
Las políticas sanitarias implementadas en la provincia en los últimos años han disminuido la mortalidad infantil de 17,5‰ en 2006 a 15‰ en 2009. Pese a este mejoramiento, Corrientes continúa entre las provincias con los valores más elevados del país. La tasa bruta de natalidad se ha mantenido estable en los últimos cuatro años, llegando a los 19,7% en 2009. La tasa bruta de mortalidad se ha incrementado paulatinamente entre 2006 y 2009, período en que alcanzó un valor del 6,1%.
Más de la mitad de la población de la provincia, un 62%, no tiene ningún tipo de cobertura médica, nuevamente por sobre la media del país, del 48%. La provincia cuenta con 371

establecimientos de salud con 3.464 camas disponibles, un porcentaje de ocupación del 49,9% y un médico matriculado por cada 176 habitantes.

SITUACIÓN AMBIENTAL

Las características hidrológicas definen la situación ambiental de la provincia. Sobre un perímetro de 1.585 kilómetros, un 97,6% está formado por cursos de agua que definen límites interprovinciales e internacionales. La depresión del Iberá ocupa el centro y Noreste del territorio y conforma el sistema de humedales más extenso del país, único en el mundo.
Las condiciones climáticas son bastante homogéneas, ya que no existen obstáculos para el desplazamiento de las masas de aire. Su clima es subtropical en la región Norte y de transición-acumulativa o de pampa húmeda en el Sur. No existen estaciones secas ni tienen lugar, en general, sequías de importancia, excepto algunas mermas cada cuatro a seis años y algún período seco cada diez años.
Los riesgos ambientales se deben, en gran parte, a sus características climáticas y a la interacción entre la población y su ambiente. Entre ellos, los más frecuentes son la erosión de suelos –hídrica y eólica–, las inundaciones, la erosión costera con los derrumbes de costas y la degradación de los ecosistemas y napas de aguas por diversas causas, como la sobreutilización de recursos o la incorrecta disposición de residuos en el interior de la provincia.

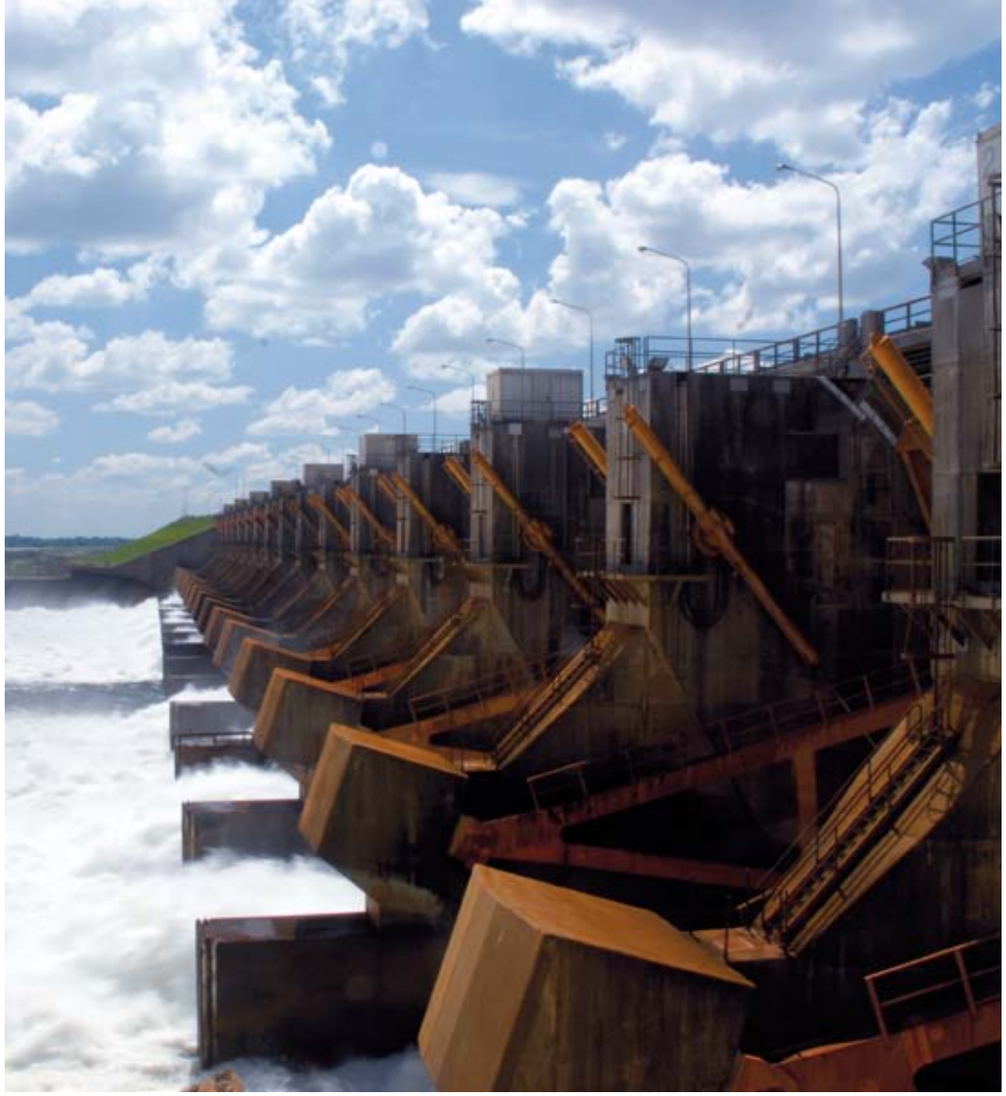
SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

La red vial correntina tiene una longitud de 12.660,60 kilómetros, de los cuales 775,19 se encuentran pavimentados. Las RN12 y RN14 conectan a Corrientes con Misiones, Entre Ríos y la región Pampeana. Las RN123 y RN14 sirven como corredor de cargas hacia el MERCOSUR. El paso internacional Paso de los Libres-Uruguayana constituye en la actualidad el paso fronterizo de mayor tráfico.
La red ferroviaria, correspondiente al Ferrocarril General Urquiza, tiene 944 kilómetros de vías que unen la provincia con el resto del litoral hasta Paraguay y, por Paso de los Libres, a Brasil.
Corrientes cuenta con diez puertos de jurisdicción provincial, siete sobre el río Paraná y tres sobre el río Uruguay. El transporte fluvial posee tres grandes vías: Alto Paraná, de 3-6 pies de calado; Paraná Medio, de 9 pies; y Uruguay, de 3-4 pies. Los puertos en el Paraná son Corrientes, Ituzaingó –con un tráfico entre 200 mil y 400 mil toneladas por año–, Goya, Esquina y Bella Vista. Entre enero y diciembre de 2009 se transportaron 25.904,54 toneladas provenientes de Chaco, Formosa, Santa Fe, Salta y Santiago del Estero.
La provincia posee tres aeropuertos internacionales y nueve aeródromos, tres de ellos con pistas asfaltadas y seis con pistas de tierra. El tráfico aéreo se concentra en el aeropuerto internacional Gobernador Piragine Niveyro de la ciudad de Corrientes.
En materia energética, el complejo hidroeléctrico de Yacyretá es el proyecto más importante de la provincia y uno de los más relevantes del país. Ubicado a la altura de las ciudades de Ituzaingó, en Argentina, y de Ayolas, en Paraguay, tiene como objetivo, además de la producción energética, el mejoramiento de las condiciones de navegabilidad del río Paraná y la posibilidad del regadío. La obra consta de una presa principal de cierre del río, presas laterales, una central hidroeléctrica de veinte turbinas con una potencia instalada de 4.050 MW y una capacidad energética de 19.080 GWH, esclusas para la navegación, aliviadores y escala para peces. El embalse cubre una superficie de 1.600 kilómetros cuadrados.
El total de la red de agua potable de la provincia alcanza los 1.725 kilómetros de longitud. En la ciudad capital se concentran 760 kilómetros, con 80.538 conexiones que brindan servicio a 282.287 habitantes. En el resto de la provincia –Bella Vista, Curuzú Cuatiá, Esquina, Goya, Mercedes, Monte Caseros– hay 83.066 conexiones, que benefician a 251.601 habitantes.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

A poco más de dos años de la elaboración del Avance Bicentenario del PET se plantea la posibilidad de hacer un estado de situación de lo realizado. La provincia se encuentra a punto de iniciar la construcción de un Plan Estratégico participativo para el desarrollo socioeconómico, motivo por el cual no se procede aquí a la descripción de un modelo deseado de territorio, que será propuesto, discutido y consensuado por amplios sectores de la sociedad correntina. De todos modos, dos aspectos constitutivos del Modelo Deseado merecen ser subrayados: la implementación del Sistema Provincial de Planificación y la actualización de la cartera de proyectos estratégicos.
La provincia se encuentra abocada, en cumplimiento del mandato de la Constitución Provincial del año 2007, a la construcción del Pacto Correntino para el Crecimiento Económico y el Desarrollo Social. Para lograr la elaboración de este Pacto es menester formular previamente un Plan Estratégico Participativo de Desarrollo Socioeconómico. La planificación estratégica es el instrumento elegido para poder construir este pacto de ciudadanía, que no excluya a ningún sector o actor estratégico. Como se señala en el texto de fundamentación, "un plan estratégico participativo no es ley, es un pacto o acuerdo. La aprobación del plan es la firma de un pacto de ciudadanía, cuyo objetivo son las acciones de gobernanza orientadas al desarrollo socioeconómico de la provincia".
Estas acciones se encaminan a identificar los proyectos necesarios para adecuar ese futuro a los desafíos que impone el la sociedad actual. El objetivo es ambicioso y requerirá de un ajustado diagnóstico global de Corrientes, que consigne el estado de las infraestructuras, la competitividad industrial, los servicios públicos, los equipamientos, las políticas sociales y culturales, en suma, todo lo necesario para construir un territorio con alta calidad de vida para sus habitantes, receptiva para los visitantes y atractiva para los inversores.
Se otorga especial importancia a la participación de los distintos actores sociales, estatales y económicos, ya que esta modalidad otorga legitimidad a las propuestas, proporciona una visión global del territorio a los actores económicos, sociales y políticos, prepara y compromete a los actores estratégicos para la acción, genera cultura de participación y de colaboración en red y funciona como escuela de ciudadanía.
El proceso de planificación estratégica participativa orientado al Pacto de Ciudadanía es una gran operación que, utilizando técnicas de gestión de redes, promueve una amplia participación de todos los actores y da como resultado, además de la formulación de un Plan, la maduración de un nuevo modelo de gobernabilidad.

REPRESA HIDROELÉCTRICA
YACYRETÁ

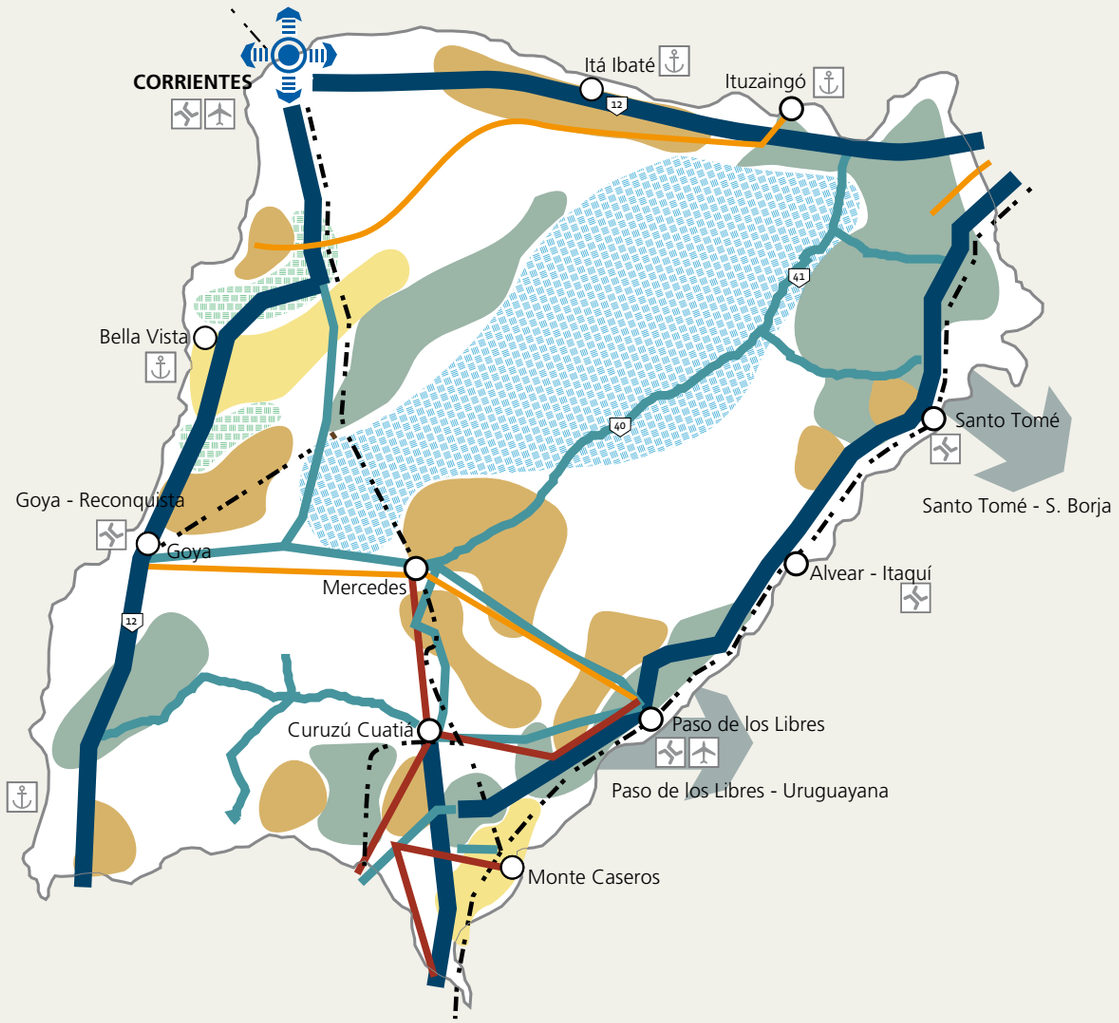


El Pacto de Ciudadanía, firmado después de un sólido proceso participativo, aparece como el mejor instrumento para superar las visiones de corto alcance que el ciclo electoral induce en los gobernantes.
Durante el año 2011 está prevista la implementación de las acciones necesarias para elaborar el Plan Estratégico Participativo de Desarrollo Socioeconómico con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el Consejo Federal de Inversiones. En el final del proceso se arribará a un modelo consensuado de territorio deseado y, como complemento, a una cartera de proyectos y programas necesarios para alcanzar ese modelo dentro de un horizonte temporal determinado.
En este sentido, en cumplimiento del inciso 8 de la Cláusula Transitoria Primera de la Constitución de la Provincia de Corrientes, la Secretaría de Planeamiento ha elaborado una propuesta de subregionalización del territorio provincial en cinco áreas:

- Zona 1 – Capital. Nodo: Ciudad de Corrientes
- Zona 2 – Tierra Colorada. Nodo: Gobernador Valentín Virasoro
- Zona 3 – Centro Sur. Nodo: Paso de los Libres
- Zona 4 – Río Santa Lucía. Nodo: Goya
- Zona 5 – Humedal. Nodo: Santa Rosa
- Zona 6 – Noroeste. Nodo: Paso de la Patria

En lo referente al corto y mediano plazo, se ha actualizado la cartera de proyectos estratégicos provinciales, en la que se ha otorgado especial importancia al incremento de la conectividad y la accesibilidad, tanto interna como externa, y al mejoramiento de las condiciones de provisión y distribución de energía, a fin de promover la producción y elevar la calidad de vida de los habitantes.

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



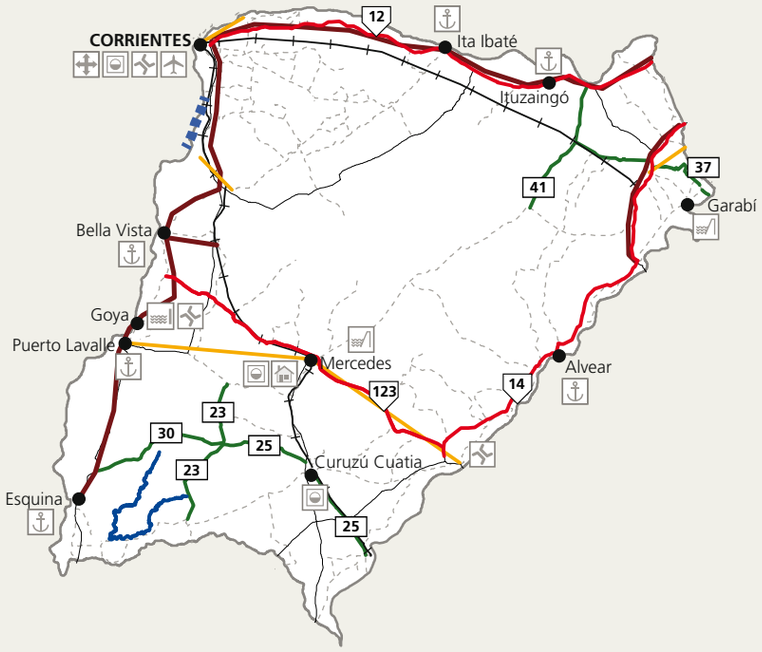
REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Área donde se desea fomentar el crecimiento demográfico
- Red vial principal
- Red vial secundaria
- Ferrocarril
- Gasoducto
- Línea eléctrica
- Área de actividad citrícola
- Área de actividad arrocera
- Área de actividad forestal
- Zona de área protegida
- Esteros del Iberá
- Puerto
- Puente
- Aeropuerto

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Puente
- Nodo
- Ferrocarril
- Aeropuerto
- Puerto
- Hidrovía
- Gasoducto
- Red eléctrica con requerimientos
- Represa
- Defensas
- Desagüe pluvial
- Viviendas
- Readecuación hídrica



PROGRAMA / PROYECTO

- Plan de reasentamiento Mercedes y Goya
- RP25, RP23, RP30, RP41, RP37
- Repavimentación RN123
- Autovía RN12 (Misiones-Corrientes Capital) Autovía RN14 (Paso de los Libres-Bernardo de Irigoyen)
- Puerto Esquina, Bella Vista, Ituzaingó, Alvear, Lavalle
- Puerto y planta de almacenamiento de granos Ita Ibaté
- Dragado y refulado del río Paraná en Empedrado
- Puente Goya-Reconquista, Alvear Itaquí, 2º puente Corrientes-Resistencia (multimodal), Paso de los Libres-Uruguayana
- Red de gas natural del sur de Corrientes
- Acondicionamiento hídrico de la cuenca del arroyo Barrancas
- Readecuación del cauce del arroyo Sarandí
- Defensas definitivas Goya
- Saneamiento hídrico de la cuenca del arroyo Santa María
- Represa Ayuí Grande-producción agrícola
- Refuncionalización de FF.CC. tramo Monte Caseros-Corrientes, construcción tramo Gobernador Virasoro-Corrientes
- LAT 132 KV (Rincón-Santa Rosa), Mercedes-Goya, Colonia Brugne-Saladas (Paso de la Patria-Corrientes Este), Mercedes-Paso de los Libres, Apóstoles-Virasoro, Rincón-Ituzaingó + Estación transformadora
- Represa Hidroeléctrica Binacional Garabí
- Proyecto privado de cogeneración de energía por biomasa
- Desagües pluviales Curuzú Cuatiá
- Drenaje urbano y control de inundaciones Mercedes
- Desagües pluviales Corrientes (Capital)
- Remodelación Aeropuerto Corrientes
- Desarrollo agrícola integrado en base a riego extraído de Yacyretá

PROVINCIA DE ENTRE RÍOS

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **78.781 km2** | Población: **1.236.300 hab.** | Densidad media: **15,7 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **6,7%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

Entre Ríos es la séptima provincia argentina en cantidad de habitantes, de los cuales más del 80% habitan en áreas urbanas. Está conformada por diecisiete departamentos que se dividen en distritos. Cuenta con 78 municipios y 198 comunas. Los principales centros urbanos son la capital provincial, Paraná, con 237.968 habitantes; seguida por Concordia, con 141.971; Gualeguaychú, con 76.220; Concepción del Uruguay, con 67.464; y Gualeguay, con 39.035 habitantes, de acuerdo con datos proporcionados por el Censo Nacional 2001.

El escenario macrorregional ha producido una reestructuración en la dinámica demográfica, en los procesos productivos, en las actividades de servicio y en los flujos de comunicaciones, que han incidido en el sistema de ciudades. Importantes ejes de desarrollo coincidentes con los corredores de transporte vinculan a la provincia con las distintas áreas del país y con países limítrofes.

A partir del Plan Estratégico Provincial se elaboró una caracterización que sintetiza las particularidades regionales del siguiente modo:

- **REGIÓN DEL PARANÁ.** El sistema urbano se encuentra polarizado por la presencia de la capital provincial y una serie de localidades fuertemente interrelacionadas con ella a través de un consolidado entramado vial radio concéntrico. Resultan significativas las obras viales en curso, como la autovía de acceso Norte, nueva conexión física con Santa Fe, en etapa de desarrollo de proyecto.
- **REGIÓN DEL GUALEGUAY.** Este sector se vio impulsado por nuevos ejes de conectividad que la vinculan con Rosario, lo cual dio impulso a la producción de poblaciones medianas y pequeñas.
- **REGIÓN DEL URUGUAY.** El sistema de ciudades manifiesta un estado de equilibrio interno en cuanto a sus relaciones jerárquicas y su continuidad, producto de que los cambios producidos en las últimas décadas han afectado el rol que tenían, a la vez que han contribuido al surgimiento nuevas funciones y a la complementación del área en torno. Las ciudades principales –municipios– mantienen una relación interna equilibrada; el crecimiento intercensal se ubica entre los más altos de la provincia.
- **REGIÓN DE LAS CUCHILLAS.** Presenta una serie de limitaciones que dificultan el desarrollo socioeconómico de sus comunidades, como una escasa población relativa y una baja densidad poblacional. En el plano económico, las mayores dificultades se centran en el escaso desarrollo de redes de comercialización.
- **REGIÓN DEL DELTA.** Las conexiones con la provincia de Buenos Aires –en primer lugar el ferry y luego el Puente Brazo Largo-Zárate– promovieron nodos de transporte como Ibicuy y Ceibas. El puente Rosario-Victoria ha sido un factor decisivo en la caracterización de la región, por su enorme potencialidad y la incipiente relación turística, comercial y comunicacional. Los rasgos del soporte natural definen una situación caracterizada por la ausencia de asentamientos urbanos poblacionalmente relevantes.

DINÁMICA ECONÓMICA

La provincia se ha caracterizado tradicionalmente por el desarrollo de actividades económicas vinculadas con la agricultura de oleaginosas y cereales. El arroz, la citricultura y la avicultura definen la base productiva de importantes áreas entre las que Entre Ríos lidera los indicadores de producción de la Argentina. Es destacable el despliegue que tuvo durante la última década la actividad turística basada en los atractivos naturales, cultura e historia de las diferentes localidades entrerrianas y en la calidad del equipamiento ofrecido. El mayor desarrollo ha tenido lugar en el espacio del turismo termal, en el que están comprometidas más de una decena de ciudades.

El Producto Bruto Geográfico a precios corrientes de 2008 es de 21.925,2 millones de pesos.

En el contexto de recuperación del comercio mundial luego de la crisis internacional desatada a fines de 2008, las exportaciones entrerrianas crecieron en 2011 un 38,87%, con lo que se incrementaron tanto el ingreso como las toneladas exportadas. En ese marco, las manufacturas de origen industrial tuvieron un notable crecimiento, con un 32,21% en metálico y un 47,09% en toneladas, destacándose los productos químicos, papel, cartón, metales y plásticos.

DINÁMICA SOCIAL

El Índice de Desarrollo Humano, que valora parámetros importantes como nivel de vida digno y saludable y educación, es de 0,822, porcentaje considerado alto y similar al promedio nacional. Según el Censo 2001, el 99,63% de las viviendas cuentan con agua corriente, el 66,6% con cloacas y el 70,99% con gas natural, porcentajes sobre el total en todos los casos. Estos registros serán notablemente mayores con los resultados del reciente Censo 2010, como producto de las obras de saneamiento

encaradas, que no sólo conllevan la extensión de redes sino también la facilitación del acceso al servicio.
El porcentaje de hogares con algún indicador de Necesidades Básicas Insatisfechas es del 12,4%.

SITUACIÓN AMBIENTAL

Se reconocen ciertas áreas de extrema fragilidad ambiental, como los sectores de islas, áreas erosionadas y de monte nativo en referencia a los cuales la normativa y las acciones de monitoreo –temas en los que se está trabajando– se encuentran retrasadas respecto de acciones depredatorias de larga data.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

La provincia cuenta con 1.613 kilómetros de rutas nacionales y casi 28 mil de red provincial incluyendo red primaria, secundaria y terciaria.
La red ferroviaria es de trocha media, cuenta con 1.366 kilómetros y se encuentra concesionada desde 1993, con fuertes requerimientos de inversión. El transporte de pasajeros entre localidades del área metropolitana y en varios corredores transversales se encuentra en proceso de recuperación y reactivación, en licitaciones y períodos de prueba del servicio por parte de organismos provinciales.
Los puertos constituyen una infraestructura básica para la producción. Los principales son los de Diamante, Concepción del Uruguay e Ibicuy. En tramos de la hidrovía de menor calado se utiliza el transporte por barcazas, destacándose los puertos de La Paz y los puertos privados de Pueblo Brugo, Hernandarias, Piedras Blancas y Santa Elena.
Las conexiones más importantes son el túnel, puentes interprovinciales e internacionales que vinculan a Entre Ríos con la República Oriental del Uruguay.
La provincia cuenta con los aeropuertos de Paraná, Concordia y Gualeguaychú.
La fuente de energía eléctrica provincial es la central hidroeléctrica de Salto Grande sobre el río Uruguay, de administración binacional argentina-uruguaya. Se está desarrollando también el programa eléctrico rural.
El gasoducto troncal entrerriano tiene un diámetro de 24 pulgadas y los de transporte van desde la costa del Paraná hasta la costa del Uruguay y desde Gualeguaychú hasta Chajarí, desde donde se distribuye a las localidades.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

La visión de la provincia proyecta un modelo territorial socialmente inclusivo y sustentable, con mayor competitividad territorial, sobre la base de un actualizado diseño de las infraestructuras y de una óptima articulación entre producción y preservación de los recursos naturales, la cultura e historia local y el ambiente, todo ello apuntando a un progreso económico participativo y equitativo.
Se plantean los siguientes objetivos estratégicos:
- Garantizar la participación ciudadana en las decisiones clave del futuro colectivo a través de normas e instrumentos jurídicos
- Promover una nueva institucionalidad con tecnologías aplicadas en un proceso continuo, sistemático, previsible y expansivo hacia una cualitativa gestión del desarrollo humano
- Valorar la diversidad sociocultural, dentro de un medioambiente protegido y sustentable
- Fortalecer la autonomía local como modelo de producción, intercambio y consumo, sustentado en recursos propios e integrados al desarrollo de competencias en los mercados regionales e internacionales
- Garantizar el equilibrio en servicios, infraestructura y articulación en redes, entre los asentamientos urbano y rural de forma flexible, eficaz y continua

Se reconocen las siguientes líneas estratégicas con diversas directrices, que serán concretadas a través de programas de alcance provincial, regional o municipal en el corto, mediano y largo plazo:
- Desarrollo económico diversificado y con agregado de valor: generación de cadenas productivas que agreguen valor a la producción con reconversión y diversificación
- Desarrollo territorial sustentable: reposicionamiento territorial sustentable en el contexto macrorregional y el desarrollo local
- Desarrollo de los valores culturales: capital social en un marco de inclusión y cohesión de la sociedad en referencia a sus valores culturales

En este marco, la actual configuración institucional de la provincia en municipios acotados a sus áreas urbanas, desvinculados de su *hinterland* productivo, y los departamentos como abstracciones administrativas y electorales sin herramientas territoriales son, al menos, instituciones incompletas a los efectos de la gestión del territorio. La modificación de este sistema de gestión administrativa y política es necesaria para la gestión de un plan de desarrollo sustentable. Si bien los instrumentos jurídicos que reformulan la cuestión pueden ser diferidos, la estructura política gubernamental debería conformarse con esta idea.
La provincia de Entre Ríos, estructurada de acuerdo con estos criterios, reconoce la conformación de cinco regiones operativas:
- Región de las Cuchillas, a desarrollar. Departamentos La Paz, Feliciano y Federal
- Región del Paraná, a potenciar. Departamentos Paraná, Diamante y Victoria –excluida el área de islas–
- Región del Delta, a desarrollar. Departamentos Diamante, Victoria, Gualeguay e Islas del Ibicuy
- Región del Gualeguay, a potenciar. Departamentos Villaguay, Nogoyá, Rosario del Tala y Gualeguay
- Región del Uruguay, a potenciar. Conformada por dos subregiones:
  - Salto Grande: departamentos Federación, Concordia y San Salvador
  - del Uruguay: departamentos Colón, Concepción del Uruguay y Gualeguaychú

El concepto de región operativa tiene como objetivo fijar territorialmente la acción. La perimetración de estas regiones se fundamenta en diversos criterios. La estrategia ha sido sumar, a cuestiones referidas a homogeneidades productivas, ambientales, socioculturales, de información y de estado de hecho o realidad contextual, otras de orden prospectivo, en procura de obtener en la base de actuación un perfil de desarrollo compartido socialmente. En la definición de acción de intervención por área se agregan tres subregiones metropolitanas: Paraná-Santa Fe, a cualificar; y Concordia-Salto y Victoria-Rosario, a potenciar.
Entre Ríos participa de objetivos estratégicos comunes a la región Centro, junto con Santa Fe y Córdoba. Esta pertenencia implica la construcción de un territorio que articule un proyecto regional. Ya se ha iniciado un proceso de consolidación de la integración entre las provincias, con el trabajo conjunto entre organismos de Estado e instituciones de la sociedad civil.



EX CASINO COMERCIAL
Refuncionalización y puesta
en valor. Ciudad de Concordia.

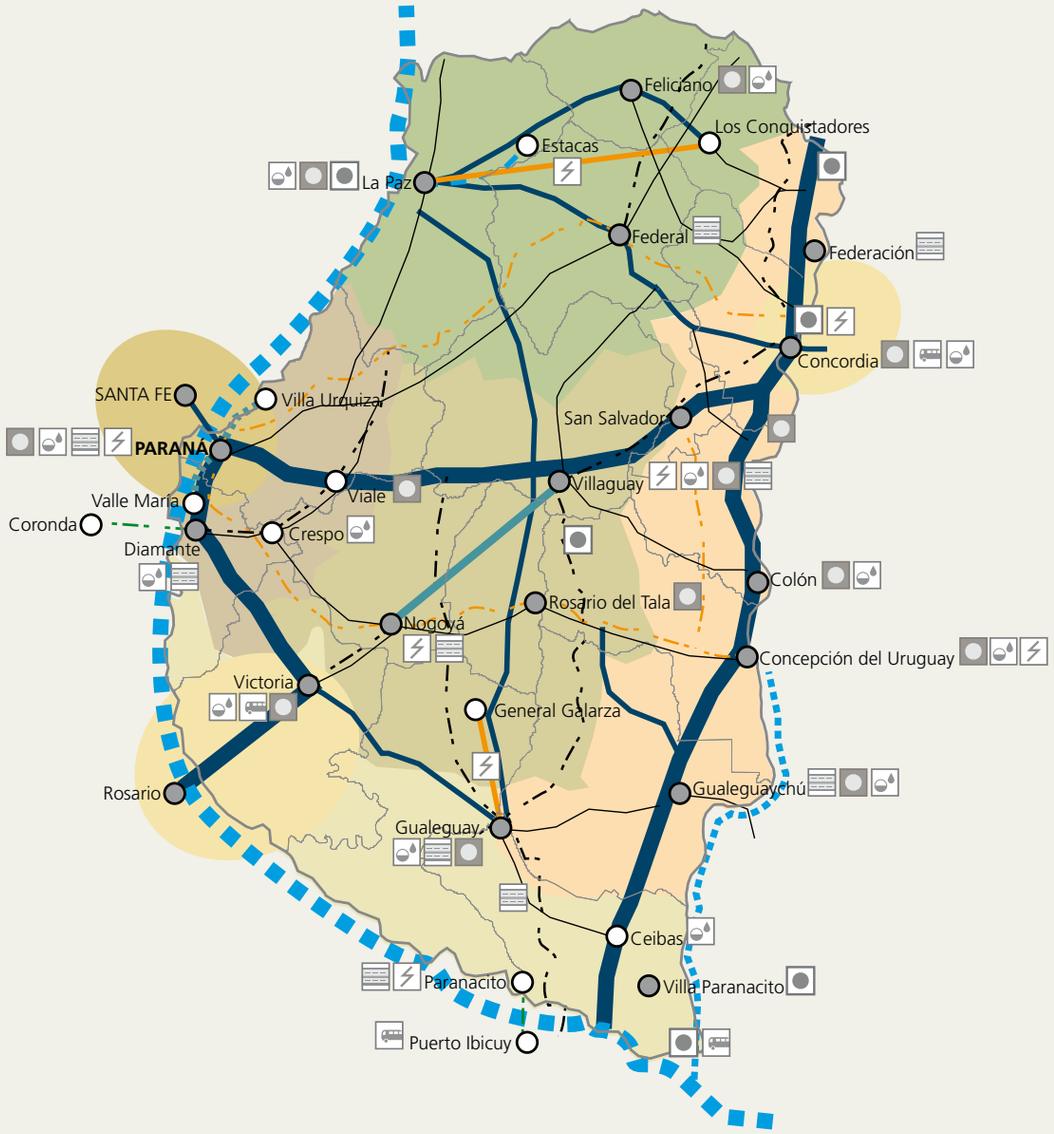
Frente a las oportunidades que se presentan en el contexto nacional e internacional se desarrollan acciones para convertir a la provincia en un complejo agroalimentario, para lo cual se fomentan las actividades que agregan valor a la producción, como la realización de importantes obras de infraestructura para producir y transportar los productos entrerrianos. Este fortalecimiento del tejido productivo, especialmente de las PyME, implica un fuerte vínculo con el territorio y el arraigo de sus habitantes.

La provincia ha puesto en marcha un conjunto de acciones para lograr los objetivos estratégicos propuestos. En este sentido, se inició un ambicioso Plan de Infraestructura que contempla obras viales como la nueva conexión vial Paraná-Santa Fe, la reconversión en autovía de la RN18 y la culminación de las obras de la Autopista RN14, entre otras. Está en funcionamiento, además, la Unidad Ejecutora Ferroviaria, cuya misión es recuperar el sistema ferroviario como transporte de pasajeros: al respecto, se encuentran en actividad los ramales Paraná-Concepción del Uruguay, Paraná-Colonia Avellaneda y Paraná-Oro Verde, y se están iniciando los trabajos para la puesta en marcha del ramal Paraná-Federal.

Como apoyo a la producción local se ha implementado un Sistema de Acueductos para aprovechamiento de aguas superficiales –Acueducto La Paz-Estacas, Acueducto Mandisoví Chico y Acueducto Villa del Rosario–. En el área de salud se destacan los proyectos de nuevos hospitales departamentales, que generarán un impacto positivo en todo el sistema sanitario provincial, como el hospital de Gualeguaychú –en ejecución– y el de Paraná –licitado–. Como una manera de fortalecer a las comunidades locales, se están desarrollando planes estratégicos sectoriales y urbanos en localidades y regiones de diferente escala.

El Modelo Deseado aspira a reformular el Estado para garantizar derechos y legitimar el accionar político, alcanzando un sistema que se estructura con el aporte de cada una de las cinco regiones, buscando el equilibrio territorial basado en la reconstrucción propia del tejido social, el desarrollo productivo, el control ambiental y la sustentabilidad física y económica. Esta nueva institucionalidad implica respuestas de cada región a sus necesidades estructurales, en el mediano y largo plazo, y continuidad del protagonismo ciudadano y la autonomía regional.

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



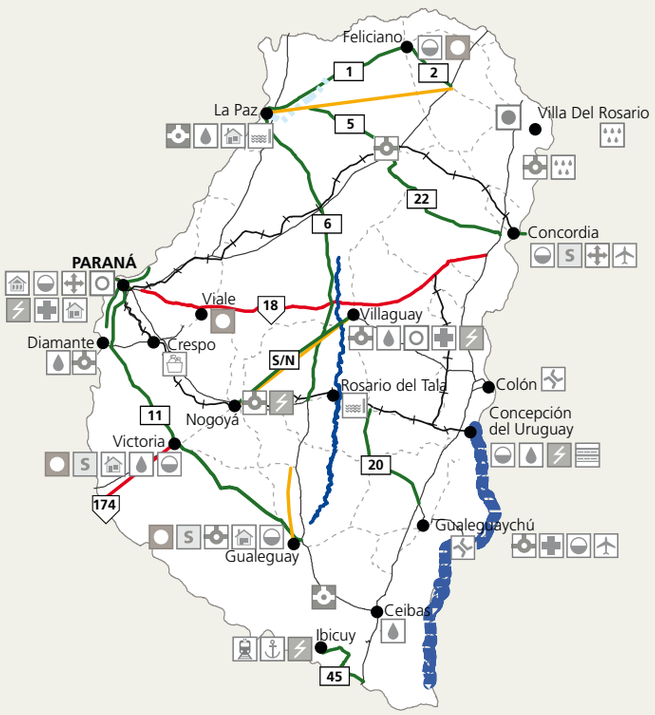
REFERENCIAS

- Capital departamental
- Centros urbanos
- Reconversión en autovía
- Rehabilitación y/o reconversión rutas
- Nueva ruta
- Camino costero
- Tendido eléctrico
- Hidrovía
- Acueducto
- Red ferroviaria existente
- Rehabilitación tramo FF.CC.
- Enlace ferrovial - fluvial
- Microrregión a desarrollar de Las Cuchillas
- Microrregión a desarrollar del Delta
- Microrregión a potenciar del Paraná
- Microrregión a potenciar del Uruguay
- Microrregión a potenciar de Gualeguay
- Subregión metropolitana a cualificar: Paraná-Santa Fe
- Subregión metropolitana a potenciar: Victoria-Rosario
- Subregión metropolitana a potenciar: Concordia-Salto
- Infraestructura urbana
- Recursos hídricos
- Obra viales
- Obras de transporte
- Obras de energía
- Obras de agua y saneamiento

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nac. con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas prov. con requerimientos
- Puentes a construir
- Acceso RP
- Acceso RN
- Vial Urbano
- Nodo
- Ferrocarril
- Ferrocarril
- Puertos
- Hidrovía
- Aeropuerto con requerimientos
- Estación transformadora
- Red eléctrica con requerimientos
- Defensas
- Riego
- Acueducto
- Agua potable
- Cloaca
- Residuos
- Viviendas
- Salud
- Cultural y recreativo
- Edificio gubernamental
- Seguridad
- Otros equipamientos
- Sist. río Gualeguay
- Hídricos otros



PROGRAMA / PROYECTO

- Cierre energético Norte Los Conquistadores-La Paz
- Nueva subestación transformadora Ibicuy y nueva SET Mabrañaga
- Estación transformadora (duplicación) Nogoyá-Villaguay y Concepción del Uruguay y nueva estación transferencia Paraná Sur
- Enlace ferrovial-fluvial Diamante-Coronda
- Centro logístico de transferencia de cargas Concordia y Victoria
- Nueva NLT Gualeguay-Galarza y LAT Salto Grande
- Predio Ferial Multieventos Paraná, Centro de Convenciones de Villaguay, nuevos edificios administrativos gubernamentales, nuevo edificio Legislatura
- Parques industriales Victoria, Feliciano, Viale, Gualeguaychú y Gualeguay
- Nueva unidad penal Victoria y Gualeguay y rehabilitación de Unidad Penal de Concordia
- Acueducto para riego superficial Norte entrerriano, Sistema de riego Villa del Rosario
- Defensa y cierre arroyo Cabayú Cuatiá, La Paz
- Canal de vinculación río Paranacito-Cerro Industrial
- Sistematización cuenca río Gualeguay
- Acueducto Mandisoví Chico
- Defensa costera y rehabilitación balneario Rosario del Tala
- Nuevo hospital Paraná y Gualeguaychú, ampliación hospital Santa Rosa, Villaguay
- Plan totalizador de agua de Concepción del Uruguay
- Planta potabilizadora de agua en Diamante, Victoria y Ceibas
- Optimización sistema de agua potable y planta de tratamiento La Paz
- Nueva toma de agua de Victoria
- Ampliación y optimización red cloacal Feliciano y Gualeguay
- Planta de tratamiento efluentes cloacales Concepción del Uruguay, Concordia, Victoria, Gualeguaychú
- Colector cloacal Quinto Cuartel-Victoria
- Planta de tratamiento de efluentes industriales-Crespo y Paraná
- Ampliación y rehabilitación aeropuerto de Concordia, Gualeguaychú
- Rehabilitación ramal FF.CC. Paraná-Federal-Concordia, Paraná-Basavilbaso-Concepción del Uruguay, San Salvador-Caseros, nuevo acceso ferroviario a Puerto Ibicuy
- Ampliación Puerto Ibicuy (muelle isla), nuevo puerto ultramar ríos Paraná y Uruguay
- Dragado del río Uruguay desde Concepción del Uruguay hasta desembocadura, y de riachos y arroyos delta entrerriano
- Puente costero Colón-San José, nuevo puente Gualeguaychú-Pueblo Belgrano
- Acceso a Ibicuy por Brazo Largo, a Federación y Médanos (RN12)
- Duplicación enlace Victoria-Rosario
- Tramos varios: RP5, RP1, RP11, RP6, RP22, RP2, RP20
- Circunvalación ciudad de Gualeguay, Federal, Valle María, Gualeguaychú, Nogoyá, Villaguay
- Camino costero Villa Urquiza-Paraná-Valle María, Costanera Concepción del Uruguay
- Nuevo enlace Concordia-Salto
- Autovía RN18, RN12-autovía Paraná-Crespo
- Nuevo enlace y circunvalar área metropolitana Paraná Santa Fe y red de accesos
- Reconversión en multitrocha RP11, nueva ruta Nogoyá-Villaguay
- Desarrollo urbano zona ex-cuarteles en La Paz, reurbanización integral Bajada Grande, rehabilitación urbana Puerto Ruiz, reconversión en barrio urbano de la ex traza RN11 ejido de Victoria

PROVINCIA DE FORMOSA

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **: 72.066 km2** | Población: **527.895 hab.** | Densidad media: **7,32 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **8,5%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

Formosa se organiza en torno de dos grandes áreas fisiográfica y económicamente definidas: la zona Este y la zona Centro-Oeste. La provincia presenta una ocupación desigual, ya que casi la mitad de sus habitantes residen en apenas el 8,6% del territorio. En el departamento Formosa, en la zona Este, se asienta el 44% de la población provincial, que se concentra junto a los servicios y las infraestructuras en la ciudad capital. Este fenómeno, no obstante, está siendo revertido con el proceso de consolidación de centros urbanos intermedios, de escala zonal y subzonal, que desarrollan una oferta modesta aunque relativamente diversificada de servicios al entorno rural en transformación. Destacan la consolidación de Ingeniero Juárez en la cuenca petrolera, Laguna Blanca en el distrito frutícola y Villa General Belgrano y San Martín II como futuros subcentros.
Desde el punto de vista geopolítico, Formosa posee una ubicación de privilegio en la cuenca del Plata: vincula al país con Paraguay, Bolivia y Brasil, y constituye el nexo entre las regiones Noroeste y Nordeste.

DINÁMICA ECONÓMICA

En la estructura productiva provincial predomina el sector terciario, que constituye el 57% del Producto Bruto Geográfico; seguido por el sector primario, con el 29%; y el secundario, con el 14% del total.
Desde el punto de vista de sus recursos naturales, Formosa presentas tres áreas agroecológicas que determinan la configuración espacial de las actividades económicas, que se concentran en la región Este y decrecen paulatinamente hacia el Oeste.
Se observa una estructura agraria contrastante, con un amplio segmento de pequeñas unidades, muchas veces sobreexplotadas, y un segmento pequeño de unidades de más de 5.000 hectáreas, generalmente subexplotadas.
Existen nueve encadenamientos productivos que, en el contexto de la estructura y la dinámica socioeconómica formoseñas, revisten un carácter destacado: el algodonero, el ganadero bovino, el ganadero caprino, el ganadero bubalino, el hortícola, el frutícola, el arrocero, el forestal y el piscícola. Asimismo, se desarrolla en la zona Oeste la actividad petrolera, que representa en la actualidad el principal componente de las exportaciones de Formosa.
La industria formoseña es incipiente, y más allá de algunos emprendimientos de escala regional, sólo la actividad forestal aporta una cantidad de establecimientos industriales significativa –alrededor de 350–.
Este predominio del sector primario, en asociación con la aún naciente industria, se traduce en índices sociales que, si bien presentan mejoras sensibles de acuerdo con el análisis de series históricas, también muestran los desafíos que la provincia enfrenta a futuro.

DINÁMICA SOCIAL

A partir de 2003 comenzó a revertirse la tendencia negativa que presentaban los indicadores sociales después de la crisis de 2001.
Un aspecto demográfico estructural de la provincia es la presencia de pueblos aborígenes –chulupí, pilagá, tobas y wichí–: el 5,4% de los hogares reconocen al menos un miembro perteneciente a algún pueblo originario. Formosa se ubica con el mayor porcentaje de la región del NEA en este sentido.
El nivel educativo es resultado de la situación histórica de escolarización, que trasciende el ámbito meramente educacional. La población económicamente activa formoseña tiene un perfil por debajo del promedio NEA, poco menos del 40% posee el nivel primario completo y sólo el 21% ha avanzado en estudios superiores.
El déficit habitacional se concentra en los hogares urbanos en mayor proporción que en los rurales, excepto en las regiones Oeste, Centro-Oeste y Centro Norte. Respecto de la cobertura de agua, servicios cloacales y recolección de residuos sólidos urbanos, se observan desigualdades territoriales. Las situaciones más críticas se condensan en el sector Oeste.

SITUACIÓN AMBIENTAL

Existen en la provincia algunos paisajes singulares, de gran biodiversidad y belleza, como el Bañado La Estrella, en la región Centro Oeste, los esteros El Bellaco y Gallego y los montes áridos y semiáridos del Oeste. Muchas de estas zonas han sido protegidas mediante la creación de parques y reservas, como la primera reserva de biosfera urbana del mundo, la Reserva de Biosfera de Laguna Oca, la Reserva de Biosfera Teuquito, la Reserva Pai Curuzú y la Reserva Faunística Guaycoleg.
La provincia se caracteriza por estar rodeada de importantes cursos de agua superficiales, como los ríos Pilcomayo, Paraguay y Bermejo, que conforman sus límites Norte, Este y Sur. Ofrece un contraste entre el Centro Oeste, donde la red de drenaje está altamente desintegrada, y el sector oriental,

donde la red hidrográfica es densa, con numerosos esteros y bañados. Por esta causa, la zona sufre los excesos de las inundaciones periódicas, a veces simultáneas, de varios ríos. Las inundaciones, como eventos periódicos, afectan a casi toda la provincia, asociadas a los elevados registros pluviométricos, y conllevan, además, efectos como la erosión hídrica y los traslados de sedimentos. Gran parte de las ciudades se establecen en zonas cercanas a cursos de agua, pero la ocupación del territorio se realiza sin considerar sus potencialidades y restricciones. Otro problema ambiental grave es la contaminación hídrica, en directa relación con la ubicación de aguas abajo de la provincia, tanto en la cuenca del Pilcomayo como del Paraguay. En el primer caso, la afectación se vincula con amenazas derivadas de las actividades mineras en Bolivia; en el segundo, se vincula con las actividades ligadas a la extracción del oro en Brasil.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

La ciudad capital, nodo metropolitano multimodal provincial por excelencia, junto con la localidad de Clorinda, en proceso de conurbación con la ciudad de Asunción del Paraguay, son los centros más importantes del territorio provincial y forman parte del eje de integración regional Norte-Sur que vincula a Santa Fe y Chaco con la República de Paraguay a través de la RN11. En sentido Este-Oeste, la RN81 conecta a esta microrregión con la provincia de Salta y los puertos del Pacífico. De estos ejes viales se desprenden las rutas provinciales, que conforman una trama de comunicación terrestre que articula el resto del sistema de asentamientos formoseños y que se va desdibujando en relación con su jerarquía –como vías primarias, secundarias o terciarias– y con el grado de importancia de los centros que conecta.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

Formosa se propone, hacia 2015, desempeñar un rol productivo más destacado, acompañado por una mejora en la calidad de vida de la población en la totalidad del territorio. Este objetivo se traduce en una visión de Formosa como provincia agrícola, forestal, ganadera, hidrocarburífera, industrial y turística, que agrega valor a las materias primas en las regiones donde se producen. Estos principios confluyen en la misión de mejorar la calidad de vida promoviendo la actividad productiva con una justa retribución a los factores de producción, agregando valor en los lugares donde se obtienen o elaboran las materias primas, consolidando sistemas socialmente justos, ambientalmente sostenibles y económicamente rentables.

Con esta perspectiva, se plantean dos metas:

- Reducir a la mitad la brecha con las medias nacionales en los indicadores sociales que miden la calidad de vida de la población.
- Crear las condiciones para el mantenimiento de una tasa de crecimiento positiva y sustentable del Producto Bruto Geográfico.

El territorio se divide en diez microrregiones:

- Áreas a desarrollar: Oeste, Centro-Oeste, Centro-Sur, Centro-Este, y Centro-Norte
- Áreas a potenciar: Sudeste, Noreste y Litoral Sur
- Áreas a cualificar: Litoral Norte y Formosa Capital

Los objetivos prioritarios se establecen a nivel provincial y son similares para todas las áreas, y se desagregan en estrategias específicas por microrregión. Estos objetivos comunes son:

- Desarrollar la infraestructura vial, ferroviaria, fluvial y aérea
- Asegurar las comunicaciones
- Proveer energía en forma continua y suficiente
- Asegurar la provisión de agua para consumo humano y productivo
- Concretar las obras que garanticen el saneamiento básico
- Lograr el desarrollo socioeconómico y cultural de la población en un medio ambiente sustentable

SECTOR	OBJETIVOS	PROGRAMAS
Vial	• Aumentar la retribución a factores productivos mediante la reducción de costos de transporte • Incrementar la superficie productiva mediante la expansión de la red de tránsito permanente • Proveer una mayor accesibilidad de la población a los centros administrativos, comerciales, educativos y de salud	• Accesibilidad local mediante la red terciaria • Mejoramiento de la red vial secundaria • Transitabilidad permanente para el resto de la red primaria provincial • Fortalecimiento de la red primaria provincial • Ampliación y modernización de la red de accesos a ciudades principales • Pavimentación de la red vial nacional
Puertos y vías navegables	• Aumentar la retribución a factores productivos mediante la reducción de costos de transporte • Incrementar la accesibilidad de la población mediante el acondicionamiento de las terminales	• Desarrollo de terminales particulares para graneles • Desarrollo de infraestructura pública para contenedores • Desarrollo de infraestructura y equipamiento para el movimiento de vehículos y pasajeros
Ferrocarriles	• Aumentar la retribución a factores productivos mediante la reducción de costos de transporte	• Mejoramiento de la accesibilidad al puerto de Formosa • Reactivación del ramal C25
Servicio de transporte interurbano	• Ampliar la cobertura del sistema de transporte público a las localidades aisladas del interior • Mejorar la calidad y eficiencia del sistema de transporte	• Ampliación de la cobertura del sistema de transporte público a las localidades aisladas del interior provincial • Mejoramiento de la calidad y eficiencia del sistema de transporte actual
Servicio detransporte urbano	• Mejorar la calidad y eficiencia del sistema de transporte • Ampliar la cobertura del sistema de transporte público	• Modernización del sistema de transporte público automotor de la ciudad de Formosa • Modernización del sistema de transporte público automotor de la ciudad de Clorinda



EDIFICIO DE LA UNIDAD PROVINCIAL COORDINADORA DEL AGUA,
Ciudad de Formosa.

SECTOR	OBJETIVOS	PROGRAMAS
Energía eléctrica	• Mejorar la calidad de vida de la población con la disminución de los cortes forzosos y programados del suministro • Aumentar la retribución a factores productivos mediante la oferta de energía eléctrica de calidad • Fortalecer la distribución en la ciudad de Formosa	• Autoabastecimiento • Anillos de alta tensión de 132 KV • Anillos de media tensión de 33 KV • Mantenimiento y readecuación de instalaciones existentes • Fortalecimiento de la distribución en la ciudad de Formosa
Recursos hídricos	• Aumentar la retribución a factores productivos mediante la provisión de agua para alcanzar una mayor productividad • Incrementar la superficie productiva mediante el control de inundaciones • Evitar el anegamiento de las localidades • Ampliar la provisión de agua para consumo humano en los niveles de cobertura geográfica y de estacionalidad	• Abastecimiento de agua para consumo humano • Defensas urbanas • Desagües pluviales • Oferta de agua para riego • Atenuación y regulación de crecidas • Defensas rurales
Agua potable y saneamiento	• Mejorar el nivel de salud disminuyendo la incidencia de enfermedades de origen hídrico • Mejorar el nivel técnico del servicio de agua mediante su provisión continua en calidad y cantidad necesarias	• Fortalecimiento de los sistemas de agua potable • Fortalecimiento de los sistemas de desagües cloacales
Salud	• Dotar de infraestructura de calidad al primer nivel de atención, garantizando el arribo de los programas sanitarios y el acceso poblacional • Promover la salud materno-infantil a través de múltiples abordajes, con reconocimiento de las particularidades locales • Completar y fortalecer la atención del segundo nivel, particularmente en el interior provincial, y del tercer nivel en la Capital • Promover la calidad del sistema a través del perfeccionamiento e incorporación de recursos humanos • Incrementar la producción local de insumos sanitarios	• Fortalecimiento de la atención primaria • Fortalecimiento del segundo y tercer nivel de atención • Desarrollo de los recursos humanos • Autoabastecimiento de insumos sanitarios
Educación	• Garantizar el acceso a la educación de toda la población en todos los ciclos, niveles y regímenes especiales • Dar un nuevo significado a la función de la educación, para viabilizar la formación integral del hombre nuevo formoseño • Optimizar los recursos destinados al mejoramiento de la calidad educativa y de los indicadores de rendimiento escolar • Generalizar la concreción de una efectiva igualdad de oportunidades y posibilidades • Impulsar la continuidad de acciones de las políticas compensatorias • Fortalecer la interrelación armónica con todas las áreas de gobierno	• Mejoramiento de la calidad y ampliación de la cobertura en educación inicial • Mejoramiento de la calidad y ampliación de la cobertura en educación primaria • Mejoramiento de la calidad y ampliación de la cobertura en educación secundaria • Mejoramiento de la calidad y ampliación de la cobertura en educación superior • Mejoramiento de la calidad y ampliación de la cobertura en educación especial • Implementación de tecnologías de la información y de la comunicación
Vivienda	• Congelar la demanda por formación de nuevos hogares • Eliminar el déficit de vivienda en 30 años y llegar al año 2015 habiendo reducido el déficit en 25%	• Soluciones habitacionales para las necesidades actuales en el ámbito urbano • Soluciones habitacionales para las necesidades actuales en el ámbito rural • Soluciones habitacionales para las necesidades futuras en el ámbito urbano • Soluciones habitacionales para las necesidades futuras en el ámbito rural

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



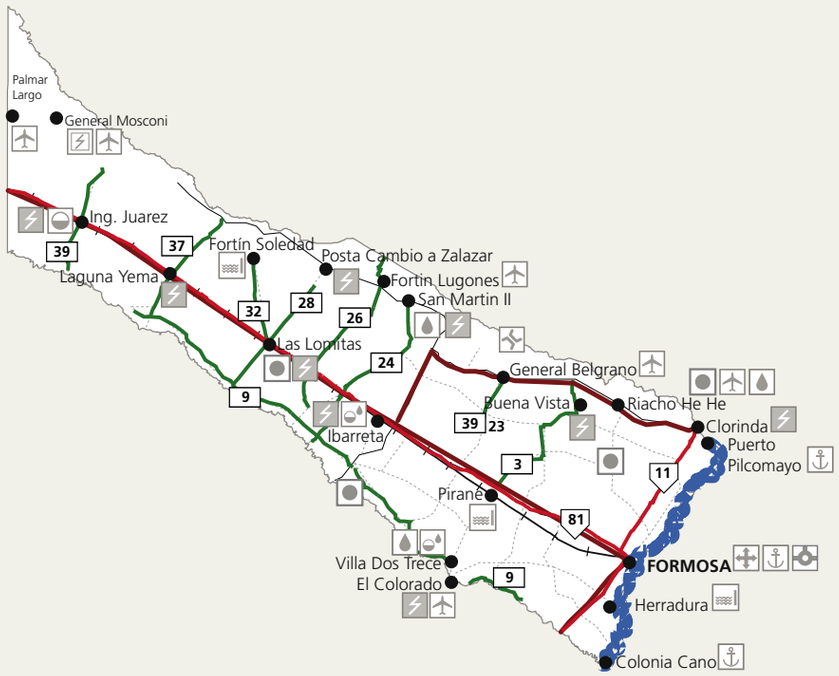
REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Nodos crecientes-Proyecto de centros equilibradores del sistema
- Red vial
- Ferrocarril
- Gasoducto
- Red de energía eléctrica
- Red de telecomunicaciones
- Proyecto de obras hídricas en el valle del río Bermejo
- Proyecto de obras hídricas en el valle del río Pilcomayo
- Proyecto de obras hídricas en el valle del Río Paraguay
- Áreas protegidas
- Centro de transferencia de cargas
- Defensa para inundaciones
- Optimización de puertos
- Proyecto de cobertura del 60% del déficit de vivienda por región
- Petróleo
- Turismo

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Puente
- Acceso RN
- Nodo
- Aeropuerto con requerimientos
- Puerto
- Hidrovía
- Ferrocarril
- Generación de energía
- Estación transformadora
- Gasoducto
- Defensa
- Agua
- Cloaca
- Agua - Cloaca
- Obras hídricas



PROGRAMA / PROYECTO

- Gasoducto Estanislao del Campo - Formosa y estaciones reductoras y derivadoras
- Red Eléctrica LAT 132 KV, LMT 33 KV y estaciones transformadoras
- Autovía Fsa - Mansilla y Formosa-Clorinda (Estudio de factibilidad)
- Proyecto Reactivación del Sistema Laguna la Salada, Riacho Porteño, Riacho He Hé
- Optimización y ampliación de la red de distribución y equipo de central telefónica (tecnología NGN)
- Provisión y montaje de grupos electrógenos (Escuelas, Centros de Salud, Albergues y Edificios Públicos) Capital e Interior.
- Reactivación del Ferrocarril Ramal C 25
- Rehabilitación de la RNº 81 y colocación de estaciones de pesaje-
- Dragado Hidrovía Paraná-Paraguay, tramo Confluencia ríos Paraná Paraguay-Asunción
- Centro de Transferencia de Cargas (Ferroviario - vial - portuario)
- Fortalecimiento de los puertos: Formosa, Puerto Pilcomayo y Colonia Cano.
- Electrificación rural: repotenciación de la Central de Generación Palmar Largo (2x500kva)
- Nueva circunvalación de la Ciudad de Formosa (con proyecto ejecutivo)
- Obras de derivación y conducción de las aguas del Bañado La Estrella
- Defensa contra inundaciones en Herradura, Fortín Soledad, Punta de Agua, Pirané
- Pavimentación RP9 (3º, 4º y 5º etapa), 39 37, 23 y 24, 23, pavimentación y enripiado RP26, 28, enripiado RP32
- Reacondicionamiento Embalse Km. 503 N.R.B.Y Adecuación del Terraplén Sur
- Obras de regulación terraplén San Pedro
- Sistema hídrico del Sudeste: regulación y ordenamiento integral de la Cuenca de los Esteros Bellaco y Bolivia; Arroyos Mbigua y Alazán, canales de drenaje: El Alba, Km100, Montoya, Bonnet, Sanz, Mansilla y otros.
- Sistema río del Norte.
- Perforaciones "Programa Esmeralda": obtención de agua potable
- Conformación riacho Salado - La Alcoba
- Recuperación del área de aterrizaje, señalamiento y cerramiento de la pista de El Colorado, Palmar Largo, General Belgrano y relocalización de la pista de General Mosconi
- Señalamiento de la pista de aterrizaje de Fortín Lugones-Laguna Blanca
- Puente sobre río Pilcomayo-Ruta 23
- Construcción y/o ampliación de planta potabilizadora: Laguna Blanca, Villa Dos Trece, San Martín II, Lugones, General Belgrano y General Güemes
- Construcción de red cloacal y pluvial de Villa Dos Trece, Ibarreta, Ingeniero Juárez
- Adecuación de la captación de agua Embalse Laguna Yema - Tramo Río Bermejo-Pretoma El Potrerito
- Prolongación, señalamiento y cerramiento de Lote 8 – El Quebracho
- Obra hídrica-Corredera las Pampas, Corredera El Potrillo-El Quebracho
- Alcantarilla Cañada El Chorro
- Captación, derivación y conducción de las aguas del riacho El Porteño a Laguna Blanca

PROVINCIA DE JUJUY

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **53.219 km2** | Población: **672.260 hab.** | Densidad media: **12,6 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **9,9%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

Jujuy se encuentra situada en el extremo Noroeste del país, limita con Salta al Sur y al Este, con Bolivia al Norte –país con el que comparte 320 kilómetros de frontera–, y con Chile al Oeste –con el cual comparte 130 kilómetros de frontera–. Reconocida como el pórtico Norte de la patria, tiene una ubicación geográfica estratégica en el Corredor Bioceánico Pacífico a través del Paso de Jama, que se encuentra transitable durante todo el año.
La provincia se divide en 16 departamentos, con poderes políticos y administrativos propios, y su capital es San Salvador de Jujuy.
El territorio muestra una creciente tendencia a la concentración, tanto demográfica como económica, en la zona de los Valles y en parte de las Yungas. Coincidente con esta región, este sistema alberga el 88,7% de la población, de la cual el 93,3% es urbana y el 6,7% restante es rural.
Las principales ciudades se alinean a lo largo de las rutas nacionales como la RN9, corredor Sur-Norte del NOA con origen en Buenos Aires y final en La Quiaca, la RN34, que conecta con la provincia de Salta, y la RN52 en dirección Este-Oeste, que conecta con la República de Chile.

DINÁMICA ECONÓMICA

Una de las características de la economía jujeña es la alta concentración de las actividades productivas en algunas agroindustrias –azúcar, tabaco, legumbres, cítricos y derivados–, en la industria celulósico-papelera y en las actividades siderúrgica y minera. En cuanto a la ocupación de mano de obra, se destacan las actividades tabacalera y azucarera y el sector de servicios. El Ministerio de Producción de la provincia está trabajando actualmente en la elaboración de un Plan Estratégico de Desarrollo Productivo.
La agricultura se concentra en las zonas Sur y Este, en los valles templados subhúmedos, subtropicales y cálidos. La mayor parte de los cultivos se desarrollan bajo riego, con más de 110.000 hectáreas, y se verifica una importante expansión de cultivos de legumbres y cereales en secano en los departamentos de Santa Bárbara, San Pedro y Ledesma. Los principales cultivos, desde el punto de vista de la superficie que abarcan y de la cantidad de mano de obra que emplean, corresponden al azúcar y al tabaco, que representan alrededor del 65% del valor agregado agrícola. Las principales actividades agroindustriales son, por un lado, el cultivo, cosecha, acondicionado, transporte y comercialización de tabaco y, por otro lado, el cultivo, cosecha e industrialización del azúcar.
Jujuy no se caracteriza por tener una ganadería altamente desarrollada, no obstante hay una actividad pecuaria de especies domésticas de producción, basada en la división climática y topográfica, que determina cuatro zonas: Puna, con ganado ovino y camélidos sudamericanos domésticos; Quebrada, con ganado caprino; y Yungas y Valles, con ganado bovino, equino y porcino.
En el sector minero, la mayoría de los establecimientos que se ocupan de la extracción y el procesamiento de minerales se encuentran en las áreas de la Puna y la Quebrada. Uno de los principales proyectos en marcha es la Mina Pirquita en el departamento Rinconada, a 346 kilómetros al Noroeste de San Salvador de Jujuy y a 4.200 metros sobre el nivel del mar, con excelentes condiciones de accesibilidad.
La actividad industrial abarca aproximadamente el 14,8% del Producto Bruto Geográfico provincial, porcentaje que representa un incremento del 50% y que se encuentra por sobre la media del Norte Grande, del orden del 13%. La producción de bienes se elevó del 32% al 43%, y la agricultura y la minería duplicaron su participación en el Producto, aumento en el cual resultaron decisivas las actividades de las empresas Ledesma –de producción de azúcar, cítricos y papel–, Massalin Particulares –de producción de tabaco– y Minera Aguilar.

DINÁMICA SOCIAL

Tal como el conjunto del Noroeste, la provincia de Jujuy presenta registros críticos. El Índice de Desarrollo Humano es de 0.6608, el porcentaje de Necesidades Básicas Insatisfechas es del 28,8% de la población y el 26,1% de los hogares.
La tasa de mortalidad infantil es de 14‰ nacidos vivos. La provincia cuenta con 2.823 camas, distribuidas en 394 establecimientos asistenciales sanitarios, y el 54% de la población carece de cobertura de salud. La tasa de analfabetismo es del 4,7%, valor que aumenta en la franja de población de más de 60 años.

SITUACIÓN AMBIENTAL

Jujuy cuenta con una gran riqueza natural. En esta provincia, los relieves y los microclimas definen cuatro regiones con características particulares: la Puna, la Quebrada, las Yungas y los Valles.
Existen en la provincia doce Áreas Naturales Protegidas, que ocupan 1.600.000 hectáreas, correspondientes a aproximadamente un 30% del territorio.



CENTRO DE FRONTERA,
Paso de Jama.

Dentro de los bosques nativos se diferencian dos regiones: el Parque Chaqueño, de 74.000 hectáreas, y la Selva Tucumano-Boliviana, de 725.000 hectáreas. Actualmente se está trabajando en una ley de Ordenamiento Territorial de estas zonas.
Entre los riesgos ambientales más destacables se hallan la degradación de los suelos, principalmente de origen hídrico y eólico, el escaso tratamiento de los residuos agrícolas e industriales, y el insuficiente control de las explotaciones mineras e industriales. Cabe mencionar, como un problema específico, la quema de la maloja, aunque actualmente al menos dos de los ingenios más grandes de la provincia están aplicando mejoras en la gestión de la cosecha, al aplicar el corte y la recolección de la caña en una etapa más temprana, procesos por medio de los cuales evitan la quema.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

La provincia posee una extensa red de 755 kilómetros de rutas nacionales y 5.712 kilómetros de rutas provinciales, que determinan una densidad de 8,64 kilómetros de camino por cada kilómetro cuadrado, de los cuales el 64% son de tierra. De la red nacional no concesionada, el 57,8% se encuentra en buenas condiciones y el 27,3% se encuentra en condiciones regulares.
El transporte aéreo se canaliza a través del aeropuerto Dr. Horacio Guzmán, de la ciudad de Perico, y en segundo lugar de importancia se encuentra, en la ciudad de La Quiaca, el aeropuerto Dr. Guillermo Eugenio Snopek.
La teledensidad, medida en líneas fijas cada cien habitantes, es del 11,82%, y el acceso a Internet a través de banda ancha es del 2,63%.
Jujuy es una de las provincias del Norte argentino con mejores niveles de prestación de servicios urbanos, como cobertura de gas natural por red, agua potable y servicios de cloacas y recolección de residuos. La población servida por agua potable es del 93,2%, y el 28,74% de las viviendas en los aglomerados urbanos de la provincia poseen estándares adecuados simultáneos de desagües o cloacas, suministro de agua, condiciones del baño, cubierta exterior del techo y pisos interiores. Con el Plan Nacional 700 escuelas se sumaron a la provincia 48 nuevos establecimientos educativos. La relación de alumno por establecimiento es de 328, estimada alta en relación con el promedio nacional.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

Según lo plasmado en el Plan Estratégico provincial, desarrollado en 2007, el objetivo general para Jujuy es lograr un territorio integrado, articulado y equilibrado, que ofrezca las infraestructuras sociales y económicas necesarias para alcanzar los siguientes objetivos estratégicos:
- Mejorar de modo creciente y permanente la calidad de vida de la población
- Promover el desarrollo socioeconómico armónico, equilibrado y sustentable
- Facilitar la intercomunicación e integración entre las distintas regiones de la provincia y con las provincias y países limítrofes, el conjunto nacional y el mundo
- Preservar y valorizar el patrimonio histórico antropológico- cultural de la provincia

Continuando con el proceso de construcción y validación del Plan Estratégico Territorial provincial, se trabajó en la actualización y profundización del diagnóstico elaborando árboles de problemas y objetivos, evaluando el territorio desde un enfoque regional, para lo cual se dividió a Jujuy en cinco regiones, correspondientes a diferentes áreas de intervención:

• Valles cálidos - a cualificar
• Valles Templados - a cualificar
• Puna - a desarrollar
• Santa Bárbara - a desarrollar
• Quebrada - a potenciar

Para cada región se plantearon una serie de objetivos y estrategias en respuesta a los problemas detectados (ver cuadro).

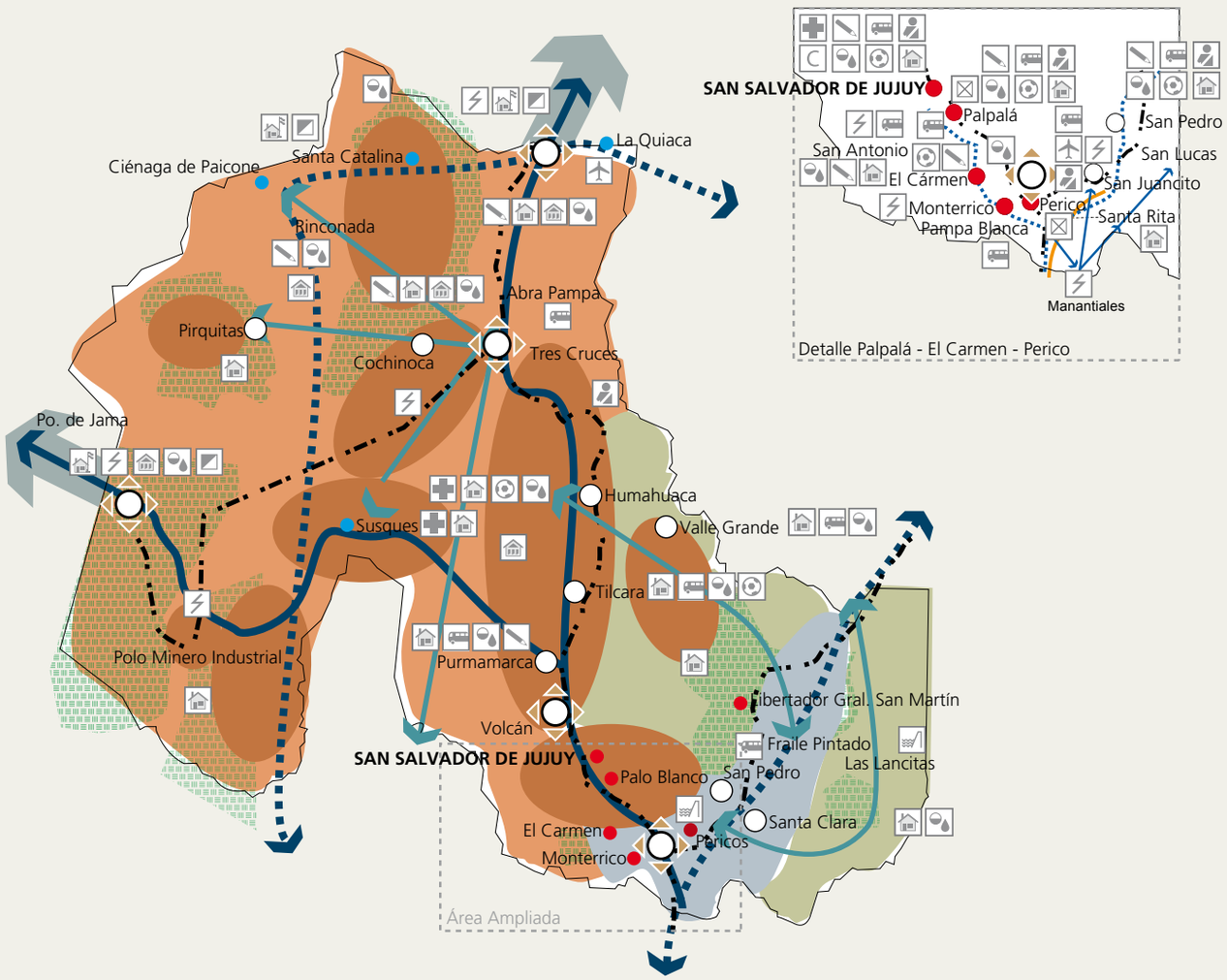
Estos objetivos, alineados con los objetivos estratégicos generales de la provincia, definen los lineamientos y criterios en la ponderación de los proyectos por región.

La actualización del Plan Estratégico Territorial de Jujuy también incluye la vinculación transversal con otros planes existentes en la provincia.

Simultáneamente, y como parte de la difusión del Plan Provincial y los desarrollos realizados en mesas territoriales, se está trabajando en la identificación de microrregiones para la formulación de planes estratégicos y planes de ordenamiento territorial en niveles subprovinciales. Se encuentran avanzados el Plan Estratégico de Desarrollo Sustentable del área de la cuenca de Guayatayoc, en Salinas Grandes, el Plan Estratégico para el Desarrollo Turístico Sustentable de las ciudades del Carmen y San Antonio, el Plan Estratégico para la localidad de Humahuaca y su área de influencia, el Plan de Ordenamiento Territorial de la Cuenca del Arroyo Santa Rita y el Plan de Ordenamiento del Territorio Rural y Urbano de la localidad de Monterrico y su zona de influencia.

REGIÓN	OBJETIVO	ESTRATEGIAS
Valles Cálidos –a cualificar–	Alentar el desarrollo generando la conectividad y facilitando el acceso a servicios básicos	• Alentar el crecimiento ordenado de las principales localidades en función de la planificación y el ordenamiento territorial • Facilitar la conectividad e integración de la microrregión asegurando la accesibilidad a los servicios y a los centros de mayor complejidad • Promover las condiciones para la diversificación y el desarrollo de las actividades que se identifiquen como potenciales asegurando su relación con el entorno natural • Fortalecer el sistema de salud
Valles Templados –a cualificar–	Mejorar la calidad de vida por medio del desarrollo de las potencialidades económicas y las inversiones en infraestructura para lograr el equilibrio y el crecimiento	• Alentar el crecimiento ordenado de las principales localidades en función de la planificación y el ordenamiento territorial • Facilitar la conectividad e integración física de la microrregión asegurando la accesibilidad a los servicios • Promover condiciones para la diversificación y el desarrollo de las actividades identificadas como potenciales asegurando su relación con el entorno natural • Fortalecer el sistema de salud
Puna –a desarrollar–	Promover la integración del territorio mediante la consolidación de las redes estructurantes para lograr el desarrollo económico sustentable, con el máximo aprovechamiento de sus recursos naturales y culturales	• Promover el desarrollo económico de la región aprovechando los recursos disponibles, procurando el uso sustentable, incentivando la participación de la población local y su integración en los procesos • Fortalecer la cultura local integrando los conocimientos y proveyendo los servicios para mejorar la calidad de vida • Facilitar la integración física de las microrregiones consolidando la red vial y las redes de infraestructura, servicios básicos y sistema de comunicaciones • Fomentar la radicación de emprendimientos productivos buscando la distribución y el mayor equilibrio territorial
Santa Bárbara –a desarrollar–	Mejorar la calidad de vida de la población, la igualdad, el acceso a servicios a través de inversiones en infraestructura y de acciones que permitan el crecimiento ordenado de las localidades	• Dotar de infraestructura básica a las poblaciones favoreciendo la calidad y cantidad de servicios para mejorar la calidad de vida • Facilitar la conectividad e integración física de la microrregión asegurando la accesibilidad a los centros de mayor complejidad y un sistema de comunicaciones eficiente • Promover las condiciones para la diversificación y el desarrollo de las actividades potenciales y su relación con el entorno natural • Fortalecer el sistema y la infraestructura destinada a la salud • Facilitar el acceso a la capacitación
Quebrada –a potenciar–	Mejorar la calidad de vida, orientando las inversiones en infraestructura para la promoción del desarrollo equilibrado y sustentable, fortaleciendo las capacidades locales y facilitando y regulando las relaciones entre actividades de manera que sean complementarias	• Promover el desarrollo armónico y sustentable de actividades potenciales regulándolas mediante políticas integrales, apoyándose en el conocimiento y reconocimiento de sus valores, la participación e integración de los actores • Facilitar la integración física del territorio, promover una distribución equilibrada de las actividades potenciales, con inversiones en infraestructura básica para mejorar la calidad de vida de la gente, promoviendo el arraigo a su lugar de origen • Fortalecer las producciones locales, promoviendo su integración en redes productivas, favoreciendo la incorporación de tecnología y ampliando las posibilidades de comercialización

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Centros urbanos a desalentar crecimiento demográfico
- Centros urbanos a alentar el crecimiento demográfico
- Nodo multimodal a crear y / o a potenciar
- Redes a mejorar para el flujo productivo y de personas
- Ferrocarril
- Rutas nacionales pavimentadas
- Rutas nacionales a pavimentar
- Zona a cualficar
- Zona a potenciar
- Zona a desarrollar
- Áreas ambientales protegidas
- Zona de interés turístico
- Viviendas de interés social
- Centros de fronteras
- Dique
- Establecimiento carcelario
- Establecimiento policial
- Establecimiento sanitario
- Establecimiento educativo
- Centro deportivo
- Edificios de interés histórico-cultural
- Centro de trasbordo de pasajeros
- Proyecto aeropuerto
- Servicios de agua potable y cloacas
- Centrales de generación eléctrica
- Paso internacional

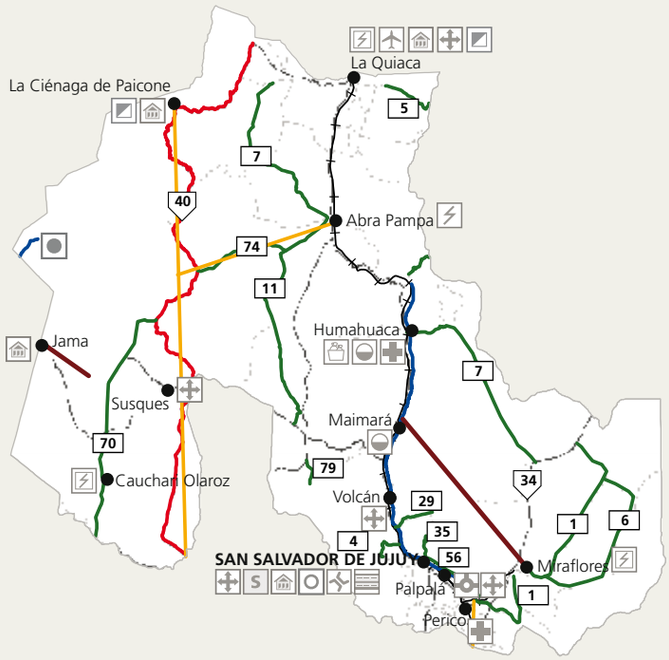
Detalle Palpalá - El Cármen - Perico

- Canal de drenaje y riego (*zoom*)
- Puerto seco y zona aduanera primaria y zona franca

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Puente
- Acceso RP
- Vial Urbano
- Nodo
- Paso fronterizo
- Ferrocarril
- Aeropuerto con requerimientos
- Generación de energía
- Energía eléctrica
- Red eléctrica con requerimiento
- Gasoducto
- Proyectos hídricos
- Cloaca
- Residuos
- Salud
- Cultural y recreativo
- Edificio gubernamental
- Seguridad
- Obras hídricas



PROGRAMA / PROYECTO

- Rehabilitación ramal FF.CC.-C: SSJ-La Quiaca/P. Blanca-San Salvador de Jujuy/Perico-Pichanal
- Construcción ramal FF.CC.-Abra Pampa-Jama
- Tramos varios en RP35-San Salvador de Jujuy-Tiraxi-Tilquiza/RP29-León-Jaire-Corral de Piedras/RP56-San Salvador de Jujuy-puente sobre el río Zapla y Pie Lajitas/RP73-83/RP5/RP4/RP1/RP13, RP7/RP11, RP70, RP74, RP79
- Pavimentación RN40 (nueva traza)
- Ampliación de capacidad de calzada RN34-límite Salta-Jujuy hasta límite Jujuy-Salta. RN66 y RN66v1
- Central térmica Miraflores, La Quiaca, Cauchari-Olaroz
- Red AT 132KV San Antonio de los Cobres-La Quiaca/Jujuy Sur-Jujuy Norte
- Aprovechamiento de los recursos hídricos de la cuenca del río Santa Catalina y río Grande de San Juan y Oro (Estudio)/ Aprovechamiento de los recursos hídricos deshielo Zapaleri (Estudio)
- Crear nodo multimodal Susques, La Quiaca, Volcán
- Gasoducto Atacama-Cauchari-Olaroz/ Miraflores-Tilcara
- Puesta en operación del aeropuerto de La Quiaca
- Programa de entrega de tierras en propiedad a comunidades aborígenes
- Sistema de canales colectores de desagües pluviales. Valle de San Francisco-Valle de los Pericos
- Nueva cárcel provincial
- Sistema de saneamiento cloacal de Quebrada de Humahuaca (etapa 1: Tilcara-Volcán, etapa 2: Humahuaca)
- Ampliación y readecuación del Hospital Manuel Belgrano-Humahuaca/ Hospital A. Zabala-Perico
- Refuncionalización del Cabildo Histórico y estación FF.CC. y Casco Histórico de San Salvador de Jujuy
- Terminal Transporte de Pasajeros La Quiaca, Terminal de Ómnibus San Salvador de Jujuy y Libertador General San Martín
- Paso Internacional La Quiaca/Ciénaga de Paicone
- Centro logístico en la ciudad de Palpalá
- Reordenamiento de los edificios gubernamentales: nueva sede del Poder Ejecutivo Provincial, Central de Policía, Edificio Ministerio de Educación, Ministerio de Hacienda, Edificio Central Administración del Gobierno, II Edificio Poder Judicial
- Nuevo Parque-Bosque Urbano San Salvador de Jujuy
- Edificio y equipamiento de la maternidad provincial
- Aprovechamiento integral ríos Grande y Perico: canales secundarios, terciarios y optimización de los sistemas de riego
- Proyecto de saneamiento y recuperación de superficie para riego en área Manantiales (Departamento El Carmen)
- Puente sobre río San Francisco (Vinalito-Yuto)
- Puente Oscar Orías sobre río Grande-La Viña-San Salvador de Jujuy
- Avenida Ribereña margen derecha río Grande y Los Alisos-RN9-Los Alisos hasta Puente General Belgrano en San Salvador de Jujuy
- Red MT Tilcara-Abra Pampa/ Red AT El Bracho-San Juancito
- Quebrada de Humahuaca, Ramal, Valles Tempaldos, RSU
- Red Sistema SOS en redes troncales (RN9, RN40, RN52 y RP5)
- Provisión de equipos e instalación de redes internas en escuelas y centros de salud
- Planes Regionales de Ordenamiento Territorial (El Carmen-Abra Pampa-Calilegua)
- Pavimentación RP6 Santa Clara Palma Sola
- Repavimentación RP1 Empalme RP23-Empalme RN34

PROVINCIA DE LA PAMPA

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **143.440 km2** | Población: **316.940 hab.** | Densidad media: **2,2 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **5,9%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

La provincia de La Pampa presenta un escenario donde conviven dos realidades territoriales marcadamente diferentes: una zona Oeste pobre, dedicada a la ganadería extensiva, con una frágil estructura urbana, bajas densidades de población y problemas sociales derivados de las dificultades de comunicación y acceso a los servicios, y una zona Este rica, con capacidad de producción de bienes agropecuarios y radicación de industrias manufactureras, mayor densidad de población, óptima conectividad y comunicación y una red urbana con excelentes servicios, factores que le otorgan parámetros de calidad de vida que se encuentran entre los más altos del país.
La provincia está dividida en veintidós departamentos, que a su vez incluyen 80 municipios. Las principales ciudades pampeanas, clasificadas en rangos diversos, son: su capital, Santa Rosa, que cuenta con más de 95 mil habitantes; General Pico, con más de 50 mil habitantes; y General Acha, con más de 12 mil habitantes.

DINÁMICA ECONÓMICA

La economía pampeana tiene como base los servicios y el sector primario, con un sostenido desarrollo de la industria agroalimentaria. El Producto Bruto Geográfico se compone de un 66,6% del sector servicios, un 23,2% del sector primario y un 10,2% del sector industrial.
Si bien la provincia mantiene, históricamente, un importante equilibrio fiscal con una deuda mínima, se produce un círculo vicioso por la dependencia estructural del sector primario y del creciente sector terciario, con bases frágiles en la administración pública y los servicios directos, situación que atenta contra la evolución de las finanzas públicas y el crecimiento económico. A este contexto se suma el escaso crecimiento del sector secundario, que está limitado a sectores agroindustriales de escasa envergadura.

DINÁMICA SOCIAL

Los procesos de éxodo rural y de concentración urbana, principalmente en Santa Rosa y General Pico, encarecen las dotaciones de infraestructura y degradan la calidad de vida. La escasez de población y la insuficiente inversión en las áreas rurales y naturales desvaloriza los equipamientos. Estos fenómenos producen una inadecuada relación entre habitantes, residencias, servicios básicos y equipamiento comunitario.
En cuanto a los indicadores de orden social, la tasa de mortalidad infantil es de 14,88‰. El porcentaje de población bajo la línea de pobreza es de 4,4% y, bajo la línea de indigencia, de 0,9%. La cobertura de salud alcanza el 72,81% de la población y la tasa de desempleo es de 3,6%.

SITUACIÓN AMBIENTAL

Un tercio de la superficie pampeana forma parte de la llanura pampeana-bonaerense y presenta suelos fértiles, clima templado y lluvias anuales de 600 a 800 milímetros. En esta zona se cultivan cereales, oleaginosas y forrajeras. El resto de la superficie, unos 98.000 km2 de montes naturales, se destina a la ganadería. La franja oriental se denomina "del Caldenal", y es la única región del mundo donde crece este árbol heráldico de La Pampa, el caldén. Hacia el Oeste, el territorio es semiárido y está poblado de montes bajos y arbustos.
Los procesos de erosión eólica y sobrepastoreo, los incendios, la creciente utilización de agroquímicos y la agricultura en plena expansión representan una amenaza para el medio ambiente, por lo cual se desarrolla una política que incluye una estructura técnica capacitada, una estructura jurídica de apoyo y control y nuevas herramientas de gestión ambiental.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

La Pampa se conecta con el resto del país a través de rutas que la posicionan como un nudo de comunicaciones Norte-Sur y Este-Oeste. La malla conectiva provincial se estructura a partir de las RN5, RN35, RN188, RN152, RN143 y RN151 y de las RP1, RP4, RP10, RP20, RP13 y RP34. Todas las localidades de más de 5.000 habitantes poseen accesos pavimentados y estructura vial urbana, y el resto del territorio se cubre con caminos terciarios en áreas rurales.
En materia de comunicaciones, las nuevas tecnologías han aumentado la conectividad e integración mediante la instalación de antenas para la prestación del servicio de telefonía celular y de un extenso tendido de fibra óptica que cubre casi todo el territorio.
En materia energética, La Pampa posee un Sistema Interconectado Provincial de transmisión en 132 KV que integra a todas las localidades y se conecta con el Sistema Interconectado Nacional. También cuenta con la Central Hidroeléctrica Casa de Piedra, ubicada sobre el río Colorado, con una capacidad media anual de generación de 260 GW.

RP 13, Ruta de la Cría



En cuanto a la provisión de gas natural, se encuentra en marcha el gasoducto del Oeste que, sumado a las obras de transporte de gas natural a presión que proveen de fluido a las localidades distantes de gasoductos troncales, determina una cobertura total de la provincia.
El abastecimiento de agua potable alcanza una cobertura del 90% de la población urbana. La continuación del Acueducto del río Colorado hacia el Norte de Santa Rosa permitirá asegurar el abastecimiento futuro de la mayoría de las poblaciones pampeanas. Doce localidades cuentan con redes de desagües cloacales, que cubren el 65% de la población urbana. Adicionalmente, la provincia cuenta con sendos programas de asistencia técnica y financiera a las municipalidades, a fin de que mantengan en buenas condiciones ambos sistemas.
El porcentaje de viviendas deficitarias acompaña la dualidad presente en la estructura de la provincia; no obstante, se ejecuta una intensa política de construcción y mejoramiento del parque habitacional.

En cuanto a los servicios de salud, educación y seguridad, la provincia cuenta con una moderna infraestructura edilicia y equipamiento. Si bien los centros de mayor jerarquía se localizan en las dos ciudades más importantes, es posible acceder a estos servicios en todo núcleo urbano o centro de servicio rural. En cuanto a la infraestructura de tipo recreativo, deportivo y/o turístico, prácticamente todas las localidades cuentan con salones de uso múltiples. Además, es política de Estado la conservación, mantenimiento y adecuación de todos los edificios públicos.
Un párrafo especial merece la infraestructura en Casa de Piedra, por tratarse de un emprendimiento múltiple –recreativo, deportivo, turístico y productivo– y por ser, además, la última localidad fundada en nuestro país. Sobre la margen pampeana del embalse homónimo se ha levantado esta villa turística y se encuentra en marcha la ejecución de la infraestructura necesaria para poner en producción la primera etapa del proyecto de riego de Planicie Curacó.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

La Pampa se propone desarrollar un Plan Estratégico Territorial con el fin de promover el desarrollo territorial a nivel local y regional, consolidar un sistema urbano policéntrico y equilibrado con ciudades dinámicas y competitivas y promover el desarrollo integral de las áreas rurales a través de la diversificación, la generación de nuevas actividades y la valorización de todos sus recursos. El Modelo Deseado pretende, en lo institucional, un Estado eficaz, eficiente y moderno, que cumpla el rol de socio del desarrollo y constructor de equilibrios sociales y territoriales.
A nivel social, se enfrenta el impacto del proceso de globalización, que genera mayores niveles de marginación. Se espera construir un nuevo modelo social basado en un fuerte desarrollo del capital humano con nuevas modalidades de trabajo, que satisfaga no sólo las necesidades económicas sino también las de protección, afecto, recreación, identidad y libertad. Se trata de abandonar la dinámica de exclusión para entrar en la de integración e inclusión social. En el escenario deseado, la unidad social se reconstruye ya no a nivel de mercado o de clases sociales sino a nivel territorial, en espacios restrictos de autoconocimiento como son la comunidad y los pueblos, departamentos y microrregiones.
El objetivo estratégico de la provincia en la dimensión económica es potenciar su perfil de productora y exportadora de alimentos, evolucionando desde el actual predominio de los *commodities* hacia productos con mayor valor agregado. El Modelo Deseado se caracteriza por una economía diversificada que fortalezca el desarrollo de los tres sectores de la economía, tienda a una especialización relativa en la agroindustria y a un impulso cualitativo de los servicios vinculados a la actividad agroindustrial. Esta proyección se basa en una densificación de las relaciones productivas y en la complementariedad entre los diversos sectores, que apunte a generar una red de empresas

capaz de endogeneizar las rentas de los sistemas productivos, a través de la captación de la inversión de las mismas empresas provinciales. La provincia de La Pampa se propone como espacio de generación de inversiones basado en la producción primaria, su transformación y la creación de servicios vinculados, de alta calidad y complejidad.
En cuanto a la dimensión territorial-ambiental, se propone una provincia equilibrada e integrada con una marcada identidad ambiental y ecológica, con un alto grado de integración regional, que ocupe un rol de articulación de la Argentina y del Cono Sur entre el Norte y el Sur por un lado, y entre el Este y el Oeste por el otro, para lo cual resulta de vital importancia el proyecto del Paso Internacional Pehuenche en la provincia de Neuquén, para vincular los puertos del Océano Pacífico con los del Atlántico. Esta concepción se caracteriza por la presencia de cuatro grandes puntos de equilibrio:

- Mayor equilibrio entre el campo y la ciudad por medio del avance en las telecomunicaciones, el desarrollo de las actividades productivas vinculadas a los recursos naturales y la mejora de la calidad de vida en los pueblos y las áreas rurales

- Renacimiento rural basado en la adecuación entre oferta de infraestructura y equipamiento y demanda social, lo cual permite disminuir los recursos destinados a infraestructura y equipamiento en las ciudades y gestionar en forma más eficaz los recursos en las áreas de crecimiento poblacional

- Valorización de los recursos provinciales mediante complejos productivos maduros vinculados a los recursos naturales, lo cual genera dos efectos importantes: una diferenciación regional en virtud de los complejos productivos y un paulatino poblamiento de áreas del Oeste provincial, que contribuirá al equilibrio espacial en el interior pampeano y al equilibrio entre oferta y demanda de recursos sociales

- Conservación del medio ambiente por medio de una política ambiental continua y permanente en diferentes niveles de organización social y de la adopción de estrategias de desarrollo desde una perspectiva ecológica, en la búsqueda de bienes producidos en áreas ecológicamente sanas y sustentables. Calidad ambiental y calidad de la producción constituyen la fórmula fundamental para la creación y el mantenimiento de una alta competitividad internacional de productos manufacturados de origen primario

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

- La región Noreste, delimitada por la isoyeta de 600 milímetros y el límite Oeste de la provincia de Buenos Aires, correspondiente a la estepa pampeana. Constituye la zona productiva más importante de la provincia y también la más densamente poblada. Se caracteriza por el desarrollo de actividades agropecuarias mixtas como la agricultura y la ganadería de carne y leche –invernada y cría– y, con menor participación, la ganadería ovina

- La región Centro, delimitada por las isoyetas de 600 y 400 milímetros, correspondiente al bosque pampeano, particularmente al distrito del caldenal. Su principal actividad es la cría de ganado bovino. La calidad del pastizal natural disminuye en sentidos Este-Oeste y Norte-Sur, al igual que la disponibilidad del recurso forestal maderable representado por el monte de caldén, cuya madera se destaca por su excelente calidad

- La región Oeste y Sur, que comprende la extensión territorial ubicada al Oeste de la isoyeta de 400 milímetros hasta el límite con la provincia de Mendoza, correspondiente al monte occidental. La actividad productiva allí se limita a una economía de subsistencia, en la que se destaca la cría de ganado caprino y bovino, complementada en la generación de ingresos por trabajos artesanales que utilizan insumos regionales. Otros recursos importantes de esta región se hallan vinculados a la explotación minera, cuyo componente principal es el petróleo, seguido en importancia por el cloruro de sodio, el gas natural, el yeso, la bentonita, las rocas de aplicación y, en menor medida, el sulfato de sodio

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

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Parque Nacional
- Nodo multimodal
- Red vial primaria
- Red vial estratégica a pavimentar
- Red vial secundaria
- Red vial secundaria a pavimentar
- Acueductos
- Acueducto proyectado
- Producción caprina
- Producción bovina
- Zonas de bajo riego

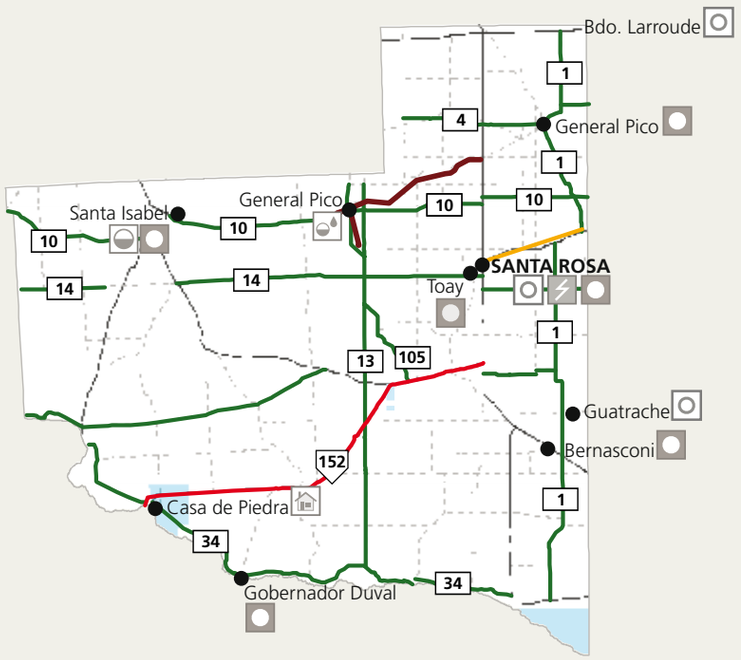
REGIONES

- Noreste
- Centro
- Oeste y Sur
- Ribera del río Colorado
- Explotación petrolera

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Estación transformadora
- Gasoducto
- Energía eléctrica
- Acueducto
- Cloaca
- Agua - Cloaca
- Viviendas
- Cultural y recreativo
- Vial Urbano
- Otros equipamientos
- Urbano
- Área de riego



PROGRAMA / PROYECTO

- Gasoducto del Oeste
- Villa Casa de Piedra
- Ejecución 200 viviendas ribera río Colorado/600 Centro / 5000 Noreste
- Riego Planicie Curacó
- Reconstrucción RP1
- Pavimentación RP34
- Zona Riego Bajo de los Baguales
- Repavimentación RN152
- Ruta de la Cría-RP13 y 105
- Pavimento y alumbrado público urbano y rural
- Reconstrucción RP4,10,14, 20
- Pavimento y alumbrado público urbano y rural
- Sistema comunicaciones fibra óptica
- Desagües cloacales Santa Isabel
- Embalse La Correntada
- Obras cuenca río Atuel
- Redes agua y cloacas Victorica
- Refacción edificios públicos
- Termas Guatraché y Bernardo Larroudé
- SET Santa Rosa Sur
- Pavimentación bulevares Pilcomayo y Stieben en Santa Rosa
- Vinculación 33/13,2 KV y SET 33/13,2 KV Norte-SantaRosa y General Pico
- LMT Santa Rosa-Catriló
- Ampliación frigorífico Santa Isabel
- Caminos rurales
- Acueducto "El Carancho"
- Chacra experimental Gobernador Duval
- Frigorífico Bernasconi
- Parques Apícolas Santa Rosa y General Pico
- Autódromo para competencias nacionales Santa Rosa-Toay

PROVINCIA DE LA RIOJA

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **89.680 km2** | Población: **331.847 hab.** | Densidad media: **3,7 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **14,4%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

El proceso de ocupación del territorio estuvo determinado por la posibilidad de desarrollo de actividades rurales en los valles fértiles y la especialización en el cultivo de olivo y vid, impulsada por la llegada del ferrocarril.
Si bien su crecimiento poblacional ha sido superior a la media nacional, sigue siendo una de las provincias menos habitadas. Dividida en 18 departamentos, el 83% de su población habita en centros urbanos. El subsistema central –compuesto por las ciudades de La Rioja, Chamical, Chilecito y Aimogasta– concentra más del 80% del total de población. La zona de los llanos, en el Sur, posee una red de pequeños centros en torno a la ciudad de Chepes, y la zona andina, en el Norte, asentamientos dispersos con centro en Villa Unión.
Las principales rutas son la RN38, que conecta la capital con Catamarca y Tucumán al Norte y con Córdoba al Sur; la RN79, que une las localidades del Sur; la RN150, al Paso de Agua Negra en San Juan; y la RN76, que conduce al paso de Pircas Negras hacia Chile.

DINÁMICA ECONÓMICA

La Rioja participa con el 0,53% del Producto Bruto Interno nacional. Su Producto Bruto Geográfico per cápita es de 7.006 pesos y su composición corresponde a un 69% del sector terciario, un 27% del sector secundario y un 4% del sector primario.
Debido al clima, la actividad agrícola es dependiente de los escasos recursos hídricos, algunos de ellos son el río Vinchina y el río Salado o Colorado, entre otros de menor caudal.
Los cultivos tradicionales de la provincia son la vid y el olivo, y junto con ellos se vienen desarrollando la jojoba, el melón, la sandía, los frutos de carozo, los cítricos, el pistacho, las hierbas medicinales y aromáticas, las nueces y las almendras. Las industrias, en gran parte vinculadas al agro, se concentran en los departamentos de Capital, Chilecito, Aimogasta y Chamical.
El turismo muestra un gran potencial, sobre todo en el macizo de Famatina, en el valle del Río Grande o de los Sauces, y en el Parque Nacional Talampaya.
La Rioja registró exportaciones por 222 millones de dólares anuales en 2009. Los destinos principales de exportación son Brasil, Chile y Estados Unidos.

DINÁMICA SOCIAL

La cobertura de servicios urbanos es aceptable, aunque la red de cloacas sólo cubre parcialmente los departamentos de Capital y Chilecito. La cobertura de servicios sanitarios es del 95,4% de acceso al agua corriente y el 47,8% a desagües cloacales. La población que habita una vivienda adecuada es del 40,36%, índice elaborado a partir de datos relevados en los principales aglomerados urbanos del país.
El Índice de Desarrollo Humano provincial es del 0,7083, la población con Necesidades Básicas Insatisfechas es del 20,4%, el porcentaje de personas viviendo bajo la línea de pobreza es del 14,2%, y bajo la línea de indigencia, del 2,5%.
La tasa de mortalidad general es del 5,6‰, la de mortalidad infantil es del 14,95‰, con un índice de mortalidad materna de 13 defunciones cada 10 mil nacidos vivos.
El total de establecimientos hospitalarios es de 281, con una disponibilidad de 1.260 camas. Más del 60% de la población posee cobertura de salud.
La Rioja posee un total de 739 establecimientos educativos, cifra que supone un crecimiento del 19,77% en los últimos seis años. Es destacable la escasa incidencia de la educación privada.

SITUACIÓN AMBIENTAL

En el centro riojano predominan las Sierras de Famatina y Velasco, donde se encuentra la capital provincial. El Sur está dominado por la Sierra de los Llanos, de las Minas, Malanzán y Chepes, todas rodeadas de planicies semidesérticas. En el Oeste se encuentra la Cordillera de los Andes.
El clima riojano es semiárido, las precipitaciones no superan los 200 milímetros anuales. La superficie a irrigar con agua superficial no supera las 20.000 hectáreas y con agua subterránea o de subálveo no supera las 28.000 hectáreas. Las zonas de regadío se encuentran concentradas en los valles intermontanos y en la depresión del salar de Pipanaco.
Entre los principales problemas ambientales se identifican la contaminación del agua por efluentes de industrias textiles y curtiembres, como la curtiembre de Nonogasta en el Departamento Chilecito, problema que se encuentra en vías de solución mediante la ejecución de una planta de tratamiento de efluentes.
Al Sudoeste de la Sierra de Sañogasta se encuentra el Parque Nacional Talampaya, declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, de gran valor arqueológico y paleontológico.



RN76, camino al paso Pircas Negras.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

El suministro eléctrico de la provincia está constituido por dos ternas de 132KV y la denominada línea minera de 500 KV, entre otras. Mientras que la oferta eléctrica asciende a 113 MWh, la demanda total alcanza los 947 GWh. El consumo final de electricidad muestra una preponderancia del centro de actividad económica de la provincia. De hecho, un 20% del consumo final total de energía –190 GWh– lo efectúan los grandes usuarios industriales de la capital.

El suministro actual de gas de la provincia consiste en un caño de 6 pulgadas de diámetro que transporta 17.000 metros cúbicos por hora; se encuentra en ejecución el gasoducto Chumbicha-La Rioja con un caño de 8 pulgadas de diámetro, lo que permitirá suministrar 22.000 metros cúbicos por hora adicionales a la capacidad actual. Esto garantizará la satisfacción de la demanda en la Capital y las industrias que actualmente no cuentan con el suministro. En la actualidad el problema es crítico en el sector industrial e impedido en el crecimiento del sector residencial; se trata de resolver por el sistema de gasoductos virtuales que, sobre un total estimado de 7.000 viviendas, ha desarrollado sólo el 15% aproximadamente. Se encuentra también en ejecución la provisión e instalación de un nuevo compresor con presión de trabajo pw= 200 bares en la planta La Rioja, que solucionará el alto costo operativo del transporte de gas comprimido actual con menos de un tercio de la carga posible por viaje. De esta manera se obtendrá la máxima eficiencia en las tareas de carga de los semirremolques en tránsito.

También en materia energética, se encuentran en ejecución la provisión y montaje de doce aerogeneradores de 2,1 MW cada uno, que suman 25,2 MW de generación eólica, en funcionamiento a partir de diciembre de 2010. Está previsto que se conecten al sistema mediante una línea de 33 KV, estación transformadora y línea de 132 KV ya ejecutadas.

La Rioja posee el más bajo nivel de caudal hídrico del país, 13 metros cúbicos por segundo, y la menor cantidad de agua de superficie. Este caudal se destina principalmente al riego agrícola, y se destaca, en los últimos años, una fuerte competencia con el agua potable ante el crecimiento poblacional en la ciudad capital y en las principales cabeceras del interior provincial. Como consecuencia, las aguas subterráneas han tenido un papel fundamental, en particular en relación con el desarrollo socioeconómico de la región, como fuente de abastecimiento a la población, la industria y el riego. Se considera que el recurso hídrico constituye el principal elemento estructurante y condicionante para el desarrollo. La cantidad y calidad del agua disponible es, generalmente, el factor que limita la posibilidad del desarrollo futuro y condiciona la sustentabilidad del desarrollo actual.

La red vial provincial es extensa y sus principales vías se encuentran en buen estado de conservación. La red de administración provincial está dividida en tres categorías: red primaria, de 1.116 kilómetros; red secundaria, de 905 kilómetros; y red terciaria, de 2.000 kilómetros. La longitud total de las rutas nacionales en territorio provincial es de 1.815,54 kilómetros. Del total de 3.934 kilómetros lineales, el 60,6% están pavimentados, el 38,3% son de ripio y el 1% es de tierra. Las principales rutas están vinculadas a la capital provincial, a las ciudades del Sur y al Paso de Pircas Negras a Chile, formando un entramado que desemboca en cinco salidas del territorio provincial. Una obra emblemática que actualmente se encuentra en importante estado de avance es la RN76, de la cual sólo falta completar 194 kilómetros desde Vinchina hasta la frontera y el paso internacional de Pircas Negras hacia Chile.

La telefonía en la provincia está presente en todas las cabeceras departamentales, como así también en las principales localidades. Un servicio que promete tener una cobertura provincial es el de Internet. La provincia conformó la primera Sociedad Anónima con participación estatal Internet para Todos SA, que tiene como principal objetivo brindar conectividad a Internet a través de banda ancha en todo el territorio riojano. Actualmente, brinda el servicio en casi toda la ciudad de La Rioja y en grandes sectores de las localidades de Chamical y Chilecito.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

La provincia de La Rioja actualizó su Modelo Deseado a través de los árboles de problemas y objetivos a partir de dos premisas: su marcada característica de aridez y la distancia que separa a la provincia de los mercados consumidores. El Modelo Deseado de la provincia de La Rioja proyecta tres microrregiones.

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

Los principales problemas identificados son la escasa rentabilidad de las actividades económicas, las condiciones inadecuadas para el desarrollo y la escasa población, para los cuales se propone promover las condiciones para un desarrollo equitativo a partir de:

OBJETIVOS	ESTRATEGIAS
Desarrollar la actividad turística	• Promover la ampliación de la planta turística • Poner en valor los recursos turísticos • Mejorar la conectividad del área
Mejorar las condiciones de rentabilidad de las actividades agrícola, industrial y extractiva	• Desarrollar las cadenas de valor • Promover la actividad industrial • Aumentar la productividad agrícola • Incentivar la actividad minera
Promover las condiciones adecuadas para el desarrollo equilibrado de los valles, fortaleciendo los nodos de la región	• Mejorar la conectividad del área • Mejorar las condiciones para el arraigo de la población

La microrregión de los Valles Centrales incluye un área a potenciar en torno de las localidades de Aimogasta y Aminga, formando un corredor en sentido Sudeste-Noroeste, y una a cualificar en el espacio de influencia de la ciudad de La Rioja, nodo multimodal que requiere intervenciones regulatorias. El objetivo central es mantener los centros urbanos existentes, desarrollando la población rural de la región. Se propone regular servicios, consolidar industrias establecidas y emprendimientos agrícolas y agroindustriales y desarrollar alternativas turísticas.

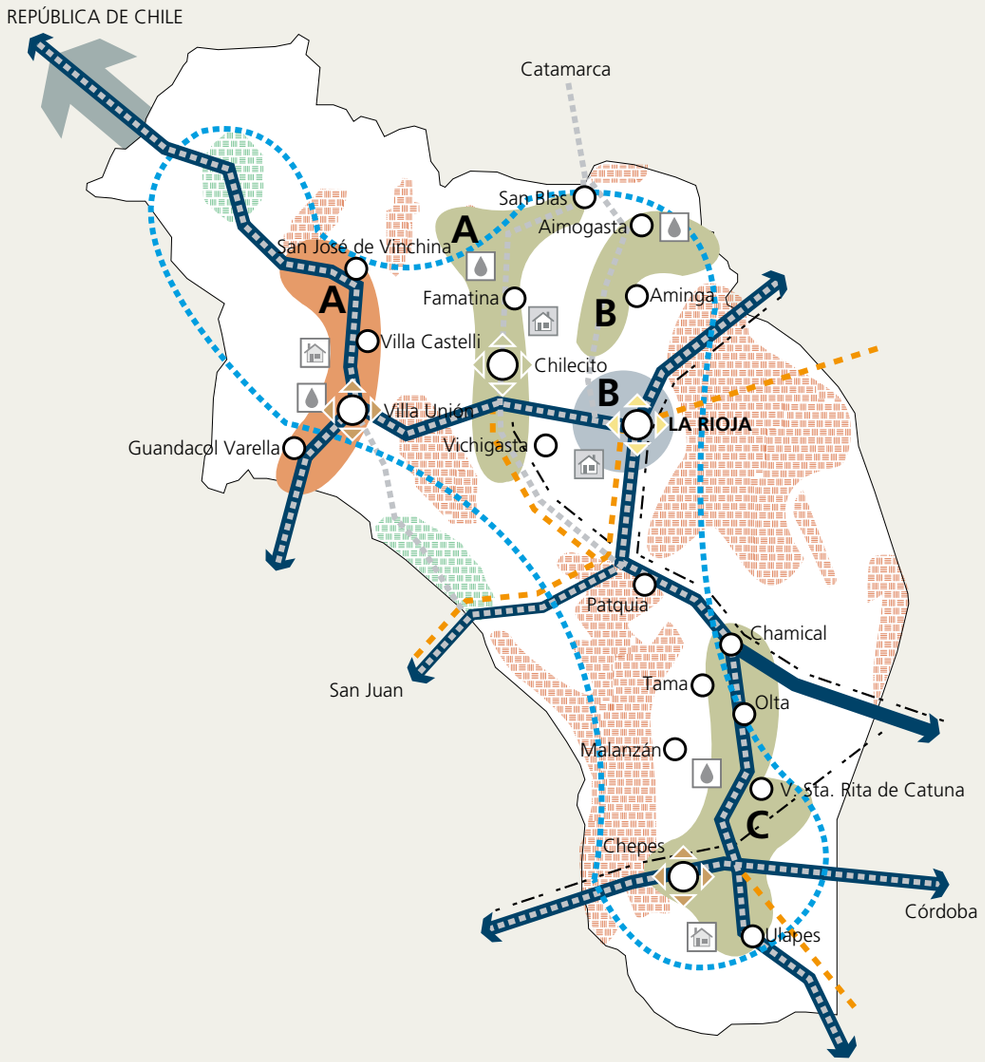
Los principales problemas identificados son la existencia de población rural dispersa, con servicios e infraestructura inadecuados, y la alta concentración de la población en un área con recursos escasos, para los cuales se proyecta lograr un desarrollo mayor y más equitativo a través de:

OBJETIVOS	ESTRATEGIAS
Mejorar las condiciones de rentabilidad de las actividades económicas	• Desarrollar las cadenas de valor • Promover tecnologías adecuadas para la producción y comercialización • Aumentar la rentabilidad industrial • Aumentar la productividad agropecuaria
Consolidar la situación demográfica y promover la equidad socioeconómica intraárea	• Regular y desarrollar la estructura territorial para consolidar el Valle Central

La microrregión de los Llanos, en el Sur de la provincia, incluye, sobre el corredor que forman las localidades cercanas a la RN79 una zona a potenciar que abarca a las localidades de Chamical, Tama, Olta, Malanzán, Santa Rita de Catuna, Chepes y Ulapes. La estrategia principal apunta a desarrollar las potencialidades ganaderas, pecuarias-industriales, turísticas y manufactureras de la región, dotando de infraestructuras a la población rural existente. Se proyecta, en este contexto, el desarrollo del nodo de Chepes y la potenciación del nodo Chamical.

OBJETIVOS	ESTRATEGIAS
Mejorar las condiciones de rentabilidad de las actividades pecuaria, turística, agrícola, extractiva e industrial	• Desarrollar las cadenas de valor • Promover tecnologías adecuadas para la producción y comercialización • Aumentar y desarrollar la actividad pecuaria • Potenciar la actividad industrial • Aumentar la productividad agrícola • Potenciar la actividad turística
Promover las condiciones para el desarrollo equilibrado de la población	• Mejorar la conectividad del área • Mejorar las condiciones de la población urbana y rural dispersa

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Nodo multimodal a potenciar
- Nodo multimodal a construir
- Nodo multimodal a regular
- Redes con flujos de producción y personas entre áreas
- Circuitos turísticos y vinculaciones entre áreas
- Red eléctrica de alta tensión a construir
- Red ferroviaria a reactivar
- Obras hídricas a desarrollar
- Planificación de centros urbanos y ejecución de viviendas
- Desarrollo de planes de vivienda
- Áreas vulnerables
- Áreas protegidas
- Área de potencial valor económico
- Áreas a cualificar
- Áreas a potenciar
- Proyecto de cobertura del 60% del déficit de vivienda por región

Regular el crecimiento del área B, manteniendo las actividades económicas, construyendo la infraestructura necesaria, fortaleciendo los sectores internos del area. Desarrollar las áreas A y C con actividades que respondan a las vocaciones propias a partir de su calidad y singularidad: fomentando actividades económicas y empleo, fortaleciendo el flujo de personas, bienes y servicios, construyendo la infraestructura necesaria para la producción y el consumo –refuerzos en las redes de gas, energía eléctrica y obras hídricas– y el equipamiento para el desarrollo del turismo.

A Área andina. Fomentar el crecimiento de los centros urbanos. Uso del subsuelo predominante agrícola (mayor volumen y diversificación). Minería. Turismo. Industria manufacturera. Infraestructura para la producción.

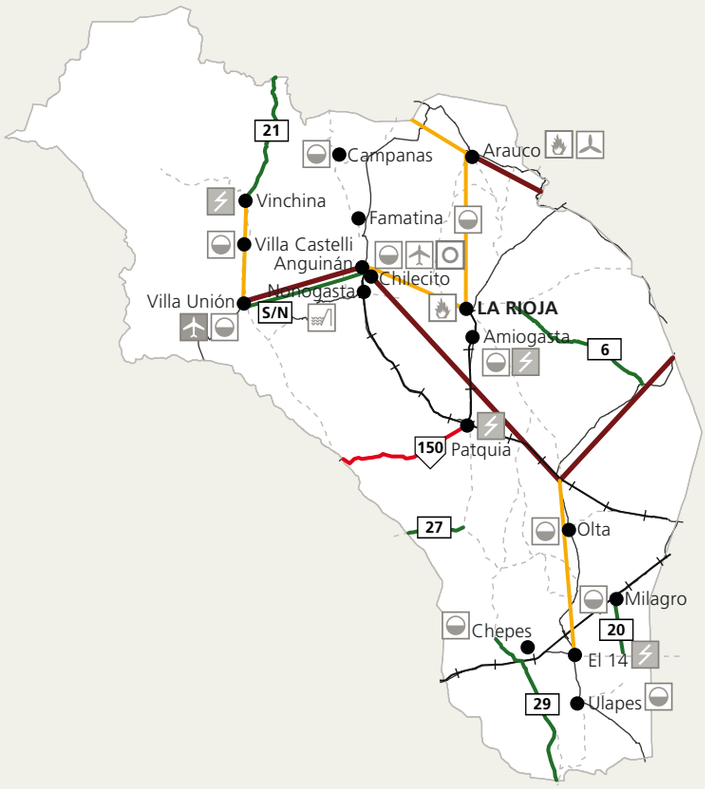
B Valles Centrales. Mantenimiento de los centros urbanos desarrollando la población rural. Uso del suelo predominante: servicios, industrial, agrícola, minería, turismo, industria manufacturera. Infraestructura para la producción: refuerzo en redes y desarrollo de obras hídricas.

C Área de los Llanos. Desarrollo del área a través de la puesta en valor de su potencialidad y de la dotación de infraestructuras necesarias para la población rural existente y en desarrollo. Uso del suelo predominante: ganadero, minería, turismo, industria Equipamiento: desarrollo de equipamiento turístico. Equipamiento para la asistencia técnica en el desarrollo ganadero.

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Ferrocarril
- Aeropuerto
- Aeropuerto con requerimientos
- Estación transformadora
- Red eléctrica con requerimiento
- Gasoducto
- Red de gas
- Energía alternativa
- Represa
- Cloaca
- Cultural y recreativo



PROGRAMA / PROYECTO

- Proyecto de Red Informática Provincial
- Ampliación del Parque Eólico de Arauco
- Construcción LAT 132KV La Rioja-Malligasta-Chilecito y obras complementarias
- Construcción de Transmisión Extra Alta Tensión (LEAT) 500 KV La Rioja-Aimogasta
- Construcción LAT 132KV Aimogasta-Tinogasta/Candelaria-El14/ Chamical-El 14/Villa Unión-Vinchina
- Programa de Electrificación Rural: Construcción de 2125 Km de Línea Aérea de Media Tensión, 549 Centros de Transformación y construcción de aproximadamente 442 Km de LBT preensamblada
- Construcción ET Aimogasta-El 14-Patquía-Vinchina
- Construcción LAT 132KV Nueva Patquía
- Gasoducto Casa de Piedra Chamical/Chamical-Chilecito/Chilecito-Villa Unión/Chumbita-Aimogasta
- Gasoducto Virtual Llanos Sur-Oeste
- Ampliación gasoductucto actual La Rioja, Capital
- Gasoducto Virtual Arauco
- Rehabilitación Cable Carril en Chilecito
- Interconexión Hídrica
- Construcción embalse de Campanas-Miranda
- Proyecto de cloacas en Aimogasta, Campanas, Chepes, Famatina, Milagro, Nonogasta, Olta, Ulapes, Villa Castelli, Villa Unión
- Proyecto de Saneamiento Industrial
- Construcción Terminal Aérea en Villa Unión
- Ampliación y puesta en funcionamiento aeropuerto de Anguinán
- Mantenimiento y mejoramiento de línea férrea Pie de Palo Milagro -Serrezuela
- Reconstrucción linea Ferrocarril Chilecito-Patquía/La Rioja-Patquía-Córdoba
- Culminación etapa faltante camino a Chile
- Repavimentación RN78 tramo Puente río Capayán-Famatina
- Repavimentación RN150 Patquía-Km 85
- Caminos vecinales y productivos
- Conexión vial La Rioja-Chilecito/Villa Unión-Chilecito (Miranda)
- Construcción RP6 entre RP5 y RN79
- Construcción RP21 entre RN76 y límite con Catamarca
- Construcción RP20 Milagro-La Isla (límite con Córdoba)
- Continuación RP27-Tramo San Ramón-límite San Juan
- Pavimentación RP29 tramo El Rodeo-Chepes
- Repavimentación, ampliación y pavimentación RP29 tramo Chepes-límite San Luis

PROVINCIA DE MENDOZA

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **148.827 km2** | Población: **1.741.610 hab.** | Densidad media: **11,7 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **10,3%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

La provincia de Mendoza, situada al pie de la Cordillera de los Andes, se extiende en el Centro-Oeste argentino.
Políticamente se divide en dieciocho departamentos, incluida la Capital. Su población se encuentra distribuida de la siguiente manera: el 62,5% en el Área Metropolitana de Mendoza, el 15% en el Sur, el 12,5% en el Este, el 6% en el Centro-Oeste y sólo el 4% en el Noreste, según datos de la Dirección de Ordenamiento Ambiental y Desarrollo Urbano de la provincia. La población urbana representa el 79,3% del total.
Mendoza se presenta como territorio mediterráneo y continental, de clima árido a semiárido. Se distinguen tres grandes regiones naturales bien contrastadas: las montañas andinas en el Oeste, las planicies en el Centro y el Este, conformadas por los piedemontes y llanuras, y las mesetas y volcanes de la Payunia o Patagonia extraandina.
El aprovechamiento de los ríos Mendoza y Tunuyán en el Norte, Diamante, Atuel y, en menor proporción, Malargüe, en el Sur, ha permitido conformar oasis que, aun sin alcanzar en términos de superficie más del 3% del territorio provincial, concentran casi el 95% de la población, con densidades máximas en las zonas urbanas que superan los 300 habitantes/km2. Las zonas no irrigadas de montaña y de planicie son expulsoras de población y presentan graves procesos de desertificación, con efectos no sólo sobre la vida cotidiana de sus habitantes sino también en sus posibilidades de desarrollo futuro.

DINÁMICA ECONÓMICA

El oasis Norte concentra aproximadamente el 60% de la población de la provincia; y prácticamente el 80% de la población reside en localidades urbanas que superan los 2 mil habitantes. Las migraciones no presentan, en los últimos años, valores significativos.
La salud pública cuenta con una importante infraestructura, y muestra una firme tendencia a la descentralización de los servicios de atención primaria. La mortalidad infantil disminuye: el valor actual es de 10,6‰, y la esperanza de vida está estimada en 75 años. Respecto de los indicadores de educación, el analfabetismo es bajo, de 2,2% en zonas urbanas y 7,3% zonas rurales. La población menor de diez años está escolarizada prácticamente en su totalidad.
El Índice de Desarrollo Humano de la provincia es de 0,8051, de distribución no uniforme, dado que la región Noreste se encuentra en peor situación relativa debido a su carencia estructural de población.

DINÁMICA SOCIAL

La matriz productiva de la provincia de Mendoza es intensiva en servicios, está especializada en tres sectores y muestra ciertos grados de integración y de complementación. En general, hay una buena relación entre el peso de la actividad y el empleo, con excepción del sector de hidrocarburos. Las integraciones y complementaciones han logrado aumentar el valor agregado de dichas actividades.
El Producto Bruto Geográfico de la provincia tiene una participación del 3,4% y el 3,7% en el Producto Bruto Interno nacional en términos corrientes y constantes respectivamente. En la comparación de Producto Bruto y el empleo se observa que el sector de comercios, restaurantes y hoteles representa el 24,5% y ocupa al 17% de la población económicamente activa; el petróleo representa el 20% y ocupa al 6%; y la agroindustria representa el 11% y ocupa al 17%. Gran parte de este Producto proviene de actividades de alta concentración.
El 97% de la superficie mendocina no es irrigada y está ocupada por tierras con marcado déficit hídrico y baja densidad de población. Las zonas no irrigadas de montaña y de planicie albergan mayormente actividades de subsistencia, especialmente actividades ganaderas extensivas débilmente integradas a los principales circuitos de la economía provincial. La excepción la constituyen la minería, el turismo y la extracción de hidrocarburos, de gran incidencia en el total de actividad. La explotación petrolera se localiza fundamentalmente en la zona Sur, en el departamento de Malargüe, y se encuentra otro núcleo en los límites del Gran Mendoza, hacia el Este.
El sector agropecuario se distribuye en todo el territorio provincial, aunque se destacan zonas con mayor participación relativa en la generación del Producto Bruto. Considerándolos en conjunto, se observa que las regiones del Este y el Gran Mendoza aportan anualmente el 30%; la zona Sur, el 23%; y la zona del Valle de Uco, el 18%.

SITUACIÓN AMBIENTAL

Sobre un territorio de alta fragilidad como el mendocino, la competencia por el uso del agua se presenta como uno de los principales conflictos ambientales en la interacción entre los

oasis y el secano. Las áreas deprimidas del desierto ya no reciben los aportes hídricos superficiales, pues los caudales de los ríos se utilizan íntegramente para el riego de las zonas cultivadas y el consumo de los asentamientos urbanos. Esta misma competencia se verifica en el uso del suelo en los oasis debido al crecimiento urbano sobre suelos de alto potencial agrícola, sobre todo vitivinícola.
Tanto la problemática derivada del uso del agua como la generada por los fenómenos de granizo y heladas impactan en la economía provincial y en el bienestar de la población. En este marco, se destaca el alto impacto de los problemas hídricos ambientales: la calidad de los recursos hídricos y del suelo de la provincia está cada día más comprometida. Los acuíferos subterráneos que abastecen a la población, la agricultura y la industria se encuentran contaminados en algunas áreas críticas de la provincia y no pueden o no podrán, en un futuro cercano, cumplir con tales fines. Cursos superficiales de agua y embalses se encuentran en estado de creciente deterioro, grandes extensiones agrícolas presentan problemas de revenición y salinización de suelos. Las acciones destinadas a optimizar la cantidad de agua disponible son tan prioritarias como aquellas destinadas a restablecer y/o preservar la calidad del recurso hídrico y de los suelos.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

Se visualiza la relación entre las concentraciones económicas del Norte y el Corredor del eje MERCOSUR-Chile, acompañados por la presencia de tres oasis irrigados: el del río Mendoza, y los de los ríos Tunuyán Inferior y Superior.
Las principales áreas donde se desarrolla la actividad industrial son los departamentos del Gran Mendoza, principalmente Godoy Cruz, Luján y Maipú, y dos polos en San Rafael y General Alvear, en ubicación coincidente con los oasis de los ríos Diamante y Atuel.
Los centros turísticos también tienen como eje la presencia de los oasis, excepto en el caso de la región del Aconcagua, que se destaca por ser el cerro más alto de América, y constituye un atractivo para turistas locales e internacionales.
Cabe destacar la existencia de vías de conexión terrestre pavimentadas entre las zonas con actividades productivas importantes, lo cual implica una ventaja a la hora de ponderar los costos de transporte de productos y materias primas. Sin embargo, tanto estas redes como la organización de los flujos de producción orientada a minimizar costos y tiempos transcurridos son susceptibles de mejora para optimizar y racionalizar los trayectos.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

En el Modelo Deseado de la provincia de Mendoza se expresan en forma sintética las grandes unidades que caracterizan el futuro del territorio mendocino: los oasis, las montañas y la llanura.
Debido a sus características sociales, culturales, económicas y políticas, cada uno de los oasis presenta algunas diferencias, tanto en cuanto a sus procesos de desarrollo como en relación con sus funcionamientos. Los problemas más importantes detectados son la accesibilidad y el abastecimiento en infraestructuras de agua, cloacas, gas, equipamientos y tratamiento de residuos. En menor medida, pero de suma importancia, se identifican las amenazas de contaminación por colas de uranio y empresas yeseras cercanas a las zonas urbanas del oasis de Malargüe. Resulta necesario el diseño de estrategias que mitiguen sus impactos.
De acuerdo con los análisis, abordados usando la metodología de los árboles de problemas y objetivos, el oasis Norte posee problemas relacionados con el desequilibrio territorial en relación con el núcleo del Gran Mendoza –características propias de las metrópolis con gran cantidad de población, insuficientes o deficientes servicios e infraestructuras– que permiten prever que se torne inmanejable y caótico. De allí que la gran urgencia es lograr un equilibrio territorial, mejorando o implementando estrategias que fortalezcan las ciudades intermedias, y que implican la disminución de la vulnerabilidad de la población, la vulnerabilidad administrativa y de la infraestructura; y superar los problemas de contaminación y de conflictividad en la accesibilidad. Si bien estas características se repiten en menor grado en el oasis Centro, allí se prioriza solucionar temas vinculados al policentrismo, las amenazas naturales y la diversificación económica. En relación con estos problemas, se manifiesta una tendencia creciente al deterioro ambiental por contaminación. En ambos oasis, el manejo del uso agrícola del agua debe ser tomado como un eje estratégico, ya que su subutilización y su mal aprovechamiento restringirán las posibilidades de un crecimiento armónico e integral. En el oasis Sur, de dimensiones pequeñas en comparación con los otros dos, es necesario atender al nodo de Malargüe, que se encuentra en proceso de crecimiento, para que no se repitan los errores ya cometidos, y de difícil solución, en los oasis Norte y Centro.
Si se compara la superficie de las otras dos regiones identificadas –de montañas y de llanuras– con la de los oasis, representan una enorme extensión que cuenta con una mínima proporción de la población. Sumadas, las superficies que abarcan la llanura y la montaña reúnen aproximadamente el 95% del territorio mendocino.
Sobre el Este se ubica una zona llana, de características áridas a semiáridas, con suelos frágiles y una biodiversidad en estado crítico debido a que los procesos de desertificación amenazan la estabilidad estructural y funcional de este ecosistema. Allí se desarrolla la vida humana en localizaciones de baja densidad poblacional, con asentamientos dispersos, en su mayoría de autosustento. El principal problema es la desconectividad, lo cual trae aparejado el aislamiento y hace que sus procesos productivos se vean interferidos negativamente y que se dificulte la extensión de los servicios a cada uno de los puestos, problema que deberá enmendarse a través de importantes programas de nuevas tecnologías.
El Oeste tiene casi los mismos problemas de desconectividad y éxodo de jóvenes, con población agrupada en pequeñas localidades dispersas. La montaña es uno de los territorios donde se produce una importante ocurrencia de amenazas naturales y antrópicas. No obstante, en la región se conjugan una serie de aptitudes naturales como la disponibilidad de fuentes de recursos hídricos, una cantidad importante de minerales pasibles de ser extraídos e imponentes paisajes que permiten ser explotados turísticamente. En la zona montañosa del Oeste se debe establecer una buena zonificación y relevamiento de aptitud del suelo, teniendo en cuenta los riesgos, lo cual debe señalarse en los planes de ordenamiento municipal, de modo de clarificar qué lugares pueden albergar cada actividad, fortaleciendo el uso equilibrado del territorio.
El Plan Estratégico de Desarrollo elaborado en la provincia, con la participación y la generación de acuerdos de largo plazo

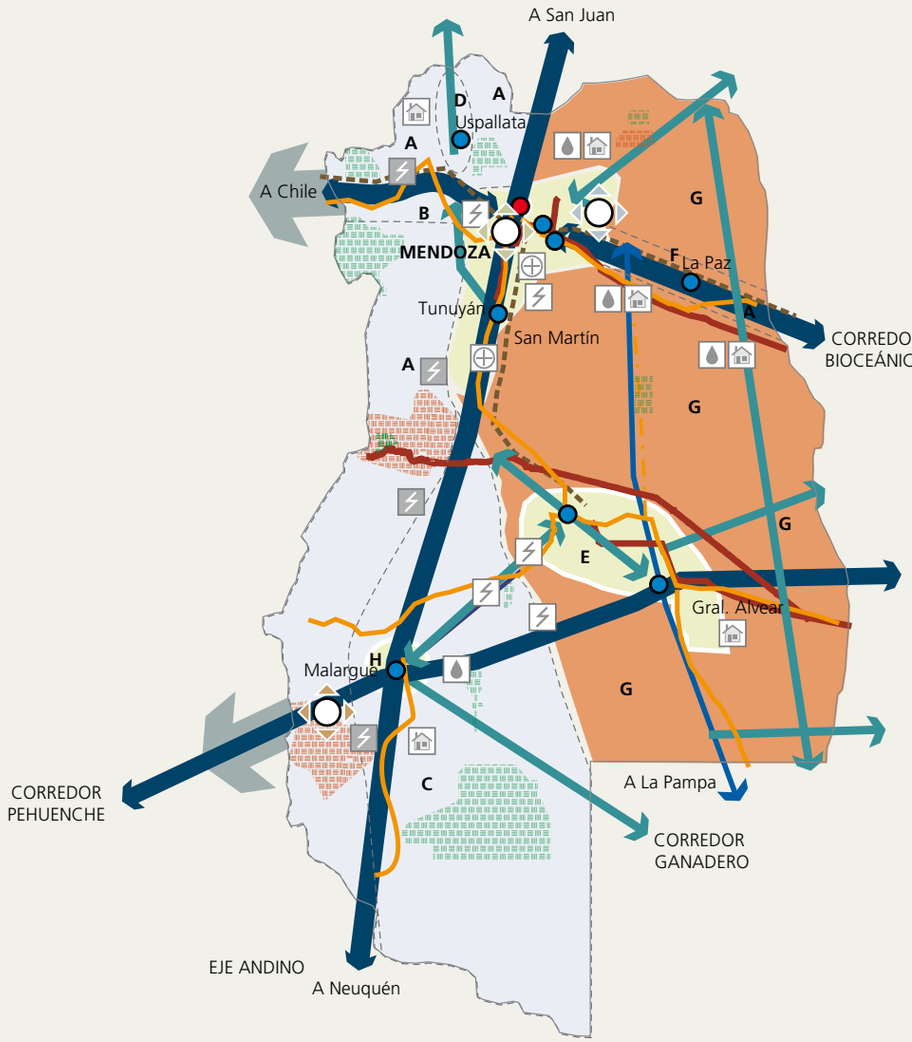
ESCUELA MAUELTURÁ,
Ciudad de Uspallata.



gestados entre distintos actores territoriales y sectoriales, expresa una voluntad de cambio que facilita la acción colectiva y orienta la toma de decisiones, tanto pública como privada, aprovechando las potencialidades y oportunidades, de modo de transformar las vulnerabilidades y contradicciones en instrumentos para mejorar la calidad de vida de todos los habitantes de la provincia de Mendoza. Los lineamientos estratégicos que de este Plan se desprenden son:

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

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



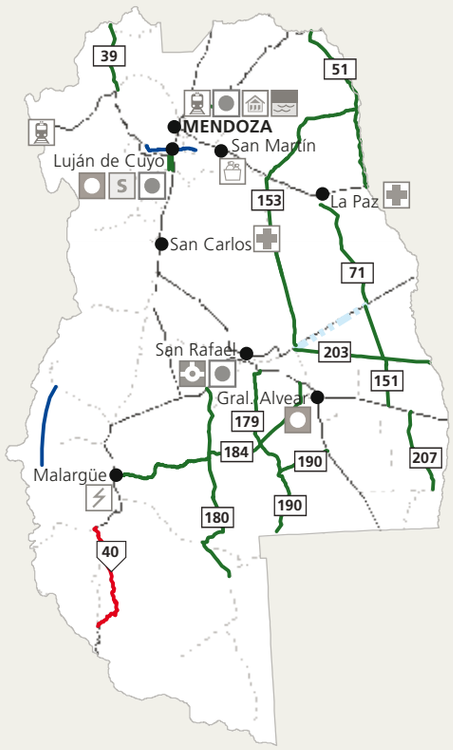
REFERENCIAS

- Nodo multimodal a potenciar
- Nodo multimodal a construir
- Nodo multimodal a regular
- Àrea metropolitana
- Localidades donde se fomentará el crecimiento demográfico
- Localidades donde se desalentará el crecimiento demográfico
- Corredores nacionales a mejorar su capacidad y diseño vial
- Infraestructura vial a mejorar con pavimentación y/o señalización y obras complementarias
- Redes con flujos de producción y personas entre zonas
- Red de telecomunicaciones y fibra óptica
- Gasoductos
- Circuitos turísticos y vinculaciones entre áreas
- **A** Área a potenciar de perfil ganadero. Turístico recreativo. Minero de protección ambiental y científico y de investigación
- **B** Área a potenciar de perfil turístico recreativo y de servicios al transporte
- **C** Área a potenciar de perfil ganadero. Turístico recreativo. Minero de protección ambiental y científico y de investigación
- **D** Área a potenciar de perfil turístico recreativo. Área protegida. Minero y de servicios de apoyo al transporte
- **C** Área a potenciar de perfil agrícola, ganadero, industrial, urbano, turístico recreativo, forestal y de servicios de apoyo al transporte
- **A** Área a potenciar de perfil agrícola, ganadero, industrial y de servicios de apoyo al transporte y a la ganadería
- **B** Área a desarrollar de perfil ganadero
- **S** Área a desarrollar de perfil agrícola urbano
- **N** Área a cualificar de perfil agrícola, industrial, urbano, turístico recreativo y centro de servicios
- Áreas naturales protegidas proyectadas
- Áreas naturales protegidas
- Infraestructura energética
- Obras de infraestructura energética proyectadas
- Infraestructura básica social a construir
- Zonas a desarrollar planes de urbanización y regularización dominial
- Zonas a desarrollar servicio de agua potable

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Acceso RN
- Ferrocarril
- Energia eléctrica
- Red eléctrica con requerimiento
- Acueducto
- Canal
- Proyectos hídricos
- Proyectos hídricos
- Residuos
- Salud
- Edificio gubernamental
- Seguridad
- Equipamientos varios



PROGRAMA / PROYECTO

- Infraestructura energética-Malargüe
- Ciudad Judicial: construcción-Mendoza Capital
- Parque Industrial y Tecnológico General Alvear
- Parque Petroquímico Mendoza-Luján
- Parque Tecnológico e industrial zona Sur
- Complejo Penitenciario Menores Adultos: construcción-Almafuerte-Luján
- Acueducto Ganadero Monte Comán-La Horqueta: construcción-San Rafael
- Aprovechamiento Integral río Tunuyán-Proyecto Los Blancos-Tunuyán
- Canal Cacique Guaymallén: mejoramiento
- Ejecución colectora escudos aluvionales maestros
- Ejecución colectores escudos aluvionales maestros San Rafael
- Solución integral aluvional - Perdriel y Agrelo-Luján
- Trasvase de Río Grande al Río Atuel-Malargüe-San Rafael
- Construcción consultorios externos Hospital Tagarelli. San Carlos
- Hospital Arturo Illia: ampliación-La Paz
- Planta de acopio y compactación de envases de agroquímicos
- Ferrocarril trasandino y túnel a baja altura-Corredor Andino
- Metrotranvía de Mendoza 2° y 3° etapas Gran Mendoza
- Acceso Norte: construcción Ciudad de San Rafael
- RN 40 Tramo Bardas Blancas-RP 221-Pavimentación-Malargüe
- RN7 Variante Ciudad Mendoza por Palmira-Ugarteche
- Anillos de Circunvalación N°1 y N°2 Gran Mendoza
- Corredor Alto Agrelo, tramo RN7-RP86
- RP51 Norte: RN7-RN142 (El Encón) Lavalle
- RP153 La Josefa-RP51Lavalle
- RP153 La Josefa-RN7 Lavalle
- RP153 La Josefa-RN7 Lavalle
- RP206-RN146-RP203 San Rafael
- RP206-RP203-RN188 General Alvear

PROVINCIA DE MISIONES

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **29.801 km2** | Población: **1.097.829 hab.** | Densidad media: **36,8 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **13,7%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

La provincia de Misiones, que debe su nombre a las misiones religiosas que allí se establecieron a partir del siglo XVII, está dividida en diecisiete departamentos, integrados, a su vez, por 75 municipios. Con un 70% de población urbana, es una de las provincias con mayor porcentaje de población rural. Las principales ciudades de la provincia son Posadas, Oberá, Puerto Iguazú, Eldorado y San Vicente.
Una característica que define a Misiones es que el 90% de su perímetro corresponde a fronteras internacionales: 330 kilómetros lindantes con Paraguay sobre el río Paraná y 750 kilómetros con Brasil sobre los ríos Uruguay, Pepirí Guazú, San Antonio e Iguazú. Este rasgo determina que sus principales rutas formen sistemas de integración con el MERCOSUR: la RN12, que corre en forma paralela al Río Paraná y vincula con Brasil a través del Puente Internacional Tancredo Neves; la RN14, que integra las ciudades de Leandro N. Alem, Oberá, San Vicente, San Pedro y Bernardo de Irigoyen; y la RP17, que atraviesa la provincia en sentido Oeste-Este a la altura de la localidad de Eldorado.

DINÁMICA ECONÓMICA

El Producto Bruto Geográfico misionero representa aproximadamente el 1,3% del total nacional, calculado en 4.527 millones de pesos en 2007, valor que muestra un crecimiento del 8,19% en relación con el año anterior. Este Producto se compone en un 64% del sector terciario, un 27% del sector secundario y un 9% del sector primario.
El mayor aporte en el sector primario está vinculado con los recursos de la actividad forestal, con las explotaciones de pinos Elliotis y Taeda, eucaliptos y pino Paraná, no nativos. También se practica la agricultura, y entre los cultivos más destacados aparecen los de yerba mate, té, tabaco, stevia, cítricos, papayas y, en menor medida, caña de azúcar, arroz, maíz, café, plantas aromáticas, sandías, frutillas, melones, duraznos, bananas, paltas y ananás. La ganadería es fundamentalmente de bovinos, especialmente de cebú, y en los últimos años, se incorporó ganado de la raza Jersey. La agroindustria, vinculada a la yerba mate y el té; y la industria forestal, con sus ramificaciones en torno al tratamiento de la madera, son las principales actividades del sector secundario.
En el sector terciario tiene una gran incidencia el turismo, tradicionalmente en las Cataratas del Iguazú, uno de los centros turísticos internacionales de mayor relevancia de la Argentina, y otros destinos como las Reducciones Jesuíticas y saltos de agua como el Encantado, los del Tabay, y los Saltos de Moconá. Cabe destacar en esta actividad la incorporación del Parque Temático de la Cruz en Santa Ana y la infraestructura desarrollada como parte del tratamiento costero en las ciudades de Posadas, Garupá y Candelaria, donde se incluyen costaneras, espacios verdes, recreativos, culturales y gastronómicos.
Misiones registra exportaciones por 482 millones de dólares anuales, cifra que denota una tasa de crecimiento interanual del 9,6%. Los principales mercados de destino de sus productos, principalmente maderas, pasta celulósica, té, yerba y tabaco, son Brasil y Estados Unidos.

DINÁMICA SOCIAL

El Índice de Desarrollo Humano de Misiones es de 0,6792 según estimaciones de 2004, aunque las proyecciones de 2006 indican un incremento a 0,786, considerado de nivel medio. El porcentaje de población con Necesidades Básicas Insatisfechas es del 27,1%, se estima que un 23,9% de su población vive bajo la línea de pobreza y, dentro de este total, un 6,5% se encuentra bajo la línea de indigencia. El 17,28% de la población habita una vivienda adecuada, el 57,2% posee cobertura de agua corriente y el 11,3%, cobertura de desagües cloacales. La tasa de mortalidad general de Misiones es del 5,4%, la tasa de mortalidad infantil es del 13,92‰ y la de mortalidad materna es de 8,3 defunciones cada 10.000 nacidos vivos.
En cuanto a la salud, más de la mitad de la población cuenta con cobertura; y existen 617 establecimientos de asistencia en los que se suman 3.125 camas disponibles. En cuanto a la educación, la provincia cuenta con 1.317 establecimientos, con un promedio de 273 alumnos por establecimiento, y la tasa de matriculación es del 97,16%. Este elevado índice es producto de la explosión demográfica registrada en la provincia, que, como se menciona al inicio de este resumen, en 2010 registró una variación intercensal de 13,7%. Este crecimiento se ve conjugado con procesos de migración interna desde diversas regiones rurales hacia las principales ciudades, principalmente Posadas y su aglomerado, por lo cual la demanda de ingreso al sistema educativo en zonas periféricas a la capital es difícil de satisfacer.

SITUACIÓN AMBIENTAL

La provincia integra el macizo de Brasilia a través de la Meseta Misionera. La Selva Subtropical ocupa más de una cuarta parte del territorio, y se destaca por sus abundantes lluvias y altas temperaturas. Característicos de esta región son los suelos lateríticos, cuyo alto índice de descomposición de basaltos y meláfiros les



ESCUELA SECUNDARIA,
Ciudad de San Isidro.

otorgan el característico color marrón rojizo. Existen en Misiones dos biomas, la Selva Misionera y el Bosque en Galería, gran parte del cual ha sido modificado por la actividad antrópica.
Misiones está rodeada por cinco ríos: el Paraná, el Uruguay, el Iguazú, el San Antonio y el Pepirí Guazú, y posee las Cataratas del Iguazú, ubicadas en el Parque Nacional del mismo nombre y compuestas por 275 saltos de hasta 70 metros de altura.
La fauna y la flora son ricas en variedad, aunque la progresiva desaparición de la selva conlleva la amenaza de extinción. Las especies animales más destacadas son el yaguareté, el tapir, el oso hormiguero, el guacamayo rojo, diversos tipos de águilas y loros, el ocelote, el tatú carreta y el yacaré overo. Entre la flora pueden mencionarse el cedro misionero, el lapacho, el pino Paraná, el petiribí, las palmeras y el palo rosa.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

La red vial misionera está compuesta por 3.867 kilómetros lineales, de los cuales el 50% están pavimentados. El porcentaje restante corresponde a rutas de tierra con un importante trabajo de conservación.

Las principales rutas son la RN14, que atraviesa el centro de la provincia en sentido Suroeste-Noreste; la RN12, que corre paralela al límite provincial con Paraguay; y la RP17, que cruza transversalmente y conecta Eldorado con Bernardo de Irigoyen.
La actividad portuaria tuvo un vuelco importante a partir de 2003. Los cambios de las condiciones económicas tornaron competitivos los productos regionales en los mercados exteriores, lo cual dio lugar a la reactivación de puertos sobre el río Paraná y generó muchas expectativas en torno a la puesta en marcha de los puertos de Posadas y Santa Ana. Recientemente se sancionó la Ley Provincial de Puertos, importante herramienta en la estrategia de desarrollo, que contempla la salida de la producción propia y plantea esa misma posibilidad a la producción de países vecinos como Paraguay y Brasil, lo cual confirma la posición estratégica de Misiones en el marco del MERCOSUR.
En cuanto al transporte de energía eléctrica, actualmente se encuentra en proceso de construcción la segunda terna de 132 KV entre Posadas y Puerto Mineral, cerca de la localidad de Ruiz de Montoya, obra importante para resolver el menor desarrollo relativo, considerada de primera prioridad por el Consejo Federal de la Energía.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

La provincia de Misiones proyecta varias microrregiones de planeamiento, coincidentes con las clasificadas por el Plan Estratégico Nacional. Más allá de las áreas a cualificar, que son puntos específicos en el mapa –Posadas y su aglomerado, identificados como nodo multimodal, los Saltos del Moconá y el área en torno a las Cataratas del Iguazú, con Puerto Iguazú como otro nodo multimodal–, predominan las áreas a desarrollar y a potenciar.

Dentro de las áreas a desarrollar se distinguen las de perfil agrícola, turístico-recreativo, de servicios ambientales y áreas protegidas, ubicadas en torno a la Sierra de Misiones y el extremo Noreste: las localidades de El Soberbio, Andresito, San Vicente y Bernardo de Irigoyen. Para estas regiones se planean ciertos objetivos generales y específicos, que se desagregan en proyectos particulares que derivan de las estrategias específicas.

OBJETIVO GENERAL	ESTRATEGIAS	ESTRATEGIAS ESPECÍFICAS
Impulsar el progreso económico y aumentar la calidad de vida para que las personas y sus comunidades concreten sus proyectos de vida sin necesidad de abandonar su lugar de origen	**Dinamizar los ámbitos productivos**	• Articular y completar el sistema de conectividad regional y provincial • Ampliar la explotación de los circuitos turísticos • Aumentar la tecnificación y diversificación productiva • Apoyar, por medio del crédito, a los productores agrícolas
	Incrementar y completar la cobertura de sistema educativo	• Adecuar la infraestructura y el equipamiento • Dotar de recursos humanos
	Adecuar la infraestructura de servicios básicos	• Desarrollar sistemas para la adecuada provisión de agua y cloacas • Incrementar el suministro energético
	Incrementar y completar la infraestructura del sistema de salud	• Adecuar la infraestructura y el equipamiento • Fortalecer y eficientizar la gestión sectorial y municipal

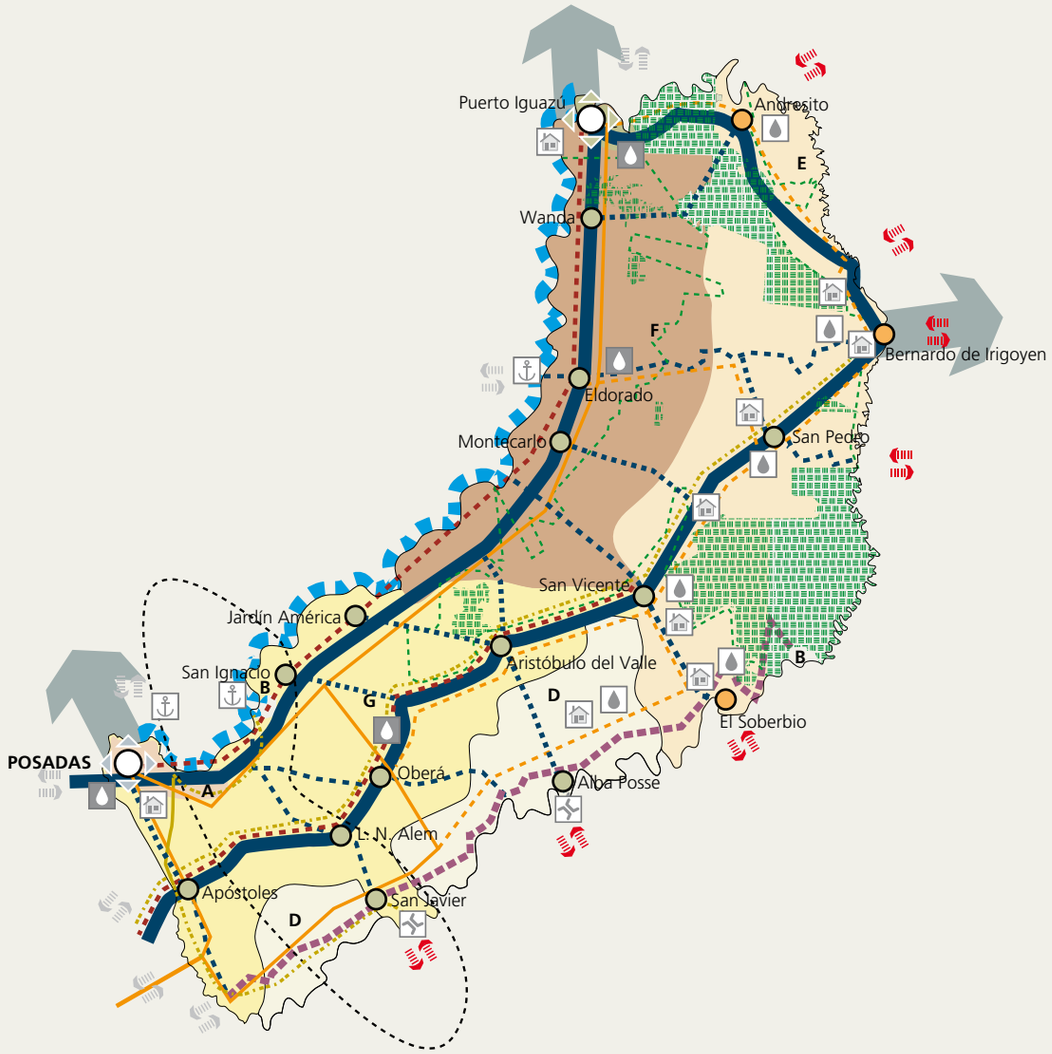
Las áreas a potenciar se desarrollan casi en su totalidad sobre la cuenca del río Paraná e incluyen las de perfil foresto-industrial y de servicios de apoyo al transporte, destacándose la localidad de Eldorado, y las de perfil agrícola y turístico-recreativo en el centro y la mitad Suroeste de la provincia, identificándose Oberá y Jardín América entre las ciudades a potenciar.

OBJETIVO GENERAL	ESTRATEGIAS	ESTRATEGIAS ESPECÍFICAS
Desarrollar la matriz agrícola y la competitividad de las pyme para lograr un mayor desarrollo económico y social	**Equilibrar y fortalecer la matriz agrícola-forestal**	• Apoyar la producción forestal capaz de sustentar emprendimientos industriales • Integrar las cadenas productivas priorizando el apoyo a cuencas con capacidad instalada • Apoyar la incorporación de tecnología en la producción • Desarrollar información de producción y precios de mercado • Apoyar, por medio del crédito, a los productores agrícolas • Desarrollar los centros urbanos de servicios de apoyo a zonas rurales
	Aumentar la competitividad de las pyme	• Reducir costos de transporte mediante el desarrollo del sistema portuario provincial • Mejorar la infraestructura básica • Aumentar la provisión de energía • Capacitar a los recursos humanos • Lograr la diferenciación y certificación de productos para favorecer una mayor comercialización

Las áreas a cualificar son las que presentan mayor consolidación relativa en cuanto al medio construido, pero requieren de una adecuación de sus infraestructuras y equipamientos, teniendo en cuenta el crecimiento del turismo y de los flujos de intercambio en el núcleo del MERCOSUR, mitigando los impactos ambientales que acarrea el crecimiento sin planificación.

OBJETIVO GENERAL	ESTRATEGIAS	ESTRATEGIAS ESPECÍFICAS
Potenciar y diversificar el sistema de servicios urbanos y tender a un ordenamiento territorial	**Potenciar el crecimiento de la economía**	• Aumentar la capacidad multimodal para la vinculación regional • Aumentar la fluidez del movimiento transfronterizo de personas y cargas • Apoyar la radicación de industrias y la formación de recursos humanos para el sistema productivo • Divulgar permanentemente información y estadísticas sobre el perfil de las ciudades
	Adecuar la infraestructura de servicios básicos	• Privilegiar el transporte público • Aumentar la provisión de agua y cloacas • Aumentar el suministro de energía eléctrica • Desarrollar redes urbanas de gas natural
	Acompañar la expansión urbana con calidad ambiental	• Recuperar y sanear cuencas hídricas • Renovar y revalorizar los espacios públicos, en especial los ribereños • Restablecer el equilibrio entre áreas urbanas, periurbanas y rurales • Concertar la acción de responsables institucionales en materia de infraestructura y equipamiento en el ámbito municipal • Fortalecer la capacidad de gestión del suelo urbano por parte de los municipios
	Elaborar planes que propicien la amplia participación pública y privada	• Planear y desarrollar la infraestructura portuaria • Planear y desarrollar parques industriales • Responder a la afectación del embalse Yacyretá

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



REFERENCIAS

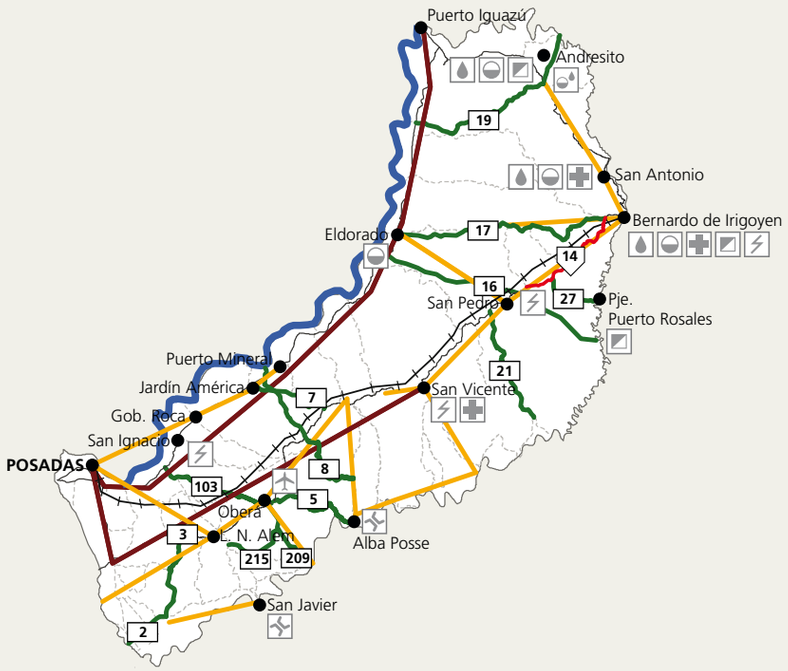
- Nodo multimodal a potenciar
- Nodo multimodal a cualificar
- Localidades a potenciar
- Localidades a desarrollar
- Puertas de acceso viales
- Puertas de acceso a construir
- Autovía
- Infraestructura vial a mejorar con ampliación de calzada, señalización y obras complementarias
- Red ferroviaria a potenciar
- Red ferroviaria a construir
- Hidrovía
- Red eléctrica de alta tensión 500KV
- Red eléctrica de baja tensión 132KV
- Gasoductos a construir
- Corredor de las Misiones Jesuíticas

- **A** Área a cualificar: perfil urbano, industrial, turístico-recreativo, centro de servicios, científico y de investigación de alta tecnología.
- **B** Área a cualificar: perfil turístico-recreativo
- **C** Área a cualificar: perfil turístico-recreativo, Centro de servicios y de protección ambiental
- **D** Área a desarrollar: perfil agrícola, turismo recreativo, y de servicios de transporte
- **E** Área a desarrollar: perfil agrícola, industrial, y de servicios de transporte.
- **F** Área a potenciar: perfil predominantemente foresto-industrial y de servicios de apoyo al transporte
- **G** Área a potenciar: perfil agrícola, forestal, industrial, turísmo-recreativo, de servicios de transporte y de protección ambiental.
- Áreas naturales protegidas
- Corredor verde, Áreas de protección ambiental
- Puerto a construir
- Puentes a construir
- Zonas a potenciar servicio de agua potable
- Zonas a desarrollar servicio de agua potable

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Puente
- Aeropuerto con requerimientos
- Hidrovía
- Ferrocarril
- Energía eléctrica
- Red eléctrica con requerimiento
- Gasoducto
- Agua potable
- Cloaca
- Agua - Cloaca
- Salud
- Paso fronterizo



PROGRAMA / PROYECTO

- Sistema de agua potable de Comandante Andrés Guacurarí
- Sistema de agua potable de Bernardo de Irigoyen
- Rehabilitación y ampliación del sistema de agua potable de San Antonio
- Sistema de desagües cloacales de Bernardo de Irigoyen
- Sistema de desagües cloacales de Comandante Andrés Guacurarí
- Sistema de desagües cloacales de San Antonio
- Sistema cloacal de Eldorado
- Línea 132 KV Eldorado-San Pedro
- ET 132/33/13,2 KV San Pedro
- Línea 132 KV San Pedro-Bernardo de Irigoyen
- Línea 132 KV Posadas-Leandro N. Alem
- Línea 132 KV Leandro N. Alem-Oberá
- Segunda terna 132 KV Posadas-Gobernador Roca-Puerto Mineral
- E.T. 132/33/13,2 KV. Bernardo de Irigoyen
- Línea 33 KV. Deseado-San Antonio-Bernardo de Irigoyen
- Línea 33 KV. Dos de Mayo-San Vicente-El Soberbio
- Línea 33 KV. Salto Encantado-25 de Mayo
- Línea 33 KV. Santa Rita-Colonia Aurora
- Línea 33 KV. Concepción de la Sierra-San Javier
- Proyecto de Electrificación Rural
- Pavimentación RN14 Tramo Empalme RP20-Empalme RP17
- Repavimentacion y banquinas RP19 - Tramo Empalme RN12-Límite con Brasil
- Ensanche RP17 Tramo Eldorado-Bernardo de Irigoyen
- Desarrollo RN12
- Ensanche RP5 (Oberá-Panambí)
- Pavimentación y puentes RP8 Tramo Campo Grande-25 de Mayo (Producción)
- Pavimentación RP3 Tramo Cerro Azul-Concepción de la Sierra (Producción)
- Pavimentación RP215 Tramo Empalme R4-Mojón Grande (Producción)
- Pavimentación RP209 Tramo Mojón Grande-Florentino Ameghino (Producción)
- Puente Alba Posse (Argentina)-Porto Mauá (Brasil)
- Centro de Frontera de Comandante Andrés Guacurarí
- Ampliación Centro de Frontera de Bernardo de Irigoyen
- Centro de Frontera de Paraje Comandante Rosales
- Pavimentación RP16 Tramo RN14-RP27
- Pavimentación RP27
- Pavimentación RP22 Tramo RP27-Paraje Rosales
- Pavimentación RP21 Tramo Paraje Paraíso (RN14)-Empalme RP2 (Moconá)
- Pavimentación RP2 Tramo Límite con Corrientes-Concepción de la Sierra
- Dragado hidrovía Alto Paraná
- RP8 Tramo Leoni-Campo Grande-25 de Mayo
- Ensanche RP103 Tramo RN14 (Oberá)-Alba Posse
- Centro de Atención Primaria de Salud Barrio Aduana (Bernardo de Irigoyen)
- Puente San Javier (Argentina)-Porto Xavier (Brasil)
- Ampliación Centro de Atención Primaria Salud Km 130 (San Antonio)
- Ferrovía Posadas-Bernardo de Irigoyen
- Hospital San Vicente
- Gasoducto NEA

PROVINCIA DE NEUQUÉN

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **94.078 km2** | Población: **550.344 hab.** | Densidad media: **6,01 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **13%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

Neuquén, situada en el Norte de la Patagonia, limita al Este y al Sur con Río Negro, al Oeste con la República de Chile y al Norte con Mendoza.
Conformada por 16 departamentos, aproximadamente el 11,4% de su población habita áreas rurales –de manera dispersa o en localidades de menos de 2.000 habitantes– y el 88,6% en áreas urbanas. El 55% de ella está concentrada en el aglomerado Neuquén–Plottier-Centenario.
La provincia ha mostrado una elevada tasa de crecimiento poblacional, debida principalmente a las importantes migraciones de otras provincias argentinas y de Chile.

DINÁMICA ECONÓMICA

Neuquén ha experimentado un crecimiento económico importante durante los últimos 40 años. Su Producto Bruto Geográfico actual es 25 veces mayor al promedio de la década del sesenta, lo cual indica un crecimiento anual del 8,2%, basado principalmente en actividades de explotación de recursos energéticos y actividades conexas –como la construcción y los servicios–. En el año 2007, el Producto alcanzó los 21.053 millones de pesos, que representa un ingreso mensual per cápita de 3.255 pesos y un 4,6% del Producto Bruto Interno.
Dentro de la composición del Producto neuquino, la actividad primaria es la de mayor significación, con el 55% del total, participación muy superior al promedio nacional de 9%. Le siguen en importancia el sector terciario, con un 30% de participación, y el secundario, con el 15%, ambos inferiores al promedio nacional, de 66% y 25% respectivamente.
La provincia tiene una fuerte identidad como productora de bienes primarios. Las actividades están basadas en la explotación de sus recursos naturales, principalmente recursos energéticos, como la producción de hidrocarburos y la hidroenergía. La explotación hidrocarburífera mejoró sustancialmente ya que la renovación de precios tuvo un efecto positivo ante el aumento de las regalías sobre las finanzas. En 2004, por ejemplo, se registró un crecimiento anual del 20% para el petróleo y del 40% para el gas.
Respecto de la producción hidroenergética y la generación del mercado eléctrico mayorista, en 2005, la provincia aportó al sistema nacional el 11,95%, con una potencia instalada en las centrales eléctricas para ese año de 5.701 GW. Relacionado con los ingresos, para el período 2000-2007, presentó un incremento del 28,8%.
El turismo es uno de los sectores que mejor han evolucionado durante la última década. La afluencia de turistas, tanto nacionales como extranjeros, ha sido constante en las últimas temporadas. En 2005, los pernoctes se incrementaron un 9% en la temporada estival y un 7% en la temporada invernal en relación con el año anterior. En total, se incrementó un 115% la cantidad de turistas arribados anualmente en la última década, y un 76% la cantidad de plazas hoteleras ofrecidas, y se generaron más de 5.800 nuevos empleos vinculados con el sector durante los últimos cuatro años.
La actividad agropecuaria y la silvícola constituyen el tercer sector económico. La agricultura representa el 65% del Producto y registró un incremento del 10% en el período 2000-2007, siendo el 95% actividad frutícola. La ganadería, actividad de gran impacto social en el interior, ocupa el 57% de la superficie. La actividad forestal, inicialmente extractiva de bosques nativos, se revirtió a partir de la década del setenta a través de la protección y la promoción de forestaciones con especies exóticas en zonas de secano, a partir de los 700 milímetros, hacia la cordillera.
La minería representa el 0,87% del Producto. Otras actividades relacionadas con los recursos naturales son la hidrocarburífera, la producción de cerámicos, la elaboración de agua pesada, la elaboración de jugos, y recientemente, la actividad vitivinícola. En el período 2000-2007, todos los sectores incrementaron sus actividades, principalmente la construcción, con una evolución económica del 113%, el turismo con el 91% y el comercio y la industria con el 70%.

DINÁMICA SOCIAL

El índice de pobreza en el aglomerado Neuquén-Plottier registró en 2006 que el 22,4% de los hogares eran pobres y el 8,7% indigentes, mientras que en 2009 disminuyeron al 6,6% y al 3% respectivamente. Sobre 128.351 hogares, el 66% son consideradas viviendas adecuadas.
Respecto de la salud, la provincia logró disminuir la tasa de mortalidad infantil del 10,4‰ en 2004 al 9,6‰ en 2007, mientras que la mortalidad general fue del 4,8%. Neuquén cuenta con un total de 205 establecimientos asistenciales: 29 hospitales, 88 puestos sanitarios, 76 centros de salud públicos y 12 puestos de salud privados, en los que se totalizan 1.737 camas disponibles. La cobertura social alcanza al 50% de la población.
En cuanto a la educación, en el período 1998-2008 la matrícula se incrementó 15% sobre un total de 174.143 matriculados, el 85% en escuelas oficiales y el 14,35% en escuelas privadas,

sobre un total de 741 establecimientos, de los cuales el 87% son públicos y el 12,5% son privados.

SITUACIÓN AMBIENTAL

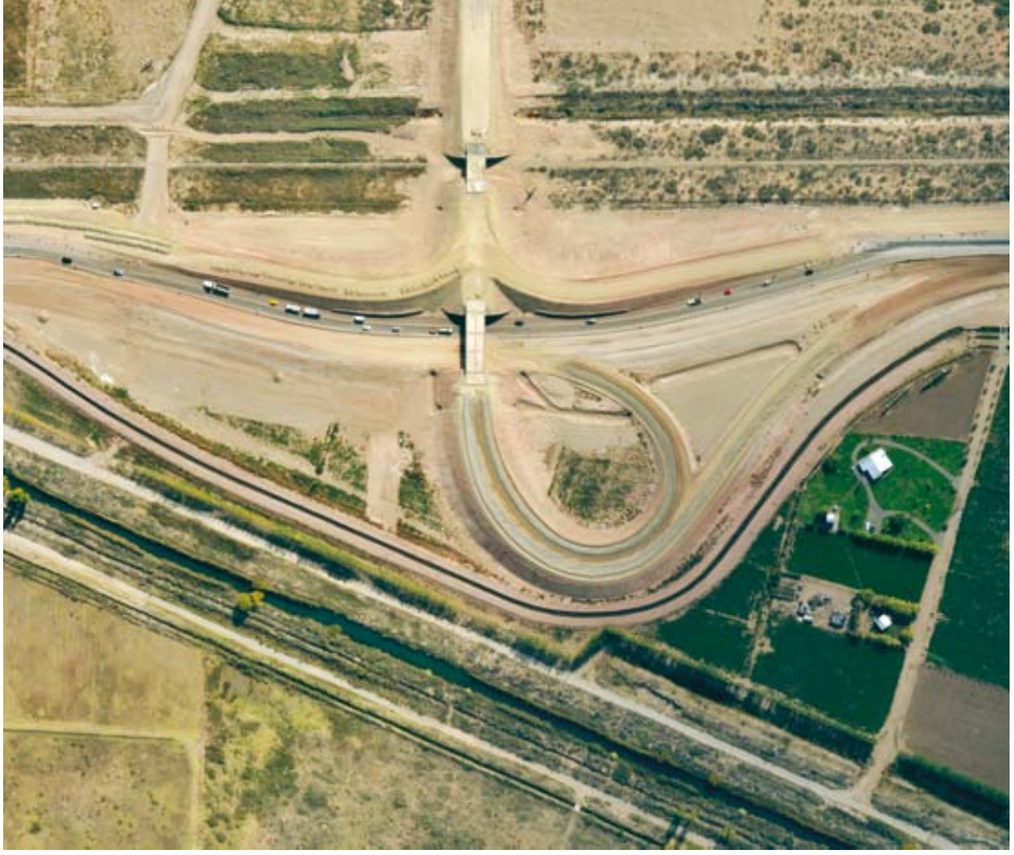
Los principales problemas ambientales son los constituidos por los altos impactos de la actividad hidrocarburífera y minera, que contribuyen a la contaminación hídrica superficial y subterránea; la desertificación, producida por el sobrepastoreo, mayormente de ganado caprino y ovino; la problemática de los residuos sólidos urbanos, junto con los residuos patológicos, industriales y agropecuarios; los continuos avances de áreas urbanas sobre suelos aptos productivos y suelos con bosques nativos, y los bajos porcentajes de áreas naturales en relación con la superficie del territorio.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

La red vial está configurada por las rutas del subsistema Neuquén Capital-Cutral Có-Zapala: la RN22, uno de los corredores viales de mayor tránsito, conforma el corredor bioceánico, el eje Norte-Sur está constituido por la RN40, el corredor andino por la RN234 y el corredor Sureste por la RN237. Otras rutas provinciales son la RP7 y la RP5, que vinculan el área petrolera, y la RP17, que vincula áreas productivas entre los departamentos Confluencia y Añelo. La provincia dispone de un sistema de accesos y conectividad urbana de 5.000 kilómetros de rutas, 2.493 de los cuales están pavimentados, 1.698 son caminos consolidados y 1.864 son rutas mejoradas. A lo largo de sus 700 kilómetros de frontera con Chile cuenta con diez pasos fronterizos, como el Paso Cardenal Samoré al Sur, el Paso Pino Hachado en el centro y el Paso de Consenso Pichachen al Norte, entre otros.
La red ferroviaria provincial cuenta con la línea General Roca, que conecta las ciudades de Buenos Aires, Bahía Blanca, Neuquén y Zapala, actualmente como tren de carga.
Neuquén capital cuenta con un aeropuerto internacional y en el interior están operativos los aeropuertos de San Martín de los Andes, Rincón de los Sauces, y varios aeródromos.
La provincia cuenta con seis centrales hidroeléctricas, cinco de ellas sobre el río Limay, y comparte parte de la generación con Río Negro, y una asentada sobre el río Neuquén, que totalizaron en 2005 una generación de 15.573 GWh, valor que representa el 43% de la energía hidroeléctrica del país.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

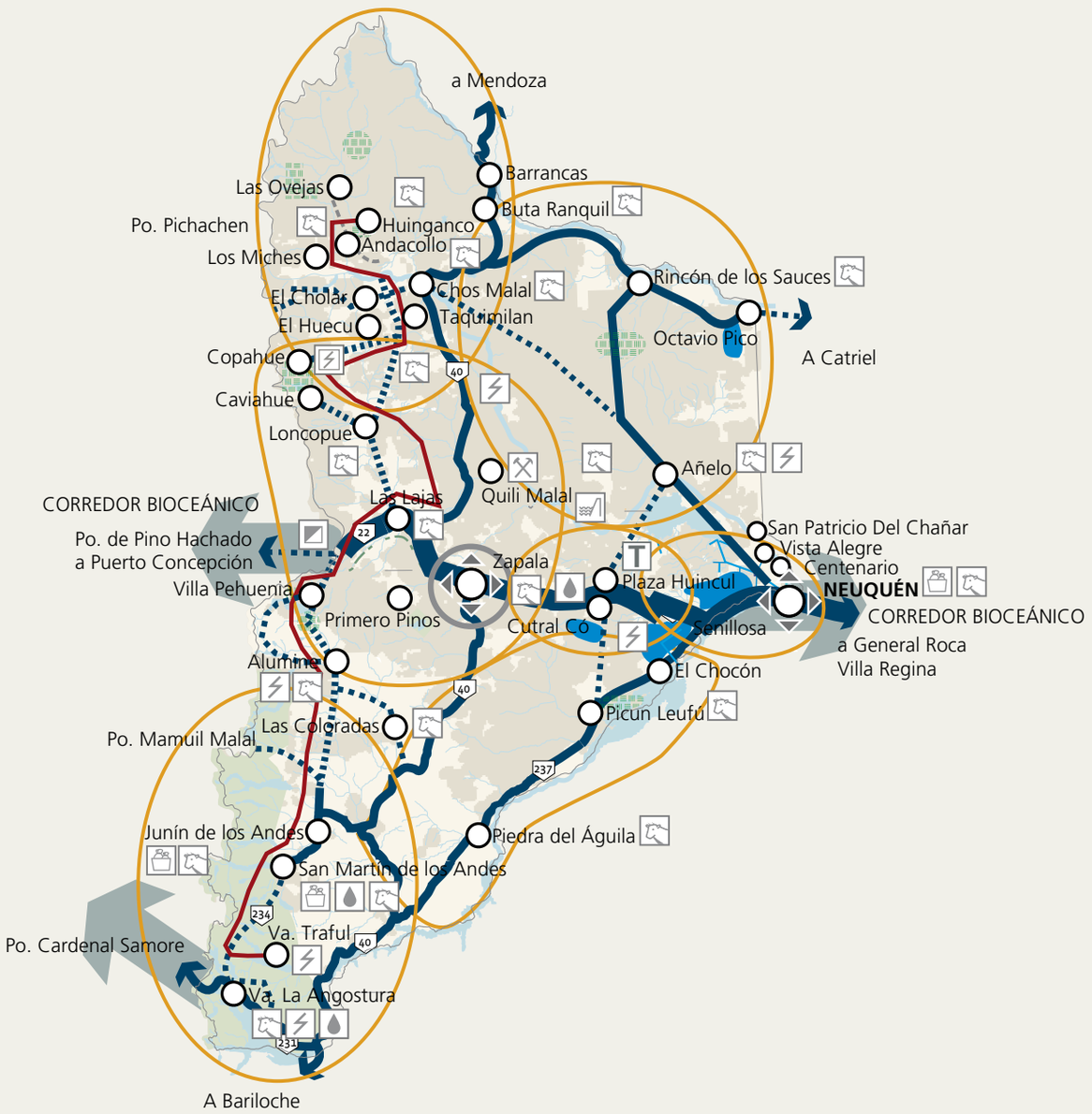
Los objetivos y estrategias diseñados implican pasar de una economía centrada en la actividad hidrocarburífera a una economía diversificada e integrada, con fuerte presencia de la actividad agroindustrial. La decisión de avanzar en la reconversión de la matriz productiva hacia un perfil de mayor sustentabilidad se ha convertido en una verdadera política de Estado.
Los lineamientos generales del Plan Director y los objetivos provinciales específicos son:
1) Promover perfiles complementarios para desarrollar las localidades del interior de la provincia y acompañar el crecimiento de las comunidades con infraestructura en educación y salud. Recuperar y desarrollar la atención primaria de la salud.
2) Mejorar la situación habitacional, la entrega y construcción de viviendas sociales, fomentar la autogestión y el esfuerzo propio en la ejecución de soluciones habitacionales.
3) Aumentar la conectividad entre los centros urbanos a nivel provincial y establecer rutas estratégicas para el desarrollo de las regiones. Mejorar la pavimentación y señalización de las vías de comunicación terrestre.
4) Priorizar los pasos fronterizos hacia la República de Chile para afianzar los lazos internacionales y consolidar el eje del corredor bioceánico a través del paso Pino Hachado.
5) Mejorar la conectividad aérea.
6) Promover el aumento sistemático de la producción y la competitividad. Crear un desarrollo vertical de la producción primaria, establecer y promover nuevas zonas bajo riego para la producción agrícola intensiva, forestal y de pastizales.
7) Mejorar la infraestructura energética y promover nuevas fuentes de energía renovables, especialmente en zonas rurales.
8) Programar el aprovechamiento racional y sustentable de los recursos naturales, aplicando tecnologías más limpias para evitar las externalidades económicas que producen las industrias de alto riesgo.
9) Control y manejo sustentable del bosque nativo e implantado.
Neuquén presenta una caracterización heterogénea, que ha llevado a establecer siete Regiones Provinciales de Planificación para el desarrollo territorial. Se adoptó la región como escala intermedia entre la provincia y el municipio, que representa el nivel de integración y asociación histórico, cultural, social, productivo, biogeográfico y ambiental.
Sobre la base de esta metodología, se tomaron en cuenta los objetivos provinciales específicos y el contexto sociodemográfico y económico de las comunidades, considerando las dimensiones de evolución, crecimiento, sexo, edad, Necesidades Básicas Insatisfechas, densidad, educación, salud, seguridad, y las variables económicas que estas comunidades generan, como las vinculadas con el mercado laboral.
La región Sur posee, desde sus orígenes, un perfil productivo forestal con el desarrollo de aserraderos, dependiente del mejoramiento de la infraestructura y la accesibilidad. Se favorece el desarrollo del turismo, actualmente la principal actividad de la región, especializado en deportes de nieve, pesca y caza deportiva.
La región Añelo-Pehuenche es parte de una importante cuenca hidrográfica. Incluye presas para controlar las crecidas del río Neuquén, regular los caudales, generar energía y asegurar la provisión de agua para el riego y el consumo humano. Los importantes yacimientos petrolíferos y gasíferos son el motor del desarrollo en esta área, y hay perspectivas alentadoras en relación con los nuevos yacimientos no convencionales de *tight* y *shale gas* y *oil*. Es importante destacar también la existencia de recursos paleontológicos con una alta potencialidad a desarrollar.
Las bellezas escénicas de la región Norte han dado lugar a un incipiente mercado turístico. La actividad predominante, no obstante, es la cría de ganado caprino, en complemento con la agricultura, la forestación y la minería de incipiente desarrollo.
La región de los Valles Irrigados integra el centro-Este de la provincia y contiene en su extensión territorial a los ríos Limay y Neuquén, que han marcado su desarrollo agrícola junto con los grandes movimientos migratorios, y definieron el perfil de la actividad frutícola. Estos cursos de agua son también fuente de actividades como la hidroeléctrica y la turística. El área se caracteriza por tener la mayor concentración poblacional, con más del 55% asentada en las localidades de Neuquén, Centenario y Plottier, siendo la ciudad capital el epicentro demográfico, social y económico



CIRCUNVALACIÓN,
Ciudad de Neuquén.

de la región, de la provincia y del Norte de la Patagonia. Los ejes productivos son diferenciados, vinculados con la fruticultura, la reciente vitivinicultura y la incipiente actividad turística.
La Región de la Comarca Petrolera, inicialmente dedicada a la explotación de hidrocarburos, está experimentando una modificación de su perfil, vinculada con el cambio de la matriz productiva ante el futuro agotamiento del recurso hidrocarburífero. Se están desarrollando nuevas fuentes vinculadas a las agroindustrias y al turismo. En la actualidad se está generando, además, un polo científico y tecnológico para el desarrollo de energías alternativas, fundamentalmente energía eólica, junto con una infraestructura de investigadores e incubadoras de empresas basadas en conocimientos.
Si bien la región Centro cuenta con importantes recursos naturales para el impulso del desarrollo local, la aún insuficiente infraestructura desalienta el interés del sector privado en la inversión y la generación de empleo.
La región Limay está atravesada por la cuenca del río homónimo, en la cual se encuentran los embalses Pichi Picún, Piedra del Águila, Arroyito y Ezequiel Ramos Mexia. La generación anual de las represas Piedra del Águila y El Chocón ubica a éstas en el segundo y quinto lugar, respectivamente, de generación de energía hidroeléctrica en nuestro país. Es importante destacar que los cursos de agua de la cuenca no atraviesan grandes ciudades, y por lo tanto mantienen su alta calidad y pureza. Las actividades económicas que se han desarrollado en la región son en su mayoría agrícolas y ganaderas de pequeña escala. La construcción de grandes obras hidroeléctricas ha generado un gran impacto a nivel provincial, pero desde la perspectiva del desarrollo endógeno, hay todavía muchas oportunidades y fortalezas para aprovechar.

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



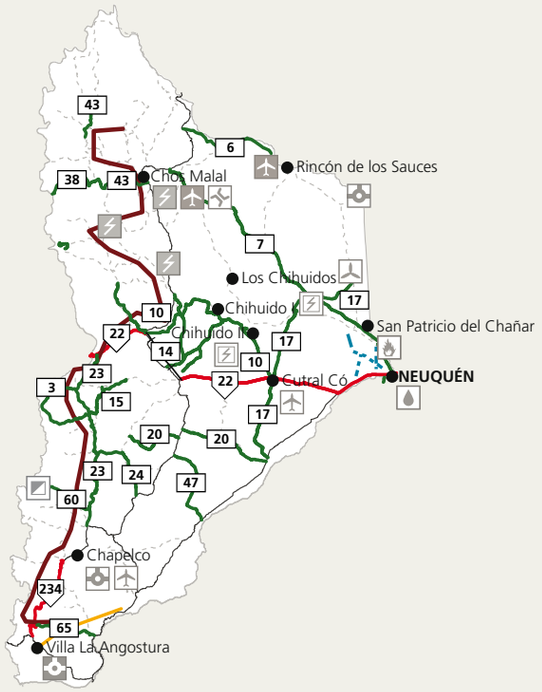
REFERENCIAS

- Centro urbano multimodal
- Centros urbanos
- Principales corredores
- Rutas a asfaltar
- Red ferroviaria
- Proyecto Ferrocarril Trasandino
- Proyecto riego: Canal Mari Menuco-Confluencia, Represa Chihuido II, Canal Challacó-Arroyito-Chocón, Canal del Arroyo Covunco, Arroyo Picún Leufú
- Gasoducto
- Áreas naturales protegidas
- Parques Nacionales
- Áreas potenciales a regar
- Tierras privadas
- Tierras fiscales
- Regiones
- Zona franca
- Saneamiento
- Proyecto represa hidroeléctrica
- Gestión de residuos sólidos
- Ganadería
- Centrales de generación eléctrica
- Pasos internacionales
- Minería
- Energía geotérmica - Parque termal
- Parque tecnológico

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Ferrocarril
- Energía eléctrica
- Acueducto
- Energía alternativa
- Estación transformadora
- Generación de energía
- Red de gas
- Aerodromo
- Aeropuerto con requerimientos
- Acceso RP
- Acceso RN
- Paso fronterizo
- Puente
- Agua potable



PROGRAMA / PROYECTO

Región de los valles irrigados

- Aprovechamiento Multipropósito Hidroeléctrico Chihuido I
- Reubicación RN22 Cipolletti-Cañadón de las Cabras
- Proyecto Tren del Valle de pasajeros interurbano Villa Regina–Senillosa
- Proyecto Multipropropósito Mari Menuco (poner bajo riego 12.000 has)
- Proyecto Multipropósito Acueducto Agua Potable para Neuquén, Plottier, Centenario, Vista Alegre y Senillosa
- Autovías de circulación tramo Plottier-Senillosa y tramo Senillosa-Arroyito
- Obra de gasoducto a San Patricio del Chañar
- Proyecto de planta de tratamiento de RSU Neuquén

Región Sur

- Interconexión 132 KV Villa Angostura, Traful y costa del Limay (Alicurá)
- Circunvalación Villa La Angostura RN231
- Paso Mamuil Malal (a la altura de Junín de los Andes)
- Pavimentación RP60
- Finalización tramo Ruta de los Siete Lagos-RN234
- Planta de saneamiento para San Martín de los Andes y Plan Director de Agua Potable para Villa La Angostura
- Gasoducto troncal cordillerano
- Proyecto de Planta de tratamiento residuos sólidos urbanos (Sur)

Región Norte

- Nuevo puente sobre río Curi Leuvu y accesos
- Chos Malal-Proyecto pavimentación RP7
- Pavimento RP6 empalme RN40 Chos Malal-El Cholar (primer tramo)-Pavimento RP6 empalme RN40 Chos Malal-El Cholar-segundo tramo-Pavimento tramo El Cholar-Moncol-Pavimento RP6 tramo Moncol y Paso Pichachén-Chos Malal-Acceso Buta Ranquil y Barranacas desde RN40
- Rotondas de acceso a la Planta Urbana desde RN40 Chos Malal
- Gasoducto troncal cordillerano
- Red de mataderos

Región Limay

- Readecuación RP17-Tramo Picún Leufú-Cutral-Có

Región Centro

- Complejo polimodal Pino Hachado-Paso Pino Hachado-Consolidación RP23-Rahue-Pilo Lil-RP23 tramo km. 23-Litrán-RN-Tramo aduana-límite con Chile. Paso internacional Pino Hachado
- Reconstrucción y mantenimiento RN242 Las Lajas-Pino Hachado-Autovía Cutral-Có-Zapala
- Electrificación rural
- Red de mataderos
- Proyecto de energía geotérmica
- Proyecto Termal
- Proyecto FF.CC. Trasandino del Sur
- Gasoducto Troncal Cordillerano
- Pavimento RP23 (Pino Hachado) Litrán-Pavimento RP11 empalme RP13 Moquehue
- Línea de alta tensión 132 KV Cerro Bandera-Aluminé y estaciones transformadoras 132-33-13.2 KV 7.5 MVA

Región comarca petrolera

- Parque Tecnológico Cutral-Có-Plaza Huincul
- Readecuación RP17-Tramo Cutral-Có-Picun Leufú
- Proyecto Multipropósito Hidroeléctrico Chihuidos I
- Acueducto Los Barreales Proyecto Productivo 3.000 has-Obra de readecuación del sistema de agua potable.
- Acueducto Los Barreales-Plaza Huincul-Cutral-Có, recambio acueducto de 600 Etapa II
- Mantenimiento RN22-Tramo Arroyito-Zapala, autovía Cutral-Có-Zapala

Región Añelo

- Proyecto Multipropósito Hidroeléctrico Chihuidos I
- Proyecto minero ubicado en el área de Los Chihuidos
- Pavimentación tramo RP7-Punta Carranza con RN40 y complementario RP6-crucero Catriel-Octavio Pico
- Abastecimiento energético para Añelo y electrificación rural a establecimientos y crianceros
- Red de mataderos

PROVINCIA DE RÍO NEGRO

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **203.013 km2** | Población: **: 633.374 hab.** | Densidad media: **3,12 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **14,6%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

Río Negro era territorio de ocupación de varias etnias originarias, denominadas luego como complejo tehuelche. Con la llegada de los españoles, en 1779, se establece uno de los primeros asentamientos europeos en la Patagonia, al fundarse el Fuerte de Nuestra Señora del Carmen de Río Negro. Comienza entonces un nuevo proceso de organización, que en 1955 logra la categoría de provincia, cuya Constitución se redacta en 1957.
La provincia está dividida en trece departamentos, en los cuales se localizan municipios y comisiones de fomento. Ocupa el 7,3% del territorio nacional y posee el 1,58% de su población. Las principales ciudades son San Carlos de Bariloche, General Roca, Cipolletti y Viedma –con más de 30 mil habitantes–, Villa Regina, Allen, Cinco Saltos, Catriel, San Antonio Oeste, El Bolsón y Río Colorado –con más de 10 mil–.
En su esquema territorial actual se distinguen cuatro regiones. La Meseta Centro-Sur, integrada por los departamentos de Norquinco, Pilcaniyeu, 25 de Mayo, 9 de Julio, El Cuy, Valcheta y el Sur de Avellaneda; la región Andina, que coincide con el departamento Bariloche e incluye las ciudades de San Carlos de Bariloche y El Bolsón; la región Atlántica, donde se encuentra la capital provincial, conformada por los departamentos de San Antonio Oeste y Adolfo Alsina; por último, la región de los Valles Interfluviales, donde las localidades de Villa Regina, General Roca, Allen, Cipolletti y Cinco Saltos, ubicadas en el Alto Valle del río Negro, forman el área más densamente poblada de la provincia. Se destaca, asimismo, la localidad de Choele Choel, en el Valle Medio. Esta área comprende los departamentos de General Roca, Pichi Mahuida y parte del departamento Avellaneda.
Los departamentos de General Roca y Bariloche concentran más del 70% de la población total, cifra que supera en cinco veces la media provincial. Un fenómeno importante es la pérdida de población en la línea Sur, atribuible a múltiples causas que combinan la rigurosidad del clima y la fragilidad económica ocasionada por la oscilación del valor de la lana, las escasas posibilidades de trabajo y el deterioro de los campos como producto de la desertización.

DINÁMICA ECONÓMICA

La participación de la provincia en el Producto Bruto Interno nacional es del 1,4%. Las principales actividades económicas son la fruticultura, el turismo, la minería, la pesca y la ganadería, además de los servicios y el comercio, de fuerte incidencia en el Producto Bruto Geográfico provincial.

A nivel microrregional se observan marcadas diferencias. En la Meseta Centro Sur, la actividad predominante es la ganadería extensiva de ovinos y caprinos y la minería de explotación de piedra laja en la zona de Los Menucos.
En la Región Andina, la principal fuente de ingresos y empleos es el turismo, con las ciudades de San Carlos de Bariloche y El Bolsón como núcleos, aunque se destacan también el cultivo de lúpulo, frutas finas y la presencia de algunos establecimientos ganaderos e industriales y de establecimientos de alta tecnología.
La zona Atlántica concentra el grueso de la administración pública, por lo cual el peso relativo del sector terciario es importante. Además, se desarrolla el turismo de costa, con la localidad de Las Grutas en el Golfo San Matías como centro, y la actividad pesquera, con San Antonio Oeste como núcleo y principal puerto exportador de frutas del Alto Valle. Es destacable la reapertura de la mina de hierro, que otorga nueva vida a la ciudad de Sierra Grande.
Por último, en los Valles Interfluviales existe una enorme gama de actividades relacionadas con la agricultura, con gran desarrollo de la fruticultura en el Alto Valle, particularmente en el departamento de General Roca, así como la actividad vinculada a la industrialización de esta producción.

DINÁMICA SOCIAL

El Índice de Desarrollo Humano de la provincia de Río Negro es de 0,831, considerado alto, y el porcentaje de población con Necesidades Básicas Insatisfechas es del 17,9%. La tasa de mortalidad es de 6,1‰, la tasa de mortalidad infantil es de 11,7‰ y la tasa de mortalidad materna es de 3,6‰ nacidos vivos.
Aproximadamente el 50% de la población posee cobertura de salud, y existen en la provincia 315 establecimientos asistenciales con 1.930 camas disponibles.
El 44% de la población habita una vivienda adecuada, mientras que el 89,3% cuenta con cobertura de agua potable y el 51% con cobertura de desagües cloacales.

SITUACIÓN AMBIENTAL

En la Meseta Centro Sur, el paisaje es de planicies esteparias semidesérticas y bajos esteparios, con mesetas de 200 a 300 metros de altura que ocupan más del 50% de la superficie provincial. El clima es muy árido, con fuertes vientos y algunos arroyos y cuencas sin desagües.

En la región Andina predominan dos paisajes: la Cordillera, con alturas superiores a los 1.200 metros, abundantes bosques naturales y registros de precipitaciones superiores a los 1.500 milímetros anuales, y los valles fluvio-glaciales, muchos de ellos originados por el retiro de los glaciares y la formación de sistemas de lagos ramificados.
La zona Atlántica presenta una mayor diversidad de paisajes naturales: el mar, el valle del río Negro en su tramo inferior, las mesetas semidesérticas y los bajos.
Los Valles Interfluviales son una planicie aluvial con una suave pendiente hacia el Este, con una altura media que oscila entre los 300 y los 600 metros, caracterizados por la presencia de dos valles de origen fluvial recorridos por el río Colorado y el río Negro, de orientación Oeste–Sureste.
Respecto de las amenazas, las inundaciones, fenómeno con mayor frecuencia de eventos en el período 1970-2004, presentan una periodicidad de aproximadamente diez años, tanto en el río Negro como en el río Colorado. Este fenómeno también tiene lugar en la zona andina, como consecuencia de las altas precipitaciones, que en algunos casos se unen a los deshielos, como el arroyo Ñireco en San Carlos de Bariloche y el arroyo Quemquetreu en El Bolsón. Debido a la ocupación irregular de las zonas bajas, en esta zona se producen daños aproximadamente cada cinco o diez años.
Otra amenaza relevante son los incendios forestales, que abarcan extensiones de terreno de diverso tamaño y afectan desde bosques con especies forestales nativas hasta zonas de estepa ricas en especies forrajeras utilizadas para el pastoreo del ganado.

Frente a estas amenazas, el gobierno provincial ha avanzado en la adopción de planes y programas –como el Servicio de Prevención y Lucha contra Incendios Forestales– y ha impulsado la sanción de algunas normas tendientes a revertir la situación.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

Los asentamientos poblacionales están vinculados a las vías de conectividad.
En la Meseta Centro-Sur se ubican a lo largo del ferrocarril y la RN23, que corren paralelos. En la Región Andina, la RN40 conecta San Carlos de Bariloche y El Bolsón. En la Región Atlántica, la localidad de San Antonio Oeste funciona como nodo de conexión nacional Norte-Sur a través de la RN3, RN250 y RN251; estas dos últimas la conectan con la RN22, corredor de intenso tráfico hacia el Alto Valle del Río Negro, y con la RN 23 como nexo entre el mar y la montaña. Esta última conforma, junto con el ferrocarril, el proyecto Corredor Bioceánico.
Este proyecto se consolida sobre la RN23 en sentido Este-Oeste, que vincula el Atlántico con el Pacífico a través de la República de Chile y conecta con la RN3 y la RN40, ambas en sentido Norte-Sur. Es un proyecto de fuerte impacto en la región, que beneficia el desarrollo de las conexiones intraprovinciales así como la proyección hacia mercados internacionales del Sudeste asiático.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

Las ideas-fuerza surgidas del proceso de planificación participativa llevado a cabo en la construcción del Plan Rionegrino de Desarrollo Estratégico son:
- Concepción del desarrollo sustentable, que integra las dimensiones económico-productiva, social, territorial-ambiental e institucional
- Valoración de los recursos humanos y de la identidad rionegrina.
- Cuidado del medio ambiente y valoración de los recursos paisajísticos
- Diversificación e integración de la estructura productiva, asignando especial importancia a la innovación, el conocimiento y la formación de recursos humanos.
- Desarrollo equilibrado y armónico de las cuatro microrregiones provinciales
- Generación de fuerzas endógenas capaces de atraer y sumar fuerzas exógenas al desarrollo provincial.
- Articulación dentro del sector público entre los diferentes niveles nacional, provincial y municipal; y del sector público con el sector privado y la sociedad civil
- Ética colectiva para forjar una democracia participativa sobre la base de concertaciones entre el Estado y las organizaciones empresariales, sindicales y de diversos sectores de la sociedad civil
- Plan como construcción colectiva, flexible y susceptible de ser corregido

Las cuatro dimensiones que señalamos a continuación integran un rombo cuyos vértices, sumados, constituyen al desarrollo sustentable como un producto cualitativamente diferente de sus partes. Estos vértices contienen, a la vez, lineamientos específicos que se materializan en proyectos estratégicos:

Dimensión económica-productiva, que incluye como áreas temáticas principales la producción, el turismo y el aprovechamiento del recurso hídrico:
- Fomentar las políticas de diversificación de la estructura productiva
- Crear un plan integral de turismo para consolidar productos turísticos tradicionales y promover los potenciales y/o relegados.
- Generar diversidad en la oferta turística e integrar la totalidad del territorio, para trascender la oferta polarizada que ofrecen centros como San Carlos de Bariloche o Las Grutas
- Fortalecer la marca Río Negro-Patagonia, para diferenciar la producción rionegrina dentro de la región
- Consolidar una región agrícola, ganadera e industrial capaz de satisfacer el mercado interno y de ser comercializado en el exterior, que cuente con generación de energías alternativas y vías de comunicación adecuadas
- Incorporar valor agregado
- Optimizar la asignación y el uso de recursos.
- Articular esfuerzos para el desarrollo de nuevas actividades productivas, crear escuelas técnicas, ampliar la oferta de capacitación, implementar cadenas de valor
-

Dimensión social, que supone los tópicos de familia, salud, educación, provisión de agua y vivienda.
- Impulsar la educación como base del desarrollo, en función de las potencialidades de cada región
- Reconocer a la producción de conocimientos y la educación como mecanismos de inclusión
- Difundir el Plan Estratégico de Río Negro en los distintos niveles educativos
- Fortalecer el concepto de identidad rionegrina

RP1, CAMINO DE LA COSTA.



- Integrar la provincia hacia afuera sin desestimar la identidad propia
- Lograr la plena participación e integración de los jóvenes
- Promover el espíritu constructivo de "hacer entre todos"
- Instalar y sostener políticas de salud con la participación y articulación de las organizaciones gubernamentales, gremiales, civiles, científicas y profesionales, integradas en un sistema conducido por el Estado que priorice la cobertura universal, la adopción de mejores estilos de vida y la calidad de la atención sanitaria
- Enfatizar en tres ejes específicos de política social: políticas nutricionales, infraestructura para el desarrollo social y promoción familiar

Dimensión institucional, que implica un sistema de capacitación de jóvenes dirigentes políticos, un proyecto de implementación del voto electrónico, la informatización de los registros de personas y propiedades, la seguridad y el fortalecimiento municipal.

- Planificar y programar desde el Estado provincial, brindando apoyo para la integración espacial y social
- Construir, desde los municipios, un nuevo paradigma de acción desvinculado de la gestión tecnocrática autónoma
- Constituir a los entes de desarrollo como unidades de gestión y promoción del Plan Estratégico Provincial
- Promover la integración de los programas de desarrollo provinciales con las Universidades Nacionales de Comahue y de Río Negro.
- Fortalecer el rol de las instituciones
- Priorizar la educación y promover la constitución de mejora de la calidad de vida
- Establecer el Plan Estratégico Provincial como política de Estado, e impulsar su apropiación por parte de los actores locales
- Modificar el rol del Estado, a través del Plan como construcción participativa, consensuada y endógena
- Constituir el Plan como instrumento flexible, de resultados tangibles

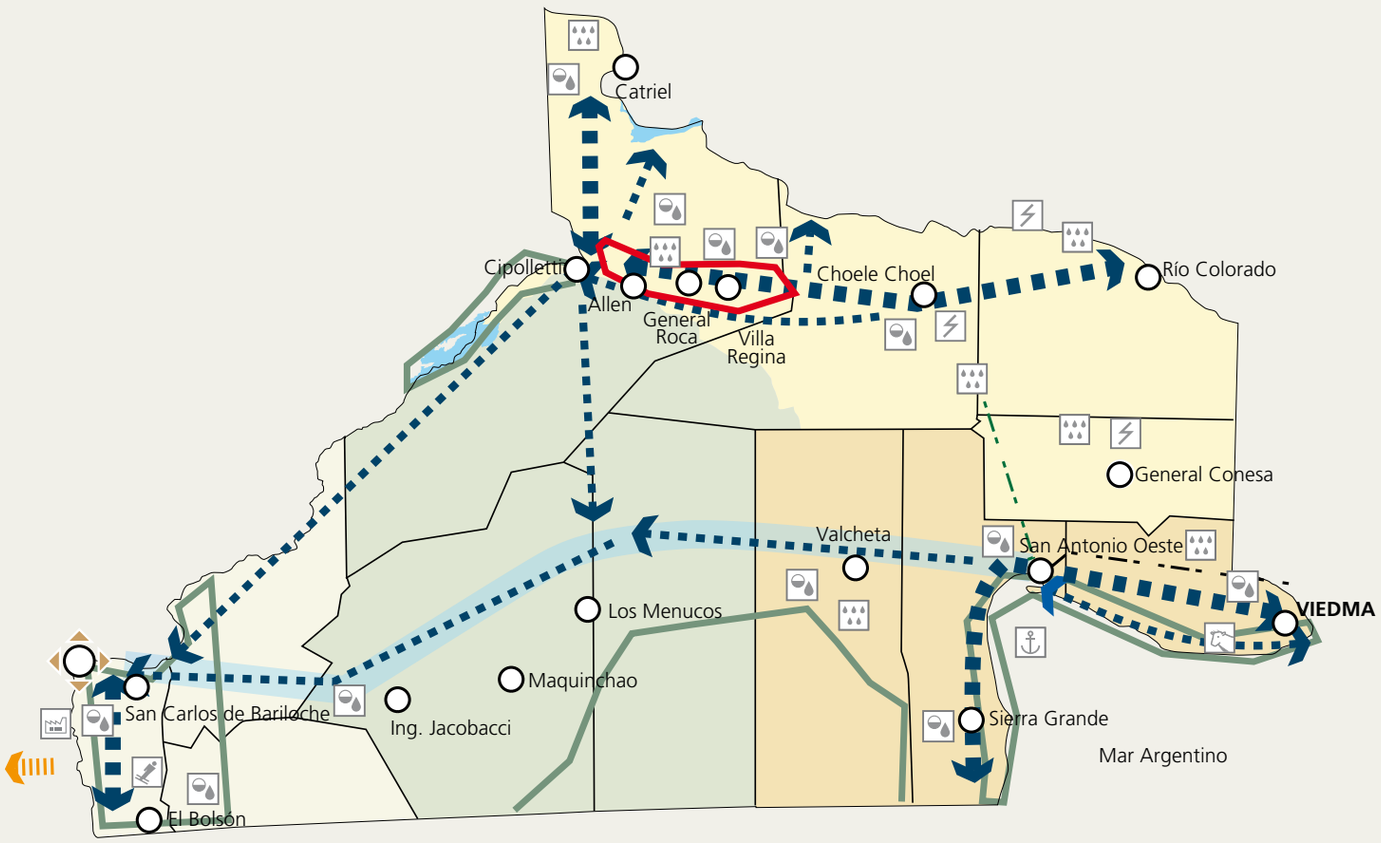
Mostrar acciones concretas como señales del inicio del Plan en el corto plazo.

- Mejorar la eficacia y la eficiencia de las acciones del Estado

Dimensión territorial-ambiental, que se expresa en el proyecto de organización territorial

- Formular un plan de monitoreo de variables territoriales
- Implementar alertas tempranas a través de la centralización de datos de diversas fuentes como producción, finanzas, estadística, etcétera
- Formular un plan de monitoreo ambiental del río Negro
- Crear un plan integral de infraestructura, especialmente vial, para lograr una mejor articulación interprovincial en la región Centro-Sur
- Crear un atlas temático de la provincia
- Disminuir los desequilibrios y las desigualdades regionales
- Establecer planes de manejo de las áreas naturales protegidas

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



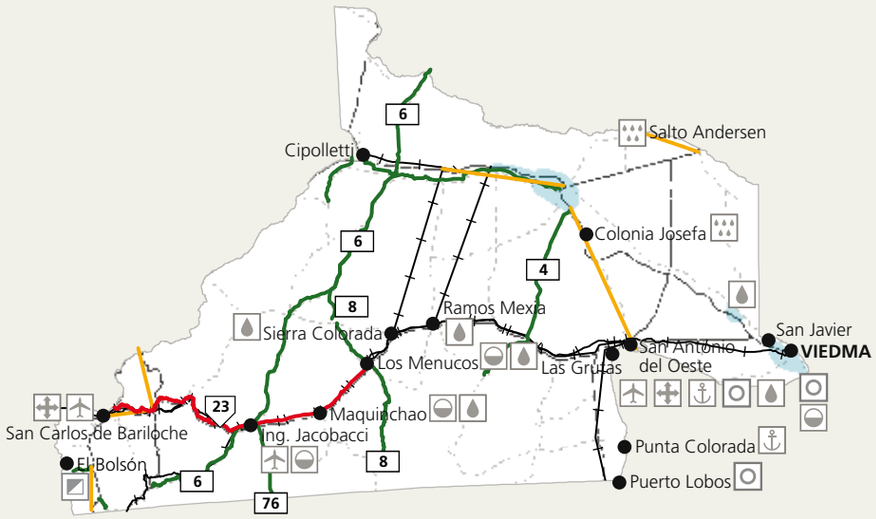
REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Nodo multinacional a construir
- Corredores regionales a mejorar capacidad
- Infraestructura vial a mejorar
- Vía férrea
- Vía férrea a construir
- Apertura de paso internacional Chile por Río Negro
- Corredor Bioceánico Atlántico-Pacífico
- Región Andina
- Región Meseta Centro-Sur
- Región Atlántica
- Región de los Valles Interfluviales
- Proyecto Integral del Río Negro
- Perfil turístico recreativo protección ambiental
- Ampliación del área bajo riego
- Obras de infraestructura energética
- Agua potable y cloaca
- Desarrollo portuario
- Infraestructura deportes invernales
- Complejo tecnológico industrial
- Acueducto ganadero turístico

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Nodo
- Paso fronterizo
- Ferrocarril
- Puerto
- Aeropuerto con requerimientos
- Energía eléctrica
- Riego
- Área de riego
- Agua potable
- Cloaca
- Cultural y recreativo



PROGRAMA / PROYECTO

- C. Bioceánico - Infraestructura energética para servicios básicos de las localidades de la región Sur
- C. Bio-Desarrollo de una eco-aldea turística en Puerto Lobos
- C. Bio-Construcción puertos deportivos en Las Grutas/Puerto Lobos/ desembocadura del río Negro
- C. Bio-Adecuación de infraestructura aduanera y migratoria
- C. Bio-Adecuación aeropuerto Ingeniero Jacobacci/Bariloche/San Antonio Oeste-Las Grutas
- C. Bio-Conexión ramal FF.CC. Alto Valle c/tren Patagonico Chelforo - Ramos Mexia/ FF.CC. S.A.Este-Sierra Grande-Puerto Madryn/S.A.Este-Sierra Grande-Puerto Madryn/Remodelación ramal FF.CC. Buenos Aires-Bariloche/Remodelación ramal turístico La Trochita
- C. Bio-Construcción plataformas de transferencia en S.A. Oeste, Bariloche, Puerto Madryn
- C. Bio-Ampliación Puerto San Antonio Este
- C. Bio-Adaptación y especialización Puerto Punta Colorada
- C. Bio-Pavimentación Paso Fronterizo Manso/Puelo/RN22, 23, RP 4, 6, 7, 8, 60, 76, 83
- C. Bio-Conectividad vial para las areas naturales protegidas de la Meseta del Somuncurá
- Apertura del paso internacional por El Manso
- Construcción de la playa multimodal de transferencia de cargas en San Carlos de Bariloche / San Antonio Oeste
- Desarrollo de la comunicación ferroviaria Chichinales-Neuquén.
- Interconexión eléctrica El Radal-El Bolsón / río Vilegas-El Bolsón / Choele Choel-Villa Regina / Salto Andersen-Río Colorado y AT Pomona-San Antonio Este
- Ampliación del sistema Alicurá-Pilcaniyeu-Bariloche
- Sistematización del río Negro superior y Valle Medio
- Proyecto de riego en Colonia Josefa/Salto Andersen / Guardia Mitre / margen norte del río Negro y modernización sistemas regionales
- Plan de agua potable San Antonio Oeste / Las Grutas / San Javier / Mtro. Ramos Mexía / Sierra Colorada/ Los Menucos / Maquinchao
- Plan de desagües cloacales en Maquinchao / Viedma / Ingeniero Jacobacci / Los Menucos
- Plan de conservación de la red de caminos provinciales
- Programa de uso racional de energía renovable y no renovable
- Construcción del ramal ferrocarretero Chelforó a Sierra Colorada
- Remodelación del hospital de Ingeniero Jacobacci y centro de salud de Sierra Colorada
- Ferrocarril La Trochita de Ingeniero Jacobacci a Esquel
- Integración al Paso Puelo
- Camino de la Costa desde El Cóndor hasta San Antonio Este
- Adecuación de la traza vial costera desde San Antonio Oeste a Arroyo Verde
- Terminal Internacional aérea de cargas en San Carlos de Bariloche
- Remodelación y ampliación del puerto de San Antonio Este
- Dotar de Infraestructura a la margen sur de los ríos Limay y Negro
- Adecuación de los gaseoductos y LAT de la Línea Sur
- Infraestructura del Parque Nacional Meseta de Somuncurá

PROVINCIA DE SALTA

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **155.488 km2** | Población: **1.215.207 hab.** | Densidad media: **7,8 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **12,6%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

La provincia de Salta es una jurisdicción con fuertes contrastes entre intensas concentraciones urbanas y extensas zonas deshabitadas o con muy baja densidad poblacional.
En la época precolonial habitaban el territorio salteño varios grupos indígenas como los humahuaca, los diaguitas y los atacamas, conquistados hacia fines del siglo XV por los incas. En la región del Chaco salteño se encontraban, asimismo, los wichis, los chanés, los chiriguanos y los vilelas, entre otros. Con la llegada de los españoles, el área formó parte inicialmente del Virreinato del Perú y luego del Virreinato del Río de la Plata, en ambos casos constituyéndose como una localización de gran relevancia debido a su ubicación estratégica en las rutas comerciales y militares. La conformación de las fronteras actuales del territorio salteño se definió en 1943, luego de un largo proceso de disputas con provincias y países vecinos.
La provincia limita con seis provincias y tres países: Jujuy y Bolivia al Norte, Paraguay, Formosa y Chaco al Este, Santiago del Estero, Tucumán y Catamarca al Sur y Chile al Oeste. Salta se divide administrativamente en 23 departamentos, subdivididos a su vez en 59 municipios. Los siete primeros centros urbanos aglutinan el 61,4% de la población total, y se estima que el 84% de las personas habitan en ciudades. La ciudad de Salta concentra más del 40% del total de la población. En un rango casi ocho veces inferior se encuentran las ciudades de San Ramón de la Nueva Orán y Tartagal. Una tercera escala de centros urbanos está conformada por localidades de menos de 25 mil habitantes, entre las que se incluyen General Güemes, Metán, Rosario de la Frontera y Rosario de Lerma.
Las principales rutas son las vinculadas a la capital en sentido Norte-Sur –la RN9, la RN34 y la RN68– y en sentido Este-Oeste –la RN51 y la RN16–, y las vinculadas a las localidades de San Ramón de la Nueva Orán y Tartagal –la RN81 y la continuación de la RN34–.

DINÁMICA ECONÓMICA

La economía salteña tiene asiento principalmente en la explotación de hidrocarburos y en la agricultura practicada en los valles fértiles, con el cultivo de tabaco, azúcar y soja, completados con cítricos, vid, aromáticas, porotos y maíz. Cabe mencionar el cultivo de la quinoa, que si bien aún se mantiene a nivel de subsistencia, es un producto ancestral de la región puneña cuya incorporación al régimen alimentario de otras regiones del país se encuentra en evidente ascenso.
El Oeste de la provincia se caracteriza por ser una zona con abundantes recursos minerales, como el oro, el cobre, el plomo, la plata, el estaño, el litio, el bórax, el salitre y el potasio.
Al Sudoeste, los Valles Calchaquíes son ricos en recursos y en industrias vitivinícolas, actividad que se encuentra en proceso de crecimiento y es objeto de una fuerte inversión infraestructural y tecnológica.
En la zona central se encuentra la Zona Franca, se estableció un parque industrial en la localidad de Güemes y se están promocionando nuevos parques en las localidades de Mosconi, Pichanal y Rosario de la Frontera. También en el centro, específicamente en el Valle de Lerma, se localiza la producción tabacalera. Los cultivos de azúcar y tabaco se enmarcan dentro de complejos productivos de alta eficiencia pero de escasa repercusión sobre las condiciones de vida de la mayor parte de la población.
La zona Norte se caracteriza por la presencia de hidrocarburos, como petróleo y butano, y por una gran producción de frutas y hortalizas y actividades basadas en la explotación de los recursos forestales.
Finalmente, en las zonas Sur y Sudeste se cultivan legumbres, principalmente porotos y soja.
La participación salteña en el Producto Bruto Interno de la Argentina es del 1,5%, y la provincia se ubica en el noveno puesto en la escala nacional. El Producto Bruto Geográfico provincial se compone de un 64% correspondiente al sector terciario, 21% al sector secundario y 15% al sector primario. La tasa de desempleo es del 11,1%.
La economía salteña registra un crecimiento interanual del 25,6%. Es el segundo exportador de la región del Noroeste –luego de Catamarca– y representa el 1,7% del total de exportaciones nacionales. Los principales mercados de destino de sus productos son las repúblicas de Brasil y China y la Unión Europea.

DINÁMICA SOCIAL

En una provincia como Salta, de marcadas diferencias en cuanto a ocupación del territorio, el nivel de densidad poblacional determina la calificación del porcentaje de hogares con carencia de servicios urbanos. En aquellos departamentos donde la densidad es mayor, sobre todo los ubicados en el Sur, los servicios domiciliarios tienen niveles de prestación aceptables. En los departamentos del Este, del Oeste y en parte de los departamentos del Norte existe una elevada cantidad de hogares sin servicios por red, fenómeno debido principalmente a la gran dispersión poblacional.

CENTRAL TERMOANDES,
Ciudad de General Güemes.



El Índice de Desarrollo Humano provincial es del 0,817, considerado alto según la escala de las Naciones Unidas y ubicado en el puesto 15 en el contexto nacional, mientras que el porcentaje de población con Necesidades Básicas Insatisfechas es del 31,6%. El porcentaje de población que habita una vivienda adecuada es del 35,4%, índice elaborado a partir de datos relevados en los principales aglomerados urbanos del país. Los porcentajes de cobertura de servicios sanitarios son de 89,9% en el caso del acceso al agua corriente y de 51,1% en el caso del acceso a desagües cloacales.
La provincia muestra una tasa de mortalidad general de 5,4‰, y dentro de ella una tasa de mortalidad infantil del 14,4‰, con un índice de mortalidad materna de cuatro defunciones cada 10 mil nacidos vivos.
Salta es una de las provincias de mayor crecimiento poblacional, por lo cual la respuesta inmediata al crecimiento de la matrícula educativa es muy dificultosa. No obstante, se han hecho importantes avances en la materia durante las últimas décadas, gracias a los cuales el índice actual de analfabetismo descendió al 4,6%.

SITUACIÓN AMBIENTAL

En el territorio salteño se distinguen cuatro paisajes diferenciados: la Puna en el Oeste, la Cordillera Oriental en el centro-Oeste –que presenta el cordón occidental más elevado y el cordón oriental más bajo– y las Sierras Subandinas y la Llanura Chaqueña en el Este.
Se identifican diversas amenazas y vulnerabilidades, generalizables a toda la provincia, aunque de distinto peso relativo en cada una de estas regiones. Las más destacadas son los procesos de remoción en masa y las crecidas durante los meses de precipitaciones estivales, las variaciones del nivel de la napa freática, la inestabilidad de las laderas, la erosión fluvial, la desertificación, las crecidas, desbordes y sedimentaciones –de particular importancia en las cuencas del río Tartagal y el río Seco–, la deforestación, los incendios forestales, las sequías y la contaminación de suelos y recursos hídricos por agentes diversos como arsénico, agroquímicos y efluentes.
La provincia cuenta con una Ley de Protección del Medio Ambiente, que reglamenta la preservación de su patrimonio natural y cultural, y ha implementado un Sistema Provincial de Áreas Protegidas. Se encuentran ubicados en Salta varios Parques Nacionales. En primer lugar, el más antiguo, el Parque Nacional El Rey, de aproximadamente 44 mil hectáreas, cuyo objetivo es la preservación de la yunga y los ecotonos entre ésta y el Chaco Serrano. En segundo lugar, el Parque Nacional Baritú, con una extensión de más de 72 mil hectáreas, también de conservación del bioma yunga en su tipo montaña. Y por último, el de creación más reciente, el Parque Nacional Los Cardones, de unas 65 mil hectáreas de prepuna, donde se protegen restos paleontológicos de importancia y vestigios de culturas prehispánicas.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

La red vial salteña está compuesta por un total de 9.121 kilómetros lineales, de los cuales el 23,1% están pavimentados, el 35,4% son de ripio y el 41,6% son caminos de tierra. La red vial

cubre un 5,87% de la superficie total de la provincia, y resulta en una densidad de 118 habitantes por kilómetro de red vial. Las rutas principales son la RN34, que atraviesa la provincia en sentido Norte-Sur y conecta con Tucumán y con Bolivia; la RN9, que vincula con Tucumán y con Jujuy; la RN16, con Chaco; la RN81 con Formosa y la RN68, que empalma con la RN40.
En términos de transporte ferroviario, el ferrocarril General Belgrano conecta Salta con el Norte del país y con los países limítrofes.
En cuanto al transporte aéreo, varias líneas aéreas operan en el aeropuerto Martín Miguel de Güemes, el más activo del Norte argentino, ubicado en la ciudad de Salta, que incluye los recorridos del denominado Corredor Federal, que implementa vuelos directos a ciudades como Iguazú y Mendoza. También existen aeropuertos con vuelos regulares en las ciudades de Orán, General Mosconi y Cafayate.
En términos energéticos, la provincia cuenta con la central de generación eléctrica Termoandes, con una potencia instalada de 411 MW, y atraviesa la región la línea de extra alta tensión de 500 KV NEA-NOA, construida en el marco del Plan Energético Nacional.

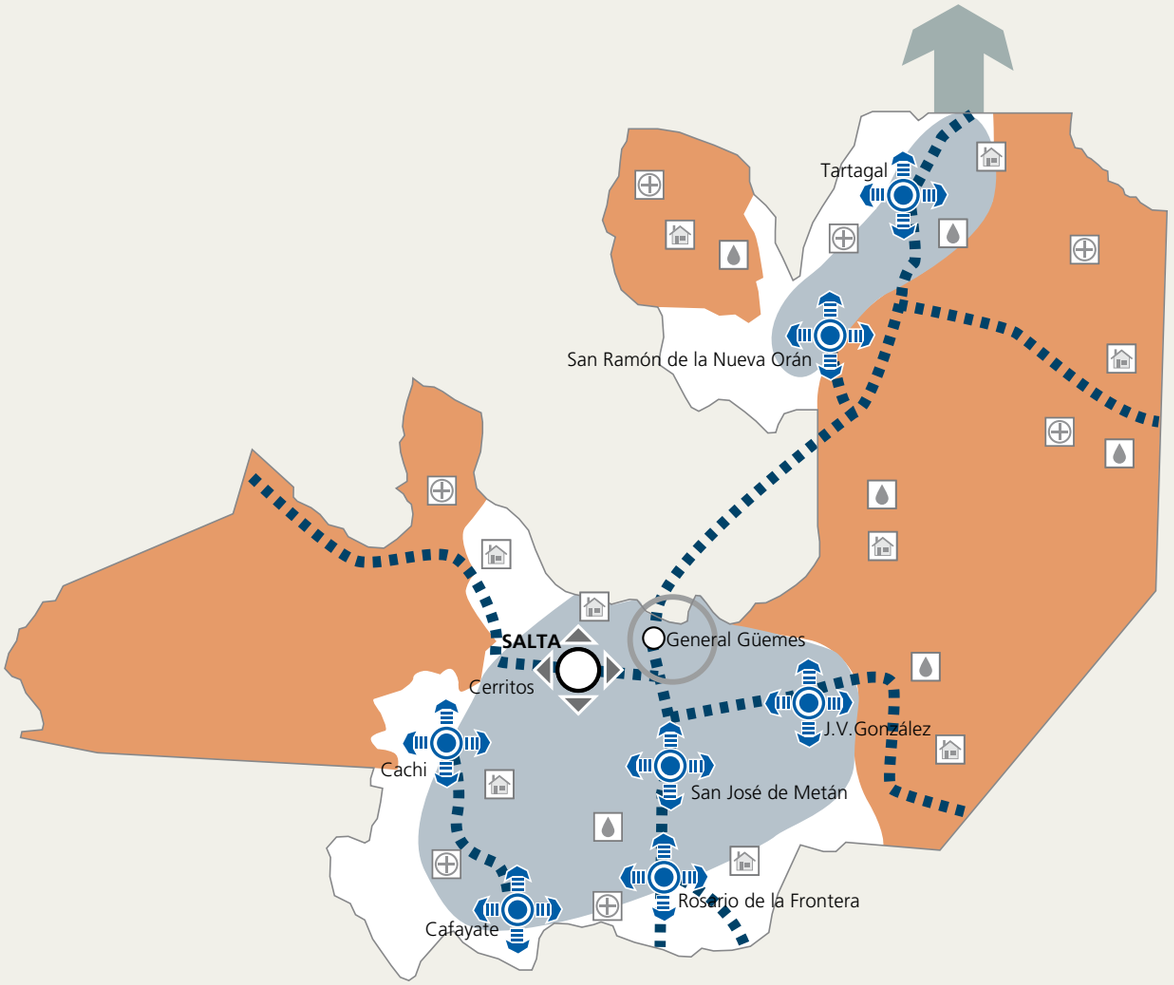
MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

El Plan de Desarrollo Estratégico de Salta 2030, actualmente en proceso de construcción, surge como respuesta a la necesidad de buscar caminos alternativos y complementarios a los modelos tradicionales de gestión pública. Asimismo, este Plan busca establecer consensos que deriven en políticas de largo plazo.

Como guía para el logro de sus objetivos se proponen los siguientes ejes estratégicos:
- Lograr una gestión solidaria y responsable con su gente
- Otorgar valor agregado a los productos primarios de la región
- Desarrollar el talento y el conocimiento en todos sus niveles
- Consolidar una posición de liderazgo en la Región del Noroeste Argentino
- Conectar a la provincia con el resto del mundo a través de infraestructura física y acceso tecnológico
- Establecer a Salta como centro económico y núcleo en el corredor bioceánico para el comercio Este-Oeste
- Constituir a Salta en una región verde, que funcione como puerta al turismo internacional

Paralelamente, en una escala menor, se está desarrollando el Plan de Desarrollo Sustentable y Sostenible de los Pequeños Municipios y Comunas de la Provincia, que abarca 30 municipios con una población menor a 10 mil habitantes.
Se identificaron en la provincia ocho microrregiones diferenciadas como áreas de intervención territorial: el Norte Andino, la Yunga, el Chaco Norte, el Chaco Sur, la Cuenca del Río Juramento, el Centro, los Valles Calchaquíes y los Andes.
A partir del trabajo de identificación de las infraestructuras necesarias para alcanzar el Modelo Deseado del Territorio salteño, realizado en el marco del PET, se plantearon árboles de problemas y objetivos por cada microrregión, y se determinaron objetivos en respuesta a los problemas detectados.
En el área del Norte Andino, los objetivos son: fortalecer la integración de la región tanto internamente como con el resto de la provincia, proveer infraestructura de servicios adecuada reduciendo el porcentaje de población con Necesidades Básicas Insatisfechas, fortalecer el desarrollo socioeconómico de la región y desarrollar el turismo.
En la microrregión de la Yunga, los objetivos son: resolver los problemas ambientales y sociales derivados de la erosión hídrica, distribuir equitativamente la riqueza y los servicios sociales –especialmente entre las poblaciones aborígenes– fortalecer la integración de la microrregión en sentido Este-Oeste, fortalecer el desarrollo y la identidad local y desarrollar el turismo.
Para las microrregiones del Chaco Norte, Chaco Sur y Cuenca del Río Juramento se identificaron problemáticas similares, por lo cual se determinaron objetivos coincidentes: fortalecer la integración de las microrregiones con el resto de la provincia, brindar una adecuada dotación de infraestructuras de servicios para lograr una mejor calidad de vida de la población y adecuar la estructura socioeconómica de la población rural.
En la región Centro se reconocen seis objetivos prioritarios: promover el desarrollo turístico, mejorar las vinculaciones entre localidades, mejorar la calidad de la infraestructura de servicios, ampliar la oferta de energía eléctrica en la microrregión, promover una mejora en la solución de los problemas ambientales y apoyar las actividades económicas regionales para aportarles mayor valor agregado.
En la región de los Valles Calchaquíes, los objetivos definidos son: mejorar la articulación regional, mejorar la provisión de infraestructura de servicios para disminuir el porcentaje de población con Necesidades Básicas Insatisfechas, aportar mayor valor agregado a la economía y promover el desarrollo del turismo.
Por último, para el área de Los Andes, los objetivos determinados para solucionar las principales problemáticas detectadas son: desarrollar en mayor medida la actividad turística, mejorar la vinculación entre localidades para lograr una mejor articulación regional, dotar de infraestructura básica adecuada para disminuir el porcentaje de población con Necesidades Básicas Insatisfechas y apoyar las actividades económicas regionales de modo de agregarles valor.

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



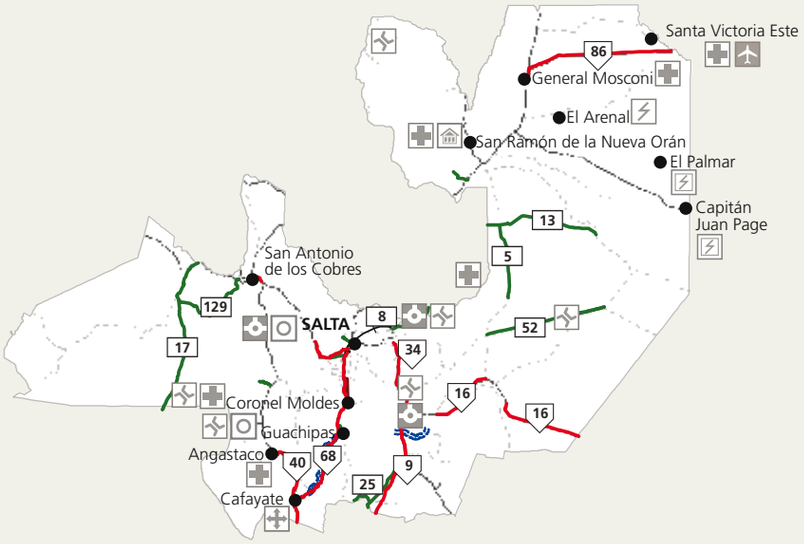
REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Nodo multimodal (ferroviario + carretero + aéreo)
- Áreas donde se fomentará el crecimiento demográfico
- Zona franca y centro de transferencia de cargas
- Áreas a desarrollar
- Áreas a cualificar
- Infraestructura vial a mejorar con pavimentación y/o señalización y obras complementarias
- Infraestructura básica social a construir
- Zonas a desarrollar, plan de urbanización y regularización de la tenencia de la tierra
- Zonas a desarrollar, servicio de agua potable

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Puente
- Acceso RN
- Nodo
- Aeródromo
- Generacion de energía
- Energía eléctrica
- Gasoducto
- Defensas
- Salud
- Educación
- Edificio Gubernamental
- Cultural y recreativo



PROGRAMA / PROYECTO

- Mejorar la red vial de la región 1 mediante obras varias en las RP7, RP19, R145
- Mejorar la red vial de la región 2 mediante obras varias en las RP5, RP13, RP14, RN34, RN86, RN50, RN81
- Mejorar la red vial de la región 3 mediante obras varias en las RP41, RP52, RP13, RP15
- Mejorar la red vial de la región 4 mediante obras varias en las RP5, RP41, RP52, RP68, RP46, RN16
- Mejorar la red vial de la región 5 mediante obras varias en las RP5, RP6, RP25, RP121 S, RN9, RN9-34, RN16
- Mejoramiento de la red vial de la región 6 RP6, RP8, RP22, RP24, RP26, RP28, RP107S, RP122S, RP21 y autopistas/RN9-34, 51, 68
- Mejoramiento de la red vial en la región 7 RP33,RP64 y RN40
- Mejoramiento de la red vial en la región 8 RP17, RP27, RP129S y RN51
- Obras varias para mejorar la provisión de agua potable y el servicio cloacal en distintas localidades
- Mejoramiento del sistema de obtención y provisión de agua potable en Metán y Rosario de la Frontera
- Obras varias para mejorar la provisión de agua potable y el servicio cloacal en toda la región
- Provisión de agua potable y servicio cloacal en Cafayate y Cachi
- Mejora en el servicio de provisión de agua potable y servicio cloacal en San Antonio de Los Cobres
- Refacción, remodelación y construcción de hospitales en Orán, General Mosconi-San Martín, Santa Victoria Este-Rivadavia, Capital, Coronel Moldes, Angastaco y San Antonio de los Cobres
- Obras hídricas: nuevo embalse fuera de cauce río Capari en San Martín, defensas y encauzamiento de los ríos Las Conchas y Metán, presa reguladora sobre río Candelaria
- Estudio integral y obras de desagües pluviales en Embarcación-San Martín, General Güemes y Capital
- Sistemas de riego en el río Toro, Mojotoro y San Carlos
- Generación eléctrica Capitán Page, El Palmar, La Zanja km 75, Rivadavia; electrificación El Arenal en Rosario de la Frontera
- Gasoducto-Coronel Moldes, El Carril y Guachipas
- Ciudad Judicial y Ministerio Público de Orán, Instituto Técnico, Morgue Judicial, Poder Judicial en la Ciudad de Salta
- Parque Industrial en Pichanal-Orán, en Mosconi-Tartagal, Rosario de la Frontera
- Reactivacion FF.CC. Belgrano Cargas C-18, C-16, C-15 en Orán y San Martín. Tren urbano Salta-Cerrillos y Salta-Güemes
- Aeródromos Santa Victoria Este-Rivadavia y Cafayate y Rosario de la Frontera
- Construcción terminal de ómnibus en Cafayate
- Nuevo albergue p/comunidades aborígenes en Salta Capital
- Parques urbanos de la ciudad de Salta y valorización de la Reserva Natural Finca Las Costas
- Desarrollo del turismo comunitario en la provincia de Salta-Valles Calchaquíes
- Desarrollo del turismo aventura en la región Norte
- Puesta en valor y preservación de las cuevas pintadas y creación de un Centro de Interpretación en Guachipas

PROVINCIA DE SAN JUAN

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **89.651 km2** | Población: **680.427 hab.** | Densidad media: **7,6 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **9,7%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

El territorio de la provincia de San Juan representa un 3,2% de la superficie total de la Argentina. El 80% está ocupado por importantes cuerpos montañosos que corresponden a la Cordillera de los Andes y al sistema de las Sierras Pampeanas, compuesto a su vez por la Sierra de Valle Fértil y la Sierra de la Huerta.
Las restricciones climáticas, propias de una zona templada y semiárida como la sanjuanina, y la distribución de la red hidrográfica provincial en tres cuencas limitan en gran medida las posibilidades de asentamiento. La superficie útil disponible es de aproximadamente 170 mil hectáreas, próximas a tres ríos: en el Norte, el río Jáchal; en el centro-Sur, el río San Juan; y en el Este, el río Vinchina-Bermejo, cuyas cuencas han sido utilizadas históricamente para organizar sistemas de riego que alimentan las áreas pobladas, reconocidas como oasis.
En este contexto, se destaca el enorme desequilibrio entre el Valle de Tulúm-Ullúm-Zonda, ubicado en el centro-Sur, y el resto de la provincia. En esta zona está asentada más del 90% de la población total, y se encuentra sometida a un proceso continuo de acumulación de servicios, capitales y actividades productivas, especialmente en el área Norte, cercana a la salida del río San Juan a la planicie. Las consecuencias de esta concentración son una vulnerabilidad ambiental creciente, fuertes desequilibrios sociales y altos costos de creación y mantenimiento de la infraestructura para la producción.

DINÁMICA ECONÓMICA

El nodo Gran San Juan aglutina las principales actividades económicas, tanto del sector industrial como del comercial y de servicios, y cuenta con infraestructura adecuada para la producción.
La alta montaña, que comúnmente se percibe como una zona no productiva, es rica en recursos que otorgan potencial para diversificar el esquema productivo provincial actual, dado que allí se combinan una alta potencialidad minera, recursos hídricos estratégicos y recursos turísticos todavía no explotados.
Las localidades de San José de Jáchal y Rodeo, en el Noroeste, conforman una zona de actividad agrícola de muy baja productividad, con escasa conectividad con mercados nacionales e insuficientes servicios a la producción. Con la apertura del Paso de Agua Negra, San José de Jáchal se convertirá en el principal nodo de servicios para el Corredor Bioceánico, encargado de suministrar los servicios básicos para cruzar la cordillera.
En los departamentos de Jáchal y Valle Fértil, sobre el Noreste, existen riquezas paleontológicas y geológicas de alto valor como recursos turísticos, aunque con servicios de apoyo limitados.
En la zona ya mencionada de cultivo de vid y olivo, que abarca los departamentos de Pocito, 9 de Julio, 25 de Mayo y Sarmiento, en el centro-Sur, el campo tiene muy bajo nivel de tecnificación.
Por último, la zona del Valle de Calingasta, al Sureste, antiguamente próspera y de gran atractivo, presenta en la actualidad una productividad muy baja. No obstante, se encuentra en proceso de mejorar su conectividad y acceso a mercados locales, regionales y nacionales.

DINÁMICA SOCIAL

La ciudad de San Juan y su área de influencia, denominada Gran San Juan, es el principal nodo de alcance provincial y constituye la zona urbana de máxima concentración de población, dotada de infraestructura básica y servicios de mayor complejidad. Está formada por los departamentos de Capital y las áreas urbanas de los departamentos de Santa Lucía, Chimbas, Rawson, Rivadavia y el Norte de Pocito.
Un número importante de localidades presentan serios déficits en la calidad de sus recursos humanos, ya que más del 25% de la población no ha completado su educación básica. Las posibilidades de acceso a los servicios de salud son, asimismo, muy bajas.
Algunos departamentos han tenido un alto crecimiento demográfico intercensal, como Ullúm, Zonda y Pocito, lo cual ha generado una presión sobre la infraestructura y que la prestación de servicios no pueda ser aún adecuadamente satisfecha.
Pocito, 9 de Julio, 25 de Mayo y Sarmiento conforman una zona rural rica en producción de vid y olivo. No obstante esta prosperidad, esta área posee la mayor vulnerabilidad rural provincial, con un índice de crecimiento intercensal mayor al 30% e índices de desocupación, Necesidades Básicas Insatisfechas y déficits en la prestación de servicios básicos de aproximadamente 25%.

SITUACIÓN AMBIENTAL

Al Oeste de San Juan está ubicada la cordillera de los Andes, que comprende la Cordillera principal u occidental, la frontal u oriental, y la Precordillera –que es uno de los lugares de mayor actividad sísmica–. La Precordillera se encuentra separada

de la Cordillera frontal por los Valles Altos y limita al Este con los denominados Valles Bajos de Jáchal, Ullum, Zonda y Tulúm, convertidos en oasis irrigados por ríos permanentes de escaso caudal. Al Este de la provincia se encuentran las travesías cuyanas, depresiones geológicas rellenadas con los sedimentos provenientes de los Andes, en las que emergen cordones serranos aislados pertenecientes a las Sierras Pampeanas, atravesadas por los ríos Bermejo, Jáchal y San Juan.
El clima sanjuanino es seco, árido, de gran amplitud térmica debido a la escasa influencia oceánica. Es destacable el fenómeno del Zonda, un viento cálido y seco que sopla desde el Oeste.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

El sistema vial se presenta incompleto, formado por una red primaria de vinculación interregional, integrada por las RN40, RN20 y RN141, complementada por una de vinculación local, ambas en buen estado de mantenimiento. La red de vinculación secundaria es, por el contrario, deficiente. En conjunto, no logran articular a San Juan con los mercados emergentes.
En este contexto cabe destacar el proyecto de construcción del Corredor Bioceánico Porto Alegre-Coquimbo/La Serena como una alternativa válida para superar esta ineficiencia actual.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

El esquema provincial de ordenamiento territorial propuesto proyecta:

Fortalecer y reorganizar la zona Norte, que incluye Iglesia y Jáchal
1) introduciendo nuevas funciones destinadas a prestar servicios al transporte nacional e internacional, motivadas por el Corredor Bioceánico
2) reactivando la actividad agrícola-ganadera, orientándola hacia los mercados nacional e internacional
3) desarrollando actividades complementarias a la minería de radicación permanente
4) desarrollando y consolidando la actividad agro-industrial, sobre la base de la diversificación creciente que han tenido históricamente estos departamentos a nivel productivo

Equilibrar la zona Sur, que incluye los valles de Tulúm, Ullúm y Zonda
1) transformándola en una zona compleja de producción agrícola-industrial de mercado internacional, actividades industriales manufactureras y servicios de alcance regional
2) dotándola de una planificación especial para prevenir los factores de riesgo natural que la caracterizan
3) desarrollando capacidad de distribución de funciones dinámicas, como distritos industriales, centros comerciales, nodos de transporte y logística, centros de comunicaciones y distritos de negocios
4) logrando un sistema urbano-rural policéntrico compuesto por
- los núcleos del valle de Tulúm, Ullúm y Zonda –tales como Gran San Juan, Villa General San Martín-Albardón, Ciudad de Caucete, Villa Aberastain-Pocito y Villa Media Agua-Sarmiento– combinados con centros de servicios rurales –Villa Basilio Nievas-Zonda, Villa Ibáñez-Ullúm, Villa El Salvador-Angaco, Villa 9 de Julio–9 de Julio y Villa Santa Rosa–25 de Mayo– interconectados entre sí, que permitan, en conjunto, brindar los servicios necesarios para fortalecer la figura de zona de producción agrícola-industrial y de servicios de alta complejidad
- los núcleos del resto de los oasis productivos –Iglesia, Jáchal, Valle Fértil y Calingasta– que completan el territorio con centros principales –Rodeo, San José de Jáchal, San Agustín y Barreal combinados con centros de servicios menores Las Flores, Iglesia, Tamberías y Vª Calingasta, Niquivil, Huaco, Los Berros, Encón y Astica– para alentar el desarrollo y el fortalecimiento social y promover la mejor distribución de las oportunidades de trabajo, con el objetivo de reducir la inequidad y la fragmentación

5) generando políticas de descentralización de funciones y servicios
6) resguardando la fortaleza natural del Gran San Juan como nodo rector de la provincia
7) previendo un conjunto de incentivos financieros para influir en la localización de actividades económicas fuera del Gran San Juan, además de inversiones públicas en infraestructura.
8) generando políticas destinadas a preservar, mejorar y acrecentar las áreas rurales y productivas que rodean al Gran San Juan y que ocupan Ullúm, Zonda y el valle del Tulúm, tanto sobre la ribera derecha como la izquierda del río San Juan.
9) incorporando en las políticas del valle de Tulúm a la zona semiárida que le es próxima para fortalecer su población y acercarla a los servicios y al mercado, sobre la base de la producción ganadera y minera y su posición estratégica hacia los mercados extraprovinciales en el Este y el Sudeste, y sobre la base de la producción minera y agrícola en el Sudoeste

Renovar y reactivar la zona Oeste, en el área de Calingasta
1) rescatando y mejorando las potencialidades agrícolas tradicionales y no tradicionales rescatadas y mejoradas
2) estimulando la vinculación de la zona con la minería y turismo de alta montaña, generando inversiones para equipar al valle en la prestación de los servicios necesarios para esa producción.
3) diversificando las posibilidades económicas del área por medio de la ampliación del servicio de salida y entrada de productos y cargas pesadas, ya que se la considera una alternativa de salida para los minerales y otras producciones regionales a través de dos corredores bioceánicos –el central y el Paso de Agua Negra–
4) manteniendo su vinculación con el valle de Tulúm a través de la recientemente mejorada RP414 para estimular su crecimiento
5) abriendo la posibilidad de fortalecer su función como nodo turístico asociado a las zonas de los nuevos diques embalses –Caracoles y Agua Negra– y las zonas de Ullúm y Zonda, entre las cuales pueden generarse circuitos turísticos de alto nivel ecológico y paisajístico

Conectar y lograr la autosustentabilidad de la zona Este, en el Valle Fértil
1) vinculándola con los diferentes mercados de servicios provinciales, de modo que ofrezca a la red sanjuanina de ciudades la oportunidad de apertura hacia los mercados del Centro y el Este
2) desarrollando una oferta de equipamientos y servicios turísticos de alto nivel
3) mejorando el sistema de riego para ampliar las posibilidades productivas locales
4) fomentando la ganadería para alentar la autosuficiencia de la población residente

Establecer dos nodos urbanos de primer nivel, Gran San Juan y San José de Jáchal, encargados de la coordinación de actividades



CENTRO CÍVICO,
Ciudad de San Juan.

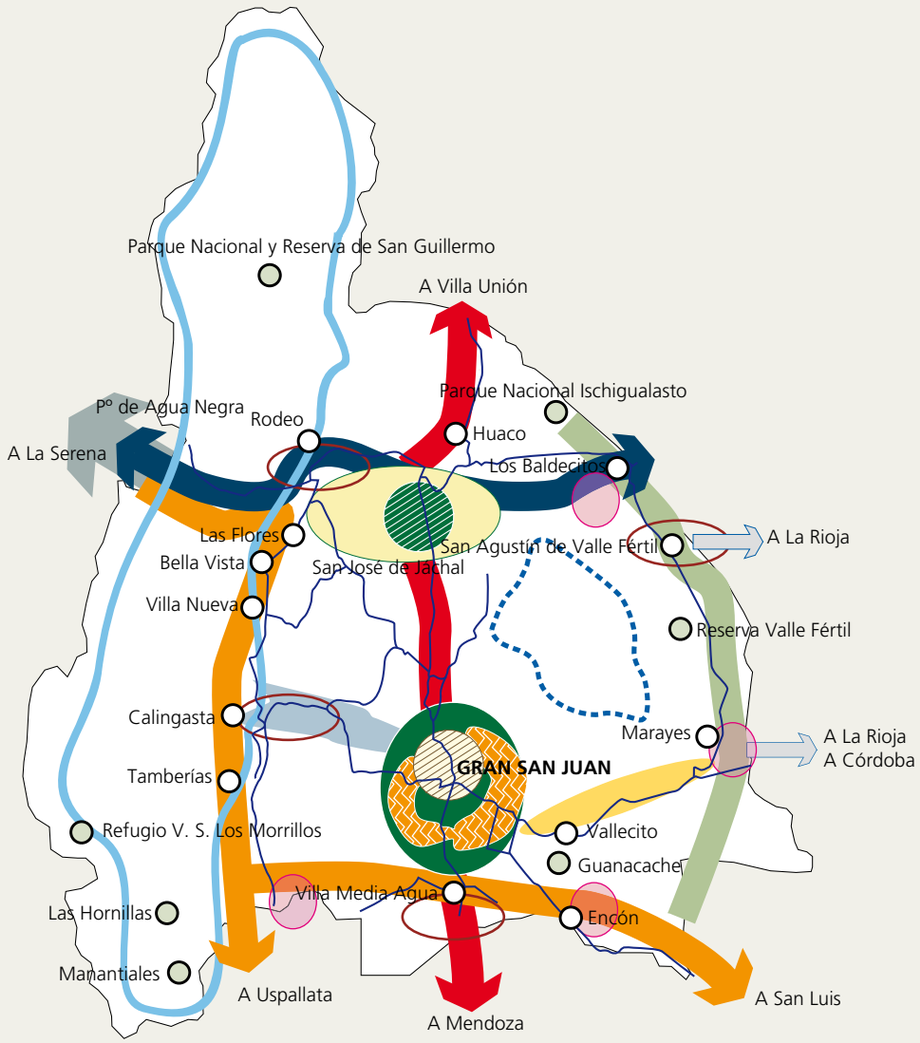
de comercio y transporte internacional y de cambiar la figura de la provincia de una de punto secundario terminal de transporte a una zona de tránsito de mercaderías de nivel internacional, cada uno con funciones diferentes y responsabilidades complementarias
1) Gran San Juan, conduciendo, como en la actualidad, los aspectos administrativos, políticos, comerciales, financieros e industriales de impacto provincial, sosteniendo un proceso de selección, ordenamiento y derivación hacia el resto de la provincia de aquellas actividades económicas que aumentan la competitividad territorial de las diferentes áreas y mantienen el peso y atracción del nodo en niveles adecuados
2) San José de Jáchal, desarrollando una fuerte figura de centro de servicios para las cargas en tránsito en el corredor bioceánico del Paso de Agua Negra, con zonas de control fronterizo y zonas de control de cargas en sus inmediaciones y en la localidad de Rodeo; liderando además, a nivel local, un proceso de reconversión de la producción de los oasis de Iglesias y Jáchal, orientado a mejorar la oferta de la zona para llegar a los mercados que la apertura del Paso ofrezca
3) estableciendo entre estos nodos el Corredor Central de Integración del Comercio para la provincia de San Juan, área que sirve de apoyo y concentra los flujos de transporte comercial de media y larga distancia

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

Instituir cuatro áreas de gestión ambiental preferencial: las cabeceras de los ríos Jáchal–Huaco, las cabeceras del río San Juan, una zona de recuperación hídrica y ambiental del río Bermejo y una zona de gestión y protección del agua en el sistema de embalses de Ullúm y Zonda y en las lagunas de Guanacache. Estas áreas están destinadas a generar políticas especiales de protección y control, ya que de ellas depende la subsistencia de los oasis, su capacidad de producción y sus posibilidades de ampliación a mediano y largo plazo

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

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



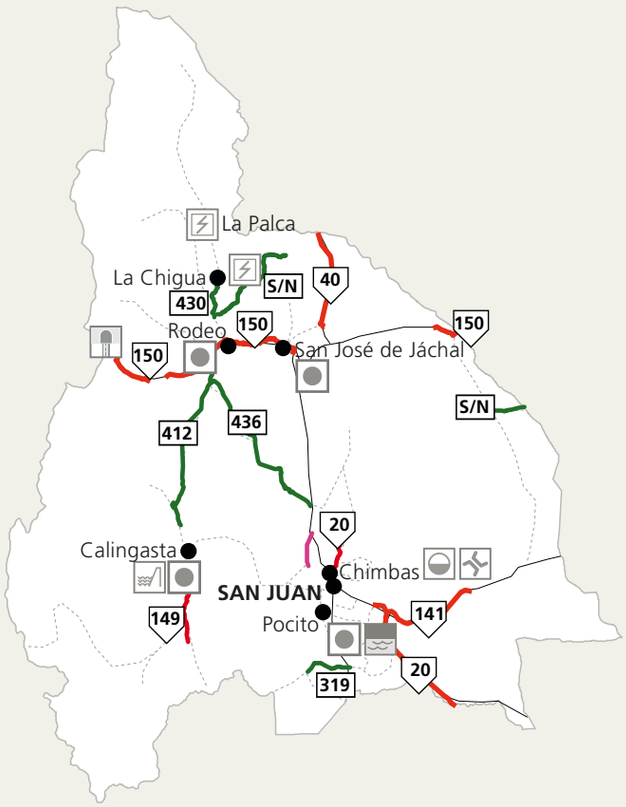
REFERENCIAS

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

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Puente
- Túnel
- Generación de energía
- Energía alternativa
- Represa
- Canal
- Proyectos hídricos
- Cloaca



PROGRAMA / PROYECTO

- Túnel internacional
- Túnel internacional por Agua Negra-PROAT I
- Corredor Binacional RN150
- Ojo de Agua-Límite con Chile-13 km-PROAT I
- RP436-Emp. RN150-Las Flores 102,2 km-PROAT I
- Límite La Rioja-Ischigualasto-21 km-PROAT IV
- Arrequintín-Límite con Chile-34,77 km-PROAT I
- San Roque-Zanja Doña Julia-Rodeo-Las Flores-104 km-PROAT I
- San Roque- Peñasquito-99,73 km-PROAT I
- Generación fotovoltaica RP54-Dpto. Ullúm-PROAT II
- El Horcajo (Multipropósito: riego y generación de energía)-PROAT III
- Centrales hidroeléctricas de pasada: La Chigua/La Palca PROAT I
- Integración regional: Buena Esperanza-Gualcamayo, puente sobre el río San Juan en C. Rodriguez, Barreal-Leoncito, Paso Andes-La Plata-RN20, Buenos Aires-RN20-RP1, La Laja-Empalme RN40, RN40 (Cienaguita)-(Divisadero), Huaco-Límite con La Rioja, RN20-Límite con La Rioja-Empalme RN20, RN147-Límite con San Luis-Encon-Caucete, Valle Fértil-Aguango, San Agustín-Límite con La Rioja
- Sistema cloaca: Subsistema cloacal Chimbas-PROAT III
- Rutas locales
- Emp. RN40-Pedernal-34,43 km-PROAT II
- Emp. RN20-Puente río San Juan-22 km-PROAT II
- Emp. RN150-Bella Vista 15,80 km-PROAT III
- Sorocayense-Barreal-19,75 km-PROAT III
- Barreal 4,25 km-PROAT III
- Bella Vista-Empalme RP436-90 km-PROAT III
- Bermejo-Empalme RN20 (acceso a Bermejo)-PROAT II
- Conectividad Localidades Alejadas I y II-PROAT I-PROAT II-PROAT III-PROAT IV
- Electrificación rural-PROAT I-PROAT II-PROAT III-PROAT IV-13,2 y 33,2 KV a puestos rurales->400m-<20Km
- Endicamiento-Protección contra aluviones-Río San Juan-Rodeo-PROAT I
- Enrocado-Jáchal-PROAT I / Pocito- Zonda-PROAT II/ Calingasta-PROAT III
- Red de riego canal Céspedes y calle 18 Dpto. Pocito-canal del Norte Dpto. San Martín-Canal Matriz-El Pinar Dpto. Rivadavia. Generación hídrica a través de miniturbinas
- Rutas de integración turística: Buena Esperanza-Murallón C. del Viento, Angualasto-La Chigua, RN40 Tucunuco-RN40 (Matagusanos)-RP60-Mogna, Las Hornillas-Manantiales, Barreal-Las Hornillas, Los Bretes-Quimilo-La Majadita

PROVINCIA DE SAN LUIS

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **76.748 km2** | Población: **431.588 hab.** | Densidad media: **5,62 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **17,3%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

La provincia de San Luis está ubicada en el Centro-Oeste de la República Argentina e integra la región del Nuevo Cuyo junto con las provincias de Mendoza, San Juan y La Rioja. Ocupa el 2,7% de la superficie nacional y alberga al 1,1% de su población.
Los habitantes originarios del actual territorio puntano fueron los comechingones, los huarpes y los het que, con la llegada de los españoles, fueron diezmados o aculturados. La ciudad de San Luis, actual capital, fue fundada en el año 1594 por Luis Jofré de Loaysa y Meneses, cuando la región formaba parte del Corregimiento de Cuyo, con cabecera en la ciudad de Mendoza e integrante de la Capitanía General de Chile, dependiente del Virreinato del Alto Perú. La mencionada ciudad fue fundada nuevamente en 1596, y el Corregimiento fue integrado al Virreinato del Río de la Plata en 1776, cuando sufrió diversos vaivenes jurisdiccionales hasta su declaración de autonomía, en febrero de 1820.
La provincia se encuentra dividida en nueve departamentos y 65 municipios y comisiones municipales, que están organizados de acuerdo con un sistema de ejidos no colindantes. El índice de población urbana es de aproximadamente el 87% y los principales núcleos poblados son la aglomeración del Gran San Luis –que incluye las localidades de San Luis y Juana Koslay y totaliza alrededor de 162 mil habitantes– y la ciudad de Mercedes, con más de 100 mil habitantes. Se encuentran densidades poblacionales secundarias también en el Valle del Conlara y en el Norte, en torno de San Francisco y Quines.

DINÁMICA ECONÓMICA

El Producto Bruto Geográfico puntano fue, en el año 2006, de 8.252 millones de pesos, compuesto por un 38% de servicios, un 9% de bienes primarios y un 53% de bienes secundarios.
La especialización productiva tradicional de San Luis es la actividad agropecuaria orientada a las producciones pampeanas, en especial a la ganadería. No obstante, la economía provincial ha sufrido importantes modificaciones en su estructura a partir de la industrialización de nuevas áreas, entre las cuales se destaca la expansión verificada en las ramas industriales metálicas básicas, metalmecánica, de sustancias químicas y, en menor medida, de textiles y confecciones.
A esta característica se agregan las exportaciones de manufacturas, principalmente en rubros como calzados y, en menor importancia, en los rubros de maquinarias y de vehículos. Las exportaciones totales, en el periodo 2005–2006, aumentaron un 15,1%.
El perfil económico de la provincia cambió a partir de las políticas de promoción industrial aplicadas desde las décadas del ochenta y del noventa. Los establecimientos industriales que se instalaron desde esa época exhiben actualmente una gran diversificación y están ubicados principalmente en torno a los dos principales centros urbanos: la ciudad capital y Villa Mercedes.
En el sector agroindustrial se destacan, ante todo, los frigoríficos y las curtiembres, y se registró un crecimiento en los últimos años de la actividad lechera, la producción de electrodomésticos, los plásticos y los artículos de papel y cartón.
También se desarrolla la industria minera en las sierras de San Luis –específicamente en la del Gigante y en la de la Estanzuela– ricas en granito y lajas, de donde se extraen calizas, basalto y mármol.
Por último, cabe destacar el acento dado al turismo –sobre todo en el valle de Conlara, en la villa serrana de Merlo, propulsado mediante un programa de incentivos fiscales– y a las industrias culturales, expresado en los programas San Luis Cine y San Luis Música, de fomento a la producción cinematográfica y musical, respectivamente.

DINÁMICA SOCIAL

Entre los indicadores más importantes de la realidad puntana se encuentran el Índice de Desarrollo Humano de 0,815 –considerado alto–, el pleno empleo, la ausencia de déficit habitacional, la reducción de la mortalidad infantil por debajo de la media nacional y la inexistencia de casos de desnutrición. Cabe destacar, en este sentido, el funcionamiento de programas como el Subprograma de Obras y Construcción de Viviendas, mediante el cual los trabajadores construyen sus propias soluciones habitacionales y sus propios materiales, lo cual colabora con la generación de empleo y con la dotación de infraestructura habitacional.
En la provincia hay un total de treinta hospitales, a los que se suman dos actualmente en construcción con diferentes estados de avance, lo cual supone un promedio de un hospital cada 13 mil habitantes. En este sentido, y vinculado con los derechos humanos, se destaca la importante política de desinstitucionalización de menores, ancianos y enfermos mentales.

SITUACIÓN AMBIENTAL

San Luis muestra dos ambientes bien diferenciados: el paisaje serrano al Norte y el relieve llano al Sur. El clima predominante es

continental seco, con lluvias en disminución conforme se avanza en sentido Este-Oeste. Cabe destacar la existencia del microclima en el valle de Conlara, caracterizado por la alta ionización negativa del aire y su alto contenido de ozono, famoso por su efecto benéfico sobre la salud.
En materia de recursos hídricos, San Luis tiene la mayor cantidad de diques del país y no permite las embarcaciones con motor contaminante. Es uno de los pocos estados que supera el porcentaje de bosque nativo protegido a perpetuidad que recomienda Naciones Unidas, el 23% del territorio está declarado como área natural protegida y existe un promedio de nueve árboles por habitante.
Se llevan adelante programas de reciclaje de e-basura –todo tipo residuos de aparatos electrónicos que se ensamblan fabricando computadoras de bajo costo–, la administración provincial está emplazada en un edificio sustentable y la provincia cuenta con un Inventario de Gases de Efecto Invernadero.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

San Luis posee 2.950 kilómetros de caminos pavimentados, 506 kilómetros mejorados y 3.800 kilómetros de caminos naturales o huellas. Cuenta, además, con una importante red de autopistas, que conecta a la mayoría de las localidades turísticas con la capital provincial. Dos nuevas autopistas se hallan en construcción: una entre las localidades de Villa Mercedes y Nueva Galia, al Sur de la provincia, y otra entre San Luis capital y Candelaria, en el límite con La Rioja.
San Luis es pionera en la realización de obras hidráulicas, entre las que se incluyen las obras de infraestructura para el aprovechamiento integral de las zonas de los perilagos. Posee un total de quince diques –de los cuales seis se han proyectado y construido en los últimos diez años–, tres más se encuentran en plena ejecución y dos adicionales en etapa de proyecto de ingeniería y urbanismo del perilago.
El Gobierno se encuentra en la actualidad construyendo sistemas de cloacas y plantas potabilizadoras en todos los pueblos y ciudades. Sesenta y cuatro municipios ya poseen plantas de tratamiento de agua –la cobertura del servicio alcanza al 98% de la población–, mientras que 26 localidades poseen redes cloacales en funcionamiento y 37 poseen redes que se encuentran en proceso de licitación o ejecución. Estas obras se enmarcan dentro del Plan Hepatitis Cero, en el cual tienen un rol clave los intendentes comunales.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

La provincia de San Luis promueve como objetivo general el de dotar al territorio de infraestructuras y equipamientos que apoyen su desarrollo socioproductivo con un carácter socialmente equitativo, regionalmente equilibrado y ambientalmente sustentable. La premisa subyacente es que todos los habitantes cuenten con una adecuada accesibilidad a los recursos tecnológicos, culturales y servicios sociales e institucionales. Derivado de este objetivo provincial, se identifican en la amplia y diversa geografía puntana tres tipologías de áreas en coincidencia con las áreas de intervención nacionales, con sus improntas sobre las que se pretende accionar.

· ÁREAS A CUALIFICAR
Son las definidas por las regiones más dinámicas, con economías competitivas insertas en el mercado internacional y con un medio urbano construido de buen grado de consolidación, que tienen por vocación sostener su rol como generadoras de riqueza.
Para ello necesitan, hoy, adecuar sus infraestructuras y equipamientos a las demandas presentes y futuras, así como mitigar los impactos ambientales negativos que acarrea el posible crecimiento sin planificación.
La meta, entonces, es fortalecer el planeamiento urbano como herramienta de previsibilidad y formación de consenso, con el objetivo de garantizar su sostenibilidad futura, y la concientización respecto de la necesidad de regulación del uso del suelo y la consecuente zonificación de sus áreas de influencia.
Se trabaja en la orientación de la inversión pública y privada en materia de emprendimientos e inversión en infraestructura, lo que constituye un elemento fundamental para garantizar un desarrollo urbano sostenible. Es decir, se atiende a la mitigación de los impactos ambientales negativos a la vez que a los posibles procesos de segregación socio-espacial que se suscitan en las grandes ciudades.

· ÁREAS A POTENCIAR
Este tipo de áreas tienen en común el hecho de poseer excelentes recursos naturales y/o particularidades de tipo ambiental, cultural o paisajística no suficientemente explotados. En la zona de las sierras nacen gran cantidad de arroyos que alimentan los ríos Conlara y Quinto, varios de los cuales son aprovechados con embalses para generar energía hidroeléctrica, regular sus caudales y generar agua para riego y consumo humano.

· ÁREAS A DESARROLLAR
Se trata de las áreas actualmente más rezagadas y menos pobladas de la provincia.
Se trabaja en promover el desarrollo económico y social, haciendo eje en sus potencialidades ambientales y humanas. También, de apoyar o transformar la base productiva de su economía regional, fomentando su diversificación y afirmando, paralelamente, la cultura y la identidad locales. Ejemplo de ello son la promoción de emprendimientos que estimulan las organizaciones asociativas, basados en el reconocimiento de nichos de mercado a nivel regional, provincial y nacional, como así también la promoción de las actividades asociadas al sector turístico como la hotelería, o la valorización de las artesanías u otras actividades locales.
Todo ello está asociado a programas de incentivo y asistencia continua, habida cuenta del déficit que soportaron históricamente sus habitantes en materia educativa, en infraestructuras tales como provisión de energía, abastecimiento y administración del agua y mejoramiento de los caminos rurales, así como el fortalecimiento de los centros de servicios asistenciales locales y regionales. Un ejemplo concreto de estos pasos es el reconocimiento a las culturas originarias en localidades como Pueblo Ranquel, al Sur de la provincia, y Pueblo Huarpe, al Noroeste, a las que se les restituyeron miles de hectáreas, se construyeron núcleos habitacionales –respetando sus características habitacionales históricas– con todos los servicios, incluyendo escuelas y hospitales.
Un proyecto de importancia crucial en la consecución del Modelo Deseado provincial es el denominado San Luis Logística, que propone convertir a San Luis simultáneamente en un centro nodal de logística para el comercio provincial, regional, nacional e internacional –de concentración y distribución de bienes y servicios– y soporte de la producción local, un corredor franco de cien kilómetros de longitud –que incluye zona franca, aduanas y zona logística– y el punto sobresaliente del corredor interoceánico con la más alta

DIQUE SAN FRANCISCO.



gama de servicios e infraestructura como zonas aduaneras –en San Luis, Villa Mercedes y Justo Daract–, una zona franca –en Justo Daract–, una zona de actividades logísticas (ZAL). Este proyecto incluye una serie de propósitos diferenciados en dos categorías:

· PROPÓSITO ESTRATÉGICO COMERCIAL

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

· PROPÓSITO ESTRATÉGICO PARTICULAR

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

Se propone asimismo consolidar un sistema policéntrico de ciudades, equilibrando la oferta de dotaciones y servicios en el territorio, con un doble objetivo: garantizar el arraigo de la población en su lugar de origen, proveyendo condiciones para su reproducción con una calidad de vida digna, y ofrecer condiciones atractivas para el desarrollo de las actividades productivas generadoras de empleo local y regional. Para esto se intenta lograr el desarrollo, en el territorio provincial, de una red de centros intermedios que complementen a las ciudades principales en lo que respecta a las ofertas de salud, educación, vivienda, recreación equipamiento urbano –educativo, sanitario y social– que contribuyan a retener a la población mejorando su hábitat y/o a atraer nueva, en el marco de programas de incentivo a la producción.

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

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

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



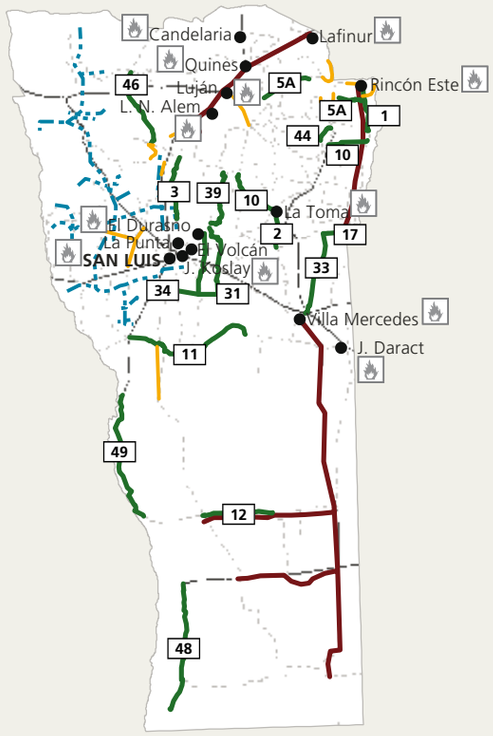
REFERENCIAS

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

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Energía eléctrica
- Gasoducto
- Red de gas
- Acueducto



PROGRAMA / PROYECTO

- Acueducto de Nogolí
- Gasoducto del Norte. Lafinur-Quines-Luján-San Francisco
- Gasoducto de la costa. De la Punilla-Merlo por RP1
- Gasoducto del Sur. Villa Mercedes-Arizona, Nva Esperanza-Nahuel Mapa, Nueva Galia-Unión
- Ampliación de la red de gas: Candelaria, Quines, Luján, Rincón el Este, Juana Koslay
- Lafinur. Red de Gas Natural
- Leandro N.Alem, Red de gas natural
- La Toma. Gas Natural
- El Volcán. Construcción de red de gas natural
- El Durazno. Construcción de red de gas natural
- Ciudad de la Punta. Gas Natural
- Villa Mercedes. Gas Natural
- Justo Daract. Gas Natural
- Autopista Merlo-Villa Larca
- Autopista Nogolí-La Punta
- Autopista RP36 altura El Trapiche
- Pavimentación tramos varios de RP,48,12,49,11,31,30,39, 10,10-41, 2,33, 46, 40, 44,28,5a
- Electrificacion Varela (Zanjitas y Varela), Balde, El Barrial, El Paliguante, Pozo del Tala, Mesilla del Cura,El Sauce-Los Lobos, Carpintería-Los Cocos-Colonia La Argentina, Cañada La Negra, Barrio San Martín
- 2176 viviendas para el año 2012
- Ampliación y terminación hospital Candelaria, Fortuna, Santa Rosa, Justo Daract
- Hospital nuevo en Quines, Merlo
- Terminal de omnibus en Luján, Tiklisarao, Anchorena, Nueva Galia, La Punta
- Estación Interconexión Regional de San Luis
- Escuela Nº 306, 74, 15, 278, 14, 45, 223, 398, 320,18, 12, 176,6,388, 37, 82, 150, 147, 69, 240, 29, 33, 12, 313, 6, 28, 423, 3, 267, 7, 139, 179, 105, 125,
- Planta de tratamiento de RSU EN San Martín, Pringles, Pueyrredón, Merlo

PROVINCIA DE SANTA CRUZ

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **243.943 km2** | Población: **272.524 hab.** | Densidad media: **1,12 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **13,8%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

La provincia se divide políticamente en siete departamentos, en los que se incluyen catorce municipios, seis comisiones de fomento y tres delegaciones comunales. El modelo de gestión administrativa del territorio consiste en localidades con ejidos propios no colindantes y no superiores a las 10 mil hectáreas, lo cual determina una extensa proporción de superficie rural bajo administración provincial. La conformación poblacional de la provincia es fuertemente urbana, dado que concentra un 97,6% de su población total, lo cual determina una densidad de población rural aproximada de 0,02 habitantes/km2. Sólo Río Gallegos, Caleta Olivia y Pico Truncado, las tres principales ciudades de la provincia, representan un 64% de la población total a 2010.
Ubicada en el extremo continental austral del país, Santa Cruz posee una de las mayores extensiones de litoral costero marítimo, de 1.502 kilómetros. Se destacan tres áreas con un nivel de desarrollo relativamente alto. La primera, en las zonas central y Sur, con Río Gallegos como centro, con actividades socioeconómicas vinculadas a la ganadería ovina y funciones administrativas vinculadas a la sede de la gobernación provincial. La segunda, en el Noroeste, con Caleta Olivia como núcleo, relacionada con las actividades hidrocarburíferas, así como con una creciente multiplicación de actividades mineras relacionadas con el oro y la plata hacia el Oeste, en Perito Moreno, y hacia el Sur, en Gobernador Gregores y Puerto San Julián. Finalmente, la tercera, con El Calafate y El Chaltén como centros en el extremo Suroeste, ligada a la expansión y desarrollo del turismo, actividad que determinó, en los últimos años, uno de los mayores crecimientos demográficos del país.

DINÁMICA ECONÓMICA

Las actividades económicas centradas en la extracción de petróleo y gas se ubican en la cuenca del golfo San Jorge –región Deseado–Golfo San Jorge, en el Norte– y en la Cuenca Austral –Güer Aike, principalmente en el extremo Sureste–; mientras que la actividad minera de oro y plata se encuentra, aunque dispersa, ubicada en toda la región central y Norte de la provincia. La pesca comercial se concentra principalmente en la región del golfo San Jorge, en el Norte, colindante con la provincia de Chubut.
Las siguientes actividades económicas, lejos en importancia en términos de la generación de riqueza pero no menos importantes en términos de generación de empleo, son el comercio y el sector público. La tasa de desocupación hacia 2009 alcanzó una media anual de 2,7%, mientras que la de subocupación es del 1,6%.
El nivel de empleo y de actividad crece sistemáticamente desde 2002. Las principales actividades son la minería de oro, la extracción de petróleo, la pesca de merluza y langostinos, y el turismo. En el mismo período, la actividad de la construcción se ha triplicado y el comercio automotor duplicó sus ventas.

DINÁMICA SOCIAL

El Índice de Desarrollo Humano, de 0,862, posiciona a la provincia, en términos relativos, en el tercer puesto a nivel nacional. El porcentaje de población con Necesidades Básicas Insatisfechas es considerado bajo, de 10,4% según estadísticas de 2009. Para ese mismo año, el 79,6% de la población poseía cobertura de salud, uno de los mayores porcentajes del país en esta materia. Hacia finales de 2009 se contaba con un total de catorce hospitales públicos, con niveles de complejidad que variaban de III a VIII, y 136 puestos de salud públicos y privados, en los que se cuenta con un total de 694 camas disponibles.
Las estadísticas más recientes disponibles indican una tasa de mortalidad media del 5,5% al año 2006, una tasa de natalidad del 23,8% al año 2007 y una tasa de mortalidad materna del 0,18‰ al año 2008.
El hacinamiento medio en Santa Cruz es de 3%, con valores para los principales núcleos urbanos del orden de 2,7% para Río Gallegos, 4,2% para Caleta Olivia y 2,5% para Pico Truncado.
Hacia 2009 se contaba con 292 establecimientos educativos para todos los niveles, con una matrícula total de 90.237 alumnos.

SITUACIÓN AMBIENTAL

No obstante la aparente monotonía del paisaje patagónico, se han caracterizado catorce grandes unidades de paisaje en la provincia. Esto representa una diversidad de escenarios, desde bajos y planicies hasta niveles aterrazados y mesetas onduladas, serranías y cordones montañosos, en tres grandes regiones: el litoral costero, las mesetas centrales y la cordillera de los Andes. Se presentan aquí ocho áreas ecológicas, definidas principalmente por las comunidades vegetales dominantes. La meseta central, los matorrales de mata negra y el pastizal subandino son los más extensos en superficie. Estos ambientes guardan una estrecha relación, tanto con la potencialidad productiva propia como con los riesgos y vulnerabilidades ambientales reconocidos en la actualidad, como la desertificación a gran escala, que abarca desde las zonas de transición boscosas hasta la costa del mar, en toda la extensión del territorio provincial –aunque con

un mayor desarrollo en la región central, Norte y Noreste–, debido fundamentalmente a una desafortunada combinación de agresivas prácticas de ganadería ovina extensiva durante el siglo XX y a un sutil, aunque progresivo, cambio en el clima regional. El riesgo de incendios –forestales y de pastizales– es permanente, aunque de baja intensidad. El riesgo de nevadas invernales suele ser elevado, en especial en las zonas Central y Oeste, con habituales impactos en la productividad ganadera, aunque son escasas las estadísticas disponibles que permitan dimensionar el fenómeno. Pese a ello, la frecuencia de eventos de gran impacto regional ha disminuido significativamente desde mediados de siglo XX al presente, y con ello ha disminuido progresivamente la disponibilidad de aguas para la recarga de acuíferos en primavera, lo que afecta anualmente en forma negativa a la oferta de forraje para la ganadería extensiva.
Los ambientes cordilleranos ubicados en el extremo Oeste de la provincia han sido considerados ambientes marginales para la explotación ganadera tradicional y, de tal forma, se han mantenido relativamente inaccesibles y poco explotados durante décadas. Actualmente se encuentran entre las regiones de mayor potencialidad para el desarrollo del turismo, si bien de incipiente aprovechamiento dada la aún escasa disponibilidad de infraestructura.
La provincia posee un Sistema de Áreas Protegidas con una cobertura total aproximada de 16.500 kilómetros cuadrados, equivalente a un 6,7% de la superficie territorial total. El sistema asegura una buena representatividad de los diferentes ambientes naturales de la provincia, aunque con un importante sesgo, en términos de superficie, hacia los ambientes cordilleranos y ecotonales (bosques, pastizales andinos y glaciares, principalmente).

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

Dos extensas rutas comunican el Norte y el Sur de la provincia: la RN3 sobre la costa atlántica y la RN40 sobre la cordillera, la primera pavimentada y la segunda a punto de ser finalizada, ambas integrantes de los poco más de 2.400 kilómetros de extensión de rutas nacionales en el territorio. Tres ejes principales vinculan el litoral atlántico con la cordillera: el eje pavimentado RN281–RP43 en el Norte, el eje parcialmente pavimentado RP27–RN288–RP25–RN40 en el centro y el eje pavimentado RN3–RP5–RN40–RP11 en el Sur. En el conjunto, la red vial del territorio consta de 8.917 kilómetros más de rutas nacionales, provinciales y caminos vecinales de uso público, lo cual equivale a una densidad media de caminos de 0,037 kilómetros lineales sobre más de 200.000 kilómetros cuadrados de territorio.
Existen cinco aeropuertos con infraestructura y equipamiento de servicios suficientes para asegurar la operación de medianos y grandes aviones de carga y de pasajeros: Río Gallegos, Puerto San Julián, Perito Moreno, Puerto Deseado y El Calafate, complementados con una red de 127 pistas aeródromos y helipuertos, en buena proporción y distribución territorial y operables durante el año completo. Si bien estos últimos carecen de infraestructura para asegurar un servicio regular de transporte, representan una buena conectividad de gran valor ante situaciones de emergencia, crisis y catástrofe.
La comunicación marítima está asegurada por la existencia y operatividad de doce muelles ubicados en cinco puertos de municipios costeros, todos ellos con acceso a la casi totalidad de servicios portuarios, dado que han sido concebidos y construidos como multipropósito. Estos brindan servicios sobre todo a las actividades hidrocarburíferas y carboníferas, y unos pocos a la incipiente actividad pesquera. Se cuenta también con siete muelles lacustres distribuidos en diversos puntos del Oeste provincial, que carecen casi completamente de infraestructura más allá de la necesaria para la operación exclusiva con pasajeros en temporada para la actividad turística.
En la actualidad se encuentra operativa sólo una línea férrea de trocha angosta –de 750 milímetros– con unos 287 kilómetros de extensión entre los yacimientos carboníferos de Río Turbio, en el Suroeste de la provincia, hasta el muelle de aguas profundas de Punta Loyola, en el litoral atlántico, que fue desactivado durante la década del noventa y mantiene hoy un bajo nivel de operatividad.
Existen doce pasos fronterizos habilitados, que cuentan con actividad permanente y aseguran una buena conectividad con la república de Chile.
La generación de energía es exclusivamente local, en cada municipio y comisión de fomento, con escasos márgenes exportables a través de líneas de media tensión que permiten abastecer algunos sitios de actividad, como yacimientos mineros, fuera de los ejidos municipales. Las explotaciones mineras y petroleras y los establecimientos ganaderos cuentan, mayormente, aunque no de manera exclusiva, con generación propia de energía. En la actualidad se hallan, con diverso grado de avance, obras de infraestructura para la generación de grandes volúmenes de energía, como la central termoeléctrica de Río Turbio, con un potencial estimado de generación de 240 MV, el interconectado de alta tensión Pico Truncado–La Esperanza y los complejos hidroeléctricos Cóndor Cliff –en construcción, de potencial estimado de 600 MV– y La Barrancosa –en licitación y estudio, de 1.140 MV–, ambos sobre el río Santa Cruz.
La extracción de gas y petróleo se encuentra repartida en dos cuencas sedimentarias, en ambos casos, compartidas: la cuenca del golfo de San Jorge, con la provincia de Chubut, y la cuenca Austral, con la república de Chile.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

Hacia 2010 se ha propuesto un nuevo esquema de regionalización de la provincia en cinco microrregiones, si bien aún con un sentido preliminar y orientado a la puesta en marcha de procesos de planificación y desarrollo territorial, sobre la base del sistema planteado previamente, en 2008, en nueve microrregiones. Como continuación de la estrategia esbozada entonces, la mayor parte de las planteadas en la actualidad se sustentan en la centralidad de los procesos demográficos en la problemática provincial. Los criterios de diferenciación propuestos para esta zonificación se han formulado teniendo en cuenta las aptitudes del medio natural e histórico, así como el esquema de polarización resultado de los diagnósticos realizados en la segunda fase del Plan de Ordenamiento Territorial de la provincia. Las microrregiones propuestas para la provincia de Santa Cruz son:

· GÜER AIKE LITORAL
Con su centro en Río Gallegos e incluyendo Punta Loyola, Güer Aike y parajes cercanos como Bella Vista –frontera actual de la explotación petrolera continental en la Cuenca Austral–. El eje estructural de la región se encuentra en torno a las RN3, RN40 y RP5. En esta etapa se pretende reforzar el nodo de La Esperanza en el marco de la construcción de las represas sobre el río Santa Cruz y por su función de subnodo de servicios a un área de influencia aún mayor. Los objetivos y lineamientos



INTERCONECTADO
ELÉCTRICO,
Ciudad de Pico Truncado.

se centran en cualificar y mejorar las condiciones de provisión de infraestructuras, equipamientos y servicios básicos para la población, de manera de asegurar un desarrollo sustentable de las actividades y diversificándolas de forma tal de no asentarse solamente en la explotación del petróleo, la ganadería y la administración pública.

· DESEADO-GOLFO SAN JORGE

Con su nodo principal en Caleta Olivia, abarca además las localidades de Las Heras, Pico Truncado y Puerto Deseado, las comisiones de fomento de Koluel Kayke, Cañadón Seco y Fitz Roy/ Jaramillo y el paraje Tres Cerros, en la zona Norte de la provincia. Esta región se estructura en sentido Este–Oeste en torno al eje de las RN291, RP43, el ex–ferrocarril Puerto Deseado–Las Heras y la RN3 en sentido Norte–Sur hasta Tres Cerros. Los objetivos y lineamientos apuntan a cualificar, diversificar y reconvertir su perfil productivo, orientado en la actualidad casi exclusivamente al petróleo, el gas y la pesca, y mejorar las condiciones de provisión de infraestructuras, equipamientos y servicios básicos para la población, para promover el accionar de actividades productivas que permitan asegurar el desarrollo sustentable del territorio.

· SUROESTE

Presenta su centro en El Calafate e incluye las áreas de influencia de las localidades de Río Turbio, 28 de Noviembre, las comisiones de fomento de Tres Lagos y El Chaltén –futuro municipio– y el paraje La Esperanza. Los ejes estructurales de la región son la RN40, la RP5, la RP23 y la RP9, a las que se suma la RN288 de conexión Oeste-Este. Previendo la construcción de la represa de Cóndor Cliff, con la posible instalación de un nuevo asentamiento cercano al cierre de la obra sobre el río Santa Cruz, se incluiría a dicho asentamiento como futuro subnodo, para promover actividades asociadas a la obra o al embalse, como la intensificación de la producción agropecuaria, de manera de consolidar la RP9 y el asentamiento de servicios rurales. En este sentido, los objetivos y lineamientos para esta región apuntan a cualificar y mejorar las condiciones de provisión de infraestructuras, equipamientos y servicios básicos para la población y asegurar un desarrollo sustentable de las actividades productivas, no sólo centradas en el turismo en cordillera y la explotación minera en Río Turbio o de hidrocarburos en Esperanza, sino apuntando a mayor agregado de valor regional.

· CENTRO

Con nodo propuesto en Puerto San Julián, en la zona Central costera de la provincia, incluye las localidades de Gobernador Gregores, Comandante Luis Piedrabuena, Puerto Santa Cruz y el paraje de La Julia. Esta región se estructura en torno a la RN3 en sentido Norte–Sur, las RN288 y RP27 en sentido Sudeste–Noroeste entre Comandante Luis Piedrabuena, La Julia y Gobernador Gregores, la RP25 desde esta última hacia Puerto San Julián y, hacia el Oeste, hasta el empalme a la RN40 y la RP9, entre las localidades de la desembocadura del río Santa Cruz y El Calafate. Esta última actúa como acceso al obrador de la represa de La Barrancosa, proyectada sobre el tramo inferior del río Santa Cruz, así como la RN288 entre La Julia y Tres Lagos, en la región Sudoeste, se vincula con El Chaltén y la RP12 desde Gobernador Gregores comunica hasta Pico Truncado, en la región de Deseado. De todos estos accesos, sólo la RN3 está pavimentada, no obstante se encuentra en terminación el tramo que une Comandante Luis Piedrabuena con Gobernador Gregores. Con una mejora en el estado de las rutas restantes, Gobernador Gregores se transformaría en uno de los principales nodos de la red vial provincial, dada su situación geográfica central en el territorio provincial.

· CORDILLERA-NOROESTE

Con gravitación compartida entre Perito Moreno y Los Antiguos, además de estas localidades, la región abarca la comisión de fomento de Hipólito Yrigoyen y el paraje de Bajo Caracoles. Se estructura en torno a la RN40 en sentido Norte–Sur. Debido a que la pavimentación de esta ruta aún no está concluida, y por lo tanto no existen asentamientos de apoyo al transporte que se hayan consolidado como subnodos, se trata de la región menos integrada internamente y con significativos espacios con muy escasa ocupación en el sector Sur. Asimismo, existen presiones inmobiliarias en el sector turístico sobre la totalidad de la región y las propuestas de creación de nuevos asentamientos sobre la RN40 o hacia la cordillera en las cercanías del posible trazado de la futura RN41, actualmente en proyecto. Ante esto, se sugiere la creación de un nuevo centro en la región Sudoeste; en este caso resulta apropiado promover el refuerzo de Bajo Caracoles y la creación de subnodos de servicios en los actuales parajes de Las Horquetas y de Lago Cardiel, sobre la RP29 o sobre la RN40, en las cercanías de los cascos de las estancias de La Siberia o Primera Argentina. Otra alternativa gira en torno al asentamiento proyectado y en estudio en el estado provincial que se encuentra entre Cocoví y Tucu-Tucu, en la margen del lago San Martín, cercano o frente a Villa O'Higgins del lado chileno, que estaría asociado a la futura traza de la RN41. Los objetivos y lineamientos regionales apuntan a potenciar un desarrollo sustentable de las actividades actualmente existentes, y la incorporación de actividades nuevas en la medida de la mejora de las condiciones de accesibilidad, particularmente en y hacia el Sur, de las dos localidades nodales.

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



REFERENCIAS

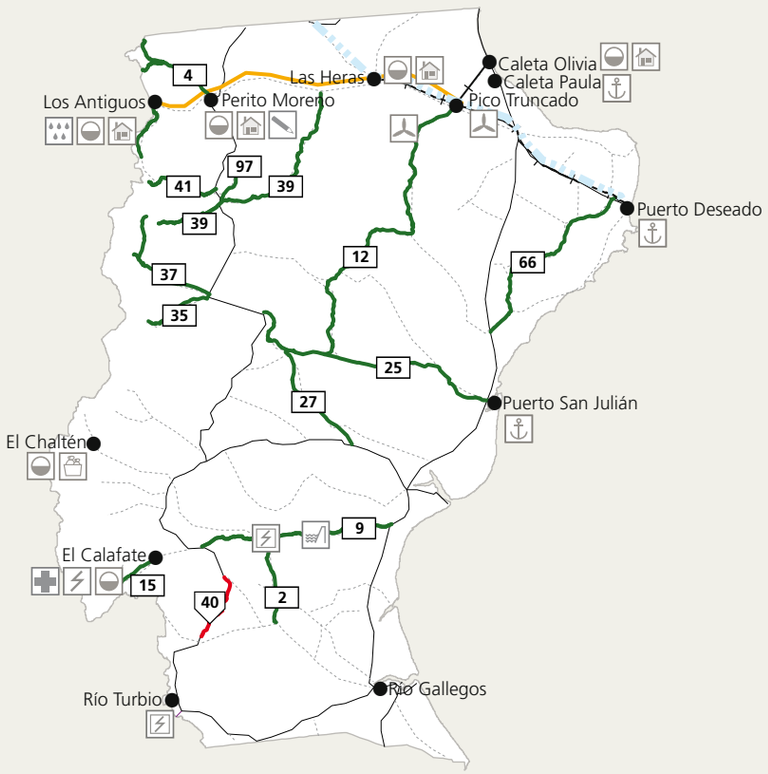
DINÁMICAS DEMOGRÁFICAS LOCALES ESPERADAS AL AÑO 2016

- Crecimiento mayor al 25%
- Nodos de circulación en crecimiento
- Crecimiento bajo con NBI bajo
- Nuevos asentamientos poblacionales
- Ejes de circulación
- Ejes de circulación potenciales
- Rutas a pavimentar
- Ferrocarril
- Línea férrea en construcción
- Acueducto
- Áreas a desarrollar
- Áreas a potenciar
- Áreas a cualificar
- Áreas a reconvertir
- Área protegida
- Alto desarrollo relativo
- Intermedio desarrollo relativo
- Alto potencial desarrollo relativo
- Área de alto valor ecológico
- Urbanizaciones
- Riego
- Proyecto represas hidroeléctricas
- Cloacas
- Agua potable
- Proyecto gestión de residuos sólidos
- Usina carboeléctrica Río Turbio

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Ferrocarril
- Puertos
- Generación de energía
- Energía eléctrica
- Energía alternativa
- Represa
- Energía eléctrica
- Puente
- Túnel
- Acueducto
- Riego
- Cloaca
- Residuos
- Viviendas
- Educación
- Salud



PROGRAMA / PROYECTO

- Extensión de red eléctrica en Puerto Deseado
- Mejora red de energía en El Calafate
- Megausina en Río Turbio
- Ampliación red de riego en Los Antiguos
- Represa Cóndor Cliff
- Represa La Barrancosa
- Mejoramiento RP39, 45, 72
- Pavimentación RP47, 25
- Mejoramiento RP97, 37, 35, 38, 39, 12
- Pavimentación RN40
- Construcción del Camino Cordillerano RP41
- Pavimentación RP9 (empalme RN40-RN3), RP2 (empalme RP9-Esperanza), RN40 (tramo Tapi Aike-Cerrito), RP15 a Paso Zamora
- Terminación pavimento RP27
- Extensión redes cloacales y tratamiento de residuos líquidos en Los Antiguos
- Extensión redes cloacales y tratamiento residuos líquidos en Perito Moreno
- Ampliación de equipamientos educativos en Perito Moreno
- Mejora de equipamientos de salud
- Nuevo Hospital del Calafate
- FF.CC. Pico Truncado-Caleta Olivia
- Recuperación FF.CC. Las Heras-Puerto Deseado
- Construcción de viviendas en Las Heras, Caleta Olivia, Puerto Deseado, Perito Moreno, Los Antiguos
- Ampliación parque eólico Pico Truncado
- Parque eólico Koluel Naike
- Extensión red cloacal y planta de tratamiento Las Heras y Caleta Olivia
- Programa Provincial Valle Rio Deseado, que comprende: Fibra óptica, Interconectado 132 KV, gasoducto de 500 km Pico Truncado-Los Antiguos, acueducto, áreas bajo riego y ramal ferroviario bioceánico
- Ampliación Puerto Deseado
- Ampliación Puerto de Caleta Paula
- Extensión red de agua potable Puerto Deseado
- Mejora red cloacal en El Calafate y El Chaltén
- Planta de tratamiento de RSU en El Chaltén
- Ampliación muelle San Julián
- Pavimentación RP25
- Promoción de Río Gallegos como nodo de transporte regional
- Colector cloacal Río Gallegos
- Planta de tratamiento de RSU Río Gallegos

PROVINCIA DE SANTA FE

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **132.694 km2** | Población: **3.200.736 hab.** | Densidad media: **24,1 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **6,7%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

La provincia de Santa Fe se extiende aproximadamente 1.000 kilómetros de Norte a Sur. Su población representa un 8% del total nacional y se encuentra distribuida en 50 municipios y 312 comunas.
La configuración del territorio provincial, en lo referente a las infraestructuras de movilidad y a su desarrollo social y económico-productivo, pone de manifiesto la centralidad de sus principales núcleos urbanos. Entre ellos se destacan: Rosario, cuya área metropolitana concentra aproximadamente 1.500.000 habitantes; Santa Fe, con 500 mil habitantes; y las ciudades de Reconquista, Rafaela y Venado Tuerto, en el rango entre 60 y 100 mil habitantes. Por sus dinámicas de desarrollo, estas ciudades funcionan como articuladoras de servicios, producción e información.
Si bien el suelo urbanizado ocupa menos del 1% de la superficie provincial, el 93% de la población habita en ciudades. Mientras que las densidades medias de población en los departamentos Rosario y la Capital son de 634,1 habitantes/km2 y 170,8 habitantes/km2 respectivamente, el promedio del resto de la provincia es de 11,58 habitantes/km2. Estas características dan cuenta de un profundo desequilibrio territorial, que se complejiza por la existencia de zonas modernizadas con un alto nivel de servicios y de otras con evidentes carencias. Estas asimetrías comenzaron a ser abordadas en 2008 a través de una nueva organización de la provincia en cinco regiones, identificadas a partir del reconocimiento de las marcas naturales del territorio, las infraestructuras y servicios, los orígenes de su población, las identidades culturales, las formas de organización social y de las actividades productivas y las potencialidades comunes. El territorio es concebido como una gran red en la que se entrecruzan actores locales diversos, actividades sociales, económicas y políticas, patrimonio natural y cultural.
En cada una de estas cinco regiones integrantes de la red se identifican nodos de articulación, distribución y redistribución de capacidades, información y recursos: en la Región 1 se estableció el nodo Reconquista; en la Región 2, el nodo Rafaela; en la Región, 3 el nodo Santa Fe; en la Región 4, el nodo Rosario; y en la Región 5, el nodo Venado Tuerto. Este proceso de innovación institucional entiende la regionalización como un instrumento clave para promover la proximidad del Estado provincial, e implica un proyecto integral de transformación del territorio, concebido a partir de la descentralización, la planificación estratégica, la participación ciudadana y la concertación.

DINÁMICA ECONÓMICA

Santa Fe es la cuarta economía del país en términos de producto, aporta un 8,3% del Producto Bruto Geográfico Nacional, genera el 21% del valor total de la producción exportable nacional y brinda empleo directo al 12% de los habitantes argentinos.
La riqueza del suelo y el clima de la provincia permiten un amplio desarrollo de la producción agropecuaria, en la que predominan los cultivos de soja, maíz, trigo, girasol y, en menor medida, sorgo, arroz, algodón y caña de azúcar. Se ubica como la primera provincia productora de oleaginosas y la segunda productora de cereales. Más del 75% del volumen de exportaciones argentinas de cereales y el 58% de oleaginosas sale por los puertos santafesinos.

DINÁMICA SOCIAL

El Índice de Desarrollo Humano santafesino, por medio del cual se evalúa el progreso promedio en las dimensiones de salud, educación y crecimiento económico en un valor entre 0 y 1, es de 0,832, cifra que ubica a Santa Fe en la novena posición en el ranking total del país. El porcentaje de población con Necesidades Básicas Insatisfechas es de 14,8%. La proporción de personas bajo la línea de pobreza es del 14,6%, de las cuales un 5,51% se encuentran bajo la línea de indigencia.
Según datos del Ministerio de Salud provincial (2011), el 69,6% de la población posee cobertura de salud. La tasa de mortalidad infantil ha descendido en el año 2010 a 9,7‰ nacidos vivos y la de mortalidad materna es de 2,1 defunciones cada 10 mil nacidos vivos. El sistema sanitario cuenta con 5.568 camas, dispuestas en 760 efectores públicos, y 4.508 en efectores privados.

SITUACIÓN AMBIENTAL

El territorio santafesino forma parte de la región más fértil y dinámica del país, y se caracteriza por una gran diversidad ambiental. Al Noroeste se encuentra el Chaco Semiárido, zona de escasas lluvias. En una extensa franja en el centro-Norte se ubican los Bajos Submeridionales, con amplias alternancias de inundaciones y sequías. Al Noreste se halla la Cuña Boscosa, formación arbórea con gran variedad de especies vegetales y animales. En el centro-Sur se ubica la zona Transicional, con bosques bajos, pastizales amplios y un relieve suavemente ondulado, y al Sur se halla la Pampa Húmeda. Al Este se encuentra el valle del río Paraná, un conjunto de islas y arroyos dentro del cual se ubica el sitio RAMSAR Jaaukanigás, el humedal

PUENTE, Laguna La Picasa.



de mayor biodiversidad de la Argentina; y al Sur, el Humedal Laguna Melincué, declarado de importancia internacional por la Convención RAMSAR. Santa Fe posee un frente fluvial de 849 kilómetros sobre la hidrovía Paraná-Paraguay, que representa un tercio de su extensión total.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

En Santa Fe se ubica uno de los sistemas portuarios más importantes de América Latina. En su tramo Sur es apto para la navegación de buques de ultramar, que hace necesario el dragado a 32 pies hasta el puerto de Santa Fe, estratégico punto de transferencia de cargas de la hidrovía Paraná-Paraguay.
Este sistema portuario, principalmente localizado en el Gran Rosario, junto a uno de los mayores polos de producción de oleaginosas del mundo, ha generado un fuerte crecimiento de los flujos de transporte que ha saturado la infraestructura vial y ferroviaria de la región. La consolidación de un corredor metropolitano de cargas –Plan Circunvalar– optimizará la accesibilidad regional y los niveles de capacidad operativa.
El aeropuerto Islas Malvinas de la ciudad de Rosario es la única terminal aeroportuaria internacional de la provincia con capacidad para operaciones de importación y exportación, lo cual hace necesario potenciar y consolidar, junto con otras terminales de la región, una red aérea que sea una opción competitiva para el tráfico de pasajeros y movimiento de cargas.
Las regiones 1 y 2 presentan las mayores deficiencias infraestructurales, sobre todo en cuanto a redes de energía eléctrica, gasoductos y acueductos.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

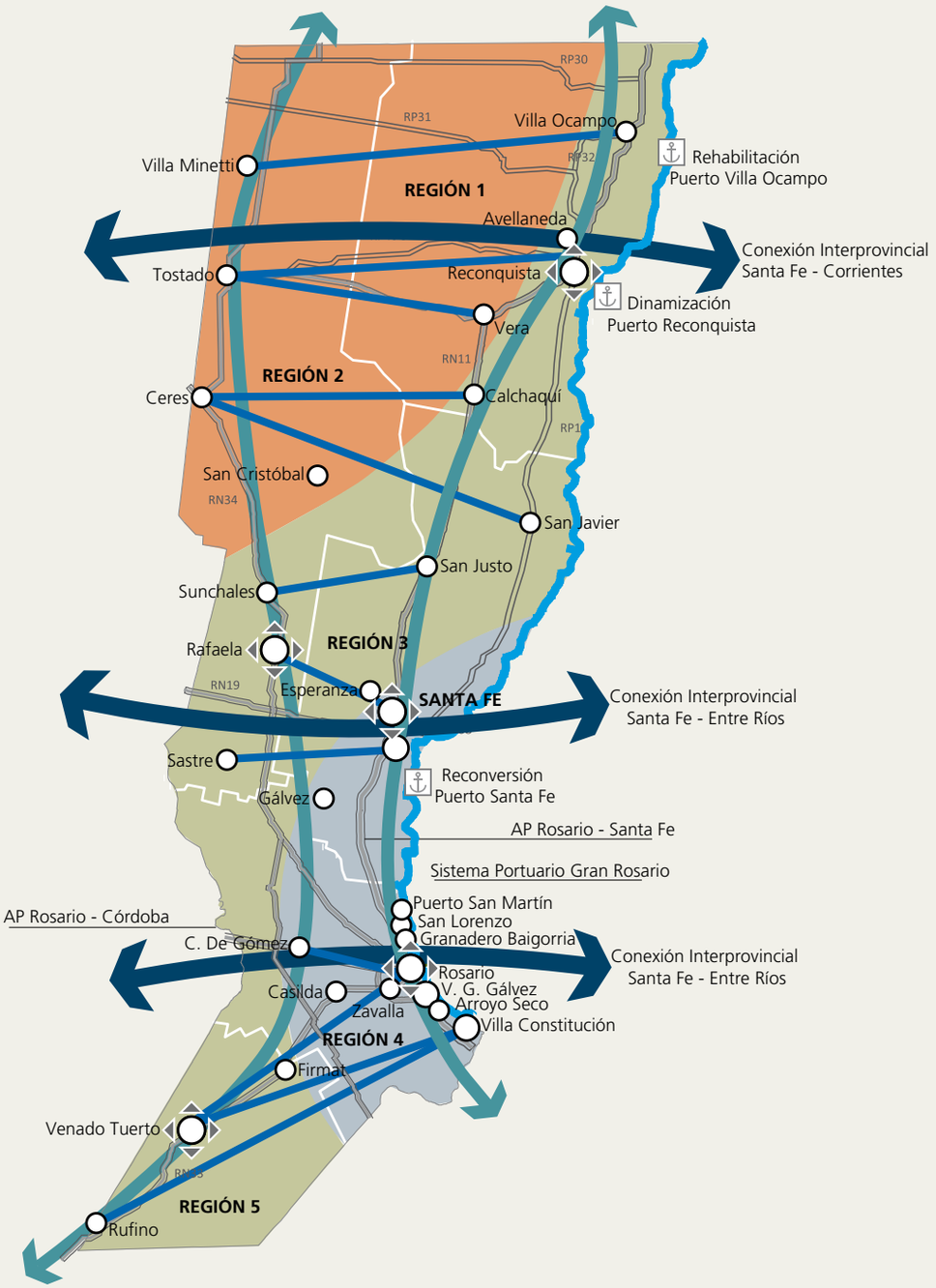
El Modelo Deseado de la Provincia de Santa Fe responde a la visión estratégica desarrollada participativamente durante 2008 en Asambleas Ciudadanas celebradas en las cinco regiones, en las cuales se formuló el Plan Estratégico Provincial. Se propone avanzar hacia una provincia integrada y solidaria, con equilibrio territorial, calidad social y desarrollo económico, conectada y diversa, con derecho a la educación, a la salud, a la cultura, al trabajo decente y al agua potable, con proyección internacional y capacidades potenciadas a través del conocimiento, la investigación y la creatividad.
La visión estratégica se sustenta en valores: acceso universal a los bienes públicos, perspectiva de género para la igualdad de oportunidades, valoración de la diversidad y respeto de las minorías, superación de la pobreza y de la vulnerabilidad, ampliación efectiva de los espacios de participación ciudadana, desarrollo sostenible y cuidado del medio ambiente, prioridad de trabajar con los niños y jóvenes y equilibrio territorial e interregional. Sobre esta base, se identificaron 234 proyectos comprendidos en tres líneas estratégicas, hacia las cuales se hace necesario orientar los esfuerzos del Estado, el mercado y la sociedad civil. Ellas son: Territorio Integrado, Calidad Social y Economía del Desarrollo.
Los proyectos incluidos en la línea Territorio Integrado buscan superar la histórica fragmentación de la provincia, mejorando la movilidad y las comunicaciones, promoviendo la vinculación interregional y las relaciones entre lo urbano y lo rural y dinamizando las principales actividades económicas de los distintos sectores. Asimismo, se orientan al uso responsable de los recursos naturales y a la reducción del impacto de las actividades económicas, industriales y de servicios, así como a desarrollar, a partir de un Estado moderno y cercano, las capacidades necesarias para resolver situaciones complejas promoviendo una democracia de proximidad. En este sentido, resulta indispensable, en primer término, la adecuación y ampliación de la red viaria estructural, el desarrollo de las conectividades viales transversales, la construcción de redes regionales que articulen

el territorio provincial y nos conecten con otras provincias y el impulso de un programa preventivo de mantenimiento y conservación, que asegure la transitabilidad de la red y contribuya a su uso racional, convirtiendo a las rutas y caminos provinciales en corredores seguros. También es necesario el fortalecimiento del programa de acceso a centros urbanos, a fin de garantizar la accesibilidad permanente a todas las localidades de la provincia, y el desarrollo de un programa de consolidación de los caminos comunales. Por otra parte, es prioritaria la reconversión de la infraestructura ferroviaria para posibilitar la complementariedad del ferrocarril con los restantes modos de transporte y con las áreas portuarias y parques industriales, optimizando la fluidez de los tráficos de cargas, priorizando las actuaciones sobre el acceso a las terminales portuarias, intermodales y zonas de actividad logística, y mejorando el sistema de pasajeros a través de la inserción del ferrocarril en el medio urbano. Es necesario consolidar, por último, el sistema de la Hidrovía Paraná-Paraguay, a los efectos de posibilitar el aprovechamiento de los recursos naturales, limitando al mínimo su impacto ambiental y la reducción de costos en relación con las infraestructuras de transportes terrestres, dando lugar a una mayor previsibilidad y regularidad en la prestación del transporte fluvial, mejorando las condiciones operativas y de utilización de los equipos de transporte de cargas de gran volumen y bajo valor agregado y contribuyendo a la promoción de la competitividad en la comercialización de los productos.

La Calidad Social se fortalece garantizando los derechos humanos básicos –educación, salud, cultura, agua potable, vivienda y hábitat–, reconstruyendo los vínculos sociales, el respeto a la diversidad y la recuperación de la memoria, y promoviendo la más amplia participación de los ciudadanos en la toma de decisiones. Para lograr estos objetivos, es indispensable la ejecución de los doce acueductos que constituyen el Sistema de Provisión de Agua Potable –niciado en 2008–, que permitirá extender el servicio de agua para consumo humano y ganadero al 40% de la población que actualmente no cuenta con dicho servicio. Resulta central, asimismo, consolidar el Sistema Único de Salud, integrado por los niveles de atención primaria, media y alta complejidad, lo cual implica la continuidad de la construcción de centros de atención primaria de la salud y hospitales. La educación pública y de calidad, una de las principales herramientas para garantizar la igualdad de oportunidades, requiere de una adecuada infraestructura, con la construcción de nuevos establecimientos educativos y el sostenimiento de un programa de ampliación, readecuación y equipamiento de escuelas. El hábitat es una herramienta clave para promover la inclusión social, por lo cual las políticas de vivienda son asumidas como intervenciones integrales, en el que los espacios públicos y privados se complementan estratégicamente, y se garantiza el acceso universal a los bienes sociales y culturales, y a una convivencia armónica.

La Economía del Desarrollo implica promover una estrategia redistributiva y sostenible a través de una cultura innovadora que optimice las capacidades productivas del conjunto de la sociedad. Basada en el enfoque de cadenas de valor, la economía del desarrollo debe aprovechar el potencial del conocimiento aplicado a la producción local y facilitar la innovación tecnológica en pequeñas y medianas empresas, construir un espacio apropiado para el sostenimiento de redes y plataformas productivas, fortalecer las asociaciones existentes y la articulación de los recursos institucionales y favorecer la multiplicidad y las identidades regionales. Es necesario potenciar el enfoque de cadenas de valor en los sistemas agropecuario, de agroalimentos y biocombustibles, hídrico, forestal y minero, de empresas de base tecnológica, de turismo, metalmecánico, químico, de automoción y otras manufacturas, y atender a la capacidad emprendedora de los santafesinos, a través de programas como el de Agroindustria Familiar. Todos los sectores productivos y los hogares de la provincia de Santa Fe deben tener acceso a la energía, para lo cual es necesario el desarrollo integrado del sistema eléctrico provincial y la conexión a la red nacional de transporte de gas, a través de los ductos existentes y del proyectado gasoducto del Noreste. Paralelamente, es necesario avanzar en la generación de fuentes de energía renovable, a fin de garantizar el derecho al ambiente de las generaciones actuales y futuras.

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



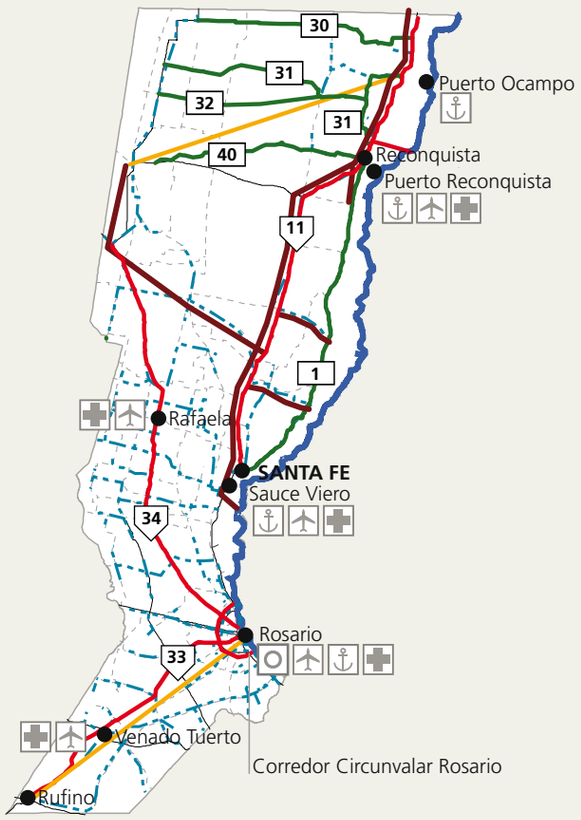
REFERENCIAS

- Nodos
- Centros urbanos
- Flujos transversales
- Fortalecimiento tensiones norte sur
- Conectividad interprovincial
- Hidrovía
- Rutas nacionales
- Rutas provinciales
- A desarrollar
- A potenciar
- A cualificar
- Rehabilitación del sistema portuario del puerto Ocampo, dinamización puerto Reconquista y reconversión puerto Santa Fe

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Hidrovía
- Aeropuerto con requerimientos
- Puertos
- Red eléctrica con requerimientos
- Gasoducto
- Acueducto
- Salud
- Cultural y recreativo



PROGRAMA / PROYECTO

- Acueducto Sur 1, Sur 2, Sur 3, Norte 1, Norte 2, Noreste 1, Noreste 2, Noreste 3, Noreste, Centro-Oeste
- Acueducto Santa Fe
- Acueducto Centro-Oeste-Santa Fe
- Hospital Regional Venado Tuerto, Rafaela, Reconquista
- Nuevo Hospital de Alta Complejidad (Hospital Iturraspe)
- Autopista RN33 tramo Rosario-Rufino
- Autovía RN11 tramo Santa Fe-Florencia
- Autovía RN 34 tramo Rosario-Ceres
- Nueva conexión vial Santa Fe-Santo Tomé
- Rutas transversales RP30/ RP32
- Rutas transversales RP31 tramo completo
- Rutas transversales RP40s tramo completo
- Desarrollo corredor turístico RP1
- Corredor Circunvalar Rosario Ferroviario
- Reconversión ferroviaria
- Conexión interprovincial Santa Fe-Corrientes
- Dinamización puerto Reconquista
- Rehabilitación puerto Ocampo
- Reconversión portuaria de Santa Fe
- Hidrovía Paraná-Paraguay
- Gasoducto del Sur/ del NEA
- Cierre del anillo eléctrico (Tramo Villa Ocampo-Tostado)
- Puerto de la Música
- Reactivación aeropuerto Reconquista
- Consolidación aeropuerto Rafaela
- Reactivación flujo de cargas en aeropuerto Sauce Viejo/Rosario "Islas Malvinas"
- Dinamización y desarrollo aeropuerto Venado Tuerto
- Nuevo Hospital Regional Rosario
- LAT 500 KV Rosario-Rufino

PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **136.351 km2** | Población: **896.461 hab.** | Densidad media: **6,6 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **11,4%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

La provincia de Santiago del Estero se encuentra localizada en la región semiárida de la Llanura Chaqueña. Tiene una posición estratégica en el centro de la región denominada Norte Grande ya que funciona como enlace entre los puertos fluviales del litoral atlántico y los pasos cordilleranos hacia el océano Pacífico. Su espacio natural de sierras, valles, llanuras, bosques, montes y pastizales configuran los modelos de ocupación territorial santiagueños. En primer lugar, el ciclo de la recolección, de factura andina quichua-incaica, con asentamientos próximos a los ríos y manantiales. Luego, el ciclo ganadero de modelo español, de cultivo de trigo y algodón. Posteriormente, el ciclo forestal, con las zonas boscosas de árboles maderables y cultivos de alfalfa y sorgo. Y actualmente, el ciclo agropecuario de soja, ganado y ciudades de integración modernas. Más allá de estos factores ambientales, el ferrocarril es el que define el mapa provincial: a lo largo de su recorrido se hallan veintitrés cabeceras departamentales.

Los principales núcleos poblados son la aglomeración Santiago del Estero-La Banda, con más de 400 mil habitantes; seguida por Termas de Río Hondo, Frías y Añatuya, en una escala cercana a los 25 mil habitantes; y por último Fernández, Monte Quemado y Quimilí, del orden de los 15 mil habitantes. El porcentaje de población rural, del 33%, es el más alto del país.

Las principales rutas forman un esquema radiocéntrico que confluye en la capital provincial: la RN34 conecta con Salta y Santa Fe; la RN9 vincula con Tucumán y Córdoba; y la RN64, con Catamarca. Quedan por fuera de este diseño radial la RN89, que entra desde el Chaco a Quimilí y Suncho Corral y la RN16, que corta a la provincia en su región Noreste y la vincula con Salta y Chaco.

DINÁMICA ECONÓMICA

El 30% de la población santiagueña presenta Necesidades Básicas Insatisfechas. La provincia exhibe altos porcentajes de hogares con carencias de servicios urbanos, particularmente de agua potable y cloacas, en la mayoría de sus departamentos. La cobertura de servicios sanitarios es del 64,7% de acceso al agua corriente y 13,9% de acceso a desagües cloacales.

El Índice de Desarrollo Humano provincial es de 0,784. El porcentaje de personas viviendo bajo la línea de pobreza es de 23,7%; y bajo la línea de indigencia, de 4,7%. La tasa de mortalidad general es del 5,5 ‰; y la tasa de mortalidad infantil, del 10,4 ‰, con un índice de mortalidad materna de 4,2 defunciones cada 10 mil nacidos vivos.

El total de establecimientos de salud es de 526, con una disponibilidad de 3.033 camas. Más del 37% de la población posee cobertura de salud. En el área educativa, cuenta con un promedio de 144 alumnos por establecimiento, distribuidos en 1.817 escuelas, cifra que muestra un crecimiento de 7,07% en los últimos seis años. La tasa de matriculación escolar es del 92,7%; y la tasa de analfabetismo, del 2,56%.

DINÁMICA SOCIAL

Santiago del Estero participa con, aproximadamente, el 1% del Producto Bruto del país, no obstante lo cual ocupa el primer lugar en producción de ganado caprino, el segundo en algodón y el cuarto en soja, con menos de la mitad del territorio ocupado para producción efectiva. El Producto Bruto Geográfico provincial per cápita es de $5.276 y corresponde en un 72,8% al sector terciario, en 14,7% al secundario y en 12,6% al primario.

La provincia registra exportaciones por un total de 288 millones de dólares, cifra que representa el 0,4% del total de exportaciones nacionales. El crecimiento interanual es del 6,5%. Los principales mercados de destino son las repúblicas de China y Brasil, y diversos países de la Unión Europea.

SITUACIÓN AMBIENTAL

La provincia se encuentra incluida en la Llanura Chaqueña, a excepción de una pequeña porción del territorio, en el Suroeste, que forma parte de las Sierras Pampeanas. Su clima es subtropical con estación seca, caracterizado por temperaturas extremas y precipitaciones medias, del orden de los 600 milímetros por año. El bioma preponderante es el de Parque Chaqueño, fuertemente modificado por la actividad antrópica. No obstante los períodos de sequía, la provincia cuenta con extensos esteros que se ubican en las áreas deprimidas, entre los cuales se destacan los aledaños a los ríos Dulce y Salado.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

La red vial está compuesta por más de 11 mil kilómetros lineales, de los cuales el 33% está pavimentado, el 18% enripiado, y el 49% restante es de tierra.

En materia energética, la provincia cuenta con una central

hidroeléctrica de 15 MW en la presa de Río Hondo y dos centrales térmicas de 13 MW en Frías y La Banda. El territorio está atravesado por una LAT de 500 KV que finaliza en la ET El Bracho, en Tucumán. Tres líneas de 132 KV abastecen el conurbano Santiago-La Banda y la zona central santiagueña; otra línea similar, con origen en la ET Recreo, abastece la zona Suroeste; y el sur recibe energía de Córdoba a través de una línea de 66 KV que entra por la RP1. Actualmente, se encuentra en construcción la LAT de 500 KV que atraviesa el Noreste provincial junto a la RN16, que cierra el anillo energético del Norte del país. Como parte de esta obra se está ejecutando la ET Monte Quemado de 500 KV a 132 KV, que alimentará la línea de 132 KV Monte Quemado-Campo Gallo-Tintina-Quimilí.
En el aspecto hídrico, Santiago cuenta con una obra de represamiento sobre el río Dulce en Río Hondo con capacidad de almacenamiento de 1.400 hectómetros cúbicos. Aguas abajo, se encuentra un azud de derivación en Los Quiroga, de donde parte un canal matriz de 100 metros cúbicos por segundo de capacidad, que abastece al sistema de riego río Dulce, de 100 mil hectáreas y trasvasa agua al río Salado por el canal Jume Esquina. También derivan en el Norte el canal de Dios y el canal de la Patria, que proveen agua para consumo doméstico y pecuario. Sobre el Salado existe además un sistema de riego de aproximadamente 8 mil hectáreas en el Sureste y se encuentra prácticamente finalizada la nueva presa de Figueroa, que provee el riego en el departamento homónimo, en más de 6 mil hectáreas.
En cuanto al Sistema Ferroviario, se encuentra en operación la línea del FF.CC. Nuevo Central Argentino –ex Mitre– que vincula Tucumán con Buenos Aires, y el ramal del FF.CC. Belgrano Cargas, paralelo a la RN16 en el Norte. En lo referente al transporte aéreo, existe un aeropuerto en la ciudad capital, que opera normalmente con vuelos de cabotaje, y se está iniciando la construcción de un aeropuerto internacional en Termas de Río Hondo.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

El modelo agroindustrial descentralizado de desarrollo humano sustentante, que se propicia para la transformación y el desarrollo armónico, fue elaborado a partir de las necesidades de los santiagueños, sus capacidades sociales y las potencialidades de clima, agua y suelo. Es un modelo urbano de articulación regional y desconcentración de servicios, uso sustentable del suelo y uso eficiente de los recursos hídricos.
En el diagnóstico se reconoce una situación de atraso relativo en la gestión y el control de Estado en materia de infraestructura económica y social, además de que se identifican zonas de acción prioritarias, de construcción de infraestructuras de agua, caminos, energía, viviendas, salud, educación y saneamiento. Se clasificaron en atrasadas con severas restricciones, degradadas con reconversión desordenada y congestionadas con crecimiento hegemónico, y se determinaron también nuevas áreas de producción potencial y ciudades estratégicas de provisión de bienes y servicios, protección del ecosistema, progreso e innovación tecnológica.
Las zonas atrasadas con severas restricciones son las encerradas entre los ferrocarriles y las áreas que envuelven el área metropolitana, que abarcan el centro de la provincia y la periferia de la capital, los departamentos de Figueroa, Moreno, Alberdi, Copo, Pellegrini, Jiménez, Guasayán, Loreto, Choya, Ojo de Agua, Quebrachos, Mitre, Salavina, Avellaneda, Atamisqui, San Martín, Banda y Aguirre. Las zonas degradadas con reconversión desordenada se ubican al Norte de la capital y al Este en el límite con Santa Fe, los departamentos Sarmiento, Ibarra, Taboada, Belgrano, Rivadavia, Pellegrini, Jiménez y parte de Moreno. Las zonas congestionadas con crecimiento hegemónico abarcan los departamentos de Capital, Banda, Robles, Río Hondo y Silípica, del área metropolitana.
El problema más grave identificado es la deficiencia en la infraestructura para el manejo y la distribución del agua, ya que sólo el 36% del territorio dispone de agua segura, tanto para consumo como para uso productivo. El objetivo central es la disminución de la vulnerabilidad social logrando la resolución de los escenarios de sequía y contaminación hídrica, para lo cual se concibieron corredores de desarrollo local con agua, caminos, energía y saneamiento.
Además de las zonas y corredores de desarrollo, se identificaron ocho ciudades estratégicas como centros culturales de innovación, progreso regional, mercado de trabajo, producción de bienes y servicios, que actúen como escudo de protección ambiental y social, definiendo el nuevo subsistema urbano policéntrico periférico.

El plan para el desarrollo de Santiago se materializa en tres líneas estratégicas:
- Estrategia de conectividad territorial, que refiere a la instalación de infraestructuras físicas lineales, necesarias para poner en valor los recursos naturales, asegurar el acceso a los servicios e incentivar la producción regional, promoviendo la articulación, la integración, la interacción regional y el dominio territorial de fronteras. El programa correspondiente a esta estrategia es Más Vida Humana Asegurada, e incluye sistemas de obras físicas paralelas.
- Estrategia de productividad regional, que refiere a los resultados del proceso de ordenamiento territorial y desarrollo de las cadenas de valor de materias primas, bienes industriales y servicios como actividades integradas, diversificadas y sustentables. El programa correspondiente es Más Progreso Regional Descentralizado, y consta de leyes de ordenamiento, promoción y regionalización sustentable de la producción agropecuaria, industrial y servicios.
- Estrategia de equidad social, que refiere a los aspectos cualitativos de distribución de bienes y servicios, en un contexto de cambio, inclusión y gestión democrática participativa, desarrollo de las capacidades sociales e innovación tecnológica y productiva. El programa que le corresponde es Más Bienestar Social y Ciudadanía, que implica reordenamiento de la vivienda, salud, educación, seguridad y justicia, creación de sistemas y redes sociales de solidaridad, legalidad, seguridad y gobernabilidad.

Estas líneas estratégicas suponen una diversidad de objetivos de variada escala:
- Disminuir la degradación del ambiente, la pobreza y la marginalidad social con la provisión de agua potable y saneamiento. Identificar los usos potenciales del suelo y las fuentes regionales de agua, su administración, regulación y coordinación
- Construir nuevos caminos que aseguren los transportes, el acceso a servicios de salud, educación, justicia e intercambios comerciales de la producción regional rural
- Mejorar la capacidad energética para industrializar y agregar valor a la producción, elevar el nivel de ocupación y el producto, consolidando las economías regionales y el equilibrio territorial

TERMINAL DE ÓMNIBUS,
Ciudad de Santiago del Estero.



- Desarrollar las infraestructuras, los equipamientos y los servicios de las áreas rurales con baja o deficiente cobertura económica y social
- Mejorar las infraestructuras y los equipamientos, el desarrollo empresario y los ambientes de negocios de las áreas degradadas, para potenciar sus posibilidades naturales de producción sustentable
- Disminuir la presión poblacional, la congestión del tránsito y la contaminación del área metropolitana a partir de la descentralización de los servicios y la generación de nuevos escenarios urbanos e industriales
- Incorporar vastas áreas improductivas del territorio
- Incentivar la participación privada, las asociaciones, los cluster y cadenas productivas en proyectos de inversión
- Inducir procesos de descentralización, de desconcentración y de las competencias públicas locales, transfiriendo autoridad en la toma de decisiones sobre inversión sectorial y regional
- Impulsar el desarrollo industrial de los parques, pyme y mype en ciudades estratégicas
- Reordenar el patrón territorial y la tenencia de la tierra
- Mejorar el desempeño urbano de las nuevas ciudades estratégicas
- Dar incentivo integral, protección ambiental y social, vinculados a los emprendimientos productivos regionales
- Incrementar la conciencia hídrica y el uso sustentable del agua y del suelo
- Construir nuevas alternativas viales de articulación regional y local
- Construir viviendas rurales y urbanas
- Ampliar las redes de gas y de energía eléctrica
- Organizar los municipios rurales
- Formar recursos humanos y modernizar la gestión publica
- Descentralizar y regionalizar los servicios de salud, educación, justicia y seguridad
- Crear subsidios, créditos y un fondo para estudios y proyectos de infraestructuras
- Fomentar las pyme, las artesanías, la ciencia, la tecnología y la cultura
- Participar en foros regionales de concertación, consenso y difusión de las ventajas que ofrece la provincia por su posición estratégica, leyes de promoción industrial y reforma tributaria

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



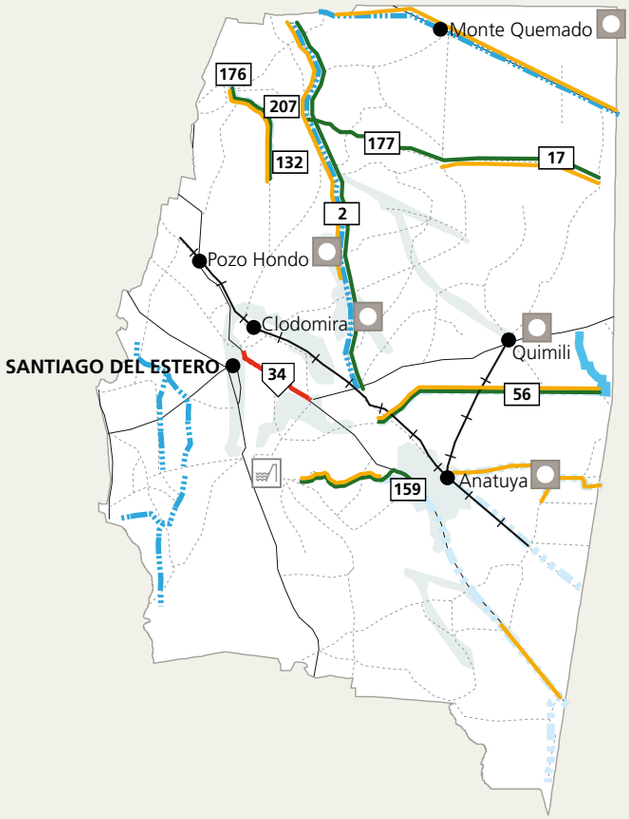
REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Centros regionales
- **POTENCIAR** la articulación de las regiones con los corredores bioceánicos que atraviesan la provincia
- **POTENCIAR** el subsistema urbano policéntrico y periférico y escudo de protección ambiental y social, fortaleciendo las ciudades estratégicas con capacidad de innovación y producción de bienes y servicios
- **DESARROLLAR Y POTENCIAR** las áreas turísticas del Cerro El Remate, Parque Copo, Campo del Cielo, Sierras de Guasayán y Choya y de Ambargasta y Sumampa, el Camino Real y las villas históricas
- Áreas de influencia de centros regionales
- **POTENCIAR** las conectividades viales, ferroviarias y aeroportuarias, en el ámbito de influencia y proyección de las ciudades estratégicas industriales
- **CUALIFICAR** el sistema urbano metropolitano y de riego central, del conurbano y ciudades satélite, mejorando la eficiencia y la calidad ambiental e institucional
- 1 2 3 **DESARROLLAR, POTENCIAR Y CUALIFICAR** las áreas rurales de las sierras (1), valles (2) y llanuras (3), según su vocación productiva (agrícola de secano, ganadera, forestal, riego, etc) y la capacidad de uso potencial y sustentable de los suelos, para otorgarle mayor valor agregado a la producción regional de materias primas
- **DESARROLLAR** los subsistemas territoriales de municipios urbanos y rurales multipropósitos, para mejorar la organización social y ampliar la ciudadanía y los servicios locales

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

- Centros urbanos
- Rutas nacionales existentes
- Rutas nacionales con requerimientos
- Rutas provinciales existentes
- Rutas provinciales con requerimientos
- Ferrocarril
- Red eléctrica con requerimiento
- Acueducto
- Canal
- Áreas de riego
- Otros equipamientos
- Represa



PROGRAMA / PROYECTO

- Refuncionalización del sistema Canal de Dios con prolongación a provincia del Chaco
- Rehabilitación FF.CC. Belgrano Cargas tramo Santiago del Estero y construcción de silos en Monte Quemado
- Línea de energía de 500 KV NEA-NOA con estación transformadora en Monte Quemado para alimentación en 132 KV a Campo Gallo, Tintina y Quimilí
- Acueducto Pinto-Malbrán-Argentina-Selva-Ceres (Santa Fe) y ramal (Sur) Selva-Colonia Alpina-Colonia Mackinlay
- Línea de energía 33 KV Malbrán-Argentina-Selva, Matará-Vilelas, Bandera Bajada-Villa Matoque, Nueva Esperanza-Las Delicias, Campo Gallo-Sachayoj, Villa Atamisqui-Tasigasta-Mailín, Añatuya-Los Juríes-La Nena y límite con Santa Fe
- Acueducto río Salado-Matará-Vilelas-Pozo del Toba y ramales
- Mejoramiento RP56 Matará-Vilelas
- Sistema de riego Figueroa
- Canal Azud Cruz Bajada (Toma Canal de Dios)
- RP2, Suncho Corral-Villa Matoque
- Acueducto El Ojito-Nueva Esperanza-Las Delicias
- RP177 y 17 El Churqui-Huachana-Campo Gallo-Sachayoj
- Acueducto Tasigasta-Mailín-Herrera-Pinto
- RP159 Villa Atamisqui-Tasigasta-Mailín-Herrera
- Acueducto Añatuya-Bandera-Fortín Inca-Tostado (Santa Fe)
- Rehabilitación del FF.CC. Belgrano Bandera-Añatuya-Clodomira-Pozo Hondo-Isca Yacu y ramal Añatuya-Quimilí, construcción de silos en Añatuya y Clodomiro y ampliación de capacidad en Quimilí y Pozo Hondo
- Presa de derivación y control Tasigasta
- Acueducto Añatuya-Los Juríes-La Nena-Villa Minetti (Santa Fe) y ramal Los Juríes-Tomas Young
- Ensanche RN34 Taboada-La Banda
- Sistema Dique de Tuama y canales menores
- Acueducto del Oeste
- Acueducto río Albigasta

PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **1.002.445 km2** (incluye Antártida e Islas del Atlántico Sur) | Población: **126.212 hab.** | Densidad media: **7,94 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **24,8%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

Tierra del Fuego es la provincia más joven del territorio nacional, ya que fue creada en el año 1990. Es también la más austral, y posee la particularidad de ser bicontinental. Las condiciones de vida restrictivas que impone su situación geográfica –clima riguroso y lejanía de los centros más dinámicos del país– conviven con sus genuinas potencialidades para el desarrollo.

El desarrollo territorial fueguino presenta períodos claramente marcados por las políticas impulsadas desde el Estado Nacional. El origen de la actual provincia y el factor que contribuyó a mantener la soberanía sobre el territorio y el desarrollo económico e institucional fue, en primera instancia, la creación de una subprefectura en el año 1884, con la cual nació la ciudad de Ushuaia y, posteriormente, la radicación del presidio. Su consolidación estuvo vinculada con la creciente presencia militar. Progresivamente, en el Norte de la isla, se fue organizando la actividad lanera por parte de grandes explotaciones ganaderas que, junto con la misión de los Salesianos, originó la localidad de Río Grande en 1921. La ganadería proveniente de esta zona representaba el 40% del Producto Bruto Geográfico hasta los años sesenta, cuando la actividad hidrocarburífera comenzó a tener relevancia en la economía nacional, llegando a representar la mitad de la producción provincial. En este contexto, Río Grande se constituyó en centro de control del proceso productivo ganadero y petrolífero, en tanto que Ushuaia se consolidó como ciudad de servicios vinculada con las Fuerzas Armadas, la administración pública y el establecimiento carcelario.

La ley 19.640, que estableció un régimen especial fiscal y aduanero, marcó el desarrollo de las últimas décadas dado que fomentó un esquema sustitutivo de importaciones y favoreció la inversión de capitales públicos y privados y, con ello, el desarrollo económico y social de nuevas regiones productivas. Esta política desplazó a la actividad petrolera del centro de la escena, y dio lugar a las industrias textil, electrónica y de plásticos, que indujeron un flujo migratorio desde todas las regiones del país, y produjeron una explosión demográfica y un efecto multiplicador que favoreció la expansión del sector comercial y de servicios.

En la década del noventa, con la apertura de la economía, la provincialización –que generó una demanda de organización burocrática y administrativa– y la desregulación energética, se modificó notablemente el escenario fueguino. Ushuaia se consolidó como ciudad administrativa orientada al turismo, con algunas industrias promocionadas, y Río Grande como centro de servicios a la producción ganadera, la actividad petrolífera y las industrias promocionadas.

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

Los rasgos que caracterizan el territorio de la Isla Grande de Tierra del Fuego están determinados por su situación geográfica, que impone condiciones climáticas rigurosas y grandes distancias a las metrópolis nacionales. Esto último implica una fuerte dependencia del transporte aéreo. En torno al único corredor vial que conecta con el continente se emplaza el sistema de asentamientos de la provincia. Las principales ciudades son Ushuaia y Río Grande, ambas con una población cercana a los 60 mil habitantes, y el porcentaje total de población urbana es del 97%. El singular desarrollo económico de la Isla y su explosiva dinámica demográfica fundamentan la presión sobre el medio construido, para potenciar lugar a una suerte de anarquía espacial, en tanto los habitantes frecuentemente se asientan sobre territorios urbanos carentes de la infraestructura y sin la planificación adecuada para encauzar sus efectos dinamizadores de modo positivo.

DINÁMICA ECONÓMICA

En la distribución del Producto Bruto Geográfico provincial al año 2007, la actividad primaria representa el 21,05%, la actividad secundaria el 35,05% y la actividad terciaria el 43,9%. La alta participación del sector primario se explica por el peso relativo de la extracción de hidrocarburos.

La pesca es una actividad en crecimiento en Tierra del Fuego, donde coexisten la modalidad costera como actividad artesanal destinada al mercado interno, de poco volumen pero importante generación de empleo; y la modalidad industrial o de buques factoría, que genera la mayor parte de la producción.

En cuanto al sector secundario, cabe señalar que la industria de electrodomésticos, característica de la zona, ha tenido que sortear fuertes oscilaciones. Luego de años de tendencia negativa, la

situación se ha comenzado a revertir a partir de la recomposición económica iniciada en el año 2003. En este contexto, el sector textil y el electrónico han tenido un fuerte avance fruto del proceso de sustitución de importaciones y, desde el año 2009, con la sanción de normas nacionales de fomento a la sustitución de importaciones electrónicas, que están generando la conformación de un polo productivo tecnológico en la provincia.
La política cambiaria sostenida por el Gobierno Nacional ha favorecido notablemente a la actividad turística, que ya estaba fuertemente consolidada en Tierra del Fuego, y con ello a las posibilidades de empleo de la población. El turismo internacional representa aproximadamente el 60% de la actividad total, siendo el restante 40% turismo nacional. El complejo turístico invernal Cerro Castor ha ido aumentando paulatinamente el arribo de turistas amantes de los deportes invernales. Además, desde hace bastantes años, el puerto de Ushuaia se ha convertido en la puerta de entrada a la Antártida, al constituir escala y base de los cruceros internacionales que la visitan. Esto significa una importante fuente de ingresos para la provincia, por lo que requiere abastecimiento local para los consumos de estas embarcaciones y lineamientos políticos orientados a maximizar su aprovechamiento.

DINÁMICA SOCIAL

Tierra del Fuego presenta un índice de pobreza de 3,7% hogares y 4,1% personas al segundo semestre de 2009; en relación con condiciones de indigencia para el mismo período, los porcentajes son de 2,2% para hogares y 1,8% para personas. Según el Índice de Desarrollo Humano, que destaca las dimensiones de salud, educación e ingreso monetario, Tierra del Fuego ocupa el segundo lugar a nivel nacional, con un índice de 0,871, considerado muy alto, además de poseer el menor índice de desigualdad.
El hecho de que Tierra del Fuego sea una provincia joven y en permanente construcción tiene consecuencias sociales significativas. Se trata de una sociedad nueva, sometida a un gran dinamismo sociocultural producto del flujo migratorio, que influye en los valores y en la identidad de la población. Para fortalecer esta comunidad se requieren mecanismos que colaboren en la consolidación de su sentido de pertenencia y su identidad fueguina. Por otra parte, este mismo dinamismo genera fuertes desafíos para garantizar la calidad de vida. Si bien Tierra del Fuego presenta buenos indicadores sociales en términos relativos, el acelerado crecimiento demográfico implica importantes demandas de infraestructura y equipamiento, que son vitales en la agenda pública inmediata; y se destacan en particular la problemática de la vivienda y la del acceso a la tierra urbana.

SITUACIÓN AMBIENTAL

La provincia de Tierra del Fuego posee grandes potenciales naturales no explotados y, paralelamente en algunos ambientes, procesos de deterioro, todo ello producto de su breve y acelerada dinámica de organización territorial. Las actividades productivas basadas en el uso de recursos naturales carecen, en general, de planes integrales que las potencien promoviendo cadenas de valor agregado y enmarcándolas en criterios de sustentabilidad. La demanda de suelo, además, ha provocado diversos procesos de deterioro ambiental, de los cuales los más significativos son el manejo inadecuado de los recursos naturales y los problemas en la implementación de políticas de protección y conservación.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

La principal vía de comunicación fueguina, que une las localidades de Ushuaia, Río Grande y Tolhuin, es la RN3, que bordea la costa oriental de la Isla y atraviesa su centro hacia su extremo Sur. Para acceder a la parte continental del país hay que transitar unos 150 kilómetros de territorio chileno y cruzar en barcaza el Estrecho de Magallanes. Por este motivo la provincia presenta la red vial menos extensa del país, con 1.375 kilómetros de caminos, de los cuales un 21,7% es de pavimento; un 26%, de ripio; y el 52,2%, de tierra.
Su infraestructura de puertos, de singular importancia dadas las características del territorio fueguino, presenta el puerto de Ushuaia, que cuenta con un muelle de 646 metros de longitud por 28 de ancho. Considerando el frente interno, la longitud total para el atraque de embarcaciones alcanza los 1.163 metros. Posee una plazoleta fiscal de 8.351 metros cuadrados, con una capacidad de 800 TEU, depósito fiscal de 440 metros cuadrados y contenedores frigoríficos con capacidad para 90 unidades refrigeradas.
En cuanto al transporte aeroportuario, existen dos aeropuertos internacionales, el Malvinas Argentinas, de Ushuaia, y el Gobernador Ramón Trejo Noel, de Río Grande.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

Las potencialidades económicas y ambientales del territorio fueguino permiten proyectar un modelo futuro cuyas claves son un crecimiento sustentable e integrado a la región Patagónica y a la zona Austral, entendiendo este desarrollo como el mantenimiento, a lo largo del tiempo, del crecimiento económico, la equidad social y la sostenibilidad ambiental.
La construcción de este Modelo Deseado requiere del fortalecimiento de la capacidad de desarrollo endógeno que contemple la valorización estratégica de los recursos naturales, el sostenimiento y actualización del marco legal de la promoción económica provincial y el establecimiento de políticas que atiendan a la dimensión regional, incorporando propuestas de los diferentes actores sociales.
Esta política supone que el desarrollo provincial debe ser:

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

La propuesta consiste en materializar estas estrategias a través de la implementación de planes que se articulan transversalmente, que constan de diversos componentes programáticos:

- Plan de desarrollo económico-productivo provincial
- Plan de ordenamiento territorial y ambiental
- Plan de desarrollo social –salud, educación, cultura–



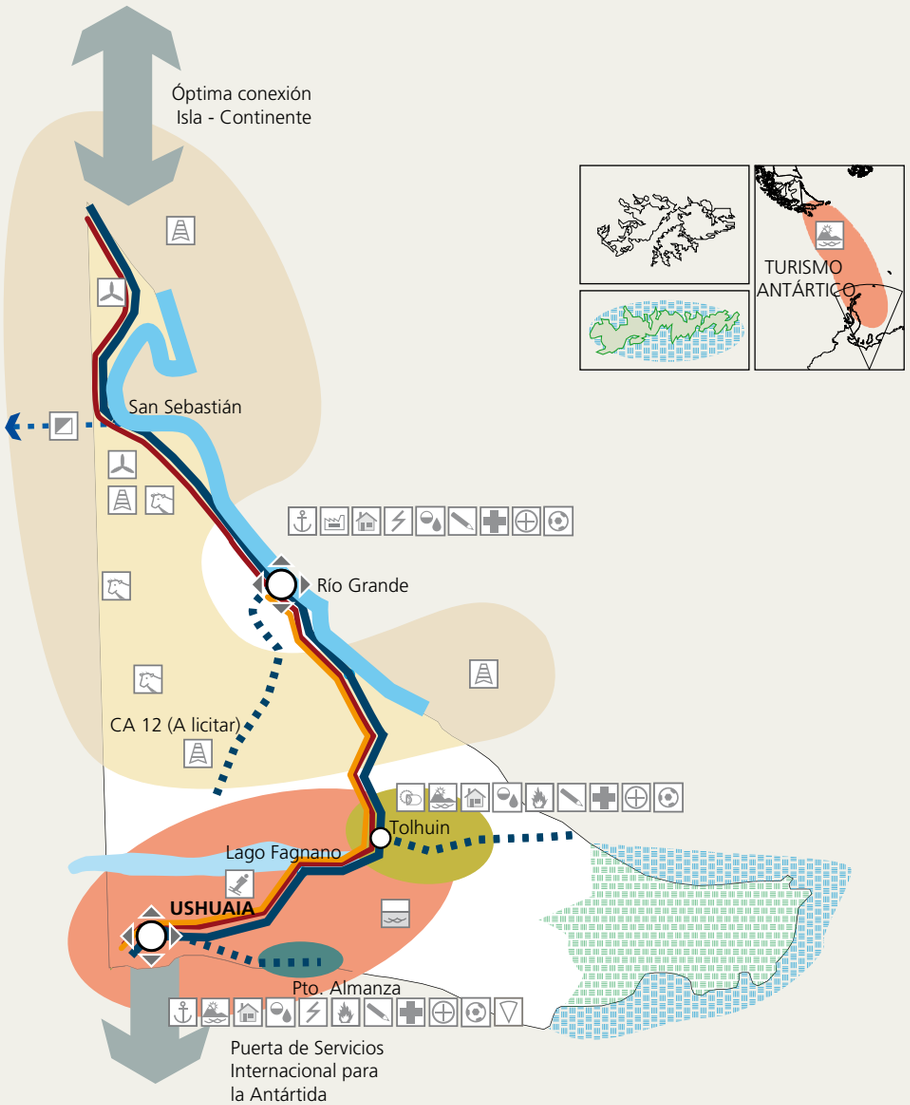
VIVIENDAS.
Barrio Río Pipo,
Ciudad de Ushuaia.

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

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

En la provincia se ha avanzado en la elaboración de las directrices de ordenamiento territorial y en la definición de criterios y modalidades de actuación sobre el propio territorio ya que, si bien cuenta con una serie de leyes, normativas y disposiciones que impactan temáticamente sobre el tema, no se cuenta aún con una visión integradora que fije criterios de actuación para el sector público y el privado y para la articulación entre ambos. De este trabajo quedan sentadas las bases para avanzar en una propuesta de norma provincial de uso del suelo.

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



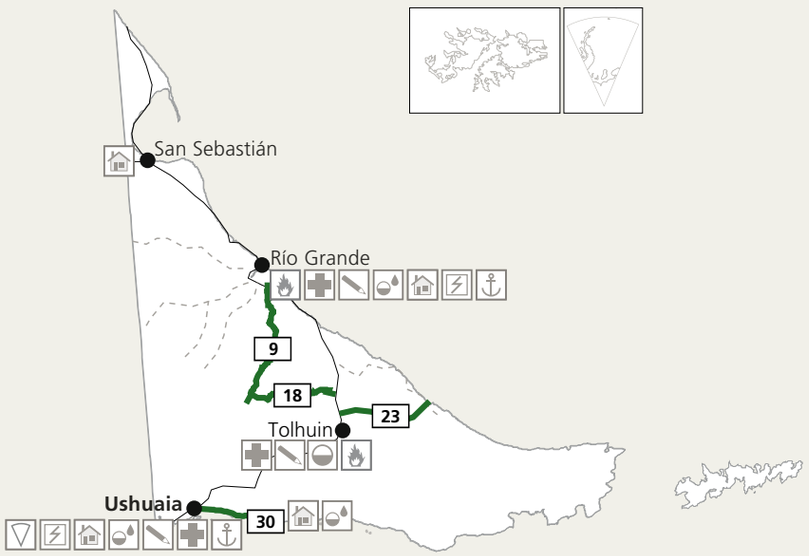
REFERENCIAS

- Nodo multimodal existente
- Centros urbanos a desarrollar
- Gasoducto
- Interconectado eléctrico
- Red vial existente
- Infraestructura vial a mejorar
- Propuesta área protegida
- Propuesta área marina protegida
- Desarrollo acuicola pesquero de alto valor agregado
- Desarrollo foresto industrial de alto valor agregado
- Desarrollo hidrocarburifero de alto valor agregado
- Desarrollo turístico
- Gas y petróleo
- Potencial eólico
- Ganadería
- Industria
- Industria forestal
- Turismo
- Puerto
- Vivienda y servicios básicos
- Paso fronterizo
- Infraestructura eléctrica
- Saneamiento y agua potable
- Redes de gas
- Infraestructura educativa
- Infraestructura salud
- Infraestructura socio asistencial
- Centro deportivo
- Deportes invernales
- Aguas termales
- Proyecto Sistema de Logística Antártica (A.A.I)

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

●	Centros urbanos
	Rutas nacionales existentes
	Rutas nacionales con requerimientos
	Rutas provinciales existentes
	Rutas provinciales con requerimientos
	Puertos
	Generación de energía
	Nuevos Loops de 4 y 43 km sobre el gasoducto Río Grande - Ushuaia
	Cloaca
	Agua - Cloaca
	Viviendas
	Salud
	Educación
	Proyecto Sistema de Logística Antártica (A.A.I)



PROGRAMA / PROYECTO

- Sistema de Logística Antártica (AAI)
- Optimización servicio agua potable Ushuaia
- Urbanización Barrancas del Río Pipo, Alakalufes II, Andorra, Puerto Almanza, San Sebastián, margen Sur Río Grande
- Plan Arraigo Río Pipo Ushuaia, 250 viviendas Chacra XIII Río Grande
- Culminación de la ampliación del gasoducto San Sebastián-Ushuaia loops 4 km y 43 km
- Interconectado eléctrico provincial
- Repotenciación generadores de la Central Termoeléctrica Río Grande
- Adquisición de turbina para central térmica Ushuaia
- Ampliación y reubicación de la Planta Potabilizadora 3, Cota 176 Ushuaia
- Puerto zona Norte
- Polo petroquímico zona Norte
- Colector cloacal y planta de tratamiento en Tolhuin
- Anillo de Distribución Central Ushuaia-Río Pipo
- Red troncal de media tensión Central Ushuaia-Andorra
- Línea 33 KW Usina-Chacra II-Las Violetas (Río Grande)
- Nuevo acueducto desde Tropezón a margen Sur 12,5 km Río Grande
- Jardín de infantes, escuela primaria y secundaria río Pipo, Chacra XIII
- Escuela primaria en Tolhuin
- Apertura de enlace entre la RP23 (Eº La Correntina) desde la zona de Las Lengas y la Ruta Complementaria "A" (San Pablo). Pavimentación RP9 y 18 (circuito de las estancias), apertura RP30
- Ampliación Hospital Regional Río Gallegos
- Ampliación Hospital Regional Ushuaia
- Natatorio Tolhuin, Ushuaia
- Programa de Desarrollo Turístico y Programa Foresto-Industrial
- Programa de Desarrollo Acuícola
- Estación depuradora de líquidos cloacales Río Grande
- Planta de tratamiento de líquidos cloacales en zona industrial Ushuaia/ Bahía Golondrina-Ushuaia
- Hogar de Ancianos Río Grande
- Construcción de Centros de Atención Primaria de la Salud: cuatro en Ushuaia y cinco en Río Grande

PROVINCIA DE TUCUMÁN

MODELO ACTUAL DEL TERRITORIO

Superficie: **22.524 km2** | Población: **1.448.200 hab.** | Densidad media: **64 hab./km2** | Variación intercensal 2001-2010: **8,2%**

CONFIGURACIÓN DEL TERRITORIO

Tucumán está dividida en diecisiete departamentos y diecinueve municipios, organizados alrededor de un eje Norte-Sur. Su extensión abarca menos del 1% del territorio nacional y alberga más del 3% de su población. El Gran San Miguel de Tucumán, quinto aglomerado del país, está conformado por la capital y un conjunto de municipios y comunas que mantienen intensas relaciones de interdependencia y conectividad, con una población estimada de 800 mil habitantes.

DINÁMICA ECONÓMICA

Sobre la base del nivel de desarrollo económico y el grado de primarización de los sistemas de producción se reconocen tres zonas:
1) una de mayor desarrollo económico, conformada por el área correspondiente al corredor central, situada en la zona pedemontana, donde se destacan tres centros de producción: el frutihortícola, el azucarero y el limonero, con un grado relativo de integración con la agroindustria
2) una de mediano desarrollo, con un proceso de integración agroindustrial de menor intensidad, con la cuenca lechera del departamento Trancas y el sistema tabacalero hacia el Sur
3) una de mayor primarización, conformada por el sistema de producción de granos de toda la franja Este, el extremo Norte y las zonas montañosas del Oeste
El Producto Bruto Geográfico está compuesto en un 27,4% por el sector público; un 17,6% por la industria manufacturera; un 16,9% por el comercio mayorista y minorista, los hoteles y los restaurantes; y un 11,6% por las actividades financieras, inmobiliarias y empresariales. Del sector manufacturero, las participaciones más importantes son las de la industria azucarera y la elaboración de alimentos y bebidas, y del sector agropecuario corresponden a las producciones de limón, soja, trigo, maíz, caña, frutilla, tabaco y arándano. Las exportaciones representaron, en 2009, el 1,41% de las exportaciones totales nacionales, correspondientes en un 35% al sector frutícola; el 14,45%, al de azúcar de caña cruda; el 9%, al automovilístico; el 5%, al de soja y el 4%, al maicero.

DINÁMICA SOCIAL

La situación social tucumana puede describirse por medio de la diferenciación de tres zonas. Dos áreas presentan condiciones netamente desfavorables, una hacia el Este y la otra a lo largo del cordón montañoso occidental, coincidentes con los mayores niveles de Necesidades Básicas Insatisfechas, de Privación Material de Hogares y déficit de infraestructura, equipamiento, conectividad y accesibilidad. La zona central posee condiciones medianamente favorables, y presenta dos puntos de alto desarrollo que corresponden a los núcleos estructurantes. Esta zona se extiende desde el área de influencia capitalina hasta el extremo Suroeste, que presenta mayores niveles en equipamiento, infraestructura, conectividad y accesibilidad y mejores indicadores en general.
La cobertura de agua potable alcanzó a un 90,2% de la población a principios de 2009, no obstante existen áreas con mayor déficit en los departamentos de La Cocha, Juan Bautista Alberdi, Chicligasta, Monteros, Famaillá, Lules, Yerba Buena, Cruz Alta y la Capital. El servicio de desagües cloacales y agua potable alcanza al 41,24% de la población.
El 70% de los 702 establecimientos de salud provinciales se encuentran en zonas de alta densidad poblacional, y sólo cinco están ubicados a más de 10 kilómetros de alguna vía terrestre transitable. En cuanto a las estadísticas vitales, la tasa de mortalidad infantil muestra una elevada concentración en la región Sur y Sureste, en los departamentos de Tafí del Valle y Cruz Alta: a 2008, era del 12,9‰. La tasa de mortalidad materna, a su vez, presenta oscilaciones con tendencia declinante: para el mismo año, el registro arroja una cifra de 6,6 defunciones cada 10 mil nacidos vivos.
El sistema educativo se divide en cinco circuitos territoriales. La tasa de escolarización de nivel primario para 2008 alcanzó casi el 100%; y la de nivel secundario, el 76,69%. La Universidad Nacional de Tucumán es la más grande de la región, así como la de mayor tradición en investigación básica y aplicada. También se encuentran en la provincia centros de estudios como la Estación Experimental Agro-Industrial Obispo Colombres y el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria Famaillá, y se prevé la creación de un polo científico y un parque tecnológico.

SITUACIÓN AMBIENTAL

El corredor central tucumano se presenta como zona en condición crítica debido a la alta concentración de población, los efectos antrópicos y la inestabilidad climática. La llanura Chaco-Pampeana, hacia el Este, se encuentra en proceso de degradación. Por su parte, las zonas de las Sierras Subandina y Pampeana constituyen sistemas de alta inestabilidad y potencialmente vulnerables.

La definición de áreas naturales protegidas ha resultado ser un valioso instrumento para resguardar el ecosistema y mantener la biodiversidad. Estas zonas son tenidas en cuenta para fines turísticos, de conservación, patrimoniales y de interés científico-educativo. En la actualidad existen dieciséis áreas protegidas, que abarcan 270 mil hectáreas.

SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL EQUIPAMIENTO

Tucumán tiene un total de 1.541 kilómetros de rutas pavimentadas entre nacionales y provinciales. La infraestructura conectiva total está constituida por, aproximadamente, 2.500 kilómetros de rutas, de las cuales el 83% está a cargo de la administración provincial. Las rutas primarias alcanzan los 1.502 kilómetros y la red terciaria de caminos se conforma en un rango de 8 a 10 mil kilómetros aproximadamente. Cuenta, además, con el ramal de vías férreas operado por el Nuevo Central Argentino, ex Mitre, que traslada la producción de granos, azúcar, aceites y los minerales extraídos en el yacimiento La Alumbrera hacia los puertos de Rosario y Buenos Aires.
Respecto de la infraestructura energética, Tucumán se encuentra vinculada al Sistema Interconectado Nacional a través de la central termoeléctrica El Bracho, que, junto con las plantas Tucumán, San Miguel de Tucumán y Ave Fénix, generan 1100 MW, el 96% de lo producido en la provincia. Existen tres centrales hidroeléctricas: Pueblo Viejo, Escaba y El Cadillal, que generan 60 MW. La demanda se concentra en el 23% de la actividad comercial, el 23% de la industrial y el 19% de la residencial. Existen catorce estaciones transformadoras de energía que funcionan como nexos entre el sistema de distribución troncal en 132 KW y el sistema de distribución en 33 y 13,2 KW.
En lo que respecta al sistema de distribución de gas natural por redes, cuenta con un total de 407 kilómetros de ramales y gasoductos de alta presión y 2.301 kilómetros de redes de distribución, que abastecen a 150 mil usuarios industriales, comerciales y residenciales.
La infraestructura hídrica está compuesta por una red de 1.742 kilómetros de canales que conducen las aguas captadas por nueve presas y represas de embalse, veintiún diques niveladores y más de 150 tomas rústicas. Además del uso del agua subterránea de pozos surgentes y semisurgentes, Tucumán cuenta con los embalses de La Angostura, El Cadillal, Escaba y de Río Hondo, este último en conjunto con Santiago del Estero.

MODELO DESEADO DEL TERRITORIO

La provincia de Tucumán propone el desarrollo territorial, entendido como el proceso que se lleva adelante para acrecentar o dar impulso a las capacidades del territorio y transformar su estructura como una unidad espacial conformada por un tejido sociopolítico, configurado según determinadas formas de producción, consumo e intercambio, recursos naturales, instituciones y formas de organización particulares. Esta visión encierra un conjunto de aspectos a fin de constituir una provincia:
- económica y productivamente competitiva,
- con una industria dinámica y en expansión,
- con recursos humanos y tecnológicos adecuados a las exigencias,
- con capacidad de generación de empleo,
- cuya salud esté orientada a una mejor calidad de vida,
- donde la educación sea universal,
- con un desarrollo humano y social acompañado de infraestructura social básica,
- y con cuidado y preservación del ambiente

Las líneas de acción se dividen en dos grandes grupos:

ECONOMÍA, PRODUCCIÓN Y SUSTENTABILIDAD AMBIENTAL

Para el año 2020 se propone alcanzar y mantener una tasa interanual del 2,3% de crecimiento del Producto Bruto Geográfico. Respecto de la participación de los distintos sectores, se espera llegar a una relación más equilibrada entre aquellos dedicados a la producción y los de prestación de servicios.

Infraestructura conectiva
Se prevé un primer nivel de obras de conectividad local, en el cual se dará prioridad a la red de caminos terciarios que canalizan insumos y productos de la mayoría de las explotaciones a los centros de acopio o que se interconectan con los colectores primarios o secundarios de la red de caminos; así como a la interconexión entre las principales vías de comunicación, analizada desde el funcionamiento de las RN9, 157 y 38. Se ensayan sistemas de interconexión a través de rutas del centro al Este provincial, entre las cuales se destacan las RP321, 323, 325, 327, 29 y 308. Las mejoras redistribuirían las demandas en tanto disminuirán los costos y la descarga de tránsito, tanto de la red provincial y nacional. También están previstas mejoras en más de 325 kilómetros asociadas rutas turísticas y productivas.
Un segundo nivel de obras está constituido por los corredores de producción desde y hasta el MERCOSUR, como la interconexión de 270 kilómetros desde la localidad de 7 de Abril, en Tucumán, hasta Monte Quemado, en Santiago del Estero, del corredor Sico-Resistencia. A ello se suman las mejoras de las RP307, 303, 345, 327 y 355 y las RN34, 40 y 65.
Un tercer nivel está relacionado con el nodo multimodal de cargas en Cevil Pozo, con mejora ferrourbanística. Las características de los sistemas ferroviarios presentes en la provincia acrecientan las posibilidades de que esta plataforma se ubique cerca de la capital, en un punto operable para el movimiento de volúmenes de producción. Además, se pretende concretar un proyecto de tren liviano.

Infraestructura energética
Se prevé que las inversiones contempladas en el Plan Federal I de Transporte de Energía Eléctrica permitan la construcción de una serie de líneas de 500 KV destinadas a mejorar la calidad y la seguridad y reducir los costos. De ejecutarse la presa de Potrero de las Tablas, se plantea la construcción de dos centrales hidroeléctricas. El Plan de Transporte de Energía Eléctrica provincial establece la construcción de nueve vínculos en 132 KV, ocho estaciones transformadoras y cinco ampliaciones para aumentar la capacidad actual y la confiabilidad del sistema. En materia de infraestructura gasífera, se busca consolidar el gasoducto actual de Transportadora de Gas del Norte y ampliar la red de gas administrada por GASNOR SA.



TREN LIVIANO,
Ciudad de San Miguel
de Tucumán.

Recursos Hídricos
Se prevé la construcción de nuevas obras hidráulicas que subsanarán problemas relativos a la distribución de agua mediante el reencauce, reparación, revestido, recuperación, mantenimiento y limpieza de sifones, pozos surgentes, canales, tomas, acequias y diques. Se propone el abastecimiento con riego presurizado a aproximadamente 2.400 hectáreas mediante la implementación de 110 mil metros de tuberías. Se destaca la construcción de la presa de embalse Potrero de las Tablas, la remodelación de veinticinco kilómetros de canal El Alto, la reparación de los diques Calera, La Aguadita y Tacanas, la construcción del dique derivador El Conventillo, el aprovechamiento del río Los Sosas y el desarrollo agrícola de la Cuenca del río Choromoro, entre otros.

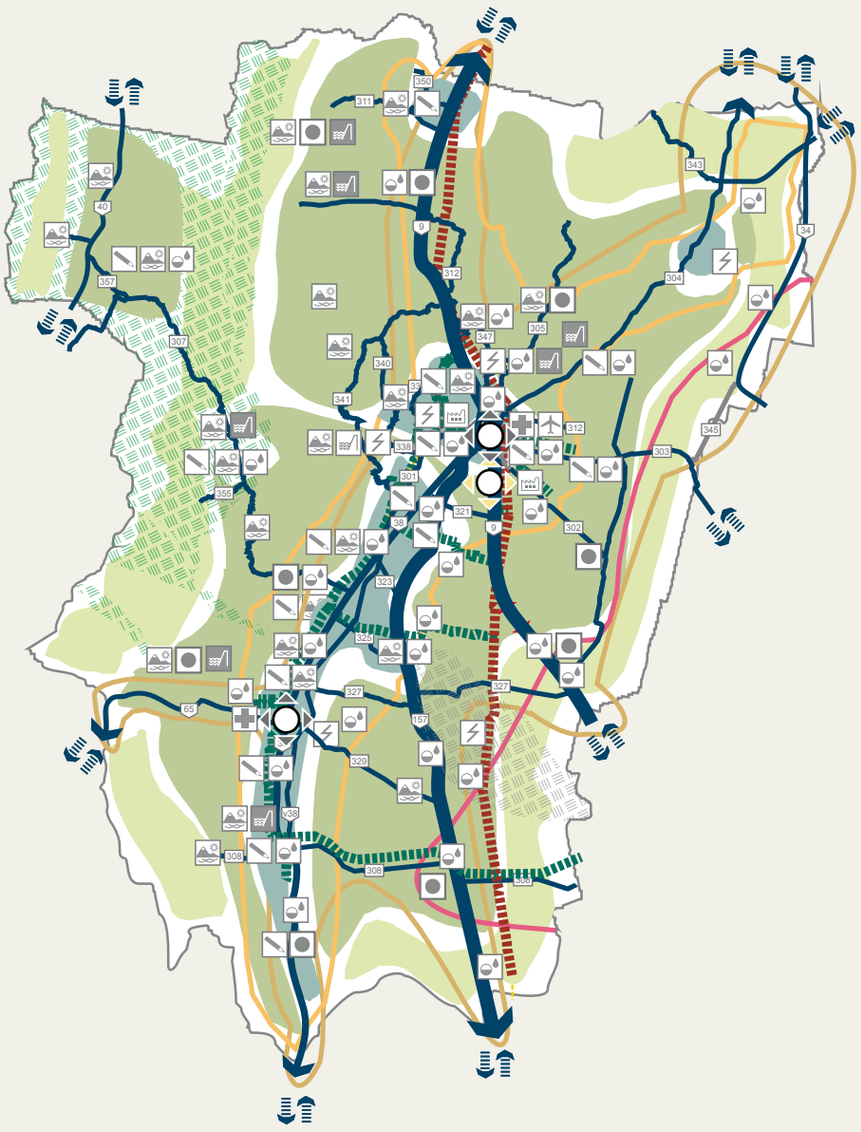
TRABAJO, SALUD, EDUCACIÓN Y DESARROLLO SOCIAL

Infraestructura social básica
Se propone que el 95% de la población tenga acceso al agua potable, para lo cual es preciso ampliar la provisión de agua de red y los desagües, que permitirán mejorar la infraestructura básica en los sectores con mayores carencias. En cuanto al acceso a servicios de red cloacal más agua potable, se prevé un avance que satisfaga progresivamente las necesidades, para pasar del 41,24% a 50% de población con acceso en poco más de diez años. Se planifica también la optimización del servicio de agua potable en San Miguel de Tucumán, Tafí Viejo y Villa Carmela, la construcción de la planta potabilizadora El Cadillal, la planta de tratamiento de líquidos cloacales San Felipe y las redes colectoras para Tafí Viejo, Las Talitas y las comunas de Villa Carmela y la ampliación y mejora del servicio rural de agua potable. En materia de vivienda, la ejecución del emprendimiento Lomas de Tafí tiene por objetivo una nueva urbanización con 5 mil viviendas en Tafí Viejo. También está prevista la relocalización de familias asentadas en zonas de riesgo y la construcción de soluciones habitacionales para grupos vulnerables.

Educación
En materia de infraestructura edilicia educativa se planifica la construcción, remodelación y acondicionamiento, principalmente de las escuelas ubicadas en el corredor central.

Salud
Se proyecta la remodelación y adecuación de diversos establecimientos de salud –centros de atención primaria, policlínicas y hospitales– de toda la provincia. Está prevista también la construcción de un nuevo hospital del Este en Banda del Río Salí, un nuevo establecimiento de atención para adultos mayores, el fortalecimiento del Hospital Padilla y del Hospital Regional de Concepción, y el desarrollo de la Dirección Provincial de Emergencias.

MAPA DEL MODELO DESEADO DEL TERRITORIO



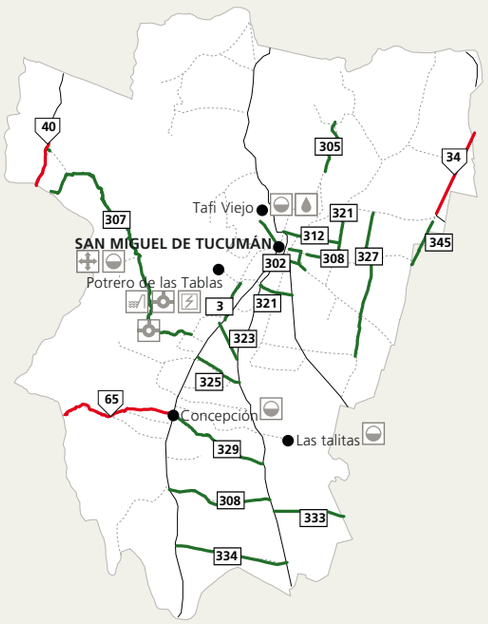
REFERENCIAS

- Nodo estructurante
- Nodo multimodal de transferencia
- Ruta Nacional
- Ruta Provincial
- Vinculación regional e internacional
- Flujo de circulación dinámico
- Ramal Gasnor SA
- Ramal Gasnor SA proyectado
- Gasoducto TGN
- Gasoducto TGN proyectado
- Malla estructurante
- Condiciones sociales favorables
- Condiciones sociales intermedias
- Condiciones sociales desfavorables
- Área ambiental crítica
- Área natural protegida
- Tejido conectivo
- Área de alta dinámica
- Área de escasa dinámica
- Aeropuerto internacional
- Infraestructura eléctrica proyectada
- Infraestructura de salud proyectada
- Infraestructura de educación proyectada
- Complejo tecnológico industrial-Zona franca
- Proyecto de saneamiento
- Proyecto hídrico
- Dique y embalse
- Dique y embalse proyectado
- Punto de interés turístico

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PRIORIZADAS POR LA PROVINCIA

REFERENCIAS

Centros urbanos
Rutas nacionales existentes
Rutas nacionales con requerimientos
Rutas provinciales existentes
Rutas provinciales con requerimientos
Acceso RP
Nodo
Generación de Energía
Represa
Agua Potable
Cloaca



PROGRAMA / PROYECTO

- Primera y segunda etapas de la ampliación de la planta potabilizadora El Cadillal-Acondicionamiento del acueducto El Cadillal y macromedición para San Miguel de Tucumán-Derivación del acueducto El Cadillal al sector Noreste de San Miguel de Tucumán y reserva
- Construcción 19 km canal Los Puestos-Remodelación 25 km canal El Alto y cambio de traza del canal El Bajo
- Repavimentación RP307 hasta RN40-Mantenimiento de rutas a los valles RP307
- Obras de interconexión de rutas nacionales y provinciales. Repavimentación y mejoras en diversos tramos de RP321, 323, 325, 329, 308 y 334.
- Pavimentación último tramo RN40
- Nodo multimodal de transferencia de cargas
- Vinculación con el corredor Sico-Resistencia: recuperación RP345, ex RN34, enlace RP304 y RN34
- Plan de reconversión industrial
- Plan provincial Producción Limpia
- Plan de reducción quema de caña
- Acueductos Gran San Miguel de Tucumán
- Autopista RN38 último tramo
- Cloacas para Alderetes, Banda del río Salí, Villa Carmela, Tafí Viejo, Las Talitas y Planta de Tratamiento-Planta de depuración cloacal en Concepción-Lagunas de tratamiento y sistemas de colectores cloacales Gran San Miguel de Tucumán
- Desarrollo agrícola de la cuenca del Río Choromoro
- Desarrollo de la Dirección Provincial de Emergencias
- EDIVIAR 2008-2018: repavimentación diversos tramos RP301, 315, 312, 308, 305, 327, 302, 321 y 347
- Gasoducto TGN tramo 76 I Long. 59.47 km, tramo 81 I Long. 23.33 km; tramo 81 2A Long. 33.30 km; tramo 81 2B Long. 13.60 km
- Construcción de presa de embalse Potrero de las Tablas-Construcción primera central hidroeléctrica 4.000 KV y segunda central hidroeléctrica 4.900 KV al pie de la presa del embalse Potrero de las Tablas-Infraestructura vial conexa a la presa de embalse Potrero de las Tablas.
- Nueva traza RN65 (ex RP365) tramo Concepción-Las Estancias (Catamarca)
- Nuevo establecimiento de salud para la atención de adultos (ex ADOS)
- Programa de infraestructura vial productiva: 1. RP327 tramos: desde intersección con RP317 hasta RN38, 2. RP304
- Programa Norte Grande, infraestructura vial: obras en diversos tramos: ensanche y repavimentación de RP303, reconstrucción y ensanche de calzada de RP302, variante de RP302, RN9; construcción de calzada lateral en RNA16, construcción de variante y túnel RP307, construcción de calzada Norte en RP314
- Ampliación de la red de gas domiciliaria GASNOR SA
- Recuperación de infraestructura ferroviaria
- Nuevo Hospital del Este y fortalecimiento Hospital Ángel C. Padilla, Centro de Salud, Instituto de Ginecología Nuestra Señora de las Mercedes, Hospital Avellaneda, Hospital Regional de Concepción.
- Reparación y construcción de los diques La Aguadita, Calera, El Conventillo y Tacanas
- Emprendimiento Lomas de Tafí: culminación de segunda etapa: entrega de 3.000 viviendas; tercera etapa: entrega de 1.400 viviendas.
- Construcción de 9 vínculos 132 KV y 8 estaciones transformadoras

NOTAS

(1) El Sistema Nacional de Inversión Pública es un sistema administrativo del Estado que a través de un conjunto de principios, métodos, procedimientos y normas técnicas certifica la calidad de los proyectos de inversión pública, buscando eficiencia en la utilización de recursos de inversión, sostenibilidad en la mejora de la calidad o ampliación de la provisión de los servicios públicos intervenidos por los proyectos y mayor impacto socioeconómico, es decir, un mayor bienestar para la población. Conforman el SNIP el Órgano Resolutivo o más alta autoridad ejecutiva de la entidad (alcaldes, presidentes de gobiernos regionales, ministros), las Unidades Formuladoras u órganos responsables de la formulación de los estudios de preinversión, las Oficinas de Programación e Inversiones encargadas de la evaluación y declaración de viabilidad de los proyectos y las Unidades Ejecutoras responsables de la ejecución, operación y mantenimiento y evaluación ex post de los proyectos en las diferentes entidades públicas de todos los niveles de Gobierno.
Las disposiciones del SNIP se aplican a más de 1980 Unidades Formuladoras y más de 920 Oficinas de Programación e Inversiones de alrededor de 850 entidades sujetas al sistema entre Ministerios, Institutos, Escuelas Nacionales, Universidades Nacionales, Empresas de Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado, Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales, Empresas de Tratamiento Empresarial, etcétera.

(2) Los proyectos estratégicos a ser ponderados en cada microrregión no se definen por su ubicación geográfica estricta dentro de los límites de dicha área, sino por su impacto territorial en ella.

(3) Para el análisis de impacto por proyecto se utilizó el Decision Analyst, un *software* libre para la implementación de evaluaciones multicriterio.

(4) El orden que surge del análisis de impacto cruzado ayuda a entender el rol complementario de la cartera de proyectos en su conjunto así como a determinar una valoración de cada uno de esos proyectos en términos sinérgicos con el resto de la cartera.

FUENTES

Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales *Objetivos de Desarrollo del Milenio – Rendición de Cuentas 2010*.

Dirección Nacional de Vialidad. Tránsito Medio Diario Anual (T.M.D.A.) 2010.

Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. *Planificación Territorial Indicativa: Cartera de Proyectos IIRSA*, 2010.

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010*.
www.censo2010.indec.gov.ar

Dirección Nacional de Programación Económica Regional. Subsecretaría de Programación Económica. Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. *Información Sectorial y Regional*.

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. *Grandes Obras de Infraestructura del Bicentenario Argentino, 2010*.

Ministerio de Planificación Federal Inversión Pública y Servicios. *Libro de Gestión 2009-2010*.

Secretaría de Energía. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. *Plan Energético Nacional 2004-2015*.

Secretaría de Obras Públicas. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. *Plan de Obras para Todos los Argentinos*. 2008.

Secretaría de Obras Públicas. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. *Programa Nacional 700 escuelas - Más Escuelas - Más Escuelas II*.

Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. *Resumen Total del Estado de Avance 2003-2011*.

Subsecretaría de Recursos Hídricos. Consejo Hídrico Federal (COHIFE). *Plan Nacional Federal de los Recursos Hídricos*, 2007.

Subsecretaría de Coordinación y Control de Gestión. Comisión de Planificación y Coordinación Estratégica del *Plan Nacional de Telecomunicaciones "Argentina Conectada"*.

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. *Argentina 2016 - Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. Construyendo una Argentina equilibrada, integrada, sustentable y socialmente justa*. 2004.

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. *El riesgo de desastres en la planificación del territorio: primer avance*. 2010.

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. *Plan Estratégico Territorial 1816-2016 Argentina del Bicentenario. Avance 2008*.

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. *Plan Estratégico Territorial Bicentenario 1816 - 2010 – 2016*.

UBA - Facultad de Ingeniería. *Estudio de Integración y Conectividad en el Territorio Argentino*. Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, 2010.

GLOSARIO

AYSA - Agua y Saneamientos Argentinos S.A.
BAPIN - Banco Nacional de Proyectos de Inversión
BIRF - Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento
BM - Banco Mundial
CAF - Corporación Andina de Fomento
CEE - Comunidad Económica Europea
CEPAL - Comisión Económica para América Latina y el Caribe
CIMOP - Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas
COFEPLAN - Consejo Federal de Planificación y Ordenamiento Territorial
CONADE - Consejo Nacional de Desarrollo
CONAE - Comisión Nacional de Actividades Espaciales
CONVEMAR - Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
COSIPLAN - Consejo Suramericano de Infraestructura y Planificación
DNV - Dirección Nacional de Vialidad
ENOHSA - Ente Nacional de Obras Hídricas de Saneamiento
FONPLATA - Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
IDEMPLAN - Infraestructura de Datos Espaciales del Ministerio de Planificación
IDERA - Infraestructuras de Datos Espaciales de la República Argentina
IGN - Instituto Geográfico Nacional
IIRSA - Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
INDEC - Instituto Nacional de Estadística y Censos
ME - Ministerio de Educación de la Nación
MECON - Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
MERCOSUR - Mercado Común del Sur
MININTERIOR - Ministerio del Interior de la Nación
MINPLAN - Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación
OMS - Organización Mundial de la Salud
ONU - Organización de Naciones Unidas
PAU - Programa Argentina Urbana
PET - Plan Estratégico Territorial
SAyDS - Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación
SIG - Sistemas de Información Geográfica
SNIP - Sistema Nacional de Inversión Pública
SSPTIP - Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública de la Nación
SSTF - Subsecretaría de Transporte Ferroviario de la Nación
ST - Secretaría de Transporte de la Nación
UBA - Universidad de Buenos Aires
UE - Unión Europea
UNASUR - Unión de Naciones Suramericanas
UNESCO - Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
UNFPA - Fondo de Población de las Naciones Unidas
UTN - Universidad Tecnológica Nacional

REFERENTES PROVINCIALES

BUENOS AIRES
MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA
SUBSECRETARÍA DE URBANISMO Y VIVIENDA
DIRECCIÓN PROVINCIAL DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN

CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES
MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO
SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO
CONSEJO DEL PLAN URBANO AMBIENTAL

CATAMARCA
SECRETARÍA GENERAL DE LA GOBERNACIÓN
SUBSECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN
DIRECCIÓN PROVINCIAL DE PLANIFICACIÓN

CHACO
MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS
SUBSECRETARÍA DE INVERSIÓN PÚBLICA
UNIDAD DE PLANIFICACIÓN SECTORIAL

CHUBUT
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, PLANEAMIENTO Y SERVICIOS PÚBLICOS
SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO
DIRECCIÓN GENERAL DE COORDINACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

CÓRDOBA
MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS
SUBSECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y PROGRAMAS
DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

CORRIENTES
SECRETARÍA GENERAL DE LA GOBERNACIÓN
SECRETARÍA DE PLANEAMIENTO

ENTRE RÍOS
MINISTERIO DE PLANEAMIENTO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN
COORDINACIÓN DE PLANES Y PROGRAMAS CON FONDOS NACIONALES

FORMOSA
MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN, INVERSIÓN, OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS
SUBSECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA

JUJUY
MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANIFICACIÓN
SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN

LA PAMPA
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN
CONSEJO DE OBRAS PÚBLICAS-SECRETARÍA TÉCNICA

LA RIOJA
MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA

MENDOZA
SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN DE ORDENAMIENTO AMBIENTAL Y DESARROLLO URBANO

MISIONES
MINISTERIO DE ECOLOGÍA Y RECURSOS NATURALES RENOVABLES
SUBSECRETARÍA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

NEUQUÉN
MINISTERIO DE DESARROLLO TERRITORIAL
SUBSECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN Y ACCIÓN PARA EL DESARROLLO-COPADE

RÍO NEGRO
SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN
DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

SALTA
SECRETARÍA GENERAL DE LA GOBERNACIÓN
SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

SAN JUAN
MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y TECNOLOGÍA
DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO Y DESARROLLO URBANO

SAN LUIS
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURA

SANTA CRUZ
MINISTERIO SECRETARÍA GENERAL DE LA GOBERNACIÓN
SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO

SANTA FE
MINISTERIO DE GOBIERNO Y REFORMA DEL ESTADO
SECRETARÍA DE REGIONES, MUNICIPIOS Y COMUNAS
DIRECCIÓN PROVINCIAL DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA TERRITORIAL

SANTIAGO DEL ESTERO
GABINETE DE ASESORES DE LA GOBERNACIÓN
SECRETARÍA DE DESARROLLO, CIENCIA, TECNOLOGÍA Y GESTIÓN PÚBLICA

TIERRA DEL FUEGO
SECRETARÍA DE PROMOCIÓN ECONÓMICA Y FISCAL
SUBSECRETARÍA DE DESARROLLO REGIONAL Y PYMES
DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO

TUCUMÁN
SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANEAMIENTO
SUBDIRECCIÓN DE MODERNIZACIÓN, PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN

AUTORES

SUBSECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL
DE LA INVERSIÓN PÚBLICA
GRACIELA OPORTO

DIRECCIÓN NACIONAL DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA
TERRITORIAL
MARTA AGUILAR

COORDINACIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN
ESTRATÉGICA TERRITORIAL
MARIANA KOSSOY

COORDINACIÓN METODOLÓGICA
DE IDENTIFICACIÓN DE PROYECTOS
LUIS BALESTRI

EQUIPO TÉCNICO
MARÍA LORENA ARDISSONO
ALICIA BARACCO
JORGE BLANCO
ALEJANDRO BOCCARDO
MARCELO CASTILLO
RODOLFO DOMNANOVICH
DANIELA GRIFONI
OLAF JOVANOVICH
GABRIEL LOSANO
HERNÁN SEIGUER
NATALIA TORCHIA
DIEGO VESCIUNAS
ALEJANDRA WULFF

COMPILACIÓN Y REDACCIÓN
LUIS BALESTRI
MARIANA KOSSOY
ALEJANDRA WULFF

PRODUCCIÓN DE CONTENIDOS GRÁFICOS
MARÍA LORENA ARDISSONO
ALEJANDRO BOCCARDO
DANIELA GRIFONI

EDICIÓN DE TEXTOS
ALEJANDRA WULFF

COORDINACIÓN DE CONTENIDOS GRÁFICOS
ALEJANDRO BOCCARDO

COORDINACIÓN DE EDICIÓN
ALEJANDRA WULFF

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios
Hipólito Yrigoyen 250 CP C1086AAB
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina

ISBN 978-987-1797-10-3

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública
Paseo Colón 189 Piso 11 Oficina 1108 CP 1063ACB
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina
Tel: (54-11) 4349-7615 / 7672 / 7732 e-mail: pet@minplan.gob.ar
www.planif-territorial.gov.ar