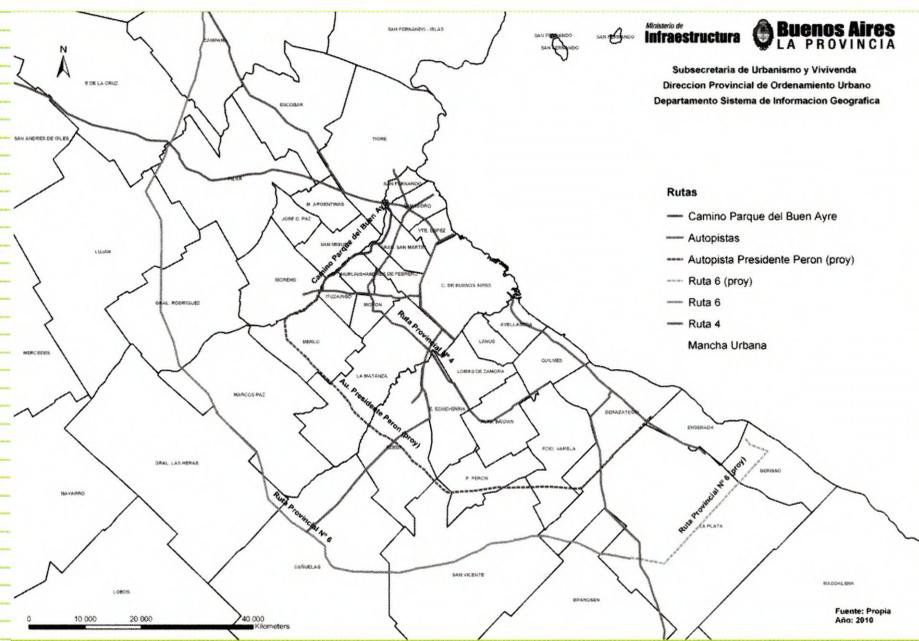


Buenos Aires

Proyectos de inversión en obra pública para el desarrollo regional de Buenos Aires



Buenos Aires

Proyectos de inversión en obra pública para el desarrollo regional de Buenos Aires

Autoridades del Consejo Federal de Inversiones

Asamblea de Gobernadores

Junta Permanente

Secretario General
Ing. Juan José Ciácerá

Buenos Aires

Proyectos de inversión en obra pública para el desarrollo regional de Buenos Aires

Consultor

Dirección de Asuntos Municipales de la Universidad Nacional de La Plata, a solicitud de la provincia de Buenos Aires.

Arq. Horacio Marcelo Martino, Arq. María Beatriz Sánchez Arrabal,
Dr. Fernando Alfredo Tauber, Arq. Diego Guillermo Delucchi

Colaboradores

Arq. Priscila Y. Primerazo, Lic. Prof. Héctor Luis Adriani, Lic. Silvia E. Fernández,
Lic. José M. Lescano, Lic. Marcelo Somenson, Ing. Aníbal Vázquez,
Arq. Olaf Jovanovich, Arq. Anahí Gallardi, Arq. Nuria Lafalce

ABRIL DE 2013

Proyectos de inversión en obra pública para el desarrollo regional de Buenos Aires

Autores

Equipo de la Dirección de Asuntos Municipales de la Universidad Nacional de La Plata
Arq. Horacio Marcelo Martino, Arq. María Beatriz Sánchez Arrabal, Dr. Fernando Alfredo Tauber,
Arq. Diego Guillermo Delucchi

Colaboradores

Arq. Priscila Y. Primerano, Lic. Prof. Héctor Luis Adriani, Lic. Silvina E. Fernández,
Lic. José M. Lescano, Lic. Marcelo Somenson, Ing. Aníbal Vázquez, Arq. Anahí Gallardi,
Arq. Nuria Lafalce

1.ª Edición
500 ejemplares
Consejo Federal de Inversiones
San Martín 871 – (C1004AAQ)
Buenos Aires – Argentina
54 11 4317 0700
www.cfired.org.ar

Proyecto de inversión en obra pública para el desarrollo regional de Buenos Aires/
Horacio M. Martino ... [et.al.]. - con colaboración de Priscila Y. Primerano
1a ed. - Buenos Aires : Consejo Federal de inversiones, 2013.

188 p. ; 29x21 cm.

ISBN 978-987-510-212-5

1. Planificación. 2. Desarrollo Regional. I. Priscila Y. Primerano colab. II. Título
CDD 338.9

Fecha de catalogación: 27/02/2013

© 2013 CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11723

Impreso en Argentina - Derechos reservados.

No se permite la reproducción parcial o total, el almacenamiento, el alquiler, la transmisión o la transformación de este libro, en cualquier forma o por cualquier medio, sea electrónico o mecánico, mediante fotocopias, digitalización u otros métodos, sin el permiso previo y escrito de los editores. Su infracción está penada por las Leyes 11723 y 25446

Al lector

El Consejo Federal de Inversiones es una institución federal dedicada a promover el desarrollo armónico e integral del país.

Su creación, hace ya cinco décadas, provino de la iniciativa de un grupo de gobernadores provinciales democráticos y visionarios, quienes, mediante un auténtico Pacto Federal, sentaron las bases de una institución que fuera, a la vez, portadora de las tradiciones históricas del federalismo y hacedora de proyectos e iniciativas capaces de asumir los desafíos para el futuro.

El camino recorrido, en el marco de los profundos cambios sociales de fin y principio de siglo, motivó al Consejo a reinterpretar las claves del desarrollo regional, buscando instrumentos innovadores e identificando ejes temáticos estratégicos para el logro de sus objetivos.

Así surgen en su momento el crédito a la micro, pequeña y mediana empresa, la planificación estratégica participativa, la difusión de las nuevas tecnologías de información y comunicaciones, las acciones de vinculación comercial y los proyectos de infraestructura para al mejoramiento de la competitividad de las producciones regionales en el comercio internacional. Todo ello, con una apuesta creciente a las capacidades sociales asociadas a la cooperación y al fortalecimiento de la identidad local.

Entre los instrumentos utilizados por el Consejo, el libro fue siempre un protagonista privilegiado, el vehículo entre el conocimiento y la sociedad; entre el saber y la aplicación práctica. No creemos en el libro como “isla”, principio y fin del conocimiento, lo entendemos –a la palabra escrita y también a su extensión digital– como una llave para generar redes de conocimiento, comunidades de aprendizaje.

Esta noción del libro como medio, y no como un fin, parte de una convicción: estamos inmersos en un nuevo

paradigma donde solo tiene lugar la construcción del conocimiento colectivo y de las redes. En esta concepción, los libros son insumos y a la vez productos de la tarea cotidiana.

En un proceso virtuoso, en estos últimos años, el CFI se abocó a esa construcción social del conocimiento, mediante el trabajo conjunto y coordinado con los funcionarios y técnicos provinciales, con profesionales, productores, empresarios, dirigentes locales, estudiantes, todos aquellos interesados en encontrar soluciones a los problemas y en asumir desafíos en el ámbito territorial de las regiones argentinas.

Con estas ideas hoy estamos presentes con un conjunto de publicaciones que conforman la **Colección “Estudios y proyectos provinciales”** y que están referidas a las acciones de la cooperación técnica brindada por nuestra institución a cada uno de sus estados miembro.

Este título: **“Proyectos de inversión en obra pública para el desarrollo regional de Buenos Aires”** que hoy, como Secretario General del Consejo Federal de Inversiones, tengo la satisfacción de presentar, responde a esta línea y fue realizado por solicitud de la provincia de Buenos Aires.

Damos así un paso más en esta tarea permanente de promoción del desarrollo de las regiones argentinas, desarrollo destinado a brindar mayores oportunidades y bienestar a su gente. Porque, para nosotros, “CFI, DESARROLLO PARA TODOS” no es una “frase hecha”, un eslogan, es la manifestación de la vocación federal de nuestro país y el compromiso con el futuro de grandeza y equidad social que anhelamos todos los argentinos.

Ing. Juan José Ciácerá
Secretario General
Consejo Federal de Inversiones

Agradecimientos

Al gobierno de la provincia de Buenos Aires y al Consejo Federal de Inversiones.

A la arquitecta Cristina Álvarez Rodríguez, ministra de Infraestructura de la provincia de Buenos Aires.

Al arquitecto Carlos A. Rodríguez, subsecretario de Urbanismo y Vivienda de la provincia de Buenos Aires.

A la arquitecta Claudia V. Rodríguez, directora Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial y al personal del Departamento Sistema de Información Geográfica, de esa dependencia.

Al doctor Fernando Alfredo Tauber, presidente de la Universidad Nacional de La Plata.

Al arquitecto Diego Delucchi, prosecretario de Planeamiento, Obras y Servicios de la Universidad Nacional de La Plata.

Al equipo de trabajo y en particular, a la arquitecta María Beatriz Sánchez, coordinadora de planes estratégicos de la Dirección de Asuntos Municipales de la Universidad Nacional de La Plata.

Al personal de apoyo técnico y operativo, especialmente a la arquitecta Nuria Lafalce, Paula Ruiz y Ana Bustos de la Dirección de Asuntos Municipales de la Universidad Nacional de La Plata.

Arq. Horacio Marcelo Martino

Índice

11	Prólogo	82	Cartera de proyectos de obra pública
13	Introducción	82	• Energías (eléctrica, gas y alternativas)
17	Marco conceptual	83	• Agua y Cloacas
25	Caracterización de las Regiones Operativas	83	• Hidráulica
25	Modelo Territorial Actual	85	• Vialidad y Transportes (rutas, puertos, ferrocarriles, aeropuertos, autotransportes)
27	Modelo Territorial Deseado	85	• Hábitat
32	Región Operativa 1A: Corredor Norte	86	Cartera de inversión en proyectos de obra pública. Caso RO 2: Ondulada
34	Región Operativa 1C: Corredor Estuarino	103	Formulación de perfiles de proyectos estratégicos. Caso RO 2: Ondulada
36	Región Operativa 1D: Corredor Atlántico Norte	113	Aplicación de Sistemas de Información Geográfica –SIG- en la gestión provincial
38	Región Operativa 1E: Corredor Atlántico Sur	114	Creación y clasificación de información georreferenciada
41	Región Operativa 1F: Corredor San Blas	116	Definición de pautas para la producción de Documentos Cartográficos Temáticos
43	Región Operativa 2: Ondulada	119	Recopilación y sistematización de información referenciada
46	Región Operativa 3: Noroeste	121	Diseño de un servidor de mapas
49	Región Operativa 4: TAO	139	Bibliografía general
52	Región Operativa 5: Sur Oeste		
55	Región Operativa 6: Sur		
57	Región Operativa 7: Sudeste		
60	Región Operativa 8: Este		
63	Región Operativa 9: RMBA		
71	Lineamientos estratégicos y cartera de proyectos		
72	Lineamientos estratégicos por Regiones Operativas		

Prólogo

En un contexto globalizado donde la diferencia entre la dimensión de las demandas y las posibilidades de darle respuesta es cada vez mayor y donde los municipios y regiones defienden sus intereses y encuentran sus oportunidades, basados en su propia competitividad; sin información transformada en conocimiento generalizado, sin un marco de consenso en la definición de objetivos y prioridades, fundado en la articulación de los distintos intereses locales y regionales, sin una estrategia que defina el camino correcto; es difícil avanzar hacia un modelo de desarrollo sustentable de la Provincia, con equidad social e igualdad de oportunidades en el acceso al trabajo, la educación, la salud y a un hábitat integrado.

Si la planificación estratégica plantea una perspectiva de futuro, que consiste básicamente en un proceso cíclico de verificación permanente del estado de situación de cada sociedad y su territorio, del análisis de su proyección, de la definición de metas sustentadas en el estado actual, en el consenso para alcanzarlas y en la evaluación de sus resultados.

Cuando nos referimos a “dinámicas del territorio”, no se puede dejar de lado a la población y la sociedad que ella integra y le otorga forma con su manera de ser, con sus costumbres y sus interrelaciones.

Pensar estratégicamente el territorio provincial se vuelve indispensable, para canalizar la vitalidad participativa en un proyecto común, que refleje las inquietudes de todos los actores sociales a partir de propuestas sensatas y arraigadas, con posibilidades reales de alcanzarlas.

Planificar estrategias propias e integrales de desarrollo regional, se ha convertido además, en un instrumento básico de cooperación con otras comunidades que comparten la meta de conseguir una calidad de vida sustentable y sostenible para el desarrollo de la comunidad propia.

El presente trabajo, coordinado por la Dirección de Asuntos Municipales y con la participación de docentes e investigadores de la UNLP, constituye un valioso aporte a la definición de lineamientos estratégicos para el

desarrollo territorial y a la formulación de la agenda de proyectos de inversión en obra pública para un territorio complejo.

La provincia de Buenos Aires, con más de 15 millones de habitantes, y cerca de 30 millones de hectáreas, plantea grandes desafíos a la hora de pensar estratégicamente el desarrollo sustentable, debido a sus grandes dimensiones y su desequilibrada organización territorial, producto de un proceso histórico que determinó una fuerte concentración de población en las áreas cercanas a la Región Metropolitana.

Esta visión estratégica y el enfoque regional del estudio, pretenden aportar al creciente interés del gobierno nacional y provincial por implementar procesos de planificación estratégica territorial, que tengan en el horizonte un país más equilibrado, integrado, sustentable y socialmente justo, que conciba a la regionalización como producto del sistema federal concertado, en términos políticos, como factor de desarrollo endógeno, en términos territoriales, y como integración de la diversidad de identidades, en términos socioculturales.

En ese camino, el presente trabajo no hace más que confirmar el rol protagónico de nuestra Universidad en la planificación y puesta en marcha de las políticas públicas que apuntan al desarrollo sustentable de la Provincia y su integración regional.

Dr. Fernando Alfredo Tauber
Presidente de la Universidad Nacional de La Plata

Introducción

El presente libro es la síntesis del estudio: "Lineamientos estratégicos para el desarrollo territorial de la provincia de Buenos Aires -Cartera de proyectos de inversión en obra pública", desarrollado en el marco del Consejo Federal de Inversiones, y elaborado por la Dirección de Asuntos Municipales -DAM- de la Universidad Nacional de La Plata -UNLP-, durante el período agosto de 2011 y abril de 2012, por solicitud de la Dirección de Ordenamiento Urbano y Territorial de la provincia de Buenos Aires, en carácter de entidad beneficiaria.

La UNLP, fundada en 1905, sienta sus pilares básicos en la docencia, la investigación, la extensión y, más recientemente, en la transferencia, entendida como "*la actividad creativa originada a partir de la investigación aplicada a requerimientos específicos que combina los conocimientos existentes o que se generan con el fin de solucionar un problema o temática específica, generando así nuevas manifestaciones sociales, culturales, naturales y/o técnicas que se transfieren al medio*" (artículo 16º del Estatuto de la Universidad Nacional de La Plata).

En este marco, se crea en 1996 la DAM y desde entonces, se dedica a transferir a organismos públicos, herramientas y tecnologías para la promoción del desarrollo local y el fortalecimiento y la modernización estatal, habiendo brindado asistencia técnica a más de cien gobiernos locales y provinciales de la Argentina.

A partir del camino recorrido, hoy la DAM desarrolla tres grandes líneas de acción:

A. Asistencias para la promoción del desarrollo local

- Plan Estratégico de Desarrollo Local
- Plan Estratégico de Desarrollo Económico Productivo
- Plan Estratégico de Género
- Plan de Ordenamiento Urbano-Territorial
- Plan de Seguridad Vial

B. Asistencias para el fortalecimiento y la modernización estatal

- Plan de Gobierno con Enfoque Estratégico
- Presupuesto Participativo
- Sistema de información Geográfico para la Gestión Municipal
- Tablero de Comando para la Gestión Municipal
- Diseño y Evaluación de Proyectos de la Gestión Municipal

C. Asistencias para demandas específicas

- En respuesta a demandas específicas de los municipios, se conforman equipos interdisciplinarios integrados por docentes e investigadores de las distintas Facultades de la UNLP, las que disponen de una variada oferta de asistencias técnicas.

En ese marco, en los últimos años la DAM ha desarrollado distintos estudios financiados por el Consejo Federal de Inversiones, orientados a la promoción del desarrollo territorial y regional de la Provincia, entre otros:

- o Plan Particularizado de Ordenamiento Urbano y Territorial. Borde Metropolitano Asociado a Corredores Concéntricos de la Región Metropolitana de Buenos Aires-Ruta N° 6 y Autopista Pte. Perón-Camino del Buen Ayre y Ruta N° 4-Provincia de Buenos Aires. Institución beneficiaria: Ministerio de Infraestructura de la provincia de Buenos Aires. Año 2011.
- o Plan Particularizado de la Zona del Puerto de La Plata. Formulación de Instrumentos Operativos y Normativos (Berisso, Ensenada y La Plata). Provincia de Buenos Aires". Institución beneficiaria: Ministerio de Infraestructura de la provincia de Buenos Aires. Año 2011.

- o Plan Particularizado de Ordenamiento Urbano y Reconfiguración Territorial de las Márgenes y Área de Influencia de la Cuenca del Río Reconquista. Institución beneficiaria: Ministerio de Infraestructura de la provincia de Buenos Aires. Año 2010 / 2011.
- o Promoción del Desarrollo Local-Plan Estratégico Zárate. Institución beneficiaria: Municipalidad de Zárate. Año 2007/2008.
- o Plan Estratégico Participativo del CODENOBA 3.ª Etapa "Formulación del Árbol Estratégico y Diseño de los proyectos Plan Estratégico Partido del CODENOBA. Institución beneficiaria: Gobierno de la provincia de Buenos Aires. Año: 2006/2007.
- o Plan Estratégico Participativo del CODENOBA 2.ª Etapa "Definición consensuada del diagnóstico. Plan Estratégico Participativo del CODENOBA. Institución beneficiaria: Gobierno de la provincia de Buenos Aires. Año: 2005/2006.
- o Plan Estratégico Participativo del CODENOBA 1.ª Etapa "Construcción Metodológica. Plan Estratégico Participativo del CODENOBA. Institución beneficiaria: Gobierno de la provincia de Buenos Aires. Año: 2004

El presente estudio tiene por objetivo principal aportar al desarrollo territorial de la Provincia, a partir de la definición de lineamientos estratégicos de actuación y la formulación de una cartera de proyectos de inversión en obra pública, agrupados en energías (eléctrica, gas y alternativas), agua y cloacas, hidráulica, vialidad y transportes (rutas, puertos, ferrocarriles, aeropuertos, auto-transportes) y hábitat.

En ese camino, se trabajó en el análisis de estudios antecedentes sobre regionalización y planificación estratégica territorial de la Provincia, como insumo básico para definir y caracterizar las "regiones operativas" que sirvieron de unidades territoriales para el desarrollo del estudio.

Definidas las regiones operativas, se desarrolló una innovadora metodología para arribar a la identificación de lineamientos estratégicos para cada una de las regiones, que dieron marco a la formulación de la cartera de proyectos de inversión en obra pública.

Finalmente, se desarrolla un conjunto de proyectos prioritarios de la agenda territorial de inversión en obra pública, para los que se define un plan de acción, identificando las diferentes etapas de su desarrollo y evaluando la factibilidad técnica y operativa de los mismos.

Arq. Horacio Marcelo Martino
Director de Asuntos Municipales

Marco conceptual

Para abordar la complejidad de la escala del estudio, surge como una de las primeras cuestiones a considerar la formulación del marco conceptual desde el cual emprender el trabajo y, en particular, la definición de lo que se entiende por regionalización para, en ese marco, poder definir los límites de las regiones operativas que servirán de soporte territorial para el desarrollo del mismo. Si se entiende a la región como un espacio de relaciones, donde se articulan sistemas dinámicos de interacciones sociales, económicas, ambientales, físicas, institucionales y culturales, donde se integran subsistemas como el capital y el trabajo, recursos naturales y sistemas productivos, estructuras fijas y flujos, objetos y acciones con identidad propia; el concepto trasciende todas las fronteras y se desdibujan flexiblemente las configuraciones posibles de acuerdo con las propias dinámicas territoriales. Es factible que entonces la homogeneidad, similitudes o caracterización no dependan de una sola dimensión sino de la articulación de estas con otras. Así, se plantean contradicciones al querer satisfacer necesidades de crecimiento sostenido, equidad social, equilibrio territorial, sustentabilidad ambiental, democratización del sistema de toma de decisiones, entre otras.

En relación a la noción de regionalización, señala Tauber (2007) que la misma debe entenderse como un instrumento para implementar nuevas formas de gestión de la relación entre lo local y lo provincial, de modo que esta responda a sus necesidades y resuelva sus mayores dificultades y debilidades.

El proceso de regionalización debe orientarse a descubrir el valor de las microregiones (y también de las macroregiones), que trascienden al municipio y están definidas por problemas, características y objetivos comunes, interpretando su valor dinámico y dinamizador, y potenciando la voluntad asociativa de los municipios de la Provincia, pero transformándola en un proceso armónico, racional y sistémico, basado en las autonomías locales. Para el logro de tal fin, resulta necesario institucionalizar y reglamentar con pautas claras, una instancia política y

administrativa intermedia entre el gobierno provincial y los municipios.

Según Sabsay (2002), una rápida ojeada sobre las extensiones territoriales y humanas que son denominadas regiones, nos advierte sobre la diversidad de dimensiones geográficas e institucionales que son consideradas como tales.

Los criterios para la conformación de regiones son múltiples, pudiéndose mencionar la utilización de patrones geográficos, sociales, político-administrativos, productivos, etc. En este sentido, puede decirse que prácticamente todos los criterios han sido usados para la determinación de entidades regionales.

Por su parte, Ruby Hernández (1996) observa que un punto de acuerdo entre los especialistas relacionados con el complejo tema de la delimitación de regiones es que la misma varía en función de los objetivos que cada disciplina y/o modelo de decisión se propon. Se advierte la coincidencia con Sabsay en la existencia de una pluralidad de criterios, los que se hallan en función del análisis económico, social, político-institucional, físico, climático, etc. Asimismo, para tipos de regionalización como por ejemplo los de carácter económico-productivos, los criterios varían en función de estructuras teóricas alternativas. La finalidad operacional implicada en el concepto de delimitación regional depende críticamente del conjunto de recursos teóricos y técnicos que fundamentan el análisis. Una primera diferenciación de la diversidad de regiones, siguiendo los lineamientos esbozados por Tauber (2007), que da cuenta de los avances alcanzados por las diferentes disciplinas, puede sintetizarse en las siguientes categorías:

Geográficas

Esta noción surgió de la geografía y se define por sus componentes naturales que combinados le aportan uniformidad e individualidad: formas de relieve, clima y vegetación.

La escuela francesa de geografía de Vidal Le Blanche definió la región como un complejo de fenómenos naturales y humanos que se retroalimentan, transforman y condicionan la organización social, como un espacio que se presenta homogéneo hacia fuera de sus límites, pero heterogéneo hacia adentro por la combinación sistémica de los componentes físicos.

Sociales

La región social se considera abarcativa e integradora de dimensiones de índole diversa, tales como social, económica, cultural, política, etc.

En el presente trabajo se ha considerado a la noción de región social como complementaria de la denominada región funcional.

Esta última definida por Tauber como aquella en donde los factores y elementos que constituyen el área y la interconexión entre ellos está sustentada en las funciones y roles que desarrolla la o las ciudades. La unidad se la confieren los flujos, ya sean comerciales o de servicios, que se establecen entre la ciudad y su mismo entorno de influencia.

Político-administrativas

Esta clasificación se basa en la delimitación de los territorios en unidades políticas producto del proceso histórico, cuyos elementos y factores que regulan un desarrollo (economía, lengua, cultura, guerras) interrelacionados estrechamente dieron lugar a la configuración de los países.

Las diferentes formas de ocupación del territorio de un país, llevaron a la configuración de otras unidades político-administrativas que formaron las provincias o Estados según el tipo de organización política.

A partir de los años 60 la Comunidad Económica para América Latina (CEPAL) impulsó la organización regional en todos los países, considerando que de esta manera sería posible lograr un mayor equilibrio económico y social.

En nuestro país, se definieron seis regiones -NEA, NOA, Centro, Cuyo, Pampeana y Patagónica- cuyas denominaciones aún hoy están vigentes, pero que en la práctica nunca pudieron concretarse.

Económico-productivas

Estas regiones se definen a partir de la existencia de interrelaciones económicas. Los factores económicos determinan así la configuración del espacio.

Se pueden dividir en tres subtipos:

1. **Homogéneas** -caracterizadas por la uniformidad en sus caracteres económicos-.
2. **Polarizadas** -aquellas equivalentes a las regiones nodales-.
3. **Dispersas**.

Asimismo, dentro de la concepción económica se establece también la categoría de región-plan como una delimitación realizada para la acción y planificación programadas.

A partir de lo anteriormente señalado, y frente a una provincia que presenta las más variadas realidades geográficas, ambientales, sociales y económicas, resulta necesario conocer con precisión estas diferentes situaciones para gestionar adecuadamente un proceso de crecimiento, comprender la lógica dinámica de sus regiones y contar con elementos concretos para identificar las prioridades en una estrategia de desarrollo.

Con ese propósito, se analizó el estudio sobre la Regionalización de la provincia de Buenos Aires¹, donde se describen los principales tipos de regiones y los diversos modelos de regionalización existentes en la Provincia, a saber:

Regiones geográficas:

- Regionalización según criterios geológicos y topográficos
- Regionalización según criterios biogeográficos
- Regionalización según criterios hidrográficos
- Regionalización bioclimática
- Regiones según criterios climáticos

Regiones sociales:

- Regionalización de la Secretaría de Planificación del Desarrollo -SEPLADE- 1979
- Regionalización macroeconómica y social para la provincia de Buenos Aires. 1996

1. Tauber F.; Delucchi D.; Martino H.; Sánchez Arrabal M. B.; et al. *Propuesta Metodológica para la Regionalización de la provincia de Buenos Aires*. DAM. 2008.

Regiones político-administrativas:

Regionalización del Plan Trienal 1989-1991 de la provincia de Buenos Aires.

Regionalización del Plan Trienal 1997-1999 de la provincia de Buenos Aires.

Regiones económicas-productivas:

Modelo de desarrollo regional con base exportadora

Consortios productivos en la provincia de Buenos Aires

Del análisis realizado acerca de la regionalización en la Provincia y la diversidad de criterios desarrollados al respecto, se pone claramente de manifiesto la existencia de un fuerte interés tanto desde el punto de vista académico como político en la problemática de la mencionada regionalización.

Asimismo, si bien es dable reconocer un creciente interés de los gobiernos por implementar procesos de regionalización, puede sostenerse que no ha prevalecido un criterio integral que incluya la multiplicidad de variables que intervienen en la lógica de funcionamiento regional, existiendo diversos criterios sectoriales a la hora de constituir regiones, cada cual con su propia lógica.

En este sentido, las distintas regionalizaciones existentes para Buenos Aires, descritas con anterioridad, ponen de manifiesto el carácter convencional y unidimensional de cada modelo de regionalización, debido a la dificultad de conjugar múltiples criterios en la construcción de las regiones.

Sin embargo, la complejidad sistémica y estructural del territorio bonaerense, resultante de la heterogeneidad y diversidad geográfica, social, económica y cultural que presentan sus municipios, torna obsoletas las visiones unidimensionales. En un mismo espacio pueden establecerse tantas regiones como redes de relaciones se establezcan, pudiendo existir así múltiples configuraciones regionales en un mismo espacio.

Por otra parte, es importante destacar que en los distintos antecedentes que se han relevado a los fines del presente libro, existe coincidencia respecto de la necesidad de avanzar en la creación de auténticas regiones en el ámbito provincial, sin embargo se presentan divergencias en la instrumentación operativa sobre la cual dichas regiones han de constituirse formalmente.

Tendiente a superar los inconvenientes descriptos, los distintos autores consultados acuerdan en que la insti-

tucionalización de criterios regionales dinámicos, participativos y articulados, que permitan resolver los problemas de las distintas comunidades bonaerenses, se transforma en una nueva manera de gestionar la Provincia, y en una instancia intermedia de articulación entre el gobierno provincial y los municipios.

Los expertos plantean también, la necesidad de una clara comprensión del rol de la regionalización en el proceso descentralizador; la elaboración de un proyecto político tendiente al desarrollo de la región; la construcción de una identidad regional sólida y la formación de un conjunto de actores sociales que contribuyan a hacer efectiva la participación e impulsen el necesario desarrollo regional.

Por otra parte, cabe señalar que en los distintos antecedentes analizados, se observa la ausencia de un criterio de regionalización que entienda a la región como una red funcional y flexible de relaciones de cooperación, complementación y coordinación, y como instrumento para articular la toma de decisiones entre los actores locales y la Provincia.

Los distintos modelos de regionalización existentes son el resultado de procesos “de arriba hacia abajo” y no de un proceso voluntario de los propios municipios “de abajo hacia arriba”, con excepción de los denominados consortios productivos que representan un avance en este sentido.

En este sentido, es preciso distinguir entre el modelo de regionalización diseñado por el Grupo del Banco de la provincia de Bs. As. -y las diversas “regionalizaciones” de otras tantas áreas de la administración pública bonaerense- y la estructura supra-municipal consorcial, conformada a partir de la asociación de los municipios, como una construcción que surge desde las propias necesidades locales.

A la luz de la apretada síntesis respecto del análisis y evaluación de los instrumentos regulatorios y de gestión analizada en este libro, se desprenden las siguientes consideraciones:

Instalado como par de base dialéctica el binomio Municipio-Región es menester reconocer que las políticas de descentralización y regionalización son necesariamente procesos simultáneos y articulados en interacción permanente. Si bien las políticas de regionalización son un factor determinante del modelo descentralizador del Estado, tal modelo se sustenta en la cons-

trucción colectiva y sinérgica de un proyecto político regional que en términos de capacidad de gestión se traduzca en indicadores de logro de un posicionamiento eficiente, competitivo, flexible, dinamizador de los sistemas productivos, y potenciador de las identidades culturales.

En ese sentido se observa, una disparidad de estrategias y programas desde la iniciativa provincial que articulen la gestión conjunta de ambos procesos (descentralización - regionalización).

Por otra parte, la falta de reconocimiento de la autonomía municipal resulta una debilidad estructural al momento de la construcción política económica y social de la región, y va en desmedro de la capacidad de gestión a escala regional, en tanto se superponen, se omiten, se delegan competencias, desaprovechando la sinergia inherente a un sistema asociado y de relaciones intergubernamentales.

Ocurre que la fragmentación comunal torna compleja la identificación y resolución de los problemas regionales mediante instituciones de escala apropiada. Entendemos esta instancia como una materia pendiente para el Estado provincial.

Si bien se destaca el proceso de Regionalización Provincial (2011), político administrativo, iniciado recientemente por el gobierno de la Provincia (PRP)², se observa la ausencia de una política sostenida en el tiempo en materia de regionalización, que conciba la región en términos políticos como producto del sistema federal concertado, en términos territoriales como factor de desarrollo endógeno y en términos socio-culturales, como integración de la diversidad de identidades.

En ese sentido, históricamente la delimitación regional de la Provincia en diversas materias específicas, no ha sido abordada de modo coordinado, más bien parecieran responder a criterios de agrupamientos que siendo de base territorial no ponderan el territorio como sujeto de desarrollo.

En términos generales, las divisiones regionales (propuestas por la gestión o heredadas) parten

de un esquema jurisdiccional administrativo anacrónico en el escenario y sociedad contemporánea de interacción permanente entre lo local y lo global, generando asimetrías e inequidades en la viabilidad y sustentabilidad de las regiones.

Con base en los análisis efectuados puede concluirse que en la provincia de Buenos Aires han primado las concepciones que entienden a la regionalización con características de partición espacial, en donde el establecimiento preciso de los límites cobra una importancia central y lleva a aproximar la regionalización a un ejercicio clasificatorio.

Esta concepción ha determinado que los trabajos de regionalización habidos en la Provincia, fundamentalmente desde los años 60-70, no hayan logrado superar su etapa inicial, es decir, no hayan podido avanzar más allá de la instancia propositiva, sumado además a los fuertes localismos existentes y a la ausencia de una conciencia de pertenencia regional que impidieron encarar la formulación de objetivos comunes de crecimiento y desarrollo.

La debilidad anteriormente señalada se relaciona estrechamente con la utilización del criterio de la contigüidad geográfica para la delimitación regional.

Este criterio debería ser superado por el de "comunidad sin proximidad", entendiendo que la solidaridad del grupo no implica necesariamente la solidaridad espacial y un marco geográfico no invoca necesariamente una cohesión social, económica o psicológica.

Como denominador común, salvo contadas excepciones, las regiones se organizan en torno a ciudades o centros urbanos de primer y segundo rango que funcionan como cabeceras de distrito y de agrupaciones intermunicipales. Esos agrupamientos intermunicipales o de partidos³ no necesariamente encuadran en la categoría de región en función de la noción de región aquí expuesta.

2. Plan de Regionalización Provincial (PRP). Fuente: http://www.regionalizacionba.com.ar/el_plan.htm.

3. Nótese que en la provincia de Buenos Aires no hay figuras ni supramunicipales intermedias entre el Estado municipal y el provincial, ni inframunicipales con decisión política, o capacidad de dictar sus propias normas, prevaleciendo la categoría de municipio - partido.

En este sentido, la interdependencia, y no la mera contigüidad geográfica, es lo que constituye a los municipios en una región.

El municipio debería comprenderse como un "sistema" inserto en otro sistema socioeconómico, sociocultural y político mayor constituido por la región.

De ahí que si bien puede reconocerse un creciente interés de los gobiernos por llevar adelante procesos de regionalización en la provincia, nunca ha prevalecido un criterio integral que incluya la complejidad de variables que intervienen en la lógica de funcionamiento regional. Por otra parte, si bien hubo recientes avances en la materia, al momento se registra la ausencia de una institucionalización regional consolidada, que contribuya con su compromiso y responsabilidad compartida a los procesos de construcción de estrategias regionales y de legitimación para la elaboración y formulación de planes estratégicos regionales.

Respecto a la creación de Consorcios Regionales en la Provincia, entendemos que constituyen un avance en materia de asociacionismo intermunicipal, superador del inter-municipalismo inicial. Ello permite suponer que si bien responden a problemas e intereses comunes y potencian la construcción sinérgica de un escenario que incrementa la capacidad de negociación y gestión, su conformación deviene casi con exclusividad a partir de un sesgo eminentemente productivo y en consecuencia encuadran parcialmente en la concepción integral y totalizante de región, ya expuesta.

A diferencia de la noción de consorcios productivos sostenida desde la administración provincial, la vasta producción académica sobre el tema coincide en señalar que la conformación de estos consorcios debería establecer como principios básicos para su desarrollo los de especialización y complementariedad, basado en el reconocimiento recíproco de las comunidades que las integran y la subsidiaridad de cada una de ellas. Proponen así, continuando y superando las iniciativas de asociación actualmente existentes, avanzar en la integración horizontal de nuestra región en función de aprovechar y optimizar las

ventajas comparativas asociadas a los recursos naturales y humanos, dotando a los municipios de una mayor capacidad política y económica frente a organismos y entes provinciales, nacionales e internacionales, como consecuencia de los beneficios derivados de la escala y la organización que implica el esfuerzo asociativo.

Se coincide que estas asociaciones intermunicipales deberían ir más allá de la meramente "productiva", proponiéndose un conjunto más amplio de metas, que asignen atención equiparable a la elaboración de una agenda económica, una agenda política y una agenda cultural para la región.

Su conformación debería abordarse así desde una visión integral y sistémica del desarrollo según la cual el despliegue de las potencialidades económicas de la región se realice en forma indisoluble con su desarrollo político y cultural. Dado el enfoque territorial de estudio, posteriormente al análisis sobre regionalización, se analizaron diversos antecedentes en materia de planificación estratégica territorial, con el objeto de determinar las principales tendencias que influyen en el desarrollo territorial provincial a través del contexto global/nacional y reconocer las principales similitudes y diferencias de las distintas regionalizaciones provinciales relevadas, a los efectos de definir las Regiones Operativas que sirvieron de base territorial para el desarrollo del trabajo.

Con ese propósito, se analizaron los siguientes estudios:
Plan Estratégico Territorial. 1816-2016 Argentina del Bicentenario. Avance 2008⁴.
Contribución al Plan Estratégico Territorial. Fase I⁵.
Plan Estratégico Territorial Provincia de Buenos Aires⁶.

4. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación. "Plan Estratégico Territorial 1816-2016 Argentina del Bicentenario. Avance 2008". <http://www.planif-territorial.gov.ar/html/pet>

5. Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos Gobierno de la provincia de Buenos Aires "Contribución al Plan Estratégico Territorial. Fase I". http://www.mosp.gba.gov.ar/sitios/urbanoter/planurbana/Contribucion_PET_FaseI.pdf

6. Ministerio de Infraestructura de la provincia de Buenos Aires. "Plan Estratégico Territorial Provincia de Buenos Aires". http://www.mosp.gba.gov.ar/sitios/urbanoter/planurbana/PET_PBA.pdf

Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana⁷.

Del análisis realizado, se destaca la decisión política de que el Estado recupere la voluntad de retomar la planificación territorial de la nación y las provincias, a través de un proceso liderado por el Gobierno nacional, en el que participan las provincias argentinas para definir el marco de la inversión pública y el desarrollo territorial.

En el Plan Estratégico Territorial de la Nación, se entiende a la región como:

“área que un país delimita para fines de planificación o desarrollo. Una región puede comprender más de una provincia o de un país. Para servir de base al ordenamiento territorial, debe tener autoridades constituidas a nivel de región”.

Y a la configuración espacial del territorio como:

“el resultado de la articulación de los fenómenos económicos, sociales, ambientales e institucionales que gravitan en su producción”.

Es este un proceso de construcción permanente en el que participan actores sociales con lógicas e intereses diversos.

Específicamente cuando se refiere al despliegue de la infraestructura en el territorio, en su formulación teórica, se asienta en la promoción del desarrollo de las regiones rezagadas y de las comunidades que en ellas habitan, y ya no exclusivamente en los requerimientos de una economía volcada hacia el exterior.

El Plan Estratégico Territorial 1816-2016 - Argentina del Bicentenario (PET) propone:

“un país equilibrado, integrado, sustentable y socialmente justo, en donde cada habitante de este suelo y su comunidad haya logrado:

- 1. Desarrollar su identidad territorial y cultural y su sentido de pertenencia al territorio argentino.*
- 2. Alcanzar el progreso económico según sus capacidades y proyectos personales sin necesidad de abandonar su región de origen.*
- 3. Alcanzar la sustentabilidad ambiental de su te-*

rritorio para garantizar la disponibilidad actual y futura de los recursos del mismo.

- 4. Participar plenamente en la gestión democrática del territorio en todas sus escalas.*
- 5. Acceder a los bienes y servicios esenciales, posibilitando el desarrollo personal y colectivo y una elevada calidad de vida en todos los rincones del país.”*

La metodología del PET se estructura en tres componentes principales: un diagnóstico que diera cuenta del Modelo Actual, una proyección de Modelo Deseado y una cartera de Proyectos de Infraestructura que contuviera obras estratégicas para concretar el pasaje entre el modelo actual y el deseado.

Estos componentes, se consideraron a la hora de definir y caracterizar las regiones operativas, que sirven de base territorial para la formulación de proyectos de inversión en obra pública para la Provincia.

7. Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de la Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial, SSUyV del Ministerio de Infraestructura de la provincia de Buenos Aires del 2007.

Caracterización de las regiones operativas

Teniendo en cuenta el análisis realizado sobre distintos antecedentes de regionalización de Buenos Aires y considerando la importancia histórica de la convocatoria, realizada a las provincias por el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación, para formular el Plan Estratégico Territorial, se optó por trabajar con las regiones operativas que definió el Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos de la provincia de Buenos Aires, para la implementación y ejecución de los proyectos de inversión pública y desarrollo territorial, en el marco del PET. Estas regiones operativas (o micro regiones), responden a un centro o eje de crecimiento, identificado en el Modelo Deseado del PET, y se encuentran orientadas a responder a las demandas planteadas por los lineamientos estratégicos a través de los planes y proyectos, o la denominada "Cartera de Proyectos"; del Ministerio de Infraestructura Provincial, subordinadas a la inversión en la obra pública.

Modelo territorial actual

Consecuente al modelo agroexportador, las regiones provinciales tuvieron una amplia cobertura de movilidad y conectividad plasmadas en el territorio por una red ferroviaria nacional, con origen en las zonas productoras de materia prima cerealeras y de carnes con destino al puerto de Buenos Aires.

Con esta dinámica y en este modelo, la ciudad de Buenos Aires es epicentro y nodo multimodal de los procesos de desarrollo que se sucedieron en el país, y que dadas las ventajas competitivas de la aglomeración no ha sido alterado con los siguientes modelos económicos.

Es aquí entonces, donde converge el sistema de infraestructura de todo el país, con un carácter radioconcéntrico; esto trae aparejado que gran parte del resto de la Provincia se comporte como "servidumbre de paso" hacia el resto del país.

Así se desarrolla un sistema de centros y de redes repre-

sentativos del más alto grado de acumulación del capital adquirido en todo el país, con dos características fundamentales: el eje fluvial industrial Río de la Plata-Santa Fe-Pampa Ondulada que consolida el área más densificada de la Provincia; después del conurbano bonaerense con condiciones ambientales favorables. Y por otro lado, el Eje Buenos Aires-La Plata, con una concentración muy alta de habitantes conjuntamente con Mar del Plata y Bahía Blanca. El resto de las ciudades del interior son de media a baja concentración de la población.

Este sistema de centros diferenciados tiene una estructura de subcentros o subsistemas dentro de la actual dinámica regional ya descriptos anteriormente.

Ciudades con posición privilegiada en el corredor central del Mercosur.

Ciudades del litoral bonaerense, con posición en el Corredor Bioceánico Patagónico.

Ciudades del corredor de la Ruta Nacional N° 226.

Los cierres de los ferrocarriles, desmantelamiento y desaparición de trazas provinciales y el reemplazo del sistema de movilidad por vías de comunicación y transporte vial-automotor; trajo aparejado una amplia red de rutas nacionales y provinciales que evidencian y fortalecen la misma dinámica de intercambios originaria.

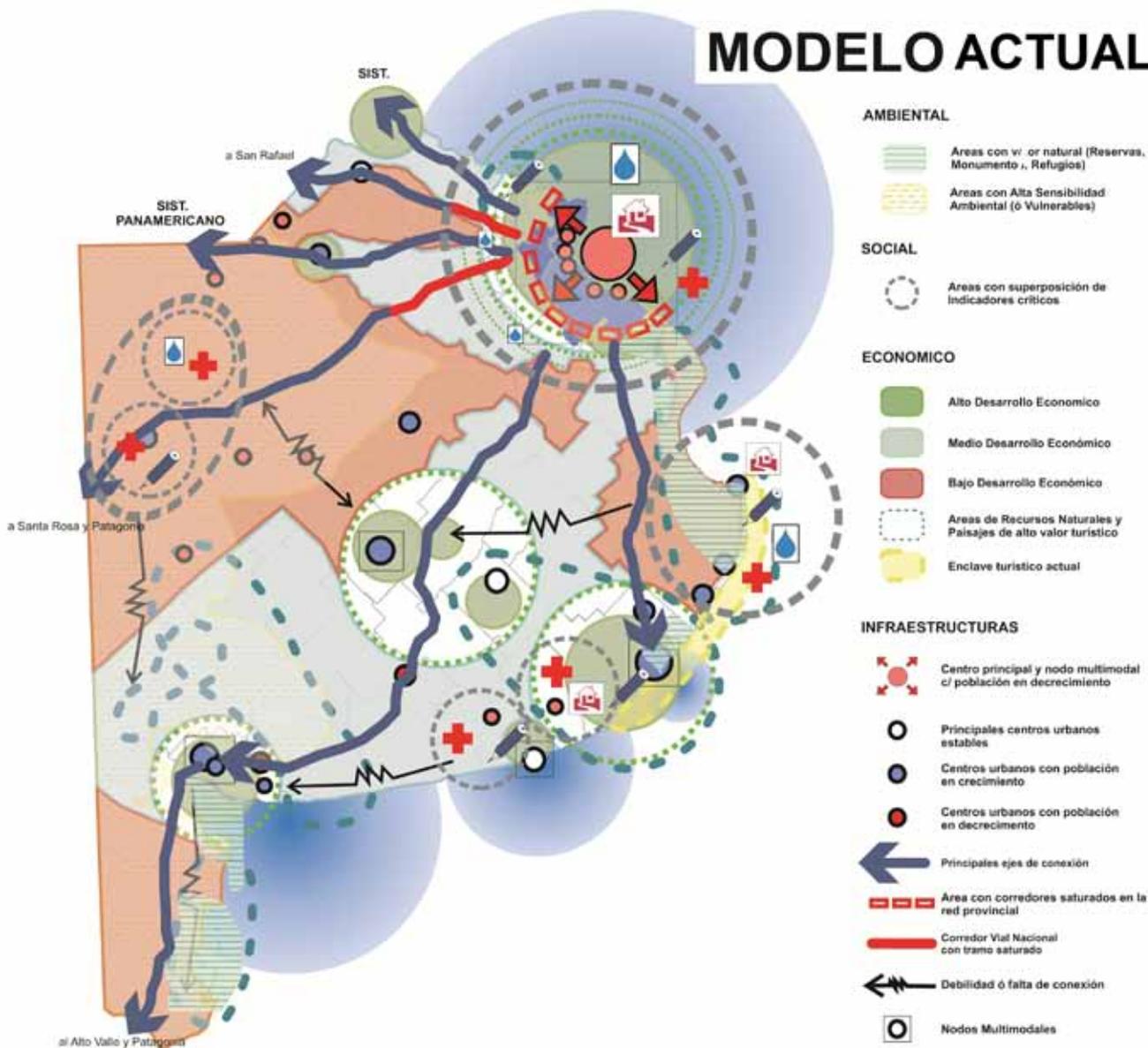
De este modo la Provincia concentra los volúmenes principales en Buenos Aires, en primera categoría; y Mar del Plata y Bahía Blanca en segunda categoría caracterizados como nodos de tensión hacia el sur provincial.

Del análisis hecho por el Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos de la Provincia, se sintetizan las principales problemáticas ambiental, económica y social, vinculadas al desarrollo territorial.

Problemática ambiental

- Dificultad dada por las recurrentes inundaciones y sequías en áreas rurales interiores dadas por la Cuenca del Salado.
- Saturación del suelo por uso antrópico.

MODELO ACTUAL



Fuente: Elaboración propia

MIVSP

- Alteración del recurso natural suelo dado por el uso generalizado de agroquímicos, el sobre pastoreo, y el monocultivo extendido de la soja.
- Contaminación de los ríos y arroyos. Degradación urbano-ambiental de las cuencas hídricas de la RMBA.
- Contaminación de suelos por la presencia de basurales clandestinos a cielo abierto, con aumento del volumen en la generación de residuos sólidos.
- Déficit de espacios verdes libres y públicos.
- Pérdida de valor del paisaje rural y natural.
- Transformación del paisaje y de la dinámica productiva del borde periurbano metropolitano.
- Alto impacto sobre los ejes marítimos y fluviales dado por las actividades turísticas sin control sistémico de los procesos de urbanización.
- Falta de políticas estratégicas específicas en el AMBA.
- Insuficiente inversión en redes de transporte público automotor y ferroviario de pasajeros.
- Insuficiente cobertura de redes sanitarias.
- Fragmentación socio espacial.
- Incremento de villas y asentamientos en la RMBA.
- Procesos de polarización social con deficiencia en infraestructura.
- Desborde de las áreas periurbanas con déficit de equipamiento y servicios.

Problemática económica

- Desconexión y limitación operativa del Sistema Portuario Provincial.
- Restricción de la matriz energética.
- Debilidad de la estructura vial y ferroviaria para absorber flujos actuales de carga.
- Desequilibrios productivos en todo el territorio provincial.
- Regiones de baja rentabilidad económica ligados a condiciones ambientales.
- Interiores rurales subequipados y empobrecidos sin articulación con sectores de su mismo partido o región.
- Obsolescencia de áreas industriales de la primera corona de la RMBA.
- Concentración de actividades en polos bien diferenciados y carencia de las mismas en el resto.
- Localidades y centros urbanos que disminuyen la población por falta de oportunidades que propician el desarraigo.

Problemática social

- Rol incremental de la red de ciudades intermedias en detrimento de las pequeñas localidades de las microregiones del Noroeste y Sudoeste.
- Degradación de los centros tradicionales de la segunda y tercera corona de la RMBA.

Modelo territorial deseado

El modelo a alcanzar adopta como estrategias, un listado de objetivos y una cartera de intervenciones, programas o proyectos que se consideran fundamentales para tal logro. Podemos distinguir dos áreas para analizar el modelo provincial deseado; por un lado el área comprendida por el conurbano de ciudad capital y por el otro, el interior de la Provincia, ambas responden a complejidades diversas equiparables con los más grandes centros urbanos latinoamericanos.

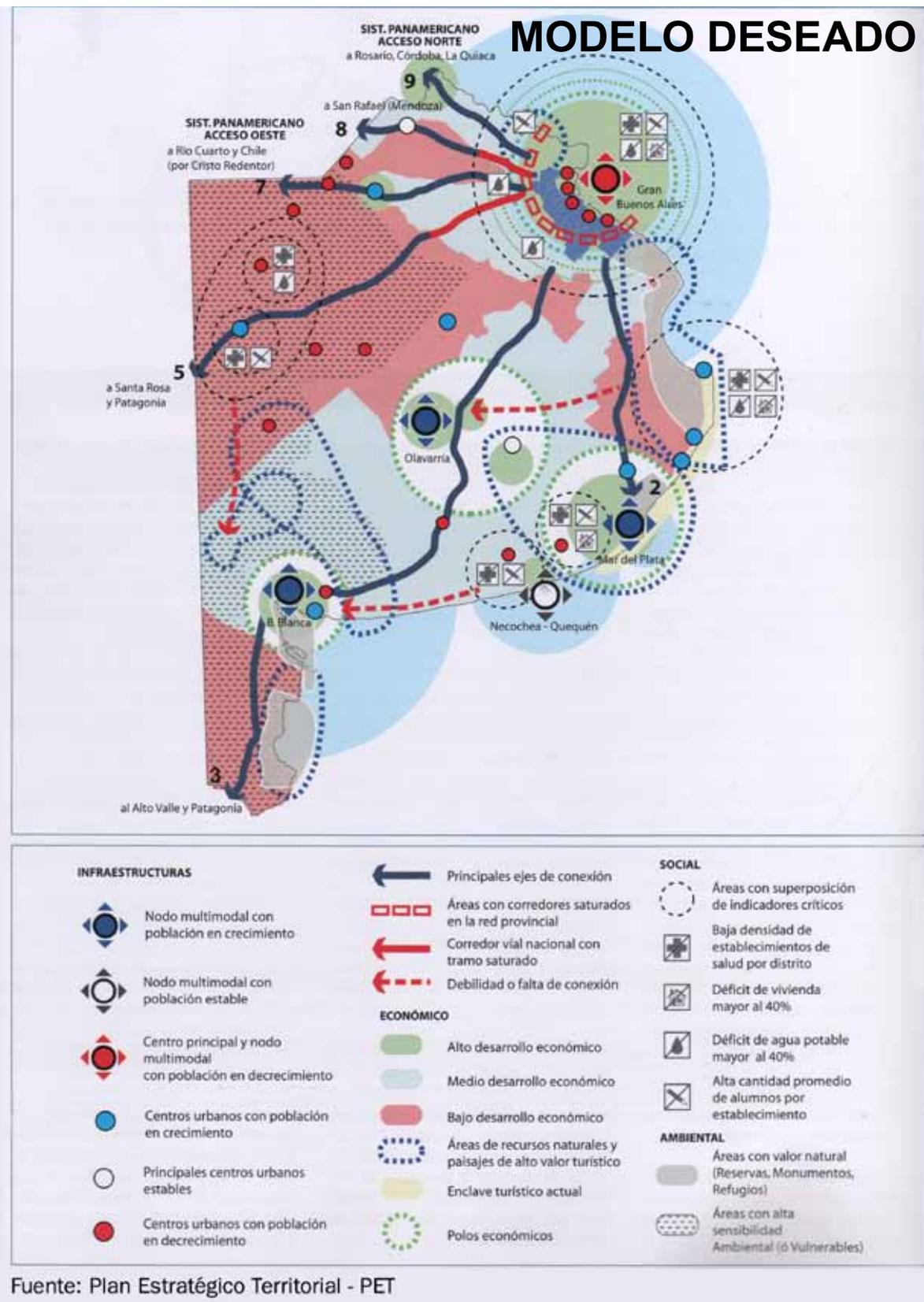
Para una visión futura de la Provincia se consideran las problemáticas tanto ambientales (contaminación, saneamiento básico, tratamiento de residuos domiciliarios, efluentes industriales, incompatibilidades de usos) como sociales (falta de infraestructura, de servicios, de equipamiento, de vivienda, de regulación dominial); todas descriptas en el análisis provincial en las distintas dimensiones que se describieron.

Los objetivos para cada región son los siguientes:

AMBA

- Valorizar las interfases naturales de todo el entorno urbano.
- Implementar estrategias de concientización y valoración de recursos.
- Atemperar los impactos generados sobre los recursos hídricos vinculados al sistema de saneamiento básico por las distintas actividades del conurbano.

El desarrollo costero debe considerarse de manera diferenciada en toda su extensión para que conserve su valor estratégico. Es por ello que se consideran los siguientes sectores:



Sector costero norte:

Vinculado al sistema fluvial del Paraná-Plata. Corredor turístico del Paraná:

- Desarrollar estrategias para contener y mitigar los impactos de las actividades económicas sobre el ambiente natural, orientando actividades turísticas alternativas.

Sector costero:

- Profundizar la preservación ambiental en las áreas donde todavía presentan un muy buen estado de conservación de sus ecosistemas, con valores naturales de relieve internacional.

Costa atlántica norte:

- Recuperar integralmente el recurso costero considerando la diversidad en las modalidades turísticas, educativas.
- Promover una integridad cultural y espacial de la región.

Costa atlántica sur:

- Proyectar integralmente el desarrollo sustentable alternativo a la sobrecargada costa norte y contribuir al fortalecimiento de un perfil recreativo-turístico.
- Optimizar la conectividad territorial con un criterio paisajístico capaz de albergar un tejido mixto con zonas equipadas y naturales, presentando interfases naturales que evitarán la formación de un continuo costero.

Ciudades portuarias:

- Tratar con criterio urbanístico y ambiental diferenciado los frentes costeros que demandan el ordenamiento de sus funciones.
- Reordenar por medio de la planificación los complejos portuarios e industriales y responder a las demandas habitacionales articulando estas a los complejos productivos con calidad ambiental.

Pampa ondulada:

- Potenciar sus ventajas competitivas en términos de accesibilidad, equipamiento, desarrollo logístico, formación de redes, etc.

- Garantizar condiciones de equidad para los pequeños productores y Pymes de los distritos menos favorecidos.
- Consolidar una buena conectividad en torno a la Ruta Nacional N° 226, complementada con acciones que promuevan un desarrollo urbano integrado.
- Dinamizar el interior provincial.
- Diversificar la producción agropecuaria con el desarrollo de la cadena de valor agregado y la promoción de inversiones para el desarrollo de proyectos empresariales.
- Dotar de servicios y equipamientos que contribuyan al fortalecimiento del tejido social y a la retención y desarrollo de la población local.
- Complementar con políticas integrales de fortalecimiento Nodo TAO que repercutirán en una mayor densificación espacial.
- Preveer interfase rural, y preservar su entorno paisajístico como la calidad ambiental urbana.
- Propiciar un sistema urbano policéntrico más equilibrado conectando el interior rural con la zona litoral portuaria.

Las líneas de acción estratégicas para cada uno de los tres ejes son los siguientes:

Eje ambiental

- Preservación de las condiciones del suelo, aire y agua. Saneamiento de los ríos y arroyos.
- Gestión Integral de las Cuencas Metropolitanas (ACUMAR, Proyecto RECONQUISTA)
- Gestión integral de los residuos. Cierre de todos los basurales clandestinos. Reivindicación de las 3 R (Reducir, reciclar, reutilizar)
- Implementación de planes sistemáticos de manejo de espacios verdes y espacio público.
- Desarrollo turístico y cultural. Puesta en valor del patrimonio construido y preservación del paisaje

Eje económico

- Manejo integral y competitivo de todo el Sistema Portuario Provincial.
- Inversión en sistemas energéticos no solo tradicionales sino también 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 social

- Promoción y jerarquización de todo el Sistema Urbano de Ciudades. Puesta en valor y promoción de los centros urbanos de la RMBA.
- Ampliación y mejoramiento en la cobertura de transporte público automotor. Electrificación ferroviaria. Aumento de conexiones, destinos, frecuencia.
- Ampliación y extensión de las redes sanitarias
- Integración socio-espacial. Urbanización de villas y asentamientos. Mejora del hábitat en atención de la calidad de vida de la población más vulnerable.

Del análisis, se observa que estas regiones responden a criterios amplios pero a su vez específicos, de una posible caracterización que las identifica en relación a una centralidad o articulación de centros, definida en el modelo deseado, mientras que los partidos que la conforman comparten similares intereses y particularidades respondiendo a las tres matrices analizadas: ambiental, de crecimiento y de desarrollo.

Asimismo, y como el PET sostiene, y fue constante en la mayoría de los enfoques que disponen los antecedentes, *“la configuración espacial del territorio es el resultado de la articulación de los fenómenos económicos, sociales, ambientales e institucionales que gravitan en su producción”*, de allí que los partidos que conforman las regiones se identifiquen e intervengan en similares procesos productivos, económicos y sociales.

Enfatizando la fundamentación sobre la selección y lógicas de las regiones⁸, se puede percibir que se apoya en tres criterios fundamentales que plasma el modelo deseado:

a) Manejo costero integrado y su desarrollo

- Sector Fluvial Industrial, que se corresponde con la Región Operativa 1A: Corredor Norte (Denominado como 6.1 en el Modelo Deseado del PET).

- Sector Fluvial Conurbano, que coincide con la Región Operativa 9: Región Metropolitana Buenos Aires (RMBA). Se destaca que esta región tiene su particularidad no solo dada por su apertura fluvial que la identifica desde su génesis sino por los aspectos fuertemente ligados a su centralidad, modelos políticos económicos y su rol provincial como región capital. (Denominado como 6.2 en el Modelo deseado del PET).
- Sector Estuarino, que coincide y toma su nombre con la Región Operativa 1C: Corredor Estuarino. (Denominado 6.3 en el Modelo Deseado del PET).
- Sector Atlántico Norte, que coincide y toma su nombre con la Región Operativa 1D: Corredor Atlántico Norte. (Denominado 6.4 en el Modelo Deseado del PET)
- Sector Atlántico Sur, que coincide y toma su nombre con la Región Operativa 1E: Corredor Atlántico Sur (Denominado 7.1 en el Modelo Deseado).
- Sector Bahía San Blas, que coincide y toma su nombre con la Región Operativa 1F: Corredor San Blas (Denominado 7.2 en el Modelo Deseado).

Por otro lado, todas estas regiones, 1A, 9, 1C, 1D, 1E, y 1F, pertenecen a franjas costeras con diferentes características.

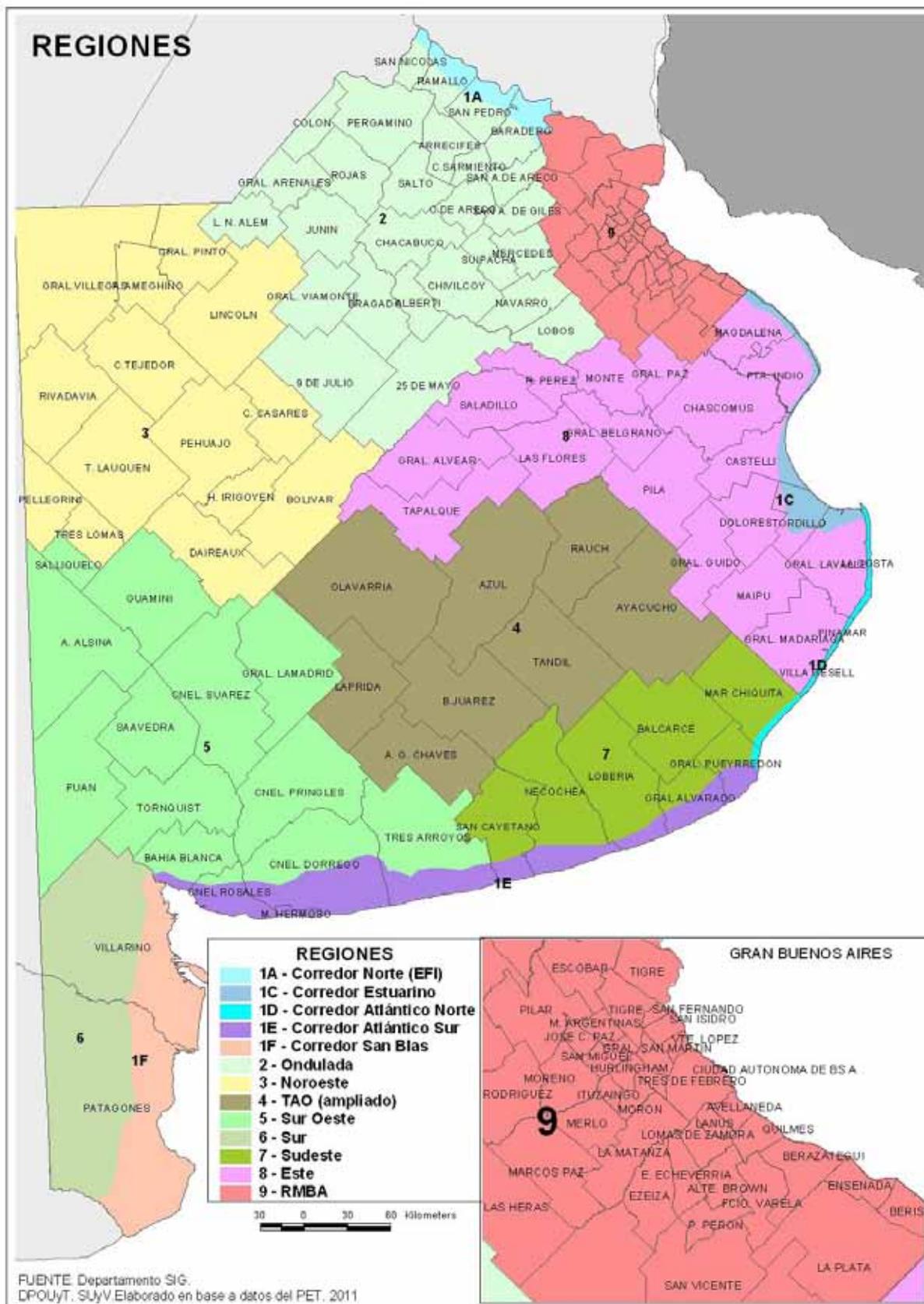
b) Producción y desarrollo

El segundo criterio es el que se apoya en agrupar partidos con similar desarrollo económico y algunas coincidencias productivas y geográficas como lo son la Región Operativa 2: Ondulada, la Región Operativa 3: Noroeste, la Región Operativa 5: Sur Oeste, la Región Operativa 6: Sur y la Región Operativa 8: Este. Sin embargo, este grupo se puede diferenciar en dos:

- Medio desarrollo: y potencial, ligado a su ubicación geográfica y coincidencia con los ejes estratégicos Fluvial Industrial (Denominado 3 en el Modelo Deseado) y el Corredor Bioceánico Central (Denominado 1 en el Modelo Deseado), donde se ubicarían las regiones Ondulada y Noroeste.
- Bajo desarrollo: con productividad similar y distintas características sociales y geográficas donde estarían las regiones Suroeste, Sur y Este.

Cabe diferenciar, sobre todo en esta última, que aparecen áreas, subregiones o particularidades un tanto más ligadas a la actividad dominante y pasan a ser de medio

8. Ver mapa de microregiones. Fuente Departamento SIG. DPOUyT. Elaborado en base a datos del PET 2011. Pág. 147.



desarrollo, siendo esta una caracterización amplia y por lo tanto flexible y variable en parcialidades.

c) Centralidad y potencialidad

Este criterio está fuertemente ligado a la matriz ambiental, social y su caracterización geográfica, pero sobre todo, a la potencialidad del área que coincide con la Región Operativa 4: TAO (ampliada), y la Región Operativa 7: Sudeste. Las dos regiones están ligadas en la propuesta del Modelo Deseado a consolidar y son consideradas de mayor productividad.

Por lo expuesto, a continuación se definen y caracterizan las regiones operativas como unidades territoriales para el desarrollo del trabajo.

Seguidamente se presenta una caracterización⁹ de cada una de las regiones operativas, sintetizando sus ejes problemáticos centrales, vinculados al crecimiento económico, el desarrollo social y la sustentabilidad ambiental, así como también sus principales objetivos y las líneas de acción estratégica.

Región Operativa 1A. Corredor Norte

La integran 4 municipios:

Baradero - Ramallo - San Nicolás - San Pedro

Datos básicos. Censo 2010¹⁰

Total región: 270 696 habitantes

Baradero (32 761 habitantes)

Ramallo (33 042 habitantes)

San Nicolás (145 857 habitantes)

San Pedro (59 036 habitantes)

Densidad Promedio: 67,96 hab. /km²

Crecimiento Poblacional 2001-2010: 9,20 %

Caracterización territorial del Corredor Norte

Problemática económica

Limitaciones en la estructura vial. Fuerte esquema vial dirección Bs. As.-Rosario al límite de la capacidad con algunos tramos saturados.

Limitaciones en la estructura ferroviaria. Desinversión en las redes ferroviarias. Falta de estaciones de transferencia de cargas.

Problemáticas en torno al turismo. Falta de políticas de turismo en un área determinada como corredor turístico potencial. Espacios con vocación turística con deterioros por falta de puesta en valor.

Medio desarrollo económico con la zona de S. Nicolás como polo de alto desarrollo: grado de industrialización de las Pymes. Excepto Baradero que se encuentra en vías de industrialización el resto de los partidos no son industriales. Con un dominante perfil frutícola intensivo.

Problemática social

Problemáticas en torno al desequilibrio del sistema de ciudades. Concentración en aglomerados urbanos (San Nicolás, Ramallo, San Pedro, Baradero).

Saturación de la Red Vial. Fuerte esquema vial dirección Bs. As. Rosario.

Limitaciones sistema ferroviario. Desinversión en las redes ferroviarias.

Insuficiencias en cobertura de agua. Menos del 40 % en todos los partidos de la región.

Insuficiencias en cobertura de cloacas. Del 40 al 60 % en todos los partidos de la región.

Población con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI): Del 10 al 20 % en todos los partidos de la región.

Población con déficit de vivienda. Menos del 20 % en todos los partidos de la región.

Problemática ambiental

Contaminación de aguas: niveles freáticos comprometidos por presencia de flúor.

Moderada a elevada sensibilidad ambiental. Heterogéneo grado de contaminación en función del grado de urbanización y del nivel de actividad industrial.

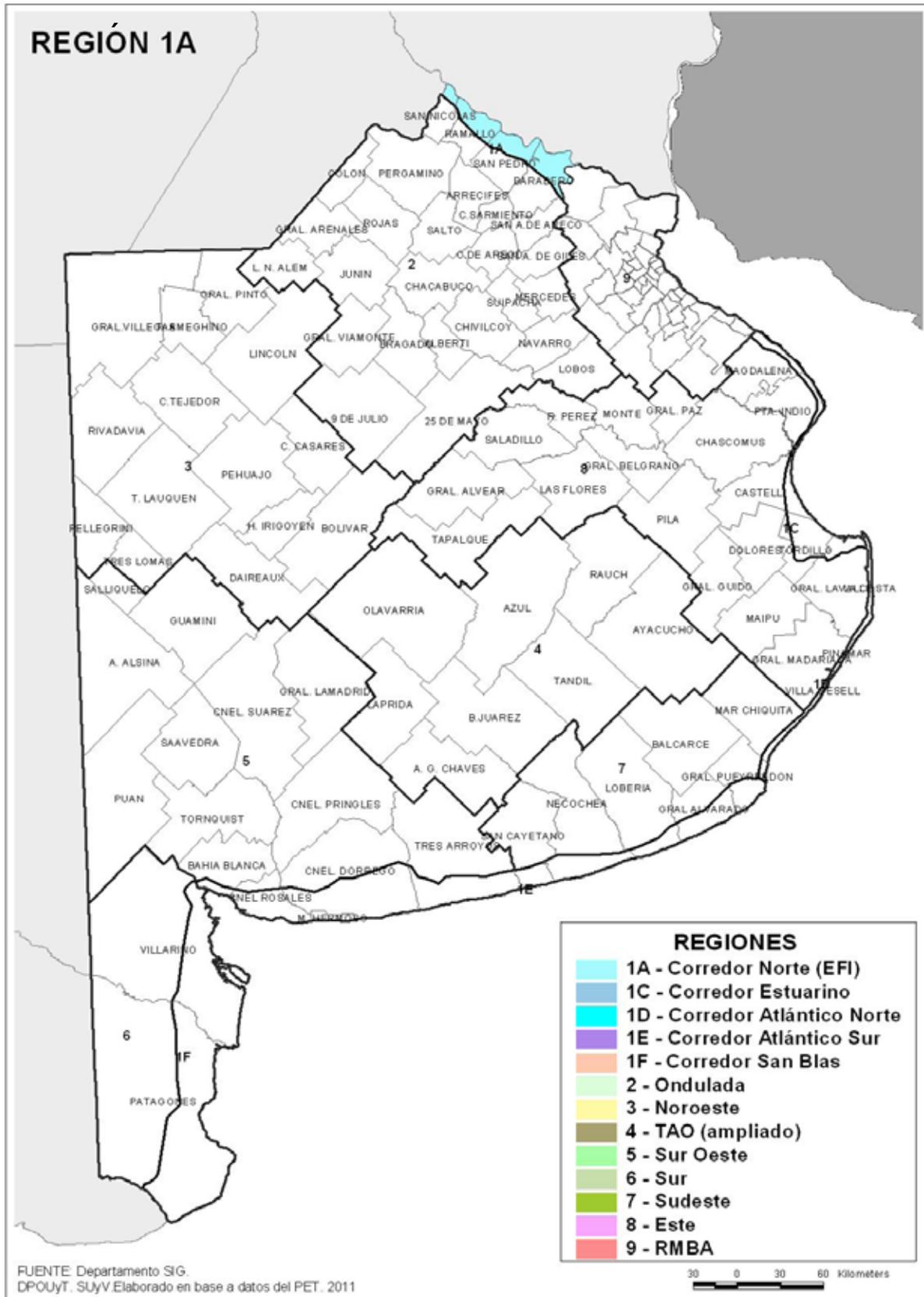
Contaminación de suelos. Acidificación de suelos producida por agroquímicos.

No se han identificado áreas en el sistema provincial de conservación. La región incluye espacios de dos regiones naturales: Pampa Ondulada y Delta del Paraná. En todo su territorio no se encuentran reservas naturales, monumentos naturales y/o refugios de vida silvestre.

Deterioro ambiental por la industria y desbordes urbanos.

9. La caracterización de las regiones operativas se elabora en base a los antecedentes citados (4-5-6-7) en materia de planificación estratégica territorial y a información aportada por el Departamento SIG de la DPOUyT de la provincia de Buenos Aires.

10. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Resultados definitivos de la provincia de Buenos Aires.



Lineamientos para el desarrollo territorial del Corredor Norte

Eje económico

Líneas de acción:

Manejo integral y competitivo de todo el Sistema Portuario Provincial.

Inversión en sistemas energéticos no solo tradicionales sino también alternativos.

Consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga.

Desarrollo económico a partir de la promoción de corredores y nodos productivos y logísticos.

Objetivos:

Vincular el eje Bs. As.-Rosario con el interior provincial/aumento de la capacidad existente.

Inversión en redes ferroviarias y estaciones de transferencia de cargas.

Recuperación de áreas costeras para el turismo/puesta en valor de lugares de vocación turística.

Mejorar las condiciones productivas.

Eje social

Líneas de acción:

Promoción y jerarquización del sistema urbano de las ciudades.

Ampliación y mejoramiento en la cobertura de transporte público automotor.

Electrificación ferroviaria. Aumento de conexiones, destinos, frecuencia.

Ampliación y extensión de las redes sanitarias.

Integración socio-espacial.

Urbanización de villas y asentamientos.

Mejora del hábitat en atención de la calidad de vida de la población más vulnerable.

Objetivos:

Recualificación de centros urbanos.

Vincular el eje Bs. As.-Rosario con el interior provincial.

Inversión en redes ferroviarias.

Reducir el déficit de provisión de agua potable.

Reducir el déficit de sistema de cloacas.

Reducción del NBI.

Dotación de viviendas.

Eje ambiental

Líneas de acción:

Preservación de las condiciones del suelo, aire y agua.

Saneamiento de los ríos y arroyos.

Gestión integral de las cuencas.

Gestión integral de los residuos. Cierre de todos los basurales clandestinos. 3R (Reducir, Reciclar, Reutilizar).

Implementación de planes sistemáticos de manejo de espacios verdes y espacio público.

Desarrollo turístico y cultural. Puesta en valor del patrimonio construido y preservación del paisaje.

Objetivos:

Control y reducción de la acidificación.

Puesta en valor de lugares de reconocida vocación turística y paisaje natural.

Mitigación, control y reducción de las contaminaciones.

Control en el crecimiento del borde urbano.

Región Operativa 1C. Corredor Estuarino

La integran los frentes costeros de 6 municipios:

Castelli - Chascomús - General Lavalle - Magdalena - Punta Indio - Tordillo

Datos básicos: Censo 2010

Total región: 81 024 habitantes.

Castelli (8205 habitantes)

Chascomús (38 166 habitantes)

Gral. Lavalle (3700 habitantes)

Magdalena (19 301 habitantes)

Punta Indio (9888 habitantes)

Tordillo (1764 habitantes)

Densidad promedio: 6,68 hab./km²

Crecimiento poblacional 2001-2010: 9,28 %

Caracterización del Corredor Estuarino

Problemática económica

No se identifican cuestiones referidas para el puerto de General Lavalle. Puerto pesquero sin previsión de obras.

Área de bajo desarrollo económico. Predominio de humedales y áreas con restricciones para la actividad económica, en particular la agrícologanadera.

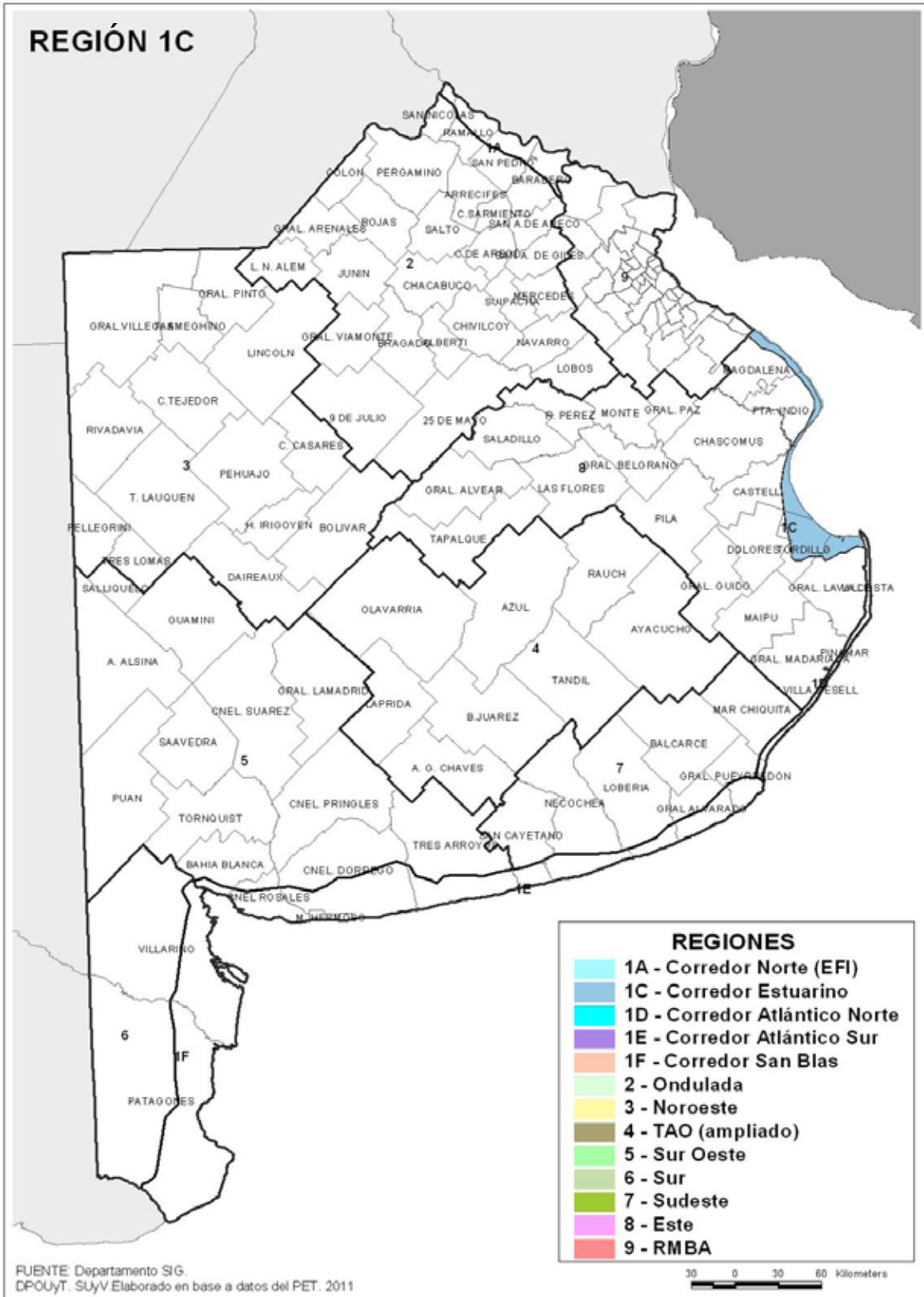
Problemática social

Áreas con superposición de indicadores críticos:

Déficit de agua corriente y cloacas.

Déficit de vivienda mayor o igual a un 40 %.

Población con NBI hasta un 20 %.



Problemática ambiental

Presión de actividades de alto impacto en las áreas de “humedales pampásicos”. Problemática producto de las actividades “aguas arriba” de la cuenca.

Situación de riesgo de “humedales pampásicos” en área de Bahía Samborombón. Presión de áreas próximas y actividades de alto impacto en las áreas de “humedales pampásicos”.

Situación de riesgo de “humedales pampásicos” en área de Bahía Samborombón. Presión de áreas próximas y actividades de alto impacto en las áreas de “humedales pampásicos”.

Lineamientos para el desarrollo territorial del Corredor Estuarino

Eje económico

Líneas de acción:

Manejo integral y competitivo de todo el Sistema Portuario Provincial.

Inversión en sistemas energéticos no solo tradicionales sino también alternativos.

Consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga. Desarrollo económico a partir de la promoción de corredores y nodos productivos y logísticos.

Objetivos:

Integrar el puerto a los planes del sistema portuario.

Promover actividades turísticas con resguardo de las condiciones naturales y de los espacios protegidos.

Eje social

Líneas de acción:

Ampliación y extensión de las redes sanitarias y del equipamiento comunitario.

Integración socio-espacial mediante incremento y cualificación de las redes de transporte.

Objetivos:

Mejora del hábitat mediante la reducción de los déficits de equipamiento e infraestructura.

Promoción y jerarquización de todo el Sistema Urbano de Ciudades.

Eje ambiental

Líneas de acción:

Preservación de las condiciones del suelo, aire y agua.

Saneamiento de los ríos y arroyos.

Gestión integral de las cuencas.

Gestión integral de los residuos. Cierre de todos los basurales clandestinos.

Objetivos:

Resguardo de los “humedales pampásicos” a través de áreas de preservación de vida silvestre, monumentos naturales y reservas naturales.

Desarrollo de obras y estrategias para la integración cultural y espacial con los espacios rurales interiores con resguardo de las condiciones ambientales del humedal. Implementación de planes sistemáticos de manejo de espacios verdes y espacio público.

Desarrollo turístico y cultural. Puesta en valor del patrimonio construido y preservación del paisaje.

Región Operativa 1D. Corredor Atlántico Norte

La integran los frentes costeros de 6 municipios:

General Madariaga - General Pueyrredón - Partido de la Costa - Pinamar - Mar Chiquita - Villa Gesell

Datos básicos Censo 2010

Total región: 787 124 habitantes.

General Madariaga (19 747 habitantes)

General Pueyrredón (618 989 habitantes)

Partido de la Costa (69 633 habitantes)

Pinamar (25 728 habitantes)

Mar Chiquita (21 297 habitantes)

Villa Gesell (31 730 habitantes)

Densidad promedio: 251,7 hab. /km²

Crecimiento poblacional 2001-2010: 20 %

Caracterización del Corredor Atlántico Norte

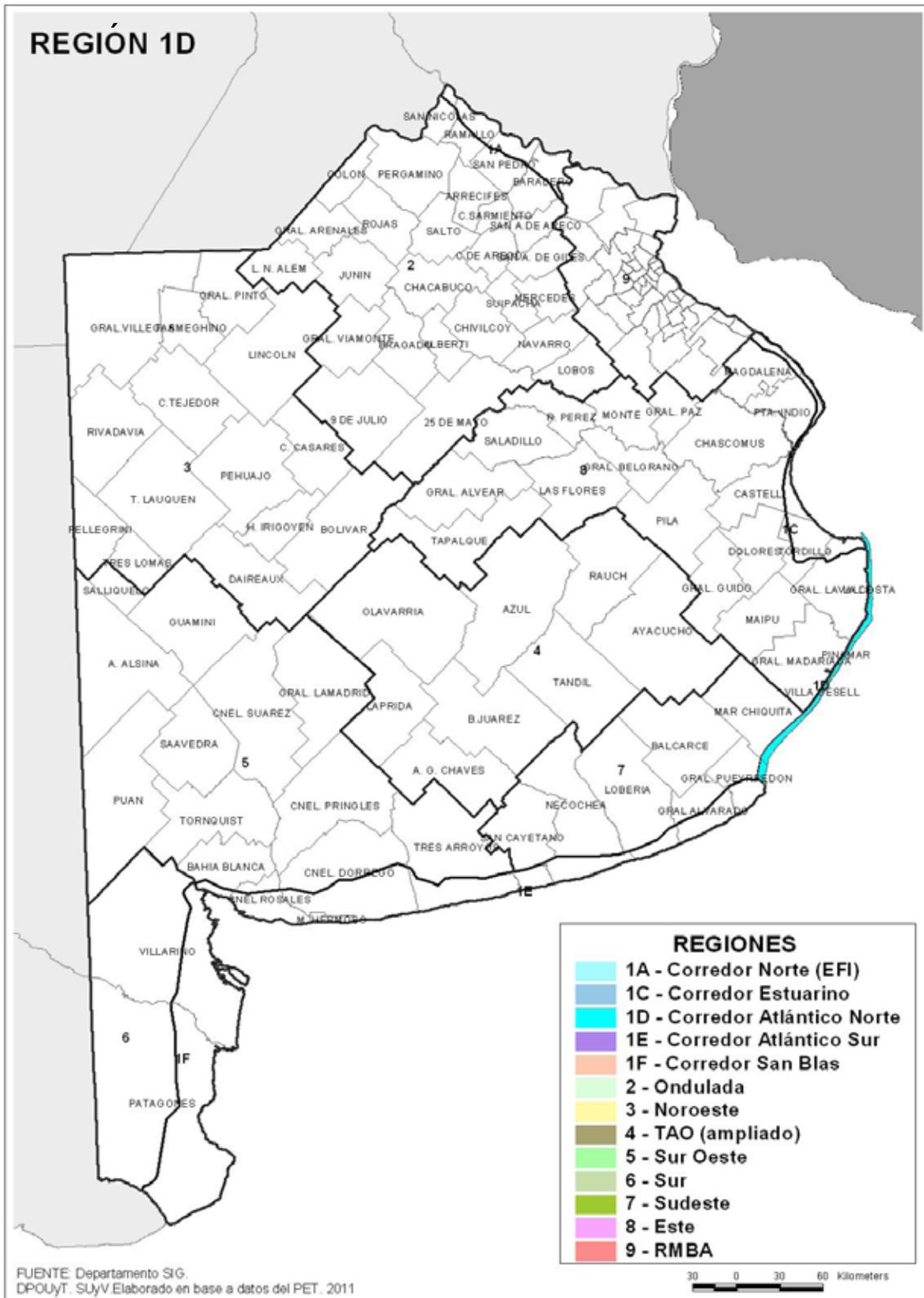
Problemática económica

Limitada conectividad con el interior rural. Falta de consolidación de ejes viales que conectan con el interior provincial.

Economía estacional muy especializada en turismo. Actividades turísticas con modalidad de enclave, sin complementación con las áreas rurales del interior. Bajo nivel de diversificación económica y de industrialización.

Problemática social

Alta densidad de localidades especializadas en actividad turística. Municipios con alta densidad poblacional y elevados valores de crecimiento demográfico.



Localidades balnearias incluidas en el sistema del Corredor Bioceánico Norpatagónico. La región no cuenta con áreas y nodos de convergencia multimodal.

Déficit de agua potable. Población con déficit superior al 40 %.

Déficit de cloacas. Población con déficit del 40 % al 80 %.

Sistema de salud. Baja densidad de establecimientos de salud por distrito.

Déficit de vivienda. Valores mayores o iguales al 40 %.

Déficit en educación. Alta cantidad promedio de alumnos por establecimiento.

Necesidades Básicas. Población con NBI del 10 % al 20 %.

Problemática ambiental

Alto impacto por actividades recreativas y turísticas. Degradación urbano-ambiental de las áreas costeras. Presión sobre área calificada como refugio de vida silvestre. Problemas por urbanización y usos, contaminación, desequilibrios de flora y fauna, basurales, erosión costera, degradación.

Lineamientos para el desarrollo territorial del Corredor Atlántico Norte

Eje económico

Líneas de acción:

Manejo integral y competitivo de todo el Sistema Portuario Provincial.

Inversión en sistemas energéticos no sólo tradicionales sino también alternativos.

Consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga.

Desarrollo económico a partir de la promoción de corredores y nodos productivos y logísticos.

Objetivos:

Recualificación de corredor vial de conexión con el interior provincial.

Construcción de infraestructuras y equipamiento posibilitadores de diversificación económica.

Eje social

Líneas de acción:

Desarrollo de equipamiento e infraestructura multimodal de transporte.

Ampliación y mejora de las redes de transporte público automotor de pasajeros.

Reducción de déficit de servicios públicos mediante la ampliación y extensión de las redes de servicios de agua y cloacas.

Objetivos:

Integración socio-espacial.

Desarrollo de acciones tendientes al equilibrio de la relación entre el interior rural con el alto impacto del turismo en los balnearios costeros.

Promoción y jerarquización del Sistema Urbano de Ciudades.

Reducción de las condiciones de criticidad de la población más vulnerable.

Eje ambiental

Líneas de acción:

Desarrollo de obras para la recuperación integral del recurso costero y los medios urbanos, complementado con estrategias de desarrollo económico e integración cultural y espacial con los espacios rurales.

Saneamiento de los ríos y arroyos.

Gestión integral de las cuencas.

Gestión integral de los residuos. Cierre de todos los basurales clandestinos.

Implementación de planes sistemáticos de manejo de espacios verdes y espacio público.

Puesta en valor del patrimonio construido y preservación del paisaje.

Objetivos:

Preservar las condiciones del suelo, aire y agua.

Fortalecer las acciones de equipamiento del área de protección de los recursos naturales y las áreas protegidas de vida silvestre.

Fortalecer las acciones y obras vinculadas a las ordenanzas de ocupación y uso del suelo.

Desarrollar los aspectos turísticos y culturales.

Región Operativa 1E .Corredor Atlántico Sur

La integran los frentes costeros de 10 partidos:

Bahía Blanca - Frente costero - Coronel Dorrego - Coronel Rosales - General Pueyrredón - General Alvarado - Lobería - Monte Hermoso - Necochea - San Cayetano - Tres Arroyos

Datos básicos Censo 2010

Total región: 1 223 146 habitantes.

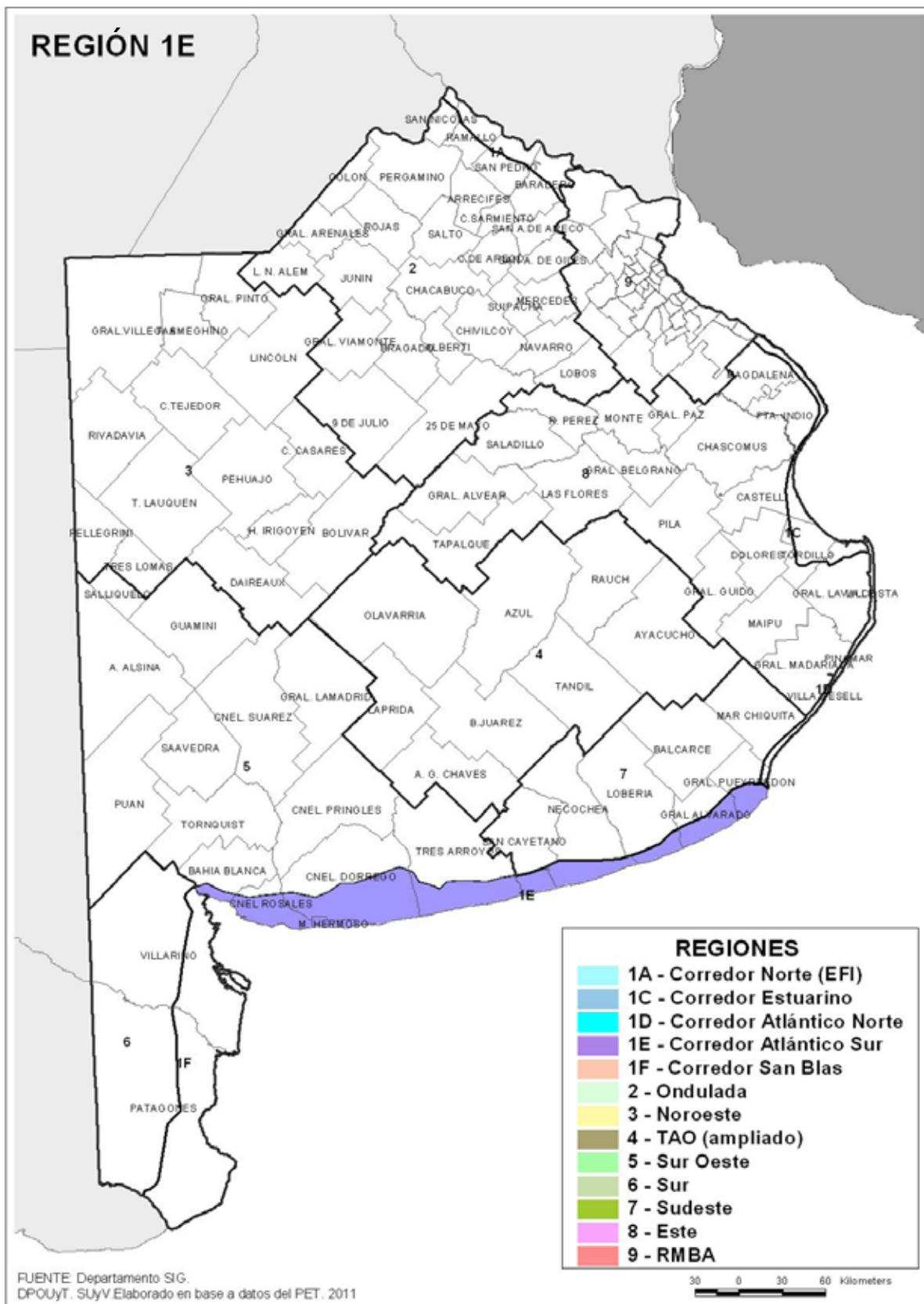
Bahía Blanca (frente costero)

Cnel. Dorrego (15 825 habitantes)

Cnel. Rosales (62 152 habitantes)

General Alvarado (39 594 habitantes)

General Pueyrredón (618 989 habitantes)



Lobería (17 523 habitantes)
 Monte Hermoso (6499 habitantes)
 Necochea (92 933 habitantes)
 San Cayetano (8399 habitantes)
 Tres Arroyos (57 110 habitantes.)

Densidad promedio: 61,50 hab. /km²

Crecimiento poblacional 2001-2010: 5,36 %

Caracterización del Corredor Atlántico Sur

Problemática económica

Limitaciones de estructura vial. Falta y limitaciones de conectividad entre las localidades costeras. Sobrecarga y saturación en algunos tramos de las rutas costeras y en las que conectan los grandes centros turísticos con la Capital Federal. General Pueyrredón y Bahía Blanca destacan con el índice más alto de red vial pavimentada por superficie con unos valores que van de 10 a 15, el resto de los distritos varían entre menos de 5 y entre 5 y 10.

Limitaciones estructurales para el Corredor Bioceánico Norpatagónico. Deficiencia estructural para el desarrollo del corredor.

Heterogéneo grado de desarrollo. Zonas con abundante potencial turístico con escaso o nulo desarrollo. Se encuentran partidos con importante actividad ganadera pero con bajo grado de diversificación de sus economías, agravadas por la franja costera de uso turístico intensivo que produce una economía estacional muy especializada, que no se complementa con la realidad socioeconómica de los interiores rurales subequipados y empobrecidos.

Incompatibilidades con las actividades Turísticas. Incompatibilidad entre usos productivos-turísticos-urbanos.

Problemática social

Problemáticas en torno al desequilibrio del sistema de ciudades. Destacan Mar del Plata y Bahía Blanca por su concentración de población, funciones e infraestructura. Por sus localizaciones y sus relaciones funcionales con Capital Federal condicionan y determinan el rumbo del sistema de ciudades, polarizando las actividades económicas y produciendo fragmentaciones económicas-sociales-espaciales.

Limitaciones de la estructura vial. Falta y limitaciones de conectividad entre las localidades costeras. Sobrecarga y saturación en algunos tramos de las rutas costeras y en las que conectan los grandes centros

turísticos con la Capital Federal. General Pueyrredón y Bahía Blanca destacan con el índice más alto de red vial pavimentada por superficie con unos valores que van de 10 a 15, el resto de los distritos varían entre menos de 5 y entre 5 y 10.

Limitaciones estructurales para el Corredor Bioceánico Norpatagónico. Deficiencia estructural para el desarrollo del corredor.

Insuficiencias en cobertura de agua. Todos los distritos poseen menos del 40 % de déficit.

Insuficiencias en cobertura de cloacas. Déficit heterogéneo, que va desde el 0 al 60 % de déficit.

Población con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI). Los distritos de General Alvarado y General Pueyrredón tienen una población con NBI de 10 a 20 % el resto de los partidos la variación del indicador va de 0 a 10 %.

Población con déficit de vivienda. Menos del 20 % en todos los partidos de la región. Movimientos migratorios por empleo estacional

Problemática ambiental

Baja a moderada sensibilidad ambiental. Tendencia a la eutrofización de lagunas por elevado contenido de nutrientes, riesgo de salinización de acuíferos, problemas de drenaje. Acuíferos más profundos con bajas concentraciones de arsénico y flúor y consecuentemente de procesos de contaminación.

Problemas ambientales derivados de las múltiples actividades urbanas-productivas. Deterioro del recurso costero por existencia de actividades incompatibles: base naval- puerto productivo- puerto petrolero.

Contaminación de suelos:

Se han identificado áreas en el sistema provincial de conservación. La región incluye espacios de 2 regiones naturales: "Sistemas de Tandilla y Ventania" y "Pampa Interserrana". Se identifican la reserva natural de uso múltiple: arroyo Zabala.

Alteración de la dinámica productiva. El turismo como eje productivo convive con las siguientes características: Mar del Plata posee un cinturón hortícola rodeando la ciudad, dotado de redes de transporte, proyectando los problemas de incompatibilidades de usos productivos -turísticos-urbanos. Incompatibilidades entre el puerto productivo y la ciudad turística (Mar del Plata).

Lineamientos para el desarrollo territorial del Corredor Atlántico Sur

Eje económico

Líneas de acción:

Manejo integral y competitivo de todo el Sistema Portuario Provincial.

Inversión en sistemas energéticos no solo tradicionales sino también alternativos.

Consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga.

Desarrollo económico a partir de la promoción de corredores y nodos productivos y logísticos.

Objetivos:

Mejorar la conectividad entre localidades funcionalmente complementarias.

Mejorar y ampliar la infraestructura para potenciar el corredor.

Desarrollar lugares de potencial turístico.

Incentivar la diversificación económica y la desconcentración de la inversión.

Mejorar y recualificar las zonas costeras, portuarias y urbanas que poseen mayor grado de criticidad en términos de incompatibilidades, buscando sustentabilidad.

Eje social

Líneas de acción:

Promoción y jerarquización de todo el Sistema Urbano de Ciudades.

Ampliación y mejoramiento en la cobertura de transporte público automotor.

Electrificación ferroviaria. Aumento de conexiones, destinos, frecuencia.

Ampliación y extensión de las redes sanitarias.

Integración socio-espacial.

Objetivos:

Incentivar la desconcentración de inversiones y el desarrollo de localidades olvidadas.

Mejorar la conectividad entre localidades funcionalmente complementarias.

Mejorar y ampliar la infraestructura para lograr potenciar el corredor.

Dotar de servicios.

Reducir el NBI.

Dotar de viviendas.

Eje ambiental

Líneas de acción:

Preservación de las condiciones del suelo, aire y agua.

Saneamiento de los ríos y arroyos.

Gestión integral de las cuencas metropolitanas.

Gestión integral de los residuos. Cierre de todos los basurales clandestinos. 3R (Reducir, Reciclar, Reutilizar).

Implementación de planes sistemáticos de manejo de espacios verdes y espacio público.

Desarrollo turístico y cultural. Puesta en valor del patrimonio construido y preservación del paisaje.

Objetivos:

Mitigación y reducción del riesgo y la contaminación.

Mejorar y recualificar las zonas costeras, portuarias y urbanas que poseen mayor grado de criticidad en términos de incompatibilidades, buscando sustentabilidad.

Puesta en valor de lugares de vocación turística y de paisajes naturales. Incremento de los controles para buscar mayor sustentabilidad.

Mejorar la sustentabilidad. Planificar el crecimiento de las diferentes actividades utilizando la visión a mediano y largo plazo.

Región Operativa 1F. Corredor San Blas

La integran parte de 2 municipios:

Patagones - Villarino

Datos básicos Censo 2010

Total región: 61 221 habitantes

Patagones (30 207 habitantes)

Villarino (31 014 habitantes)

Densidad promedio: 2,45 hab. /km²

Crecimiento poblacional 2001-2010:12,50 %

Caracterización del Corredor San Blas

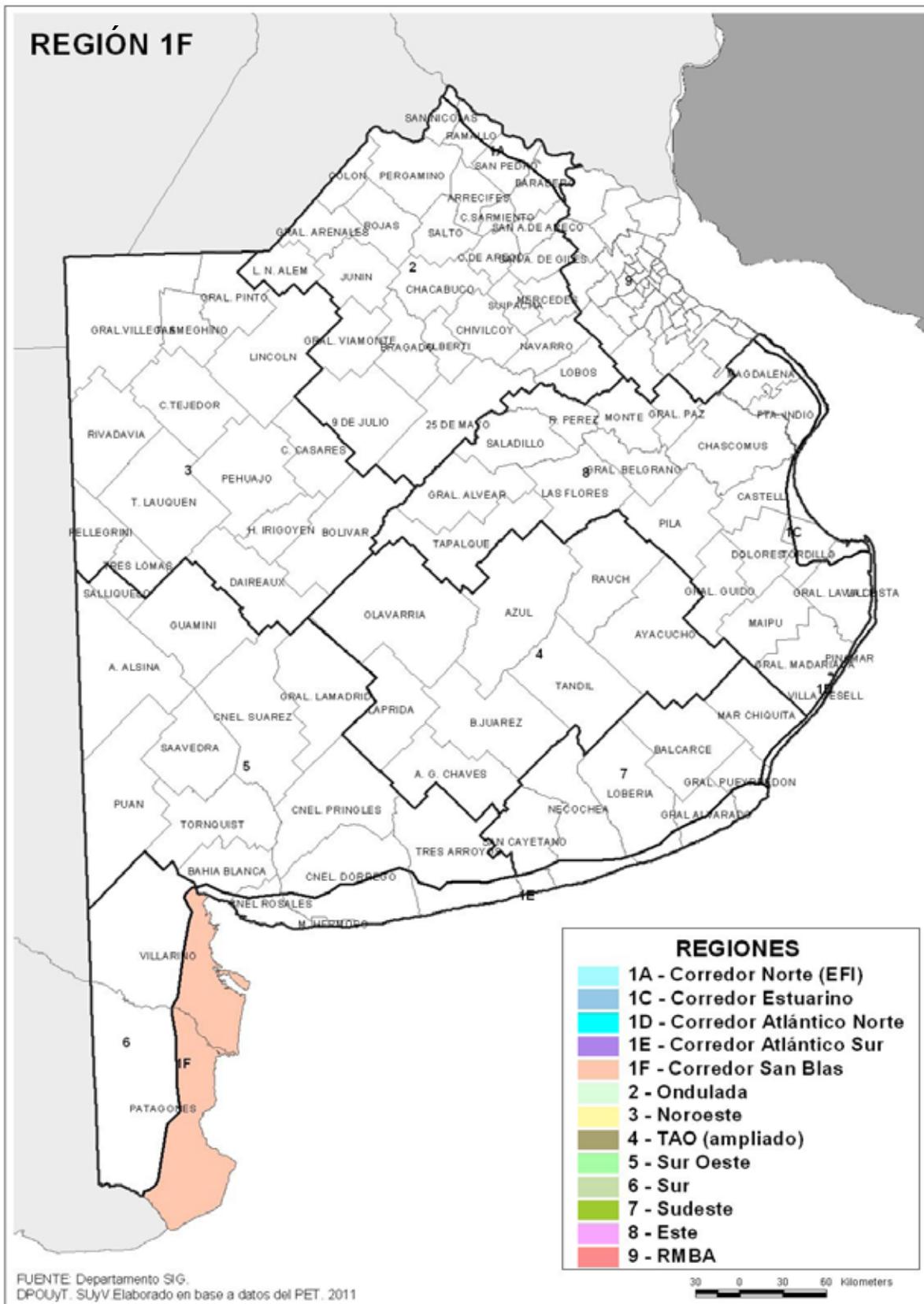
Problemática económica

Estructura vial regional escasamente cualificada. Eje vial estructurador con limitada capacidad de atender la vinculación del área al Corredor Bioceánico Norpatagónico.

Predominio de áreas de bajo desarrollo económico. Área de aptitud ganadera y de actividades recreativas y turísticas.

Problemática social

Pocas localidades, principalmente balnearias vinculadas al Corredor Norpatagónico. Escasas conexiones con el



interior rural. Bajos índices de red vial pavimentada por cada distrito.

Estructura vial regional escasamente cualificada. Eje vial estructurador con limitada capacidad de atender la vinculación del área al Corredor Bioceánico Norpatagónico.

Déficit de agua corriente y cloacas. Déficit de cloacas superior al 60 % y de agua en torno al 40 %.

Déficit de vivienda en valores próximos a un 20 %. Valores NBI próximos a un 20 %.

Problemática ambiental

Alta sensibilidad ambiental. Condiciones desfavorables de la red hidrográfica superficial. Riesgo de erosión eólica.

Lineamientos para el desarrollo territorial del Corredor San Blas

Eje económico

Líneas de acción:

Manejo integral y competitivo de todo el Sistema Portuario Provincial.

Inversión en sistemas energéticos no solo tradicionales sino también alternativos.

Consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga. Desarrollo económico a partir de la promoción de corredores y nodos productivos y logísticos.

Objetivos:

Realizar obras de recualificación de R. N. N° 3.

Desarrollar equipamiento para fortalecer actividades turísticas del corredor San Blas con resguardo de las condiciones naturales y de los espacios protegidos.

Eje social

Líneas de acción:

Promoción y jerarquización de todo el Sistema Urbano de Ciudades.

Puesta en valor y promoción de los centros urbanos de la RMBA.

Ampliación y mejoramiento en la cobertura de transporte público automotor.

Ampliación y extensión de las redes sanitarias.

Integración socio-espacial.

Urbanización de villas y asentamientos.

Mejora del hábitat en atención de la calidad de vida de la población más vulnerable.

Objetivos:

Promover los vínculos espaciales entre interior y costa.

Realizar obras de recualificación de R. N. N° 3.

Reducir déficit de equipamiento e infraestructura.

Eje ambiental

Líneas de acción:

Preservación de las condiciones del suelo, aire y agua.

Saneamiento de los ríos y arroyos.

Gestión integral de las cuencas metropolitanas.

Gestión integral de los residuos. Cierre de todos los basurales clandestinos.

Implementación de planes sistemáticos de manejo de espacios verdes y espacio público.

Desarrollo turístico y cultural. Puesta en valor del patrimonio construido y preservación del paisaje.

Objetivos:

Desarrollo de obras frente al riesgo de anegamientos y contaminación natural.

Resguardo de áreas del litoral marítimo mediante reserva natural y áreas de visa silvestre.

Región Operativa 2. Ondulada

La integran 27 partidos:

Alberti - Arrecifes - Baradero - Bragado - Capitán Sarmiento - Carmen de Areco - Chacabuco - Chivilcoy - Colón - General Arenales - General Viamonte - Junín - Leandro N. Alem - Lobos - Mercedes - Navarro - 9 de Julio - Pergamino - Ramallo - Rojas - Salto - San Andrés de Giles - San Antonio de Areco - San Nicolás - San Pedro - Suipacha - 25 de Mayo.

Parte de los siguientes municipios: San Nicolás, San Pedro, Suipacha y 25 de Mayo, son incluidos por sus frentes en la Región Operativa 1 A: Corredor Norte.

Datos básicos Censo 2010

Total región: 1 075 774 habitantes.

Arrecifes (29 044 habitantes)

Alberti (10 654 habitantes)

Baradero (32 761 habitantes)

Bragado (41 336 habitantes)

Capitán Sarmiento (14 494 habitantes)

Carmen de Areco (14 692 habitantes)

Chacabuco (48 703 habitantes)

Chivilcoy (64 185 habitantes)

Colón (24 890 habitantes)
 General Arenales (14 903 habitantes)
 General Viamonte (18 078 habitantes)
 Junín (90.305 habitantes)
 Leandro N. Alem (16.799 habitantes)
 Lobos (36 172 habitantes)
 Mercedes (63 284 habitantes)
 Navarro (17 054 habitantes)
 9 de Julio (47 722 habitantes)
 Pergamino (104 590 habitantes)
 Ramallo (33 042 habitantes)
 Rojas (23 432 habitantes)
 San Andrés de Giles (23 027 habitantes)
 San Antonio de Areco (23 138 habitantes)
 Salto (33 653 habitantes)
 San Nicolás (145 857 habitantes)
 San Pedro (59 036 habitantes)
 Suipacha (10 081 habitantes)
 25 de Mayo (35 842 habitantes)

Densidad promedio: 28,99 hab. /km²

Crecimiento poblacional 2001-2010: 6,62 %

Caracterización de la Región Ondulada

Problemática económica

Necesidad de provisión de energía. Casi la totalidad de la región con prioridad de obras de energía eléctrica.

Limitaciones en la estructura vial. Saturación de algunas de las principales redes viales que conectan la región con la RMBA. Mayor conectividad en ejes radiales a Capital Federal.

Limitaciones en la estructura ferroviaria. Desinversión en las redes ferroviarias.

Nivel medio de desarrollo económico regional. Con el polo de Junín con alto desarrollo. Predominan las actividades agropecuarias (complejos ganadero y cerealero) con el complejo agroindustrial Junín, Pergamino, Arrecifes.

El complejo cerealero con fuerte potencial industrial restringido. Región heterogénea donde resaltan por su industrialización alta de las Pymes los distritos de Chivilcoy, San Andrés de Giles, Arrecifes y Pergamino. Sobre el centro geográfico se encuentran zonas en vías de industrialización. 9 de Julio, Navarro y Capitán Sarmiento emergen como partidos con nueva industrialización y el resto es caracterizado como no industrializado. Industria pesada con limitaciones energéticas.

Problemática social

Problemáticas en torno al desequilibrio del Sistema de Ciudades. La dinámica poblacional en su mayoría encuentra una variación creciente que llega hasta el 15 % y los distritos de Alberti, Bragado, General Viamonte, Alem y General Arenales presenta un decrecimiento de menos del 5 %.

Este proceso está acompañado con una variación en la población de los principales centros urbanos que van desde los 10 000 hasta los 50 000 hab., destacando Chivilcoy, Junín, Pergamino, Mercedes con una población que oscila desde los 50 000 hasta los 100 000 habitantes. La conectividad como factor de crecimiento de las localidades, produce desequilibrio en tanto que existe un tramado desigual.

Limitada conectividad de la red vial. Predominio de municipios con mediano índice de red vial pavimentada por superficie. Saturación de algunas de las principales redes viales que conectan la región con la RMBA. Mayor conectividad en ejes radiales a Capital Federal.

Limitaciones en el sistema ferroviario. Desinversión en las redes ferroviarias.

Insuficiencias en cobertura de agua. La mayoría de los distritos de la región tienen un déficit menor al 40 %; encontramos 6 que el déficit va del 40 al 60 % y San Andrés de Giles es el más crítico que posee un déficit del 60 al 80 %.

Insuficiencias en cobertura de cloacas. En la región es heterogéneo el déficit en los distritos con un abanico mayoritario que va del 40 al 60 % y del 60 al 80%.

Población con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI). El NBI se divide en la mayoría de los distritos entre los rangos que van desde 0 al 10 % (sobre el centro norte de la región) y los que van del 10 al 20 % en los bordes de la región) y el distrito crítico es Navarro con porcentajes que van del 30 al 40 %.

Población con déficit de vivienda. Destacan por su criticidad Lobos, San Andrés de Giles y General Viamonte con un déficit entre el 20 y 30 %; el resto de la región oscila en valores menores al 20 %.

Problemática ambiental

Heterogéneo grado de sensibilidad ambiental. Hacia el noroeste se encuentran cursos superficiales con tendencia a la salinidad y eutrofización, red hidrográfica superficial pobre, elevados contenidos de arsénico y flúor en el agua subterránea, freáticos de escasa profundidad; hacia

el este niveles freáticos comprometidos por flúor y en el centro de la región riesgo de salinización de acuíferos. Contaminación de suelos. Acidificación de suelos producida por agroquímicos.

No se han identificado áreas en el sistema provincial de conservación. La región incluye espacios de dos regiones naturales: "pampa arenosa" y "pampa ondulada". En ninguna de ellas se han definido reservas naturales, monumentos naturales y/o refugios de vida silvestre. Incremento de la presión en el ambiente por parte de las actividades rurales. Especialmente por sobrepastoreo y expansión del monocultivo de soja. En la mayoría de los partidos de la región la campaña 2004 2005 superó las 50 000 ha sembradas con el punto más alto en los distritos de Pergamino y Junín que llegaron en la misma campaña hasta las 178 439 ha.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Ondulada

Eje económico

Líneas de acción:

Manejo integral y competitivo de todo el Sistema Portuario Provincial.

Inversión en sistemas energéticos no solo tradicionales sino también alternativos.

Consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga. Desarrollo económico a partir de la promoción de corredores y nodos productivos y logísticos.

Objetivos:

Mejorar y desarrollar el potencial energético.

Desarrollar y cualificar la conectividad con el resto de las áreas de la región.

Desarrollar y recuperar redes ferroviarias.

Desarrollo del potencial industrial.

Promover y desarrollar la diversidad productiva.

Eje social

Líneas de acción:

Promoción y jerarquización de todo el Sistema Urbano de Ciudades.

Puesta en valor y promoción de los centros urbanos de la RMBA.

Ampliación y mejoramiento en la cobertura de transporte público automotor.

Electrificación ferroviaria. Aumento de conexiones, destinos, frecuencia.

Ampliación y extensión de las redes sanitarias.

Integración socio-espacial.

Urbanización de villas y asentamientos.

Mejora del hábitat en atención de la calidad de vida de la población más vulnerable.

Objetivos:

Promover el equilibrio del sistema de ciudades, a través de la mejora en la oferta de servicios y conectividad.

Desarrollar y cualificar las conectividades con el resto de las áreas y mejorar la conectividad entre las localidades de la región.

Recuperar redes ferroviarias.

Dotar de servicios.

Reducir el NBI.

Dotar de viviendas.

Eje ambiental

Líneas de acción:

Preservación de las condiciones del suelo, aire y agua.

Saneamiento de los ríos y arroyos.

Gestión integral de las cuencas metropolitanas.

Gestión integral de los residuos. Cierre de todos los basurales clandestinos. 3R (Reducir, Reciclar, Reutilizar).

Implementación de planes sistemáticos de manejo de espacios verdes y espacio público.

Desarrollo turístico y cultural. Puesta en valor del patrimonio construido y preservación del paisaje.

Objetivos:

Mitigación, reducción y control de la contaminación por actividades agropecuarias.

Puesta en valor de lugares de vocación turística y de paisajes naturales.

Incentivar la diversificación económica. Prevención de áreas rurales frente al avance de la sojización.

Región Operativa 3. Noroeste

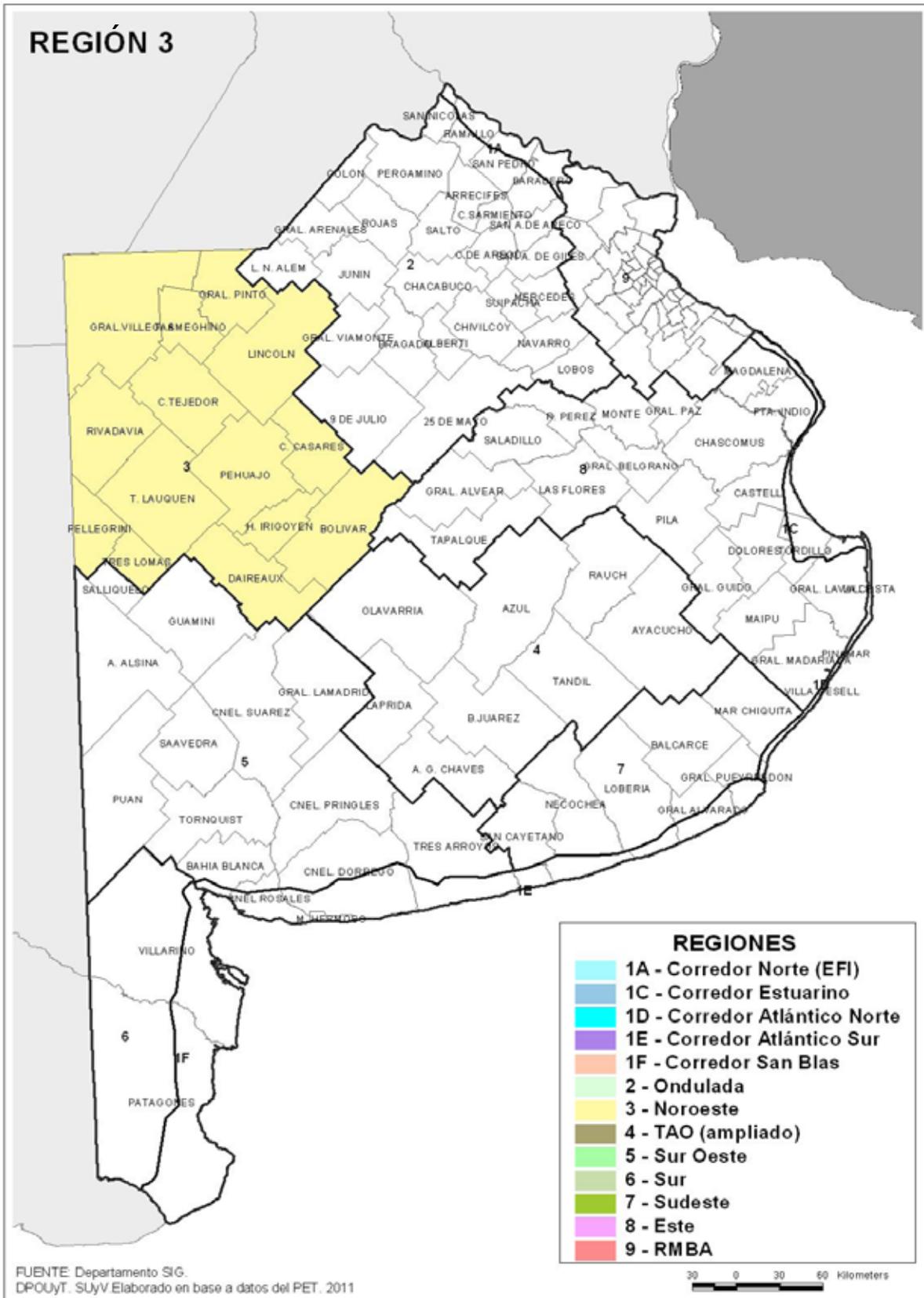
La integran 14 municipios:

Bolívar - Carlos Casares - Carlos Tejedor - Daireaux
- F. Ameghino - General Pinto - General Villegas - Hipólito Irigoyen - Lincoln - Pehuajó - Pellegrini
- Rivadavia - Trenque Lauquen - Tres Lomas

Datos básicos Censo 2010

Total región: 301 800 habitantes.

Bolívar (34 190 habitantes.)



Carlos Casares (22 237 habitantes)
 Carlos Tejedor (11 570 habitantes)
 Daireaux (16 889 habitantes.)
 Florentino Ameghino (8869 habitantes)
 General Pinto (11 261 habitantes)
 General Villegas (30 864 habitantes)
 Hipólito Yrigoyen (9585 habitantes)
 Lincoln (41 808 habitantes)
 Pehuajó (39 776 habitantes)
 Pellegrini (5887 habitantes)
 Rivadavia (17 143 habitantes)
 Trenque Lauquen (43 021 habitantes)
 Tres Lomas (8700 habitantes)

Densidad promedio: 5,76 hab./km²

Crecimiento poblacional 2001-2010: 5,85 %

Caracterización de la Región Noroeste

Problemática económica

Necesidad de provisión de energía. Áreas del este de la región con prioridad de obras de energía.

Debilidad para absorber flujos potenciales de carga. Debilidad de la región para el rol potencial asociado a su integración a los corredores de integración regional y ejes de transporte.

Bajo nivel de desarrollo económico regional. Escasa diversificación productiva. No se presentan en la región eslabones de complejos de manufacturas de origen industrial.

Predominan las actividades agropecuarias (complejos ganadero y cerealero). Se destaca la expansión del área sembrada con soja.

Escaso desempeño industrial de MiPyMes. Los municipios de la región han sido categorizados como zonas no industrializadas.

Carencia de áreas turísticas de desarrollo efectivo y áreas turísticas de desarrollo potencial.

Problemática social

Centros urbanos con población en decrecimiento. Numerosos partidos de la región registran significativos valores de decrecimiento poblacional.

Limitada conectividad de la red vial. Bajos niveles de conexión entre nodos de transporte de la región y de esta con el resto de la Provincia. Pehuajó es el único nodo de la región de convergencia multimodal. Gran cantidad de municipios con predominio de bajo índice de red vial pavimentada por superficie.

Limitada capacidad y frecuencia del transporte ferroviario de pasajeros.

Criticidad en provisión de equipamiento de salud. Los municipios del norte, oeste y sur de la región presentan baja densidad de establecimientos de salud y superposición de indicadores críticos.

Población con déficit de agua potable. Sobresalen Rivadavia, General Villegas (del 60 % al 80 %) y Carlos Tejedor (del 40 % al 60 %).

Población con déficit de cloacas. Predominio de municipios con población con elevados valores de déficit (más del 60 %).

Población con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI). Municipios del norte y sur de la región con valores entre un 10 % y un 20% de la población con NBI. Los municipios del centro presentan valores menores al 10 %.

Población con déficit de vivienda. Menos de la quinta parte de la población presenta déficit, valor superado por Carlos Tejedor.

Población en situación de vulnerabilidad. Población en situación de vulnerabilidad social, especialmente en Carlos Casares.

Problemática ambiental

Contaminación natural por arsénico y flúor y riesgo de contaminación hídrica por agroquímicos. Constatación de presencia de elevados índices de contaminación natural de las fuentes de agua potable.

Contaminación del suelo por uso agrícola. Contaminación por el uso de agroquímicos.

Necesidad de espacios públicos para actividades recreativas y comunitarias. Demandas de equipamiento.

Riesgo hídrico (anegamiento, afloramiento, inundaciones) y/o degradación urbano ambiental. Napas freáticas de escasa profundidad. Limitaciones para el uso de maquinaria agrícola por ascenso de las mismas. Presencia de áreas frecuentemente inundadas por eventos de entre 2 y 10 años de recurrencia. Excesiva permeabilidad y alcalinidad y salinidad en áreas deprimidas. Daños por inundaciones en espacios urbanos, infraestructuras, instalaciones, caminos rurales y en mejoras de los campos. Dificultad de acceso a campos no anegados.

Erosión eólica. Áreas con procesos de erosión eólica.

Alteración por obras de infraestructura. Diseño de red vial y de canales clandestinos sin criterio integral complejizan el drenaje.

No se han identificado áreas en el sistema provincial de conservación. La región incluye espacios de dos regiones naturales: "pampa arenosa" y "sistema de las encadenadas". En ninguna de ellas se han definido reservas naturales, monumentos naturales y/o refugios de vida silvestre o salvaje.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Noroeste

Eje económico

Líneas de acción:

Manejo integral y competitivo de todo el Sistema Portuario Provincial.

Inversión en sistemas energéticos no solo tradicionales sino también alternativos.

Consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga. Desarrollo económico a partir de la promoción de corredores y nodos productivos y logísticos.

Objetivos:

Realizar obras destinadas a incrementar la oferta de energía eléctrica.

Ampliación de la capacidad y del nivel de servicio de las redes de transporte inscriptas en los ejes y en el corredor a potenciar. Rutas entre General Villegas, Bolívar, Trenque Lauquen y Pehuajó, Casares (R. N. Nº 188, 5, 226 y 33).

Desarrollar equipamiento para las empresas del sector agroindustrial y de servicios. Promover proyectos de desarrollo turístico y recreativo y obras de equipamiento, señalamiento, accesibilidad, etc.

Eje social

Líneas de acción:

Promoción y jerarquización de todo el Sistema Urbano de Ciudades.

Ampliación y mejoramiento en la cobertura de transporte público automotor.

Electrificación ferroviaria. Aumento de conexiones, destinos, frecuencia.

Ampliación y extensión de las redes sanitarias.

Integración socio-espacial.

Urbanización de villas y asentamientos.

Mejora del hábitat en atención de la calidad de vida de la población más vulnerable.

Objetivos:

Fortalecer el equipamiento urbano y las interconexiones entre Carlos Casares, Pehuajó, Bolívar, General Villegas y Trenque Lauquen.

Mejorar la red de vinculación entre localidades y la red de caminos rurales.

Incrementar la red vial urbana e interurbana pavimentada en la región.

Incrementar el equipamiento sanitario.

Reducir el déficit de provisión de agua potable.

Reducir el déficit de sistema de cloacas.

Incrementar los servicios educativos.

Concentrar en Carlos Casares las acciones tendientes a reducir el déficit de vivienda.

Atender las necesidades básicas de la población más vulnerable, especialmente en Carlos Casares.

Eje ambiental

Líneas de acción:

Preservación de las mejores condiciones del suelo, aire y agua.

Saneamiento de los ríos y arroyos.

Gestión integral de los residuos. Cierre de todos los basurales clandestinos.

Implementación de planes sistemáticos de manejo de espacios verdes y espacio público.

Gestión integral de las cuencas.

Desarrollo turístico y cultural. Puesta en valor del patrimonio construido y preservación del paisaje.

Objetivos:

Desarrollar proyectos de posibilidad de potabilización de agua para bebida.

Fortalecer los sistemas de prevención y control del uso de agroquímicos.

Desarrollar proyectos de equipamiento recreativo, deportivo, cultural y comunitario.

Obras de sistematización de las cuencas.

Realizar obras de protección en espacios urbanos y coordinar obras de infraestructura de comunicaciones en los espacios productivos rurales.

Obras de defensa contra erosión y manejo conservativo del suelo.

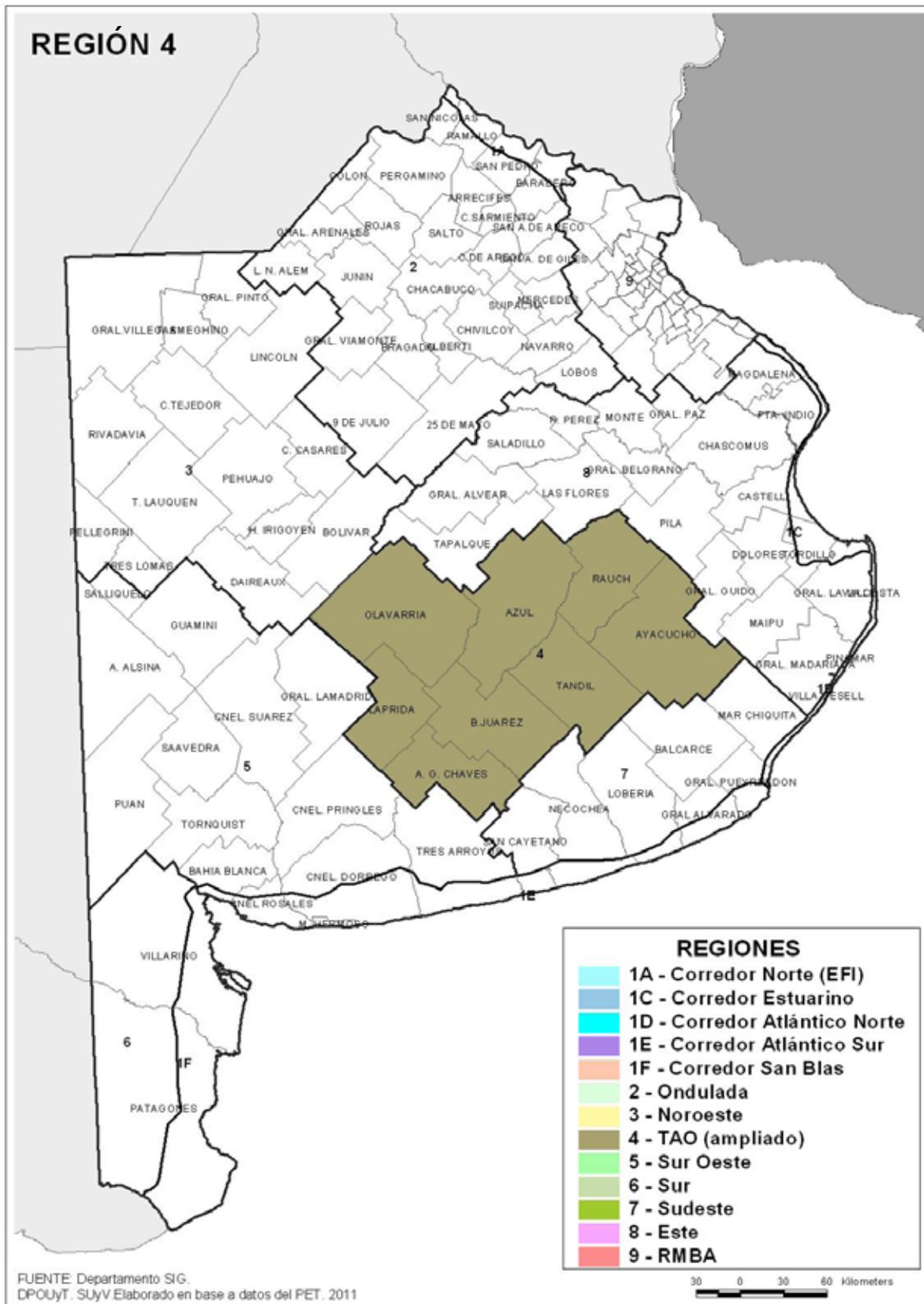
Realizar obras de sistematización del drenaje.

Necesidad de identificar áreas valiosas para la conservación natural.

Región Operativa 4. Tandil-Azul-Olavarría-TAO

La integran 8 municipios:

Adolfo González Chávez - Ayacucho - Azul - Benito Juárez - Laprida - Olavarría - Rauch - Tandil



Datos básicos Censo 2010

Total región: 378 868 habitantes

Adolfo González Chávez (12 047 habitantes)

Ayacucho (20 337 habitantes)

Azul (65 280 habitantes)

Benito Juárez (20 239 habitantes)

Laprida (10 210 habitantes)

Olavarría (111 708 habitantes)

Rauch (15 176 habitantes)

Tandil (123 871 habitantes)

Densidad promedio: 8,25 hab. /km²

Crecimiento poblacional 2001-2010: 5,50 %

Caracterización de la Región TAO

Problemática económica

Limitaciones en la estructura vial. Región con 2 corredores de importancia (R. N. N° 226 y R. N. N° 3) los distritos poseen un índice de km de red vial pavimentada por superficie menor de 5, excepto Tandil donde es de 5 a 10. Gran flujo sobre los corredores Ruta Nacional N° 226 y Ruta Nacional N° 3. Falta de conexión con las regiones costeras 1C y 1D.

Limitaciones en la estructura ferroviaria. Redes ferroviarias ociosas.

Heterogéneo grado de desarrollo. El Nodo TAO se distingue con una economía altamente diversificada, interactúan como nodos neurálgicos vitales que organizan un área con un grado de desarrollo económico intermedio. Grado de industrialización de las Pymes: Olavarría y Tandil se encuentran en vías de industrialización, mientras que B. Juárez emerge como nueva industrialización, el resto corresponde a la categoría no industrial.

Tandil destaca como productor de harina. Olavarría, Ayacucho y Azul como distritos ganaderos.

Subutilización de recursos de interés turístico. Ubicación de sitios de interés turístico (actual y potencial). Densidad de uso de los recursos de interés turístico. Capacidad del equipamiento turístico instalado. Accesibilidad. Espacios con vocación turística y uso turístico actual (Tandil) expandiendo su uso potencial al resto de la región.

Problemática social

Problemáticas en torno al desequilibrio del Sistema de Ciudades. Nodo tripolar Tandil, Azul, Olavarría.

Limitaciones en la estructura vial. Región con 2 corredores de importancia (R. N. N° 226 y R. N. N° 3) los distritos poseen

un índice de km de red vial pavimentada por superficie menor de 5, excepto Tandil donde es de 5 a 10. Gran flujo sobre los corredores Ruta Nacional N° 226 y Ruta Nacional N° 3. Falta de conexión con las regiones costeras 1C y 1D.

Limitaciones en la estructura ferroviaria. Redes ferroviarias ociosas.

Insuficiencias en cobertura de agua. Menos del 40 % en todos los partidos de la región.

Insuficiencias en cobertura de cloacas. Déficit heterogéneo, con variación que va desde menos del 40 hasta el 80 %.

Población con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI). Del 0 al 10 % en todos los partidos de la región.

Población con déficit de vivienda. Menos del 20 % en todos los partidos de la región.

Problemática ambiental

Baja a moderada sensibilidad ambiental. Tendencia a la eutrofización de lagunas por elevado contenido de nutrientes. Riesgo de salinización de acuíferos, problemas de drenaje. Acuíferos más profundos con bajas concentraciones de arsénico y flúor y consecuentemente de procesos de contaminación.

Contaminación de suelos. Acidificación de suelos producida por agroquímicos.

No se han identificado áreas en el sistema provincial de conservación. La región incluye espacios de dos regiones naturales: "Pampa deprimida" y "sistemas de Tandilla y Ventania". En todo su territorio no se encuentran reservas naturales, monumentos naturales y/o refugios de vida silvestre. Dinámica productiva. Sobre parte de los distritos de Tandil, Azul, Olavarría, Benito Juárez (sistema de Tandilla y Ventania), se encuentran severas limitaciones para el uso agrícola producidas por la rocosidad aflorante, pedregosidad en superficie y suelos muy someros. Aptitud predominantemente ganadera en el resto de la región, con un fuerte incremento de los cultivos de soja desde las campañas 2004-2005 sobre todos en los partidos de Azul, Olavarría y Tandil, lo que trajo aparejado la degradación de cuerpos de agua.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región TAO

Eje económico

Líneas de acción:

Manejo integral y competitivo de todo el Sistema Portuario Provincial.

Inversión en sistemas energéticos no solo tradicionales sino también alternativos.

Consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga.

Desarrollo económico a partir de la promoción de corredores y nodos productivos y logísticos.

Objetivos:

Mejora de la conectividad con el resto de la Provincia sobre todo con la región noroeste. Aprovechamiento de la red ferroviaria.

Incentivar al desarrollo de una industrialización planificada, con valor agregado.

Realizar acciones preventivas sobre la interfase rural preservando el entorno paisajístico y la calidad ambiental y urbana.

Expandir y aprovechar el potencial turístico.

Eje social

Líneas de acción:

Promoción y jerarquización de todo el Sistema Urbano de Ciudades.

Ampliación y mejoramiento en la cobertura de transporte público automotor.

Electrificación ferroviaria. Aumento de conexiones, destinos, frecuencia.

Ampliación y extensión de las redes sanitarias.

Integración socio-espacial.

Urbanización de villas y asentamientos.

Objetivos:

Mejorar la calidad urbana, ordenando las pautas de crecimiento y fortaleciendo la conectividad entre localidades de diferente jerarquía; fortaleciendo el nodo regional.

Fortalecer la conectividad con el resto de la Provincia sobre todo con la región noroeste. Mejorar la conectividad entre localidades de la región.

Aprovechar la red ferroviaria.

Dotar de servicios.

Reducir el NBI.

Dotar de viviendas.

Eje ambiental

Líneas de acción:

Preservación de las condiciones del suelo, aire y agua.

Saneamiento de los ríos y arroyos.

Gestión integral de los residuos. Cierre de todos los basurales clandestinos. 3R (Reducir, Reciclar, Reutilizar).

Implementación de planes sistemáticos de manejo de espacios verdes y espacio público.

Desarrollo turístico y cultural.

Puesta en valor del patrimonio construido y preservación del paisaje.

Objetivos:

Mitigar y reducir el riesgo y la contaminación.

Puesta en valor de lugares de vocación turística y de paisajes naturales.

Incentivar la diversificación económica. Prevención de áreas rurales frente al avance de la sojización.

Región Operativa 5. Suroeste

La integran 13 municipios:

Adolfo Alsina - Bahía Blanca - Coronel Dorrego - Coronel Pringles - Coronel Rosales - Coronel Suárez - General La Madrid - Guaminí - Púan - Saavedra - Salliqueló - Torquinst - Tres Arroyos

Datos básicos Censo 2010

Total región: 595 452 habitantes.

Adolfo Alsina (17 072 habitantes)

Bahía Blanca (301 572 habitantes)

Coronel Dorrego (15 825 habitantes)

Coronel Pringles (22 933 habitantes)

Coronel Rosales (62 152 habitantes)

Coronel Suárez (38 320 habitantes)

General La Madrid (10 783 habitantes)

Guaminí (11 826 habitantes)

Púan (15 743 habitantes)

Saavedra (20 749 habitantes)

Salliqueló (8644 habitantes)

Torquinst (12 723 habitantes)

Tres Arroyos (57 110 habitantes)

Densidad promedio: 4,50 hab. /km²

Crecimiento poblacional 2001-2010: 1,88 %

Caracterización de la Región Suroeste

Problemática económica

Debilidad para absorber flujos potenciales de carga. Debilidad de la región para el rol potencial asociado a su integración a los corredores de integración regional y ejes de transporte.

Predominio de un nivel de desarrollo económico regional medio. En los municipios del NO de la región el grado de desarrollo es bajo. Predominan las actividades agropecuarias (complejos ganadero, cerealero y aceites).

Se destaca la expansión del área sembrada con soja. Escaso desempeño industrial de MiPyMes. La mayor parte de los municipios de la región son categorizados como no industriales. No se presentan en la región eslabones de complejos de manufacturas de origen industrial.

Presencia destacable de áreas con actividades recreativas y turísticas efectivas y potenciales.

Problemática social

Tres Arroyos, Coronel Dorrego y Coronel Pringles conforman la red de ciudades del complejo productivo del SO. Predominan los partidos con bajo crecimiento poblacional (hasta un 5 % de variación poblacional relativa) Los partidos del oeste de la región registran significativos valores de decrecimiento poblacional.

Limitada conectividad de la red vial. Debilidad en los niveles de conexión N-S en el sector O. En el sector S y SE, se presentan áreas con mayor convergencia multimodal. Predominio de municipios con bajo índice de red vial pavimentada por superficie.

Población con déficit de agua potable. Excepto General Lamadrid que presenta valores de entre un 40 % a un 60 % los valores de déficit de la región son inferiores al 40 %.

Población con déficit de cloacas. Predominio de municipios con población con elevados valores de déficit (más del 60 %).

Población con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI). Prácticamente la totalidad de los partidos cuenta con población con NBI menor al 10 %.

Población con déficit de vivienda y con superposición de indicadores críticos. Predominan los municipios con déficit de vivienda menor al 20 %. Tornquist, Salliquelló y Guaminí presentan valores del 40 %.

Población en situación de vulnerabilidad. Población en situación de vulnerabilidad social, especialmente en General Lamadrid, Salliquelló, Guaminí y Tornquist.

Problemática ambiental

Contaminación natural de fuentes de agua potable. Contaminación por arsénico y flúor.

Riesgo de erosión hídrica en áreas pedemontanas. Limitación para la actividad agrícola.

Riesgo hídrico en el sector NO de la región. Presencia de áreas frecuentemente inundadas. Excesiva permeabilidad y salinidad en áreas deprimidas. Problemas de drenaje. Daños por inundaciones en espacios urbanos,

infraestructuras, instalaciones, caminos rurales.

Alteración por actividad agrícola-ganadera. Modificaciones por sobrepastoreo y agroquímicos.

Sensibilidad ambiental elevada en el sector central y NO, y moderada a baja en el E y S. Las condiciones de alteración han determinado que se definieran áreas protegidas (monumentos y reservas naturales).

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Suroeste

Eje económico

Líneas de acción:

Manejo integral y competitivo de todo el Sistema Portuario Provincial.

Inversión en sistemas energéticos no solo tradicionales sino también alternativos.

Consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga.

Desarrollo económico a partir de la promoción de corredores y nodos productivos y logísticos.

Objetivos:

Ampliación de la capacidad y del nivel de servicio de las redes de transporte inscriptas en los ejes y en el corredor a potenciar. Eje vial estructural a recualificar: R. N. N° 3, 33 y R. P. N° 60, 51 y 76.

Fortalecer la diversificación económica. Desarrollar equipamiento para las empresas del sector agroindustrial y de servicios. Promover proyectos de desarrollo turístico y recreativo y obras de equipamiento, señalamiento, accesibilidad, etc.

Eje social

Líneas de acción:

Promoción y jerarquización de todo el Sistema Urbano de Ciudades.

Ampliación y mejoramiento en la cobertura de transporte público automotor. Electrificación ferroviaria. Aumento de conexiones, destinos, frecuencia.

Ampliación y extensión de las redes sanitarias.

Integración socio-espacial. Urbanización de villas y asentamientos poblacionales.

Mejora del hábitat en atención de la calidad de vida de la población mas vulnerable.

Objetivos:

Fortalecer el equipamiento urbano y las interconexiones entre las ciudades del SE de la región con el Corredor Bioceánico Norpatagónico. Integrar espacial y cultural-

mente las regiones rurales a los espacios costeros del S de la Provincia.

Mejorar la red de vinculación entre localidades y la red de caminos rurales. Incrementar la red vial urbana e interurbana pavimentada en la región.

Reducir el déficit de provisión de agua potable.

Reducir el déficit de sistema de cloacas.

Reducir los niveles de NBI.

Priorizar en Tornquist, Salliqueló y Guaminí la inversión en establecimientos de salud.

Atender las necesidades básicas de la población más vulnerable, especialmente en los municipios con mayores déficits.

Eje ambiental

Líneas de acción:

Preservación de las condiciones del suelo, aire y agua.

Saneamiento de los ríos y arroyos.

Gestión integral de los residuos. Cierre de todos los basurales clandestinos.

Implementación de planes sistemáticos de manejo de espacios verdes y espacio público.

Gestión integral de las cuencas.

Desarrollo turístico y cultural. Puesta en valor del patrimonio construido y preservación del paisaje.

Objetivos:

Desarrollar proyectos de potabilización de agua.

Realizar obras de protección en espacios urbanos y coordinar obras de infraestructura de comunicaciones en los espacios productivos rurales.

Fortalecer el desarrollo de manejos adecuados y de áreas protegidas.

Fortalecer las áreas turísticas actuales, sierra de la Ventana, y desarrollar las dos potenciales previstas: el área Carhué-Guaminí y el área Ventana al Mar.

Región Operativa 6. Sur

La integran parte de 2 municipios:

Patagones y Villarino

Datos básicos Censo 2010

Total región: 61 221 habitantes

Patagones (30 207 habitantes)

Villarino (31 014 habitantes)

Densidad promedio: 2,45 hab. /km²

Crecimiento poblacional 2001-2010: 12,50 %

Caracterización de la Región Sur

Problemática económica

Estructura vial regional escasamente cualificada.

Eje vial estructurador con limitada capacidad de atender la vinculación del área al Corredor Bioceánico Norpatagónico.

Predominio de áreas de bajo desarrollo económico.

Área de aptitud ganadera, espacios agrícolas limitados a sectores bajo riego.

Problemática social

Dos localidades urbanas, principalmente vinculadas al Corredor Bioceánico Norpatagónico por R. N. N° 3.

Escasas conexiones con el sector costero.

Bajos índices de red vial pavimentada por distrito.

Estructura vial regional escasamente cualificada.

Eje vial estructurador con escasa capacidad de atender la vinculación del área al Corredor Bioceánico Norpatagónico.

Déficit de agua corriente y cloacas. Déficit de cloacas superior al 60 % y de agua en torno al 40%.

Déficit de vivienda en valores próximos a un 20 %.

Valores NBI próximos a un 20 %.

Problemática ambiental

Predominio de espacios con alta sensibilidad ambiental.

Condiciones desfavorables de la red hidrográfica superficial.

Riesgo de erosión eólica.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Sur

Eje económico

Líneas de acción:

Manejo integral y competitivo de todo el Sistema Portuario Provincial.

Inversión en sistemas energéticos no solo tradicionales sino también alternativos.

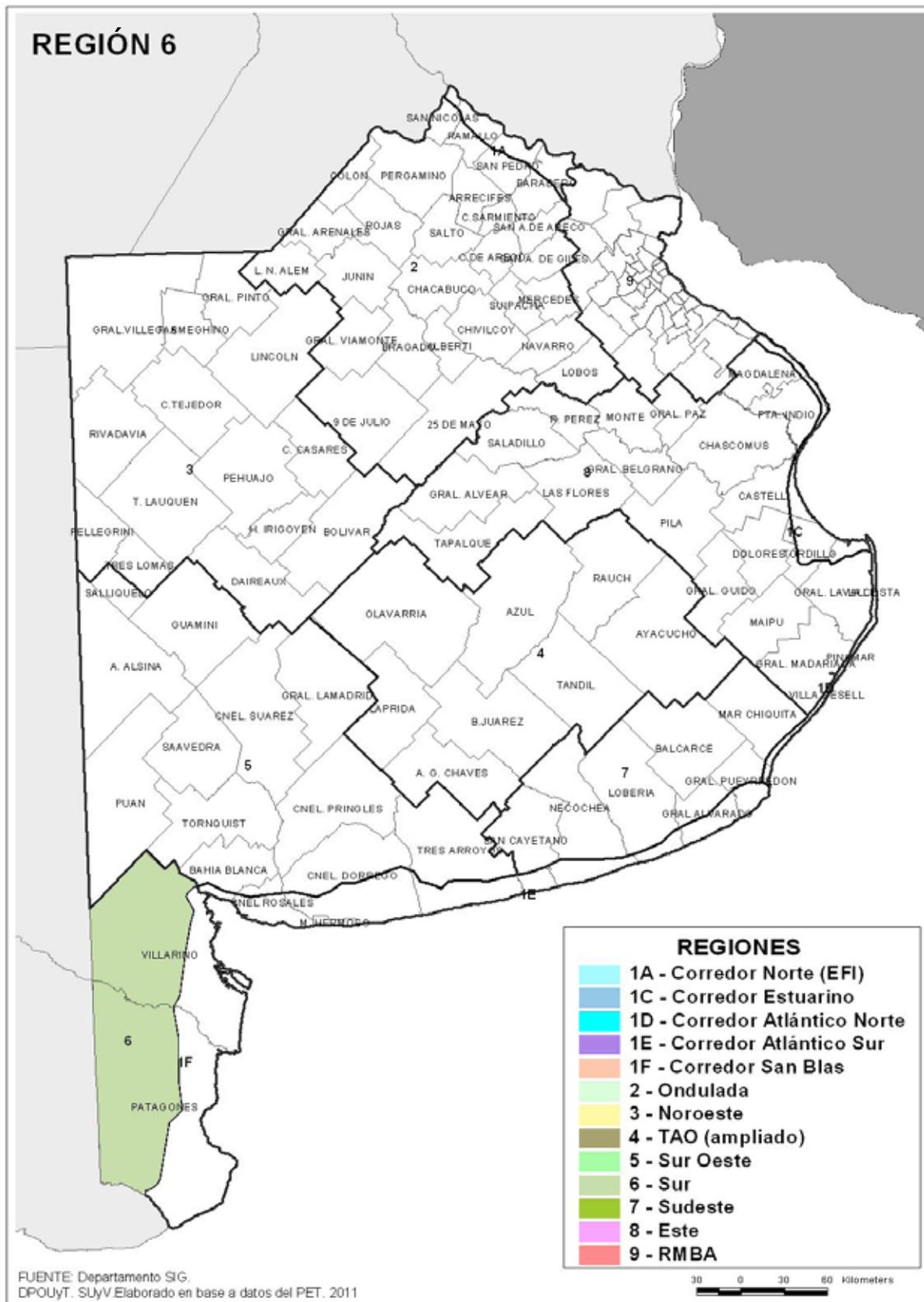
Consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga.

Desarrollo económico a partir de la promoción de corredores y nodos productivos y logísticos.

Objetivos:

Realizar obras de recualificación de Ruta Nacional N° 3.

Desarrollar equipamiento para promover actividades turísticas con resguardo de las condiciones naturales y de los espacios protegidos.



Eje social

Líneas de acción:

Promoción y jerarquización de todo el Sistema Urbano de Ciudades.

Puesta en valor y promoción de los centros urbanos de la RMBA.

Ampliación y mejoramiento en la cobertura de transporte público automotor. Ampliación y extensión de las redes sanitarias.

Integración socio-espacial.

Urbanización de villas y asentamientos.

Mejora del hábitat en atención de la calidad de vida de la población más vulnerable.

Objetivos:

Promover los vínculos espaciales entre interior y costa.

Realizar obras de recualificación de R. N. N° 3.

Reducir déficit de cloacas y agua corriente.

Reducir déficit de equipamiento.

Eje ambiental

Líneas de acción:

Preservación de las condiciones del suelo, aire y agua.

Saneamiento de los ríos y arroyos. Gestión integral de las cuencas.

Gestión integral de los residuos.

Cierre de todos los basurales clandestinos.

Implementación de planes sistemáticos de manejo de espacios verdes y espacio público.

Desarrollo turístico y cultural.

Puesta en valor del patrimonio construido y preservación del paisaje.

Objetivos:

Resguardo mediante consolidación de espacios de reserva natural.

Realización de obras de protección eólica.

Región Operativa 7. Sudeste

La integran 7 municipios:

Balcarce - General Alvarado - General Pueyrredón - Lobería - Mar Chiquita - Necochea - San Cayetano

Datos básicos Censo 2010

Total región: 842 540 habitantes

Balcarce (43 823 habitantes)

General Alvarado (39 594 habitantes)

General Pueyrredón (618 989 habitantes)

Lobería (17 523 habitantes)

Mar Chiquita (21 279 habitantes)

Necochea (92 933 habitantes)

San Cayetano (8399 habitantes)

Densidad promedio: 53,34 hab. /km²

Crecimiento poblacional: 8,22 %

Caracterización de la Región Sudeste

Problemática económica

Limitaciones de estructura vial. La región está cruzada de noroeste a sudeste por el corredor de la Ruta N° 226 el cuál acrecienta su tránsito en la medida que se acerca a la ciudad de Mar de Plata, se encuentran grandes flujos por la Ruta N° 55.

Los distritos de San Cayetano, y Necochea poseen un índice de red vial pavimentada por superficie de menos de 5, Lobería, Balcarce, General Alvarado, Mar chiquita el índice va de 5 a 10 y destaca General Pueyrredón con un índice de 10 a 15. Conectividad como servidumbre de paso. Problemas de conectividad por ausencia y saturación.

Limitaciones en la estructura ferroviaria. Redes ferroviarias ociosas.

Heterogéneo grado de desarrollo. Área condicionada por fuertes nodos vecinos de mayor desarrollo.

Baja diversidad productiva. Con avances de pules de siembra sojeros donde destaca Lobería.

Grado de industrialización de las Pymes: destacan dos grupos el primero en vías de industrialización de los distritos de Necochea y General Pueyrredón y el segundo que figura como no industrial con el resto de los distritos, donde destaca por su porcentaje de desempleo Mar Chiquita que va del 30 al 40 %.

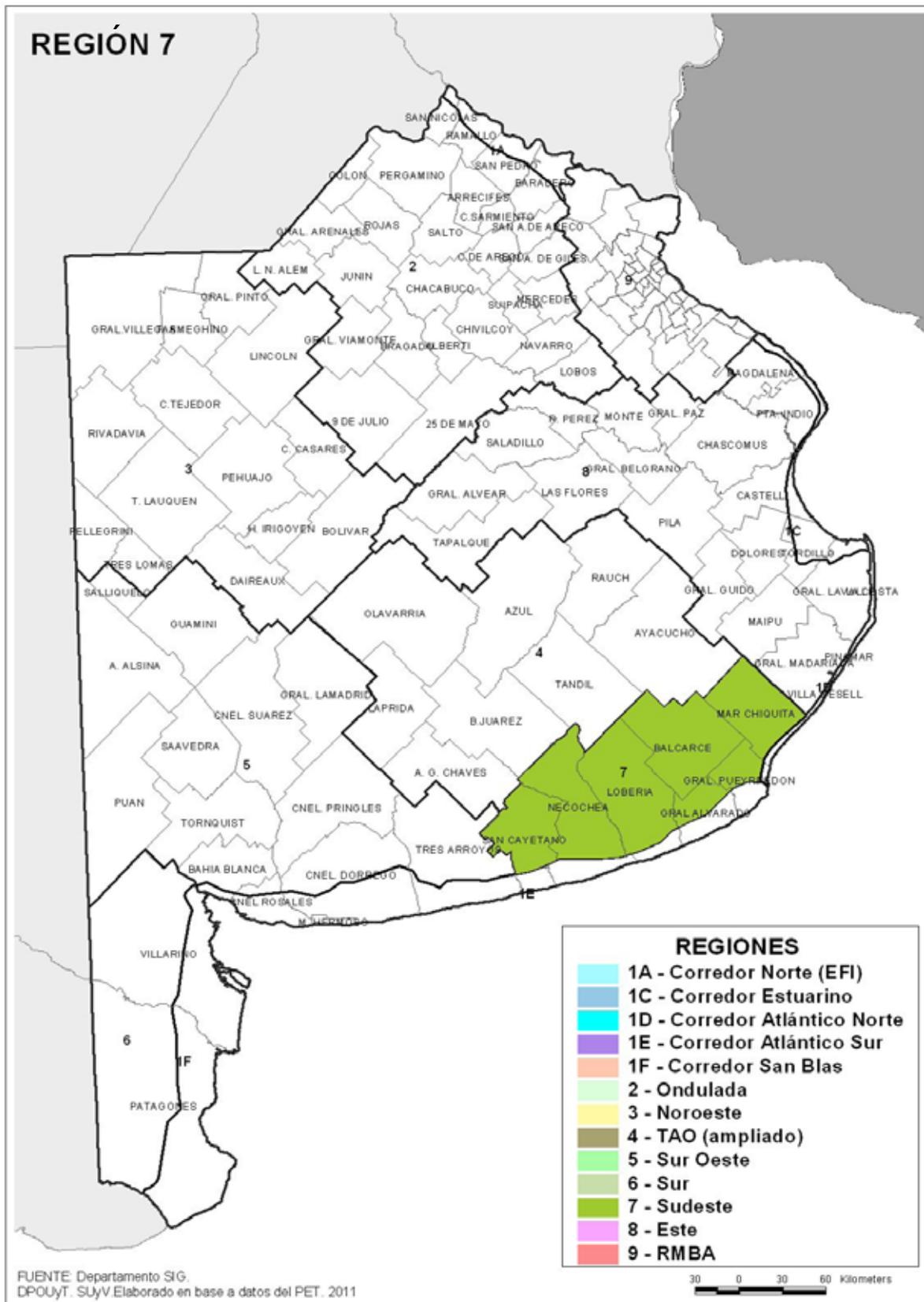
Subutilización de recursos de interés turístico.

Localizaciones con alto valor turístico sin potenciar, áreas linderas con fuerte impronta regional.

Problemática social

Problemáticas en torno al desequilibrio del sistema de ciudades.

Región muy heterogénea en cuanto a la dinámica poblacional donde destacan Mar Chiquita con un índice de variación poblacional creciente que va desde el 30 % al 50 % y San Cayetano en lo decreciente con una variación que va del -10 % al -5 %. Las variaciones están traccionadas por las actividades turísticas de la región de la costa



atlántica construyendo una problemática compleja en términos de interrelaciones.

Limitaciones de la estructura vial. La región está cruzada de noroeste a sudeste por el corredor de la Ruta Nº 226 el cual acrecienta su tránsito en la medida en que se acerca a la ciudad de Mar de Plata, se encuentran grandes flujos por la Ruta Nº 55.

Los distritos de San Cayetano, y Necochea poseen un índice de red vial pavimentada por superficie de menos de 5, Lobería, Balcarce, General Alvarado, Mar Chiquita el índice va de 5 a 10 y destaca General Pueyrredón con un índice de 10 a 15. Conectividad como servidumbre de paso. Limitaciones en la estructura ferroviaria. Redes ferroviarias ociosas.

Insuficiencias en cobertura de agua. Mar Chiquita es el más crítico con un porcentaje entre 40 % y 60 %, el resto de los distritos posee menos del 40 %.

Insuficiencias en cobertura de cloacas. Déficit heterogéneo, Lobería y General Alvarado son los distritos más críticos con un déficit que va desde el 40 al 60 %, el resto posee una variación de 0 al 40 %.

Población con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI). Los Distritos del Este (Balcarce, Mar Chiquita General Pueyrredón y General Alvarado) poseen una NBI que oscila entre el 10 % y el 20 % en el resto de los distritos en menor al 10 %. Población con déficit de vivienda. Menos del 20 % en todos los partidos de la región.

Problemática ambiental

Baja a moderada sensibilidad ambiental. Tendencia a la eutrofización de lagunas por elevado contenido de nutrientes. Riesgo de salinización de acuíferos, problemas de drenaje. Acuíferos más profundos con bajas concentraciones de arsénico y flúor y consecuentemente de procesos de contaminación.

Contaminación de suelos. Acidificación de suelos producida por agroquímicos.

Se han identificado áreas en el sistema provincial de conservación. La región incluye espacios de 3 regiones naturales: "pampa deprimida" y "sistemas de Tandilla y Ventania" y "pampa interserrana".

Se identifican el monumento natural Cauquén Colorado y la reserva natural de uso múltiple Mar Chiquita.

Dinámica productiva. Sobre los distritos de la pampa interserrana, encontramos una región tradicionalmente agrícola (triguera) y agrícola ganadera. Sobre el sector

que corresponde a la pampa deprimida (Mar Chiquita) se asienta una aptitud ganadera.

Y en el centro de la región se localizan algunas limitaciones (rocosidad aflorante, pedregosidad en superficie, suelos muy someros) para el uso agrícola planteando una aptitud ganadero-agrícola.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Sudeste

Eje económico

Líneas de acción:

Manejo integral y competitivo de todo el Sistema Portuario Provincial.

Inversión en sistemas energéticos no solo tradicionales sino también alternativos.

Consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga. Desarrollo económico a partir de la promoción de corredores y nodos productivos y logísticos.

Objetivos:

Mejoramiento de la conectividad consolidando el tramado regional. Integración de la zonas costera y rural.

Conectividad entre localidades de la región.

Recuperación y reutilización de redes ferroviarias.

Incentivación de la diversidad económica, vinculando los nodos vecinos en términos de industria y turismo.

Puesta en valor y desarrollo de lugares con vocación y potencial turístico.

Eje social

Líneas de acción:

Promoción y jerarquización de todo el Sistema Urbano de Ciudades.

Ampliación y mejoramiento en la cobertura de transporte público automotor. Electrificación ferroviaria. Aumento de conexiones, destinos, frecuencia.

Ampliación y extensión de las redes sanitarias.

Integración socio-espacial.

Objetivos:

Incentivar el equilibrio del sistema de ciudades buscando una profundización de las relaciones con todos los nodos vecinos.

Mejorar la conectividad consolidando el tramado regional e integrando la zonas costera y rural.

Conectividad entre localidades de la región.

Recuperar y reutilizar redes ferroviarias.

Dotación de servicios.

Reducción del NBI.
Dotación de viviendas.

Eje ambiental

Líneas de acción:

Preservación de las condiciones del suelo, aire y agua.
Saneamiento de los ríos y arroyos.
Gestión integral de los residuos. Cierre de todos los basurales clandestinos. 3R (Reducir, Reciclar, Reutilizar).
Implementación de planes sistemáticos de manejo de espacios verdes y espacio público.
Desarrollo turístico y cultural.
Puesta en valor del patrimonio construido y preservación del paisaje.
Objetivos:
Mitigar y reducir el riesgo y la contaminación.
Puesta en valor de lugares de vocación turística y de paisajes naturales.
Incentivar el desarrollo productivo.

Región Operativa 8. Este

La integran 20 municipios:

Castelli - Chascomús - Dolores - General Alvear - General Belgrano - General Guido - General J. Madariaga - General Paz - General Lavalle - Las Flores - Lezama - Maipú - Magdalena - Monte - Pila - Punta Indio - Roque Pérez - Saladillo - Tapalqué - Tordillo

Datos básicos Censo 2010

Total región: 286 964 habitantes

Castelli (8205 habitantes)
Chascomús (38 166 habitantes)
Dolores (27 042 habitantes)
General Alvear (11 130 habitantes)
General Belgrano (17 365 habitantes)
General Guido (2816 habitantes)
General J. Madariaga (19 747 habitantes)
General Paz (11 202 habitantes)
General Lavalle (3700 habitantes)
Las Flores (23.871 habitantes)
Lezama (4111 habitantes) ¹¹
Maipú (10 188 habitantes)
Magdalena (19 301 habitantes)
Monte (21 034 habitantes)

11. Datos INDEC, Censo 2001.

Pila (3640 habitantes)
Punta Indio (9888 habitantes)
Roque Pérez (12 513 habitantes)
Saladillo (32 103 habitantes)
Tapalqué (9178 habitantes)
Tordillo (1764 habitantes)

Densidad promedio: 7,44 hab. /km²

Crecimiento poblacional: 9,36 %

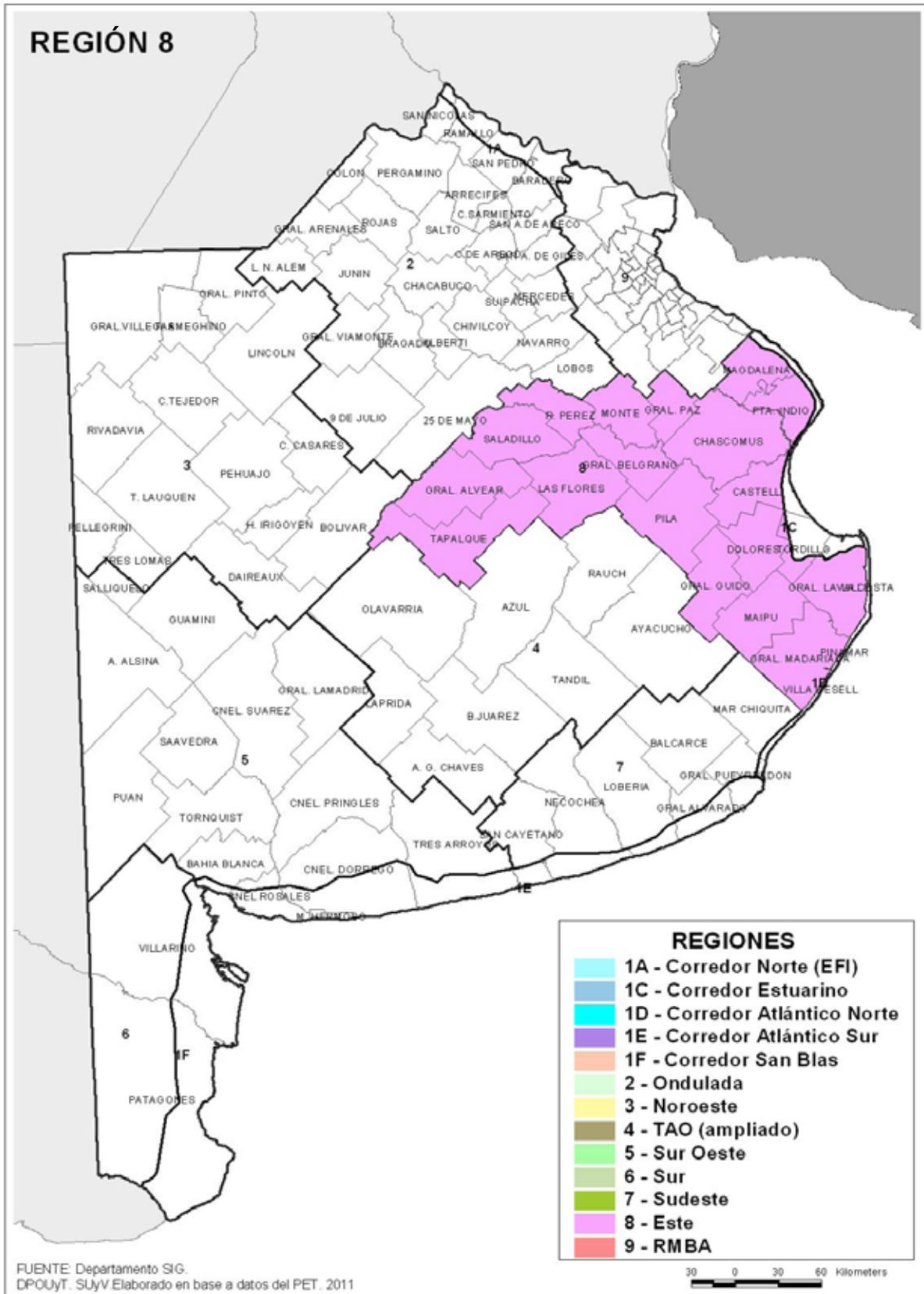
Caracterización de la Región Este

Problemática económica

Necesidad de provisión de energía. Áreas del centro-oeste de la región con prioridad de obras de energía.
Debilidad para absorber flujos potenciales.
Debilidad de la región para su inserción en los corredores de integración regional y ejes de transporte.
Desarrollo económico regional medio-bajo.
Baja diversificación productiva. No se presentan en la región eslabones de complejos de manufacturas de origen industrial. Predominan las actividades pecuarias (complejo lácteo) Se destaca un paulatino avance del área sembrada con soja.
Escaso desempeño industrial de MiPyMes. Los municipios de la región son categorizados como no industriales.
Carencia de áreas turísticas de desarrollo efectivo.

Problemática social

La región no cuenta con centros urbanos integrantes de redes de ciudades en corredores.
Áreas rurales sub equipadas y empobrecidas con escasa interrelación con las ciudades costeras del litoral norte.
Limitada conectividad de la red vial. Bajos niveles de conexión entre municipios del este de la región y el área del TAO. Las Flores es el único nodo de la región de convergencia multimodal (rutas y FF.CC.). Predominio de municipios con bajo índice de red vial pavimentada por superficie.
Limitada capacidad y frecuencia del transporte ferroviario de pasajeros.
Población con déficit de agua potable. Predominan valores de déficit de hasta el 40 % de la población. Superan estos valores General Lavalle del 40 % al 60 % y General Madariaga del 60 % al 80 %.
Población con déficit de cloacas. Predominio de municipios con población con elevados valores de déficit. Se destaca el sector SE, se presentan municipios con población de más del 80 % de déficit: General Guido, Tordillo y General Lavalle.



Población con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI). Los valores de NBI oscilan entre el 20 % y el 30 %. Tordillo, General Lavalle y General Madariaga presentan superposición de indicadores críticos.

La región presenta distritos con baja densidad de establecimientos de salud, en particular en los municipios del oeste y del este.

Población con déficit de vivienda. Situación regional heterogénea: municipios con valores menores al 20 %, entre el 20 % y el 40 %, y valores del 40 % y más. En este último nivel Tordillo y General Lavalle registran los valores más altos del interior de la Provincia.

Población en situación de vulnerabilidad social, especialmente en los municipios del SE de la región.

Problemática ambiental

Niveles de contaminación natural (bajos) por arsénico y flúor. Índices moderados de contaminación natural de fuentes de agua potable. Deterioro químico del suelo por prácticas agrícolas no conservacionistas. En el sector norte de la región (pampa ondulada) acidificación de los suelos. Necesidad de espacios públicos para actividades recreativas y comunitarias. Demandas de equipamiento.

Riesgo hídrico (anegamiento, inundaciones). Riesgo de salinización de acuíferos. Presencia de áreas frecuentemente inundadas por eventos de entre 2 y 10 años de recurrencia. Baja permeabilidad y salinidad en áreas deprimidas. En el sector centro sur (pampa deprimida) predominio de problemas de drenaje, capa freática elevada. En numerosos sectores condiciones desfavorables del horizonte superficial debido a su delgado espesor y a la carencia de nutrientes minerales y orgánicos.

Alteración por obras de infraestructura y actividad agrícola ganadera. Diseño de red vial y de canales clandestinos sin criterio integral complejizan el drenaje.

Las actividades agropecuarias han alterado sustantivamente el paisaje rural. Presencia en los municipios del este de la región de áreas "refugio de vida silvestre" y de alto valor turístico.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Este

Eje económico

Líneas de acción:

Manejo integral y competitivo de todo el Sistema Portuario Provincial.

Inversión en sistemas energéticos no solo tradicionales sino también alternativos.

Consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga. Desarrollo económico a partir de la promoción de corredores y nodos productivos y logísticos.

Objetivos:

Realizar obras para lograr incrementar la oferta de energía eléctrica.

Ampliar la capacidad y el nivel de servicio de las redes de transporte inscriptas en los ejes viales a consolidar (Rutas Provinciales N° 60 y 51, y en el eje vial a recalificar Ruta Nacional N° 3). Desarrollar equipamiento para suministrar a las empresas del sector agroindustrial y de servicios.

Promover proyectos de desarrollo turístico y recreativo y obras de equipamiento, conexión con el sector costero, accesibilidad, etc.

Eje social

Líneas de acción:

Ampliación y extensión de las redes sanitarias.

Integración socio-espacial. Urbanización de villas y asentamientos poblacionales.

Mejora del hábitat en atención de la calidad de vida de la población más vulnerable.

Objetivos:

Reducir el déficit de provisión de agua potable.

Reducir el déficit de sistema de cloacas.

Priorizar la reducción de los déficit de NBI en el sector SE de la región.

Concentrar en Tordillo y General Lavalle las acciones tendientes a reducir el déficit de vivienda.

Atender prioritariamente las necesidades básicas de la población más vulnerable

Eje ambiental

Líneas de acción:

Saneamiento de los ríos y arroyos.

Gestión integral de los residuos. Cierre de todos los basurales clandestinos.

Implementación de planes sistemáticos de manejo de espacios verdes y espacio público.

Gestión integral de las cuencas.

Desarrollo turístico y cultural.

Puesta en valor del patrimonio construido y preservación del paisaje.

Objetivos:

Desarrollar proyectos de posibilidad de potabilización de agua para bebida.

Fortalecer los sistemas de prevención y control del uso de agroquímicos.

Desarrollar proyectos de equipamiento recreativo, deportivo, cultural y comunitario. Fortalecer el desarrollo del Plan Maestro Integral de la Cuenca del Río Salado. Promover el corredor turístico provincial "Camino del Gaucho".

Promover la integración cultural y espacial del interior rural a las ciudades de la franja costera.

Región Operativa 9. Región Metropolitana Buenos Aires-RMBA

La integran 40 municipios:

- Almirante Brown - Avellaneda - Berazategui - Berisso - Brandsen - Campana - Cañuelas - Ensenada - Escobar - Esteban Echeverría - Exaltación de la Cruz - Ezeiza - Florencio Varela - General Las Heras - General Rodríguez - General San Martín - Hurlingham - Ituzaingó - José C. Paz - La Matanza - La Plata - Lanús - Lomas de Zamora - Luján - Malvinas Argentinas - Marcos Paz - Merlo - Moreno - Morón - Pilar - Presidente Perón - Quilmes - San Fernando - San Isidro - San Miguel - San Vicente - Tigre - Tres de Febrero - Vicente López - Zárate

Datos básicos Censo 2010

Total región: 11 948 875 habitantes

- A. Brown (552 902 habitantes)
- Avellaneda (342 677 habitantes)
- Berazategui (324 244 habitantes)
- Berisso (88 470 habitantes)
- Brandsen (26 367 habitantes)
- Campana (94 461 habitantes)
- Cañuelas (51 892 habitantes)
- Ensenada (56 729 habitantes)
- Escobar (213 619 habitantes)
- E. Echeverría (300 959 habitantes)
- E. de la Cruz (29 805 habitantes)
- Ezeiza (163 722 habitantes)
- F. Varela (426 005 habitantes)
- General Las Heras (14 889 habitantes)
- General Rodríguez (87 185 habitantes)

- General S. Martín (414 196 habitantes)
- Hurlingham (181 241 habitantes)
- Ituzaingó (167 824 habitantes)
- José C. Paz (265 981 habitantes.)
- La Matanza (1 775 816 habitantes)
- La Plata (654 324 habitantes)
- Lanús (459 263 habitantes)
- L. de Zamora (616 279 habitantes)
- Luján (106 273 habitantes)
- Malvinas Argentinas (322 375 habitantes)
- Marcos Paz (54 181 habitantes)
- Merlo (528 494 habitantes)
- Moreno (452 505 habitantes)
- Morón (321 109 habitantes)
- Pilar (299 077 habitantes)
- Pte. Perón (81 141 habitantes)
- Quilmes (582 943 habitantes)
- San Fernando (163 240 habitantes)
- San Isidro (292 878 habitantes)
- San Miguel (276 190 habitantes)
- San Vicente (59 478 habitantes)
- Tigre (376 381 habitantes)
- Tres de Febrero (340 071 habitantes)
- Vicente López (269 420 habitantes)
- Zárate (114 269 habitantes)

Densidad promedio: 2742,85 hab. /km²

Crecimiento poblacional: 15,23 %

Caracterización de la Región RMBA

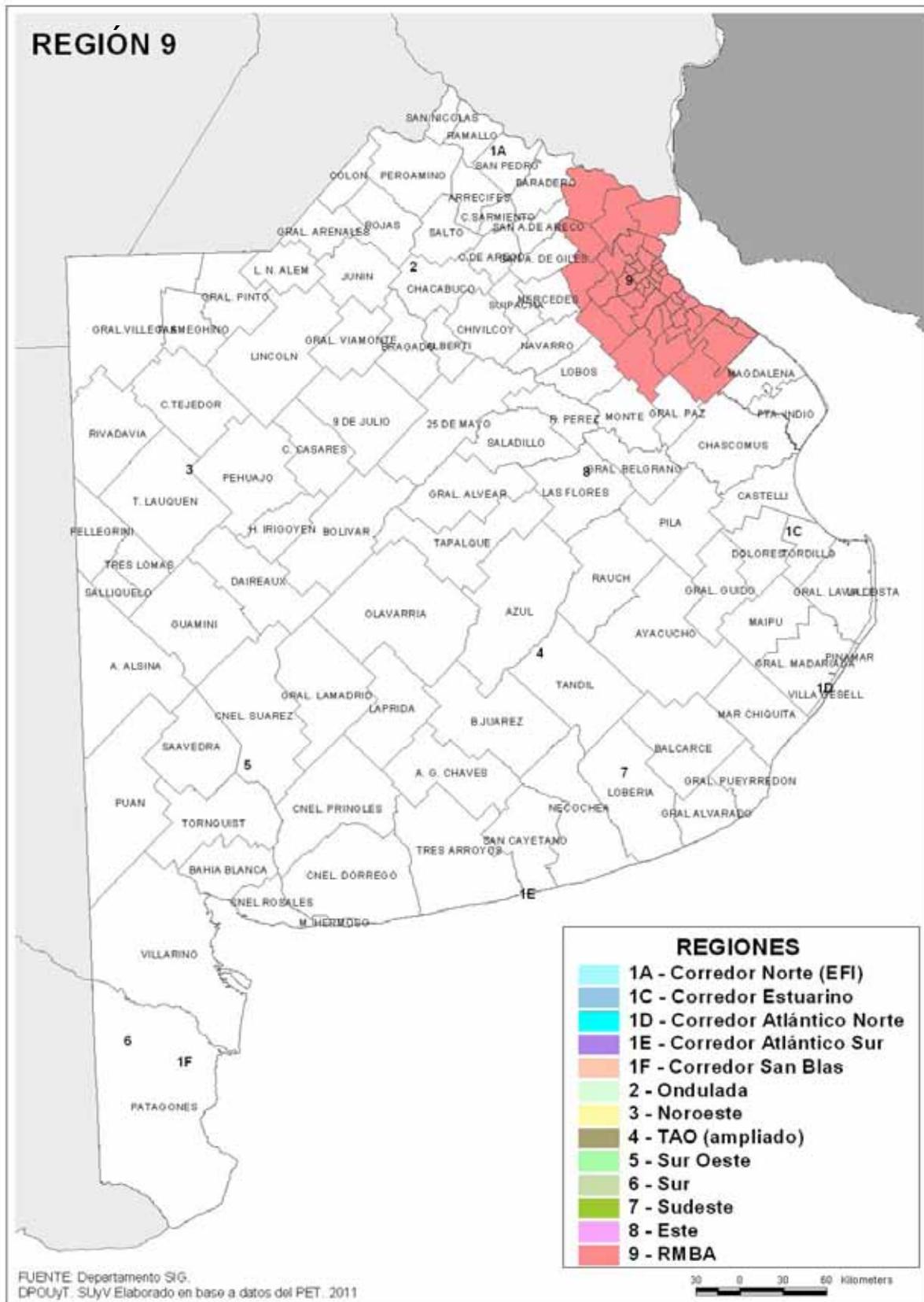
Problemática económica

Los puertos de Buenos Aires y de La Plata presentan problemas de accesibilidad vial y ferroviaria.

Excesiva concentración del movimiento de cargas provincial en el puerto de Bs. As., el que se encuentra cerca de su capacidad límite operativo, con restricciones de espacio disponible para el establecimiento de playas de contenedores.

Retraso en la capacidad de generación de energía respecto al crecimiento de la demanda, significando un factor limitante para las actividades productivas. Tendencia a incrementar el uso de fuentes exógenas con costos crecientes. Insuficiente promoción de inversiones en proyectos para la generación de fuentes de energías alternativas.

Retraso en la capacidad de transporte de energía en relación al crecimiento de la demanda.



Red vial poco articulada con un desarrollo territorial más integrado. Excesiva concentración multimodal y de movimiento de cargas y personas.

Insuficiente conectividad con otros centros multimodales (por ejemplo, el de Bahía Blanca) como articuladores económicos con otras regiones menos desarrolladas. Estructura de la red vial básicamente de tipo radial, con algunos anillos circunvalares existentes y otros con obras demoradas, actualmente en programación y/o ejecución.

Red vial provincial en áreas urbanas generalmente saturada. La mayoría de las rutas nacionales presentan tramos saturados. La accesibilidad vial al puerto La Plata presenta problemas. La conectividad del eje N-S a través de la C.A.B.A. es muy deficiente.

Problemas de accesibilidad ferroviaria a las zonas portuarias de Buenos Aires y puerto La Plata.

Heterogéneo grado de desarrollo, con tendencia a la concentración de industrias sobre el norte de la RO, profundizando desequilibrios con el oeste y el sur. Insuficiente integración complementaria de los grandes centros logísticos y productivos de esta región con otros centros de la Provincia.

Incompatibilidad entre usos productivos-turísticos-urbanos. Casi todos los municipios de esta RO carecen de planes de ordenamiento urbano, limitándose a normas de zonificaciones.

Los sectores industriales más dinámicos se han reubicado en la zona norte, abandonando las áreas industriales del sur. Grandes áreas industriales de las zonas S y SO de la RO han quedado obsoletas o en desuso.

Problemática social

Problemáticas en torno al desequilibrio del Sistema de Ciudades. Excesiva concentración del equipamiento público administrativo, de justicia, de salud y educación en esta RO respecto al resto de la Provincia, en particular en La Plata.

Tendencia a la diferenciación de centros y subcentros desarticulados y desequilibrados entre sí, acompañada de una fuerte segmentación socioeconómica. Crecimiento de centralidades tipo "empresariales", incluyendo áreas residenciales cerradas, complejos comerciales, de espectáculos u otros, con baja accesibilidad por medio de transporte público de pasajeros.

Insuficiente articulación intermodal del transporte público y altos niveles de saturación de la red vial. Excesivos

tiempos de viaje en transporte público. Parque automotor en muchos casos obsoleto. Bajo nivel de servicio del transporte público, estimulando el uso del automóvil particular y de autopistas, que resultan tempranamente saturadas en una escalada continua. Ausencia de una autoridad regional de transporte automotor y de boleto único intermodal.

Gran número de cruces ferroviarios a nivel en áreas densamente urbanizadas, con altos índices de accidentología. Tramos de ferrocarriles que representan fuertes barreras urbanas y para la movilidad local. Muchos ramales se encuentran saturados. Insuficientes líneas y ramales electrificados. Material rodante obsoleto. Insuficiente cantidad de centros de transferencia multimodal para integrar el F.C. con el transporte automotor.

Insuficiencias en cobertura de agua: 30 % de los hogares carecen de acceso a la red de agua potable, concentrándose el déficit en los sectores sociales más vulnerables. Alto riesgo sanitario de la población sin cobertura que utiliza agua subterránea mediante perforaciones inadecuadas o poco controladas.

Insuficiencias en cobertura de cloacas: 55 % de hogares sin acceso a la red de desagües cloacales, concentrándose el déficit en los sectores sociales más vulnerables. Los pozos ciegos son fuente de contaminación del agua subterránea, que a su vez es fuente de agua de sectores sociales vulnerables. Existe un fenómeno de ascenso del nivel freático, posiblemente asociado a ciclos hídricos naturales sumados a desbalances hídricos derivados del manejo de las redes sanitarias), con incremento de la vulnerabilidad del agua subterránea y del riesgo sanitario que representa para la población, además de afectar construcciones existentes y demandar energía para deprimir la napa puntualmente.

Los efluentes cloacales de esta región son concentrados en grandes colectores que vierten sus efluentes sin tratar al Río de La Plata, generando un impacto sanitario y ambiental sobre él y sus costas, inhibiendo usos recreativos o turísticos.

Población en condiciones de precariedad habitacional, de hacinamiento, sin acceso a las redes de saneamiento y con déficit en el acceso a los servicios de salud y de educación media y superior.

Persisten sectores de la población sin acceso a la vivienda propia ni a la tenencia de la tierra.

Fuerte crecimiento en el número y poblamiento de villas de emergencia en espacios con baja calidad ambiental

y con insuficiente infraestructura urbana, en espacios abandonados y/o degradados.

Problemática ambiental

Coexistencia de actividades peligrosas (por ej. industriales o basurales) con población vulnerable en áreas sin redes sanitarias y/o en sectores anegables de los principales cursos de agua. Vulnerabilidad del borde periurbano (como áreas de recarga de los acuíferos subterráneos), frente a actividades potencialmente impactantes (por ej. parques industriales o *feed lots*).

Los principales ríos y arroyos que cruzan la región se encuentran contaminados. La histórica ocupación industrial en proximidades a cursos de agua, sin controles adecuados, más la proliferación de basurales y el vuelco de efluentes cloacales sin tratar, ha derivado en situaciones graves de contaminación de los principales ríos de la región.

Existen importantes pasivos ambientales derivados de las múltiples actividades urbanas productivas, incluyendo áreas industriales obsoletas y áreas portuarias.

La histórica ocupación industrial (y portuaria) en áreas ambientalmente vulnerables y sin los controles adecuados, ha derivado en situaciones graves de contaminación de los principales ríos de la región, del suelo y del agua subterránea. El uso de agroquímicos para la producción hortícola del borde urbano, sin los controles adecuados, ha derivado en la contaminación del agua subterránea. Los efluentes cloacales y muchos de los efluentes industriales de la región se vuelcan al Río de La Plata sin el tratamiento adecuado. Degradando este cuerpo de agua.

La proliferación de basurales ha derivado en situaciones de contaminación de suelos, de aguas superficiales y subterráneas. Gran número de basurales clandestinos a cielo abierto en áreas ambiental y socialmente vulnerables. Centros de disposición final de RSU total o parcialmente colapsados. Fuerte resistencia social a la instalación de nuevos centros.

Debido a su gran tamaño, los principales centros de disposición de RSU generan impactos y riesgos ambientales difíciles de controlar. Ausencia casi total de programas de segregación y reciclado de RSU. Alta población de recicladores urbanos informales expuestos a graves riesgos sanitarios. Tendencia al aumento en la generación de RSU por habitante.

El inadecuado manejo de las principales cuencas hídricas de la región, ha derivado en el uso y ocupación del

suelo con actividades incompatibles entre sí, frecuentemente expuestas a riesgos ambientales o sanitarios. Las cuencas hídricas más pobladas, (Matanza, Riachuelo y Reconquista) presentan graves problemas urbanos-ambientales derivados de una histórica falta de planificación, manejo y controles integrados.

Insuficiente superficie de espacios verdes de uso público por habitante. Espacios verdes sin planificación ni manejo integral a escala regional, con problemas de mantenimiento, de accesibilidad, de equipamiento y de inseguridad. Desarticulación de las áreas verdes metropolitanas entre sí y con el medio natural periurbano. Desaprovechamiento de un gran número de áreas verdes de dominio público. Ausencia de una planificación y manejo de las áreas verdes en relación a la biodiversidad natural regional.

Degradación de paisajes naturales y rurales tradicionales del borde periurbano. Ocupación de áreas sin cobertura de servicios. Fragmentación y degradación de la matriz ambiental por subdivisión y ocupación insuficientemente planificada. Fuerte alteración del paisaje natural por el uso productivo y urbano del suelo.

Insuficiente cantidad y superficie de áreas para la conservación de la naturaleza, de paisajes valiosos y/o de protección de espacios vulnerables a actividades peligrosas.

Alteración de la dinámica productiva, con fragmentación de la tierra en el borde periurbano por incremento de áreas residenciales cerradas destinadas a sectores pudientes de población, desplazando actividades productivas preexistentes.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región RMBA

Eje económico

Líneas de acción:

Manejo integral y competitivo de todo el Sistema Portuario Provincial.

Inversión en sistemas energéticos no solo tradicionales sino también alternativos.

Consolidación de la estructura vial y ferroviaria de carga. Desarrollo económico a partir de la promoción de corredores y nodos productivos y logísticos.

Objetivos:

Completar los proyectos y obras en marcha para mejorar la accesibilidad vial y ferroviaria a los puertos de Bs. As. y La Plata.

Completar las obras de ampliación y equipamiento del puerto La Plata.

Promover mayores inversiones en obras para generación de energía.

Descentralizar la región de la generación energética.

Aumentar la cantidad de oferta energética a centros logísticos y productivos.

Promover inversiones en proyectos para el uso de fuentes de energía alternativas, con énfasis en proyectos de escala local o regional.

Completar los anillos circunvalares metropolitanos proyectados y en obra.

Mejorar la conectividad vial y ferroviaria con otros centros multimodales de la Provincia. Ampliar la capacidad de las rutas nacionales y provinciales en tramos urbanos y accesos.

Promover el uso del transporte público de pasajeros y del transporte de cargas por ferrocarril, mejorando su nivel de servicio y con mayor cantidad de puntos de transferencia multimodales.

Mejorar la conectividad N-S a través de la C.A.B.A.

Promover la creación de nuevos parques industriales sobre los nuevos anillos viales concéntricos. Promover la distribución equilibrada del desarrollo industrial de esta RO con una planificación centralizada.

Mejorar las redes de transporte de cargas y de comunicaciones con otros centros logísticos y productivos de la Provincia.

Mejorar y recualificar las zonas costeras, portuarias y urbanas que poseen mayor grado de criticidad en términos de incompatibilidades, para buscar así la sustentabilidad.

Fortalecer las áreas de planeamiento y ordenamiento urbano municipales, articulando los planes reguladores locales con las estratégicas de planificación territorial regionales y provinciales.

Promover la refuncionalización de las construcciones industriales obsoletas o en desuso y el equilibrio territorial del desarrollo industrial.

Eje social

Líneas de acción:

Promoción y jerarquización de todo el Sistema Urbano de Ciudades.

Puesta en valor y promoción de los centros urbanos de la RMBA.

Ampliación y mejoramiento en la cobertura de transporte público automotor. Electrificación ferroviaria. Aumento de conexiones, destinos, frecuencia.

Ampliación y extensión de las redes sanitarias.

Integración socio-espacial.

Urbanización de villas y asentamientos.

Mejora del hábitat en atención de la calidad de vida de la población más vulnerable.

Objetivos:

Mejorar las redes de transporte y de comunicaciones con ciudades ubicadas en otros centros logísticos y productivos provinciales.

Invertir en equipamiento para jerarquizar ciudades fuera de esta RO.

Realizar obras de equipamiento urbano y de restauración de espacios públicos y mejoras en la accesibilidad con transporte público a los centros tradicionales. Incrementar la accesibilidad por transporte público a los grandes centros comerciales y de esparcimiento.

Promover la refuncionalización de áreas centrales tradicionales degradadas. Aumentar el número y capacidad de estaciones multimodales de transferencia de pasajeros en la región.

Invertir en obras viales urbanas para mejorar la circulación del transporte público.

Promover el uso del transporte público, mejorando el servicio, la cobertura y la frecuencia.

Organizar una unidad regional de transporte automotor y de un boleto único intermodal.

Reemplazo de cruces ferroviarios a nivel por cruces a distinto nivel, priorizando aquellos más riesgosos.

Obras de paso para reducir efectos barrera urbana por vías férreas.

Completar la electrificación de los principales ramales.

Reemplazar el material rodante obsoleto. Ampliar en capacidad y número las estaciones de transferencia de pasajeros integrándolas con el transporte automotor.

Ampliar la cobertura de la red de agua potable, especialmente en aquellos sectores densamente poblados sin red cloacal, ubicados en áreas anegables y/o con problemas de contaminación del suelo o el agua. Implementar programas de control de calidad las fuentes de agua potable, tanto subterránea como superficial.

Ampliar la cobertura de la red de cloacas, especialmente en aquellos sectores densamente poblados sin red de agua potable y/o ubicados en áreas anegables. Realizar estudios de la relación existente entre la operación de las redes sanitarias (existentes o proyectadas) y el balance hídrico del agua superficial y subterránea en toda la región.

Construir plantas para el tratamiento de los líquidos cloacales que se vuelcan al Río de La Plata.

Implementar programas de control de calidad del agua subterránea.

Cubrir los déficits en equipamiento urbano, de salud y educativo de las áreas más social y/o ambientalmente más vulnerables.

Ampliar los programas de viviendas.

Facilitar el acceso a la tenencia de la tierra de los sectores populares. Densificar las áreas urbanas poco consolidadas, ampliando la cobertura de servicios básicos y de transporte y comunicación.

Obras de urbanización de villas y asentamientos.

Obras para la mejora y equipamiento del hábitat de los sectores más vulnerables y/o en condiciones ambientales críticas.

Eje ambiental

Líneas de acción:

Preservación de las condiciones del suelo, aire y agua.

Saneamiento de los ríos y arroyos.

Gestión integral de las cuencas metropolitanas.

Gestión integral de los residuos. Cierre de todos los basurales clandestinos.

Implementación de planes sistemáticos de manejo de espacios verdes y espacio público.

Desarrollo turístico y cultural.

Puesta en valor del patrimonio construido y preservación del paisaje.

Objetivos:

Incorporar criterios de protección ambiental a los planes reguladores del uso del suelo.

Relocalizar o readecuar la tecnología de las industrias más peligrosas.

Fortalecer los mecanismos institucionales de fiscalización y control.

Ampliar la cobertura de redes sanitarias en las áreas catalogadas críticas.

Restaurar los pasivos ambientales existentes (basurales, suelos contaminados). Prever sistemas para el control de la contaminación ambiental en los parques y áreas industriales nuevas.

Incentivar aplicación de tecnologías "limpias" por las industrias peligrosas.

Fortalecer los mecanismos de fiscalización y control.

Realizar obras de restauración ambiental y de valorización de los ríos y arroyos que atraviesan las áreas más

pobladas. Completar la cobertura de la red cloacal en las áreas próximas a los cursos de agua.

Fortalecer las áreas municipales de planeamiento urbano e integrar los planes reguladores a los planes integrales de cuencas.

Programas de erradicación de basurales y de saneamiento ambiental.

Ampliar y mejorar la cobertura del servicio de recolección de RSU.

Promover la descentralización de los centros de disposición final de RSU, atendiendo siempre las necesarias restricciones ambientales.

Crear más programas de segregación, reciclado y reuso de residuos, integrando las organizaciones sociales populares y controlando las condiciones sanitarias de trabajo.

Crear centros de tratamiento y disposición de RSU bajo criterios ambientales más modernos. Avanzar en el fortalecimiento de las autoridades de cuenca existentes, y en los planes de manejo integrado y obras de restauración del medio ambiente.

Completar las obras de saneamiento hidráulico de las áreas críticas.

Crear, recuperar, equipar y valorizar espacios verdes públicos, incorporando tierras de dominio público, en el marco de una planificación integral a escala regional.

Planificar un sistema metropolitano de espacios verdes que puedan estar vinculados entre sí y a su vez con los espacios verdes periurbanos.

Crear una unidad de coordinación metropolitana.

Generar corredores verdes a lo largo de los principales cursos de agua. Inhibir la expansión del borde urbano en áreas sin cobertura de servicios, promoviendo la densificación y consolidación de áreas con cobertura.

Prever sistemas de tratamiento cloacal en urbanizaciones cerradas. Creación de espacios verdes de uso público o áreas de conservación de la naturaleza que amortigüen y desaceleren la expansión y fragmentación del borde periurbano, integrándolos al sistema de espacios verdes metropolitanos.

Proteger las áreas de recarga de acuíferos subterráneos frente a actividades peligrosas.

Recuperar y equipar áreas con vocación turística.

Zonificación normativa para la conservación de actividades productivas tradicionales o poco impactantes.

Controlar la fragmentación de campos no planificada.

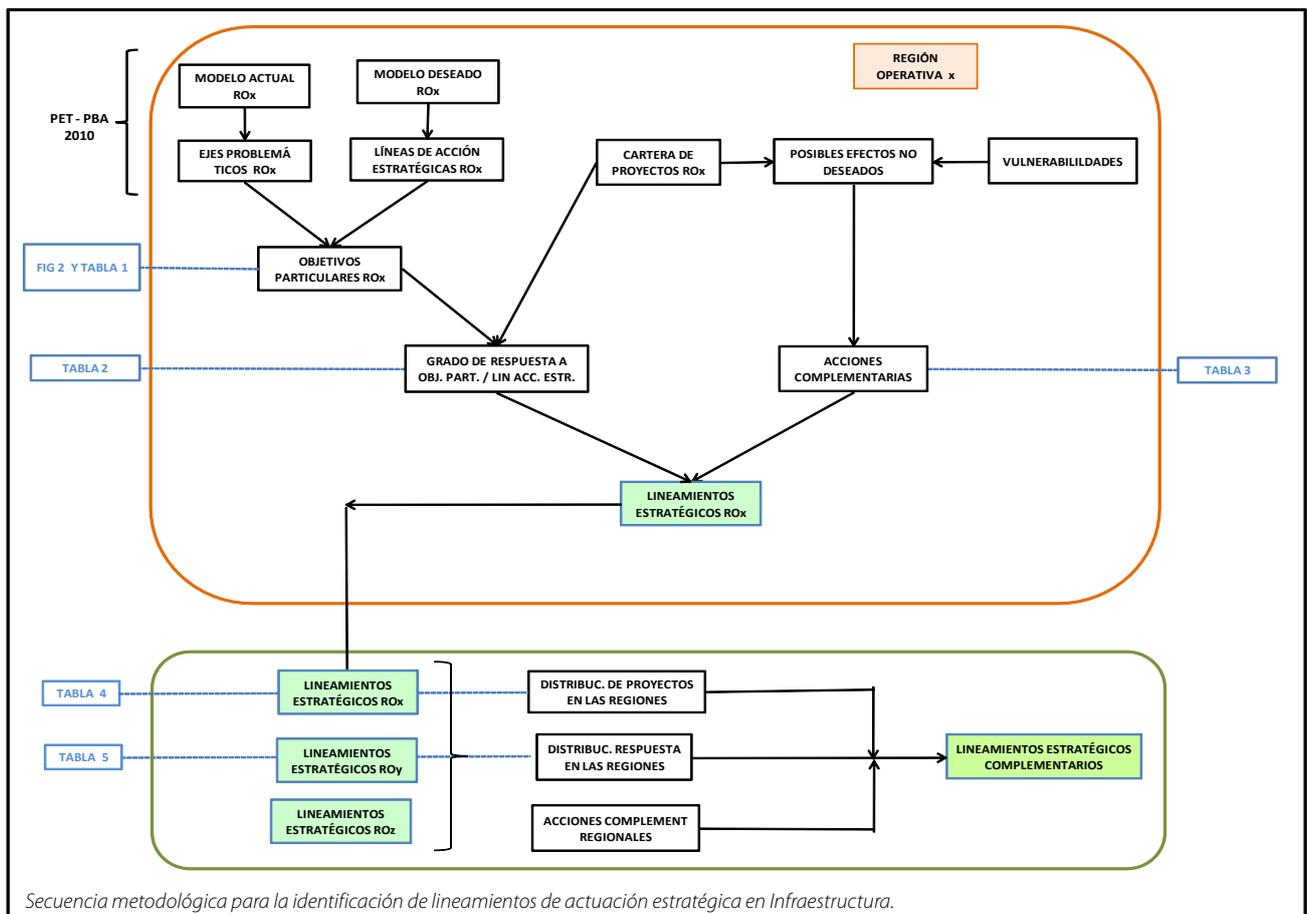
Inhibir la expansión del borde urbano hacia zonas rurales o poco consolidadas.

Lineamientos estratégicos y cartera de proyectos

A partir de la caracterización de las regiones operativas, se desarrolló una innovadora metodología de evaluación multicriterio, cuyo resultado posibilitó la identificación de nuevos lineamientos estratégicos y la formulación de la cartera de proyectos de inversión en obra pública, para cada una de las regiones definidas en el marco del PET.

La metodología plantea una valoración de la Cartera de Proyectos de Infraestructura del Ministerio de Infraestructura de la provincia de Buenos Aires (incluyendo los proyectos nacionales del PET ubicados en territorio bonaerense), a partir de la relación de dicha cartera con las dos dimensiones de análisis planteadas en la caracterización de las regiones

Esquema metodológico



operativas: las “problemáticas económica, social y ambiental” (que hacen al modelo territorial actual) y los “lineamientos para el desarrollo territorial”, por ejes estratégicos (que hacen al modelo territorial deseado).

En esa evaluación, se pretende valorar el nivel de respuesta de los diferentes tipos de proyectos de infraestructura de la agenda pública provincial, en relación a las líneas de acción estratégicas definidas en el PET y a las problemáticas particulares de cada región operativa.

Este cruce de criterios, permite realizar análisis tales como el nivel de respuesta de la cartera de proyectos a cada línea de acción estratégica de escala regional o provincial, así como la equilibrada distribución territorial de la cartera de proyectos, entre otros.

En resumen, partiendo del análisis del grado de respuesta de la cartera de proyectos al modelo territorial actual y deseado, y a la identificación de posibles efectos no deseados, se proponen lineamientos estratégicos complementarios, que dan marco a la cartera de proyectos de inversión en obra pública.

Lineamientos estratégicos por regiones operativas

Como el presente estudio considera el proceso de planificación que viene llevando adelante la Provincia, en el marco del Plan Estratégico Territorial Nacional, las líneas de acción estratégicas que se plantean, se consideran complementarias a las formuladas por los gobiernos nacional y provincial.

Los lineamientos territoriales enunciados se agrupan según los ejes de crecimiento económico, desarrollo social y sustentabilidad ambiental. Asimismo, se incluyen lineamientos de gestión.

En general se tratan los grandes ejes de actuación, no quitando la posibilidad de que existan otros lineamientos que suponen la implementación de acciones tendientes a su tratamiento.

Estos lineamientos buscan, promover el desarrollo sostenible y equilibrado de las regiones de la Provincia, con equidad social e igualdad de oportunidades para todos sus habitantes, en el acceso al trabajo, la educación, la salud y a un hábitat integrado.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Operativa 1A: Corredor Norte

Relacionados con el crecimiento económico

Incremento de la capacidad de la infraestructura de transporte existente y desarrollo de una nueva: inversión en redes de FF.CC y estaciones de transferencia de cargas, en el marco del desarrollo del Eje fluvial industrial argentino y del Corredor Binacional Central.

Incremento de la infraestructura y el equipamiento en el sector turístico y recreativo con el fin de potenciar el corredor turístico Paraná y poner en valor áreas con vocación turística como las que se incluyen en el Circuito Transfronterizo Rioplatense.

Generación de condiciones para el desarrollo de Pymes en los municipios con limitado desarrollo industrial.

Promoción del desarrollo de actividades productivas alternativas.

Relacionados con el desarrollo social

Reducción de:

- los déficits de provisión de agua potable y de provisión de cloacas,

- los niveles de NBI mediante proyectos de mejoramiento del hábitat e inversión en viviendas.

Desarrollo de proyectos de recualificación de centros urbanos.

Vinculación del corredor industrial con el interior provincial a través de proyectos de desarrollo social, económico y cultural.

Relacionados con la sustentabilidad ambiental

Mitigación, control y reducción de la contaminación en los cursos de agua.

Elaboración de acciones de control del crecimiento del borde urbano.

Identificación de nuevos espacios con necesidad de protección ambiental según las diferentes categorías del Sistema Provincial de Conservación.

Lineamientos para el fortalecimiento de la gestión del Corredor Norte

Sistematización de la información sobre las condiciones económicas, sociales, ambientales y el ordenamiento territorial de la región.

Coordinación de las bases de datos de los diferentes municipios y de organismos provinciales y contribución a

la elaboración de series estadísticas regionales (censos, encuestas).

Desarrollo de acciones de coordinación intermunicipal en relación al monitoreo de los impactos en la ocupación y uso del suelo de los procesos de inversión transnacional en industria, equipamiento y logística (caso Zárate).

Coordinación de acciones surgidas de los planes estratégicos municipales y participación de los municipios en la realización de planes sectoriales para el desarrollo socioeconómico (turismo, producciones alternativas) en el marco del Consorcio Productivo del Noreste de la provincia de Buenos Aires (COPRONE), contribuyendo a su fortalecimiento y consolidación.

Desarrollo de acciones interinstitucionales orientadas a la promoción de la reconversión de actividades económicas a fin de superar el deterioro del hábitat urbano y de los espacios rurales.

Capacitación de los equipos técnicos municipales en metodologías de producción y análisis y comunicación de información territorial.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Operativa 1C: Corredor Estuarino

Relacionados con el crecimiento económico

Integración de los espacios portuarios de la región (en particular el puerto de General Lavalle) a los planes del sistema portuario provincial.

Desarrollo de la infraestructura y equipamiento necesarios para las actividades productivas intensivas, recreativas y de turismo rural con resguardo de las condiciones naturales y de los espacios protegidos.

Relacionados con el desarrollo social

Reducción de los déficits de provisión de agua potable y de provisión de cloacas y los niveles de NBI mediante proyectos de mejoramiento del hábitat e inversión en viviendas.

Desarrollo de obras y equipamiento para la integración cultural y espacial con los espacios rurales interiores con resguardo de las condiciones ambientales del humedal.

Relacionados con la sustentabilidad ambiental

Consolidación de las acciones de resguardo de los "humedales pampásicos": áreas de preservación de vida silvestre, monumentos naturales y reservas naturales.

Lineamientos para el fortalecimiento de la gestión del Corredor Estuarino

Sistematización de la información sobre las condiciones económicas, sociales, ambientales y el ordenamiento territorial de la región.

Coordinación de las bases de datos de los diferentes municipios y organismos provinciales.

Coordinación de acciones surgidas de las políticas municipales y participación en la realización de planes sectoriales para el desarrollo socioeconómico (turismo rural, producciones alternativas) en el marco del Consorcio Productivo del Salado (COPROSAL), contribuyendo a su fortalecimiento y consolidación.

Desarrollo de acciones de control sistemático de los procesos de alto impacto en las áreas costeras (urbanización, contaminación, degradación por usos de suelo).

Realización de acciones educativas referidas a los efectos de las actividades vinculadas al turismo en el ambiente y el uso y ocupación del suelo.

Capacitación de los equipos técnicos municipales en metodologías de producción y análisis y comunicación de información territorial.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Operativa 1D: Corredor Atlántico Norte

Relacionados con el crecimiento económico

Diversificación de la actividad económica mediante la promoción de estrategias productivas alternativas y la integración territorial con el espacio rural.

Recualificación de corredor vial de conexión con el interior provincial.

Construcción de infraestructuras y equipamiento posibilitadores de estrategias de diversificación económica.

Desarrollo del equipamiento y la infraestructura necesaria para potenciar el Corredor y el Área Turística Rural del Atlántico.

Relacionados con el desarrollo social

Desarrollo de acciones tendientes al equilibrio de la relación entre el interior rural con el alto impacto del turismo en los balnearios costeros.

Desarrollo de equipamiento e infraestructura multimodal para el transporte de pasajeros.

Reducción de déficit agua y cloacas.

Reducción de las condiciones de criticidad salud, vivienda,

educación, NBI mediante proyectos de mejoramiento del hábitat e inversión en viviendas.

Relacionados con la sustentabilidad ambiental

Desarrollo de obras para la recuperación integral del recurso costero y los medios urbanos, complementado con estrategias de desarrollo económico e integración cultural y espacial con los espacios rurales y los municipios vecinos.

Fortalecimiento del equipamiento para la protección de los recursos naturales y las áreas protegidas de vida silvestre.

Lineamientos para el fortalecimiento de la gestión del Corredor Atlántico Norte

Relanzamiento del Consejo Regional impulsor del Plan Estratégico Región "Tuyú Mar y Campo".

Priorización de las obras de equipamiento e infraestructura destinadas a superar las condiciones de criticidad en educación, vivienda y salud.

Fortalecimiento de las acciones y de la construcción de las obras requeridas para el manejo costero integrado.

Sistematización de la información sobre las condiciones económicas, sociales, ambientales y el ordenamiento territorial de la región y actualización del Plan Estratégico Región "Tuyú Mar y Campo".

Coordinación de la disponibilidad de bases de datos de los diferentes municipios y organismos provinciales y tendientes a la elaboración de series estadísticas regionales (censos, encuestas).

Capacitación de los equipos técnicos municipales en metodologías de producción y análisis y comunicación de información territorial.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Operativa 1E: Corredor Atlántico Sur

Relacionados con el crecimiento económico

Promoción de la diversificación económica y la desconcentración de la inversión soporte de la producción.

Mejora de la conectividad entre localidades funcionalmente complementarias en el tramo correspondiente al Corredor Bioceánico Norpatagónico, en base a criterios paisajísticos de complementación de zonas naturales y de equipamiento recreativo-turístico.

Mejora y ampliación de la infraestructura y el equipamiento para potenciar el Corredor Turístico Atlántico Sur

Bonaerense y las Puertas de Necochea y Monte Hermoso. Fortalecimiento del nodo multimodal Quequén-Necochea y su relación con la RMBA mediante el desarrollo ferroviario de cargas y pasajeros.

Mejoramiento de accesos, equipamiento e infraestructura del puerto Quequén.

Relacionados con el desarrollo social

Desarrollo de la integración cultural y espacial de las zonas costeras con el interior rural mediante actividades turísticas -Area Mar y Sierras.

Desarrollo del corredor interprovincial de conexión entre los corredores Central y Norpatagónico (Cabecera Mar del Plata).

Recualificación y mejora de las zonas costeras, portuarias y urbanas que poseen mayor grado de criticidad en términos de incompatibilidades en la ocupación y uso del suelo. Inversión en obras con el fin de la reducción de los déficits de vivienda, equipamiento educativo y salud y de servicios de agua y cloacas.

Relacionados con la sustentabilidad ambiental

Mitigación y reducción del riesgo y la contaminación ambiental en los espacios urbanos, las cuencas y el sector costero.

Fortalecimiento de las reservas de uso múltiple de la región: arroyo Zabala y Mar Chiquita y del refugio de vida silvestre de este último.

Mejora y recualificación de las zonas costeras, portuarias y urbanas buscando sustentabilidad

Puesta en valor de lugares de vocación turística y de paisajes naturales con desarrollo de los controles para evitar el deterioro ambiental.

Planificación sustentable del crecimiento de las diferentes actividades utilizando la visión a mediano y largo plazo.

Lineamientos para el fortalecimiento de la gestión del Corredor Atlántico Sur

Recuperación de las políticas asociativas municipales con el fin de encarar políticas de desarrollo regional (antecedentes: COPROA: Corredor Productivo del Atlántico, CIDERE: Consorcio Intermunicipal de Desarrollo Regional, SOPBA: Consorcio Región Sudoeste de la provincia de Buenos Aires y el más reciente Consejo Regional para el Desarrollo del Sudoeste de la Provincia).

Coordinación de las políticas territoriales de los municipios que integran la Región Operativa y de las de las re-

particiones de la administración provincial con el fin de elaborar un proyecto integral de desarrollo sustentable. Priorización de las obras de equipamiento e infraestructura destinadas a superar las condiciones de criticidad en educación, vivienda y salud.

Fortalecimiento de las acciones y de la construcción de las obras requeridas para el manejo costero integrado.

Coordinación de la disponibilidad de bases de datos de los diferentes municipios y organismos provinciales y tendientes a la elaboración de series estadísticas regionales (censos, encuestas).

Capacitación de los equipos técnicos municipales en metodologías de producción y análisis y comunicación de información territorial.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Operativa 1F: Corredor San Blas

Relacionados al crecimiento económico

Desarrollo de obras de recualificación de la Ruta Nacional N° 3.

Desarrollo de equipamiento para fortalecer actividades turísticas del Corredor San Blas y la Puerta Carmen de Patagones-Viedma con resguardo de las condiciones naturales y de los espacios protegidos.

Promoción de actividades socioeconómicas eco-compatibles con el turismo alternativo.

Relacionados con el desarrollo social

Promoción de los vínculos culturales y espaciales entre el interior y la costa.

Reducción del déficit de la red de cloacas, de vivienda y de NBI, particularmente en Villarino.

Relacionados con la sustentabilidad ambiental

Desarrollo de obras frente al riesgo de anegamientos contaminación natural.

Fortalecimiento de las condiciones del área de reserva natural de uso múltiple y del área de protección de vida silvestre Bahía San Blas.

Desarrollo costero integrado del área Bahía San Blas.

Lineamientos para el fortalecimiento de la gestión del Corredor San Blas

Coordinación interjurisdiccional de las políticas y acciones de desarrollo turístico y desarrollo económico con el fin de resguardar las condiciones de las áreas de reserva

natural de uso múltiple y de protección de vida silvestre de la bahía San Blas.

Priorización de las obras de equipamiento e infraestructura destinadas a superar los déficit en vivienda e infraestructura.

Fortalecimiento de las acciones destinadas a las obras requeridas para el manejo costero integrado de la zona.

Capacitación de los equipos técnicos municipales en metodologías de producción y análisis y comunicación de información territorial.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Operativa 2: Ondulada

Relacionados con el crecimiento económico

Inversión en obras eléctricas en el sector centro y sur de la región.

Desarrollo y cualificación la conectividad con las regiones operativas 1A, 3 y 9 articuladas por el Corredor Central del Mercosur.

Mejora de la infraestructura vial dada la saturación en la red, particularmente en las R. N. N° 8 y 5.

Desarrollo y recuperación de las redes ferroviarias ociosas. Fortalecimiento del complejo agroindustrial Junín-Pergamino-Arrecifes.

Promoción y desarrollo de la diversidad productiva en las áreas de mediano y bajo desarrollo socioeconómico mediante producciones alternativas y turismo sustentable.

Inversión en equipamiento para el desarrollo del potencial industrial de las PyMes en los municipios en situación de baja -Colón- y aquellos con limitado desempeño industrial como Rojas, Salto, Carmen de Areco, 25 de Mayo, Alberti y General Viamonte.

Relacionados con el desarrollo social

Promoción del equilibrio del sistema de ciudades, a través de la mejora en la oferta de servicios en la conectividad, en atención a los núcleos urbanos con crecimiento poblacional -Junín- y decrecimiento poblacional, General Arenales y Vedia.

Mejora de la conectividad entre las localidades de la región y cualificación de la conectividad con el resto de las regiones, en particular a través del Corredor Interprovincial R. N. N° 5.

Desarrollo y recuperación de las redes ferroviarias ociosas. Reducción de los déficits de los servicios de agua potable, cloacas, vivienda, equipamiento educativo y de salud

particularmente significativos en los partidos del suroeste de la región operativa y en los próximos a la RMBA.

Relacionados con la sustentabilidad ambiental

Mitigación y reducción del riesgo y la contaminación en las cuencas hídricas.

Mitigación, reducción y control de la contaminación por la mayor expansión de las actividades agropecuarias.

Puesta en valor de lugares de vocación turística y de paisajes naturales.

Desarrollo de acciones de prevención en las áreas rurales ante los efectos del monocultivo extendido de la soja.

Fortalecimiento de las estrategias de manejo integrado del suelo, en particular en las áreas de alta vulnerabilidad ambiental del suroeste de la región.

Lineamientos para el fortalecimiento de la gestión de la Región Ondulada

Fortalecimiento de los Consorcios Productivos del Noreste de la Provincia (COPRONE), de Desarrollo del Noroeste de la Provincia (CODENOBA), Municipios al MERCOSUR y municipios del Consorcio Productivo del Noroeste de la Provincia (COPRONOBA).

Coordinación interinstitucional e interjurisdiccional de los proyectos de turismo, desarrollo productivo, infraestructura y equipamiento regional con los consorcios COPRONE, CODENOBA, municipios al MERCOSUR y COPRONOBA.

Actualización y profundización del Plan Estratégico CODENOBA y de los planes de Desarrollo y Estratégicos realizados en municipios de la región a fin de complementar políticas territoriales en la región.

Reducción del déficit de los servicios de manera prioritaria de agua potable, cloacas, vivienda, equipamiento educativo y de salud.

Mejora de la infraestructura vial y ferroviaria de cargas y pasajeros dados los problemas específicos de cada una de las redes y las necesidades de integración al interior de la región y con otras regiones en el contexto de desarrollo del Corredor Binacional Central Mercosur y la potenciación del Corredor Interprovincial R. N. N° 5.

Coordinación de la disponibilidad de bases de datos de los diferentes municipios y organismos provinciales y tendientes a la elaboración de series estadísticas regionales (censos, encuestas) y capacitación de equipos técnicos.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Operativa 3: Noroeste

Relacionados con el crecimiento económico

Ejecución de obras para incrementar la oferta de energía eléctrica, en particular en los municipios del este de la región.

Ampliación de la capacidad y del nivel de servicio de las redes de transporte inscriptas en los ejes y en los Corredores Interprovinciales a potenciar. Rutas entre General Villegas, Bolívar, Trenque Lauquen y Pehuajó-Casares (R. N. N° 188, 5, 226 y 33).

Desarrollo de equipamiento para las empresas del sector agroindustrial y de servicios.

Apoyo al desarrollo de proyectos de diversificación económica, desarrollo turismo y recreación mediante obras de manejo hidráulico-productivo sustentable, equipamiento, accesibilidad, etc.

Relacionados con el desarrollo social

Mejora de las redes de interconexión entre las localidades de Carlos Casares, Pehuajó, Bolívar, General Villegas y la red de caminos rurales pavimentados.

Reducción de los niveles de criticidad por déficit de provisión de agua potable y de cloacas y vivienda, en particular en los municipios de la franja oeste de la región.

Inversión en equipamiento educativo y de salud con el fin de reducir los niveles de criticidad en los municipios de la franja oeste de la región.

Desarrollo de proyectos de equipamiento recreativo, deportivo, cultural y comunitario.

Relacionados con la sustentabilidad ambiental

Desarrollo de proyectos de posibilidad de potabilización de agua.

Fortalecimiento de los sistemas de prevención y control del uso de agroquímicos.

Desarrollo de las obras de sistematización de las cuencas, drenaje y de protección de espacios urbanos ante inundaciones.

Implementación de los proyectos de infraestructura de comunicaciones en los espacios productivos rurales.

Fortalecimiento de las obras de defensa contra erosión y manejo conservativo del suelo.

Identificación de áreas valiosas para la conservación natural.

Lineamientos para el fortalecimiento de la gestión de la Región Noroeste

Coordinación interjurisdiccional para el desarrollo de planes productivos sustentables ante la necesidad de la diversificación productiva en áreas de alta vulnerabilidad ambiental.

Fortalecimiento de acciones asociativas municipales para el desarrollo de políticas territoriales conjuntas entre los municipios de la región.

Desarrollo preferente de las obras del “Plan Maestro Integral de la Cuenca del Salado” y de aquellas que atienden a la vulnerabilidad ambiental de los espacios rurales.

Priorización de las obras tendientes a disminuir la criticidad por déficit de provisión de agua potable, de cloacas y vivienda y de equipamiento educativo y de salud en particular en los municipios de la franja oeste de la región.

Mejora de la infraestructura vial y ferroviaria de cargas y pasajeros dados los problemas específicos de cada una de las redes y para dar respuesta a la inserción de la región en los corredores binacionales e interprovinciales.

Desarrollo de equipamiento para las políticas económicas, sociales y culturales destinadas a evitar el decrecimiento poblacional de las localidades de la región:

- Coordinación de la disponibilidad de bases de datos de los diferentes municipios y organismos provinciales que tiendan a la elaboración de series estadísticas regionales (censos, encuestas).
- Capacitación de los equipos técnicos municipales en metodologías de producción y análisis y comunicación de información territorial.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Operativa 4: TAO

Relacionados con el crecimiento económico

Fortalecimiento del Nodo Tripolar TAO y su rol en el Corredor Interprovincial Ruta Nacional N° 226 a través de los nodos multimodales de Tandil y Olavarría, y de la mejora de la conectividad con el resto de la Provincia, sobre todo con la región noroeste.

Desarrollar la obras necesarias para potenciar las conexiones con las regiones operativas 8, 1C y 1D.

Aprovechamiento de la red ferroviaria.

Desarrollo del equipamiento necesario para el fortalecimiento de la diversificación económica y la industrialización a través de Pymes.

Expansión y aprovechamiento del potencial turístico en las áreas Tandilia, Sierras de Tandil, y Mar y Sierras.

Fortalecimiento de la Puerta Tandil y desarrollo del potencial de las travesías turísticas Ruta Nacional N° 226 y Rutas Provinciales N° 29 y 51-76.

Relacionados con el desarrollo social

Mejora de la calidad urbana, ordenando las pautas de crecimiento y fortaleciendo la conectividad entre localidades de diferente jerarquía y la integración espacial y cultural con las regiones costeras.

Dotación de servicios, equipamiento educativo y de salud y vivienda y reducción de NBI, principalmente en los municipios del este y sudoeste de la región.

Revalorización del aeropuerto de Tandil.

Relacionados con la sustentabilidad ambiental

Preservación del entorno paisajístico y de la calidad ambiental urbana.

Mitigación y reducción del riesgo y la contaminación en las áreas con desarrollo turístico.

Valoración de lugares de vocación turística y de paisajes naturales.

Desarrollo de acciones de prevención en las áreas rurales ante la expansión del monocultivo de la soja.

Lineamientos para el fortalecimiento de la gestión de la Región TAO

Coordinación intermunicipal de las políticas territoriales, productivas y ambientales previstas en los diferentes planes turísticos, estratégicos y de desarrollo para esta región y aquellos encarados por los municipios.

Coordinación interjurisdiccional para el aprovechamiento de los distintos proyectos de desarrollo de infraestructura ferroviaria y vial.

Priorización del aumento de la dotación de servicios, equipamiento educativo y de salud y vivienda y de reducción de NBI, principalmente en aquellos municipios del este y sudoeste de la región.

Coordinación de la disponibilidad de bases de datos de los diferentes municipios y organismos provinciales y tendientes a la elaboración de series estadísticas regionales (censos, encuestas).

Capacitación de los equipos técnicos municipales en metodologías de producción y análisis y comunicación de información territorial.

Fortalecimiento de los vínculos institucionales y desarrollo de proyectos conjuntos para el desarrollo territorial entre los municipios de la región y entre ellos y la Universidad Nacional del Centro UNCPBA y otras instituciones de la región.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Operativa 5: Suroeste

Relacionados con el crecimiento económico

Ampliación de la capacidad y del nivel de servicio de las redes de transporte en los ejes y en el corredor a potenciar y del eje vial estructural a recalificar: R. N. N°3, 33 y R. P. N° 60, 51 y 76, y del servicio de FF.C.C.

Fortalecimiento de la diversificación económica mediante el desarrollo de equipamiento para las empresas del sector agroindustrial y de servicios, especialmente las Pymes.

Promoción de proyectos de desarrollo turístico y recreativo y construcción de obras de equipamiento, accesibilidad, etcétera.

Fortalecimiento de las travesías y de las áreas turísticas actuales en sierra de la Ventana y desarrollo de las dos potenciales previstas: Carhué-Guaminí y Ventana al Mar.

Relacionados con el desarrollo social

Fortalecimiento del equipamiento urbano en particular en las localidades con decrecimiento poblacional: Guaminí.

Fortalecimiento de las interconexiones entre las ciudades del Complejo Productivo SO –Coronel Pringles, Coronel Dorrego y Tres Arroyos– y con el Corredor Bioceánico Norpatagónico.

Integración espacial y cultural de las regiones rurales con los espacios costeros del sur de la Provincia a través de infraestructura y equipamiento para proyectos de turismo sustentable.

Mejora de la red de vinculación entre localidades y la red de caminos rurales mediante nuevas obras y el aumento de la red vial urbana e interurbana pavimentada.

Reducción del déficit de provisión de agua potable y cloacas.

Incremento de la inversión en establecimientos de salud en Tornquist, Salliqueló y Guaminí.

Reducción de las necesidades básicas insatisfechas de la población más vulnerable, especialmente en los municipios con mayores déficits.

Relacionados con la sustentabilidad ambiental

Desarrollo de proyectos de potabilización de agua.

Incremento de las obras de protección en espacios urbanos frente a las inundaciones y de las obras de infraestructura de comunicaciones en los espacios productivos rurales.

Desarrollo de proyectos de obras sistematizadas en planes de manejo integrado del ambiente y de las áreas protegidas en particular las reservas naturales de uso múltiple.

Desarrollo de acciones de prevención en las áreas rurales ante la expansión del cultivo de soja.

Lineamientos para el fortalecimiento de la gestión de la Región Suroeste

Contribuir al fortalecimiento de las políticas asociativas y de coordinación intermunicipal e interinstitucional, recuperar las acciones del Consorcio Productivo SOPBA y profundizar las del Consejo Regional para el Desarrollo del Sudoeste de la Provincia.

Priorización del aumento de la dotación de servicios, equipamiento educativo y de salud y vivienda y de reducción de NBI, principalmente en los municipios del este y sudoeste de la región.

Coordinación de la disponibilidad de bases de datos de los diferentes municipios y organismos provinciales y tendientes a la elaboración de series estadísticas regionales (censos, encuestas).

Capacitación de los equipos técnicos municipales en metodologías de producción y análisis y comunicación de información territorial.

Contribución al desarrollo de los proyectos de turismo sustentable en las nuevas áreas previstas por los planes sectoriales mediante la eficiente coordinación de obras e infraestructura.

Contribución al fortalecimiento de los vínculos institucionales para proyectos de desarrollo territorial con los municipios de la región y entre ellos y la Universidad Provincial del Sudoeste de la provincia de Buenos Aires –UPSO–, el Centro Regional de Estudios Superiores de Tres Arroyos –CRESTA– y otras instituciones de la región.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Operativa 6: Sur

Relacionados con el crecimiento económico

Desarrollo de obras de recualificación de R. N. N°3 y de interconexión con la región 1F.

Construcción de infraestructuras y equipamiento posibilitadores de estrategias de diversificación económica. Desarrollo de equipamiento para promover actividades turísticas con resguardo de las condiciones naturales y de los espacios protegidos.

Relacionados con el desarrollo social

Promoción de los vínculos espaciales entre interior y costa. Recalificación de las interconexiones de localidades de la región con la R. N. N°3.

Reducción de los déficits de cloacas, agua corriente y vivienda, en particular en Villarino.

Ampliación del equipamiento educativo y de salud; reducción de NBI.

Relacionados con la sustentabilidad ambiental

Resguardo mediante consolidación de espacios de reserva natural.

Realización de obras de protección eólica.

Resguardo de los espacios con alta vulnerabilidad ambiental mediante la consolidación de los espacios de reserva natural.

Lineamientos para el fortalecimiento de la gestión de la Región Sur

Desarrollo de actividades eco-compatibles para el turismo alternativo.

Priorización de las obras de equipamiento e infraestructura destinadas a superar los déficits en vivienda e infraestructura de agua y cloacas.

Realización de estudios de impacto territorial de los proyectos de infraestructura y transporte vinculados al Corredor Bioceánico Norpatagónico.

Sistematización de la información sobre las condiciones económicas, sociales, ambientales y el ordenamiento territorial de la región.

Coordinación de las bases de datos de los diferentes municipios y organismos provinciales y capacitación de equipos técnicos.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Operativa 7: Sudeste

Relacionados con el crecimiento económico

Mejora de la conectividad entre localidades de la región con la consolidación del entramado regional y la integración de las zonas costera y rural.

Desarrollo de la infraestructura y obras para potenciar el corredor interprovincial de conexión entre los corredores Norpatagónico y Central (R. N. N° 226).

Recuperación y reutilización de redes ferroviarias.

Promoción de la diversificación económica y vinculación de los nodos vecinos en términos de industria y turismo. Puesta en valor de lugares con vocación y potencial turístico y desarrollo del equipamiento e infraestructura en los espacios incluidos en el área turística mar y sierras Tandilia.

Relacionados con el desarrollo social

Promoción del equilibrio del sistema de ciudades para una mayor y mejor profundización de las relaciones con los nodos vecinos.

Fortalecimiento de las relaciones entre interior y costa.

Recuperación y fortalecimiento de los servicios ferroviarios de pasajeros.

Incremento de la dotación de servicios de agua corriente y cloacas.

Incremento de la dotación de viviendas y del equipamiento de salud y educación.

Reducción de NBI.

Relacionados con la sustentabilidad ambiental

Mitigación y reducción del riesgo y la contaminación en las cuencas hídricas.

Puesta en valor de lugares de vocación turística y de paisajes naturales.

Desarrollo de acciones de prevención en las áreas rurales ante la expansión del cultivo de soja.

Fomento del desarrollo productivo sustentable.

Lineamientos para el fortalecimiento de la gestión de la Región Sudeste

Recuperación de las políticas asociativas municipales con el fin de encarar políticas de desarrollo regional (antecedentes: COPROA: Corredor Productivo del Atlántico, CIDERE: Consorcio Intermunicipal de Desarrollo Regional).

Coordinación de las políticas territoriales de los municipios que integran la Región Operativa y de las de las reparticiones de la administración provincial a fin de elaborar un proyecto integral de desarrollo sustentable.

Priorización a la dotación de servicios de agua corriente y cloacas, del equipamiento de salud, educación y de vivienda con el fin de reducir los niveles de NBI.

Desarrollo de los proyectos y obras tendientes al fortalecimiento de las relaciones entre interior y costa.

Desarrollo del equipamiento y la infraestructura para la actividad turística actual y potencial, considerando la región como nexo entre costa, sierra y espacios rurales.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Operativa 8: Este

Relacionados con el crecimiento económico

Completado de obras para incrementar la oferta de energía eléctrica en General Alvear y Las Flores.

Ampliación de la capacidad y del nivel de servicio de las redes de transporte pertenecientes a los ejes viales a consolidar (Rutas Provinciales N° 60 y 51) y en el eje vial a recalificar Ruta Nacional N°3.

Desarrollo de la diversificación económica mediante equipamiento para las empresas del sector agroindustrial y de servicios.

Promoción de proyectos de desarrollo turístico y recreativo y obras de equipamiento, conexión con el sector costero, accesibilidad.

Promoción del corredor turístico provincial "Camino del Gaucho" y de la Travesía Ruta Provincial N°29.

Relacionados con el desarrollo social

Desarrollo de la infraestructura y equipamiento destinado a incrementar la conexión y la integración cultural y espacial del interior rural con la franja costera (Región Operativa 1C).

Mejora de la red de vinculación entre localidades, de la red de caminos rurales e incremento de la red pavimentada de la región.

Incremento del equipamiento de salud en los distritos con déficit.

Reducción de los déficits en la provisión de agua potable y cloacas.

Reducción de los déficits de NBI en el sector SE.

Reducción del déficit de vivienda particularmente en Tordillo, General Lavalle, Tapalqué y General Alvear.

Desarrollo de proyectos de equipamiento recreativo, deportivo, cultural y comunitario.

Relacionados con la sustentabilidad ambiental

Fortalecimiento del Plan Maestro Integral de la cuenca del Río Salado.

Desarrollo de proyectos de potabilización de agua.

Fortalecimiento de los sistemas de prevención y control del uso de agroquímicos.

Lineamientos para el fortalecimiento de la gestión de la Región Este

Recuperación de las políticas de asociativas municipales con el fin de encarar políticas de desarrollo regional (antecedentes: Zona de Crecimiento Común, ZCC; Corredor Productivo del Salado, COPROSAL; Corredor Productivo Desarrollo Regional, COPRODER).

Coordinación de las políticas territoriales de los municipios que integran la Región Operativa y de las de las reparticiones de la administración provincial con el fin de elaborar un proyecto integral de desarrollo sustentable acorde con el Plan Maestro Integral de la Cuenca del Río Salado.

Priorización de las obras de equipamiento e infraestructura, tendientes a reducir los déficits de infraestructura básica y en las áreas de salud y vivienda.

Desarrollo de obras de infraestructura y equipamiento con el fin de promover el desarrollo de la diversificación económica de los sectores turístico, agroindustrial y de servicios.

Continuidad de las obras y proyectos de manejo hidráulico-productivo sustentable del Plan Maestro Integral de la Cuenca del Río Salado.

Lineamientos para el desarrollo territorial de la Región Operativa 9: RMBA¹²

Relacionados con el crecimiento económico

Promoción del manejo integral y competitivo del Sistema Portuario Provincial, incluyendo la reformulación de sus redes de acceso y de sus capacidades logísticas y operativas.

Desarrollo de un nuevo puerto de cargas generales aguas abajo, para corregir los desequilibrios entre el norte y sur del conglomerado.

Revisión de las políticas de provisión de energía, en materia de diversificación de las fuentes de aprovisionamiento, modelo de consumo y regulación del sistema.

Promoción de inversiones en obras para la generación

12. Para el desarrollo de los lineamientos de RMBA se toma como fuente: *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de la Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial, SSUyV del Ministerio de Infraestructura de la provincia de Buenos Aires del 2007.*

de energías tradicionales y alternativas en centros urbanos y logísticos.

Construcción de obras nuevas y de mejoramiento de los anillos viales metropolitanos circunvalares (o concéntricos).

Redistribución de las actividades logísticas e industriales en la segunda corona con mayores demandas de puestos de trabajo.

Planificación de la localización industrial, con aumento de la oferta de parques industriales sobre los nuevos anillos viales concéntricos.

Nuevo anillo multimodal (vinculado a los territorios sobre Av. Parque Pte. Perón y Ruta N°6) equipado para el desarrollo de actividades productivas y logísticas.

Mejoramiento de la conectividad vial y ferroviaria entre los centros urbanos y nodos multimodales de la Provincia.

Ampliación de la capacidad de las rutas nacionales y provinciales en centros urbanos y accesos, con desarrollo de nuevos puntos y estaciones multimodales de transferencia de cargas y de pasajeros.

Relacionados con el desarrollo social

Rehabilitación de la estructura de centros y mejoramiento global de la calidad del espacio urbano.

Promoción del desarrollo de una ciudad diversa, acotando las posibilidades de expandir el área urbanizada con densidades bajas y ampliando las posibilidades de intervenir sobre el tejido urbanizado incrementando su densidad media.

Desarrollo de planes particularizados con densificación en sectores adecuados, diversidad de usos e incremento de espacios públicos.

Promoción (y regulación) de programas de mejoramiento barrial con incremento de las infraestructuras, equipamientos y servicios a las áreas de urbanización precaria y mayor accesibilidad a los barrios menos favorecidos.

Reconstrucción del sistema público de transporte que incluya el mejoramiento del nivel de servicio, frecuencia y cobertura del transporte público de pasajeros, terrestre y en ferrocarril.

Expansión de las redes de infraestructura sanitaria sobre el tejido urbanizado. Desarrollo de obras de ampliación de la cobertura de agua potable y de cloacas, y de sistemas para el tratamiento de los efluentes cloacales.

Desarrollo de nuevas urbanizaciones en el marco de planes particularizados, que acoten la extensión de la mancha urbana.

Consolidación de las zonas céntricas e históricas de las ciudades, con miras a obtener un tratamiento particularizado de su patrimonio arquitectónico y un mejoramiento del espacio público.

Relacionados con la sustentabilidad ambiental

Implementación de planes integrales de manejo de cuencas hídricas que incluyan obras de restauración ambiental en áreas degradadas o contaminadas.

Promoción del manejo racional de los residuos sólidos urbanos con modalidades de separación y reciclado, nuevos centros de tratamiento y disposición (buscando su descentralización) y nuevas pautas culturales y de consumo que sean menos demandantes de recursos y de energía.

Conformación de un sistema metropolitano de áreas verdes.

Reconstrucción de los vínculos entre los tres espacios principales de la zona: la franja costera, el borde periurbano y las cuencas interiores.

Mejoramiento de la articulación entre el borde urbano y su entorno rural, así como con la costa ribereña que genere parques lineales a lo largo de los principales cursos de agua, a modo de corredores biológicos, que faciliten el reingreso de la fauna nativa al espacio metropolitano, así como al esparcimiento de la población.

Desarrollo de obras de saneamiento de cursos de agua superficiales que incorporen programas de incentivos al recambio tecnológico industrial y programas de fiscalización y control de actividades contaminantes.

Implementación de planes integrales de manejo del borde periurbano con desarrollo de políticas de protección, puesta en valor y desarrollo de sus potencialidades.

Lineamientos para el fortalecimiento de la gestión de la Región RMBA

Institucionalización de un organismo responsable de la planificación, la ejecución y el monitoreo del manejo de cuencas.

Fortalecimiento de áreas municipales abocadas al planeamiento y control de posibles riesgos socio ambientales asociados a la nueva dinámica espacial de la actividad industrial.

Reformulación de los criterios actuales de operación de la institución responsable del tratamiento de residuos y de todos los actores sociales involucrados en la gestión del sistema.

Conformación de espacios de planificación y coordinación del manejo de espacios públicos y áreas naturales a escala metropolitana.

Reformulación de criterios operativos de las empresas proveedoras de agua y cloacas, incluyendo la construcción y operación de sistemas autónomos en sectores de tejido urbanizado con más de 100 hab./ha.

Designación de una autoridad única del sistema público de transporte del AMBA, para la planificación y el control del movimiento de pasajeros de escala metropolitana, en todas sus modalidades, para lograr su complementariedad con criterios de racionalidad y economía y promover el transporte público, el ahorro de energía y un boleto único.

Fortalecer las áreas de planeamiento y ordenamiento urbano municipales, articulando los planes reguladores locales con las estrategias de planificación territorial regionales y provinciales.

Cartera de proyectos de obra pública

La cartera de proyectos se clasifica de acuerdo con la siguiente desagregación, que responde al grupo y subgrupo de obras:

Energías (eléctrica, gas y alternativas)

Agua y Cloacas

Hidráulica

Vialidad y Transportes (rutas, puertos, ferrocarriles, aeropuertos, autotransportes)

Hábitat

Cada obra está catalogada en planillas según:

Región operativa

Subgrupo de obra

Denominación

Ubicación

Tipo de integración (local, regional, interregional):

Estado de avance

Grado de prioridad

Dado que la cartera de proyectos de inversión en obra pública de la Provincia está integrada por más de 1500 obras¹³, en primer lugar, se presenta un resumen de cada

uno de los grupos de obra (para el total de las regiones operativas) y a continuación, a modo de ejemplo, se desarrolla un caso (Región Operativa 2: Ondulada), donde se presenta el total de la cartera de proyectos, incluyendo la formulación de los perfiles de algunos proyectos estratégicos.

Energías

La cartera de proyectos de inversión en energías se agrupa en: eléctricas, gas y alternativas.

Total: 239 obras

Energía eléctrica: 79 obras

Gas: 146 obras

Energías alternativas: 14 obras

Del total de obras correspondientes a energía eléctrica, 37 son obras que se encuentran en la etapa "Por Iniciar/Licitada/Adjudicada/En Licitación", 38 en la etapa "En Estudio/Proceso de Formulación de Proyecto Ejecutivo" y 4 grupos de obras que por ser parte de la planificación eléctrica de abastecimientos locales, presentan diversos estadios y por ende, diferentes estados de avance.

Respecto de las obras de energías alternativas, el total de ellas se encuentra en la etapa de "En Estudio/Proceso de Formulación de Proyecto Ejecutivo".

Por su parte, del total de obras correspondientes a gas, 22 son obras que se encuentran en la etapa denominada "Por Iniciar/Licitada/Adjudicada/En Licitación", y 124 en la etapa "En Estudio/Proceso de Formulación de Proyecto Ejecutivo".

La cartera de proyectos de inversión de energías, contiene aquellas obras que se encuentran en las etapas de estudio o formulación de proyectos ejecutivos, o bien que estén licitadas, adjudicadas, por iniciar o en ejecución. Las obras correspondientes a energía que fueron ejecutadas y se encuentran en operación, no fueron incorporadas a la carpeta de proyectos de inversión.

En dicha cartera de proyectos de inversión, se contemplan obras que se constituyen como obras de infraestructura a través de las cuales abastecen grandes áreas de demanda vinculando varias regiones de la Provincia, también obras que aportan al desarrollo regional y otras que abastecen la demanda local.

La priorización de las obras fue establecida teniendo en cuenta dos criterios fundamentales, uno por considerar-

¹³. El total de las obras y proyectos que fueron incluidas en la agenda de inversión en obra pública de la Provincia, puede consultarse en el Informe

Final del estudio entregado al CFI.

se obras estratégicas para el desarrollo regional, que responden a importantes demandas sociales y otro, por ser una obra con alto grado de viabilidad, por encontrarse en ejecución o presentar estudios avanzados de factibilidad técnica, económica y financiera.

Agua y cloacas

La cartera de proyectos de inversión en saneamiento, se agrupa en abastecimiento de agua potable -agua-, y servicio de desagües cloacales -cloacas-.

Total: 107 obras

Agua: 23 obras

Cloacas: 84 obras

Del total de obras correspondientes a agua, 9 son proyectos que se encuentran en la etapa "En Estudio/Proceso de Formulación de Proyecto Ejecutivo", 6 obras en la etapa "Por Iniciar/Licitada/Adjudicada/En Ejecución" y 8 en la etapa "Finalizada/Inaugurada".

Respecto de las obras de cloacas, que suman 84 obras del total, 1 proyecto se encuentra sin datos, 24 son proyectos que se encuentran en la etapa "En Estudio/Proceso de Formulación de Proyecto Ejecutivo", 31 obras en la etapa "Por Iniciar/Licitada/Adjudicada/En Ejecución" y 28 en la etapa "Finalizada/Inaugurada".

En la cartera de proyectos de inversión, se contemplan obras que se constituyen como obras de infraestructura a través de las cuales se abastecen grandes áreas de demanda y se vinculan varias regiones de la Provincia, también obras que aportan al desarrollo regional y otras que proveen la demanda local. A la primera categoría corresponde la clasificación de interregional, las que involucran un área más pequeña micro regional, y las últimas son las de integración local.

Según esta descripción de integración regional, la cartera de proyectos de inversión de agua sería: 14 son proyectos locales, 7 interregionales y 2 microrregionales. Respecto a la cartera de proyectos en cloacas, 12 proyectos son de integración interregional, 1 microrregional y 71 locales.

La priorización de las obras fue establecida teniendo en cuenta tres criterios fundamentales:

- a. un criterio que involucra un indicador de vulnerabilidad sanitaria, en el cual se consideran los recursos escasos de la población, su situación sanitaria (accesibilidad a los servicios de agua potable y desagües cloacales, conjuntamente

con enfermedades de origen hídrico) y el medio ambiente en el cual se encuentra esta población;

- b. un segundo criterio que considera obras estratégicas para el desarrollo regional, que responden a importantes demandas sociales
- c. y un tercer criterio, por ser una obra con alto grado de viabilidad, por encontrarse en ejecución o presentar estudios avanzados de factibilidad técnica, económica y financiera.

Hidráulica

La cartera de proyectos de inversión en hidráulica se agrupa en obras lineales y puntuales, según datos del sistema SIGOS y del Plan de Gestión 2007-2011 del Ministerio de Infraestructura.

Las prioridades de cada una de las obras surgen del diagnóstico de cuencas y planes de sector del Plan Hidráulico y del documento de gestión antes mencionado.

Obras lineales

Para las obras del río Salado, que podrían circunscribirse a las regiones RO 2 Ondulada, RO 3 Noroeste, parte de la RO 4 TAO ampliado, RO 8 Este y RO 1C Corredor Estuarino, puede concluirse que sobre un total de 18 obras detectadas, el 50 % son obras de canalizaciones, el 27,7 % son obras de limpieza y/o dragado de canales y/o arroyos, el 16,66 % no se han especificado a qué tipo de obra hidráulica corresponden y el 5,55 % corresponde a entubamientos. Con respecto al estado de avance, el 44,44 % se encuentra en proyecto, el 27,7 % se ha finalizado, y el 22,22 % está en diferentes estadios de ejecución (licitada, adjudicada, con medición de obra). De los datos precedentes se puede inferir que el porcentaje de obras que actualmente se realizan en estas regiones, es relativamente bajo, contando con una fuerte cartera de proyectos a desarrollar.

Para las obras del "Plan Costero Integrado", se analizan las involucradas en la RO 1D Corredor Atlántico Norte y la RO 1E Corredor Atlántico Sur. Una primera mención es que solo se registran obras en la RO 1D: Corredor Atlántico Norte y de las 5 obras detectadas, un 40 % se encuentra en proyecto, otro 40 % en diferentes estadios de ejecución y el restante 20 % se ha finalizado. Resulta llamativo que el 60 % de las obras se han planteado sobre el municipio de Mar Chiquita.

En cuanto a las obras realizadas sobre las cuencas del Área Metropolitana, involucradas en la RO 1A Corredor Norte, y RO 9 RMBA, se destaca que para la primera no se han detectado obras hidráulicas. En el caso de la RO 9 RMBA, se detallan 32 obras, de las cuales el 81,25 % se ha finalizado. Con respecto al tipo de obras, el 40,625 % trata de limpieza y/o dragado de canales y/o arroyos.

En general, sobre un total de 60 obras, más del 50 % se localiza en la RO 9 RMBA. El 56,66 % del total de las obras detectadas ya se ha finalizado y un 26,66 % corresponde a obras de limpieza y/o dragado de canales y/o arroyos.

Obras puntuales

Para las obras del río Salado, que podrían circunscribirse a las RO 2 Ondulada, RO 3 Noroeste, parte de la RO 4 TAO ampliado, RO 8 Este y RO 1C Corredor Estuarino, puede concluirse que sobre un total de 78 obras detectadas, el 29,48 % corresponde a obras de desagües pluviales, el 28,20 % no se ha especificado a qué tipo de obra hidráulica se refiere, el 14,10 % a obras de limpieza y/o dragado de canales y/o arroyos y el 11,53 % a puentes. El resto de las obras se divide, con porcentajes menores, en canalizaciones, compuertas de regulación de caudal hídrico, saneamiento hidráulico y provisión de agua. Con respecto al estado de avance, el 16,60 % se encuentra en proyecto, el 26,90 % se ha finalizado, y el 56,50 % se encuentra en diferentes estadios de ejecución (licitada, adjudicada, con medición de obra). De los datos precedentes se puede inferir que el porcentaje de obras que actualmente se realizan sobre estas regiones, es bastante alto, marcando una fuerte dinámica de intervención provincial.

Para las obras del Plan Costero Integrado, se analizan las involucradas en la RO 1D Corredor Atlántico Norte y la RO 1E Corredor Atlántico Sur. Sobre un total de 16 obras detectadas, para el mayor porcentaje no se ha especificado a qué tipo de obra corresponde. El 25 % pertenece a obras de desagües pluviales, el 18,75 % son obras de terraplenes y defensa, y el 12,50 % obras de limpieza y/o dragado de canales y/o arroyos. Con respecto al estado de avance, un 25 % se encuentra en proyecto, el 43,75 % en diferentes estadios de ejecución y el restante 31,25 % se ha finalizado. Sobre la base de los datos presentados, se muestra una fuerte dinámica de obras sobre las regiones involucradas.

En cuanto a las obras que se han realizado sobre las cuencas del área metropolitana, involucradas en la RO 1A Corredor Norte, y RO 9 RMBA, se destaca que para la

primera RO no se han detectado obras hidráulicas. En el caso de la RO 9 RMBA, se detallan 60 obras, de las cuales el 25 % se ha finalizado. Con respecto al tipo de obra, el 50 % corresponde a obras hidráulicas sin especificar, el 23,33 % a obras de desagües pluviales, el 10 % a obras de limpieza y/o dragado de canales y/o arroyos, y el 5 % a obras de saneamiento hidráulico, el resto de las obras corresponden a puentes, entubamientos, sistematización de cuencas y canalizaciones.

Obras informe de gestión 2007-2011

En el marco del Plan Estratégico, formulado en 2008 a la fecha, se interpretó que la planificación y la gestión de obras hídricas eran prioritarias para recuperación de tierras y prevención de inundaciones por lo cual se avanzó en un plan hidráulico integral conformado por un total de 208 obras, lo cual implica más de 12 000 000 de tierras recuperadas, entre las cuales se destacan por su integración y saneamiento a nivel regional el saneamiento de los ríos Matanza-Riachuelo y Reconquista.

En el conurbano se están realizando obras específicas en el arroyo Finochietto de La Matanza que beneficiará a 150 000 vecinos de Laferrere y González Catán, y la del arroyo Unamuno en Lomas de Zamora, que favorecerá a 200 000 vecinos más.

El saneamiento de cuencas ocupa un lugar preponderante. La cuenca del río Salado, San Francisco y Las Piedras en Quilmes, Catonas, La Emilia en San Nicolás, arroyo Soto, Del Rey, Gorina y Don Mario en La Matanza constituyen solo algunos de los trabajos de fondo encarados.

Se tomaron decisiones estratégicas que apuntaron a recuperar definitivamente tierra que estaban inutilizadas debido a inundaciones o desbordes de ríos.

Se encuentran en ejecución obras de regulación en el zanjón Madero de San Martín, donde se hizo especial hincapié en la adecuación del cruce del camino del Buen Aire y el F.C. Mitre. Tareas similares se efectuaron en el zanjón Martínez en Morón y Hurlingham. Además, se implementaron tareas coordinadas en Ezeiza y Lomas de Zamora.

Se ejecutaron obras de defensa de inundaciones en San Antonio de Areco, tras la gran inundación producida por el desborde del río Areco, en Ameghino, en el mejoramiento del canal La Dulce, Vidania y Cuero de Zorro en Rivadavia, en la laguna de Bragado, y la obra del Ramal H en Tandil.

Vialidad y transportes

La carpeta de proyectos de inversión en vialidad y transportes, se agrupan en rutas, puertos y vías navegables, ferrocarriles, aeropuertos y autotransportes.

Total: 239 obras

Rutas: 79 obras

Puertos y vías navegables: 53 obras

Ferrocarriles: 21 obras

Aeropuertos: 14 obras

Autotransportes: 4 obras

Del total de obras correspondientes a rutas, 37 se encuentran en la etapa "por iniciar/licitada/adjudicada/en licitación", 38 en la etapa "En Estudio/Proceso de Formulación de Proyecto Ejecutivo" y 4 grupos de obras, que por ser parte de la planificación eléctrica de abastecimientos locales, presentan diversos estadios y por ende, diferentes estados de avance.

En relación a las obras vinculadas a puertos y vías navegables, 8 son obras que se encuentran en la etapa "Por Iniciar/Licitada/Adjudicada/En Licitación", 45 en la etapa "En Estudio/Proceso de Formulación de Proyecto Ejecutivo".

Respecto de las obras de ferrocarriles, 4 se encuentran en la etapa "Por Iniciar/Licitada/Adjudicada/En Licitación", 17 en la etapa "En Estudio/Proceso de Formulación de Proyecto Ejecutivo".

Por su parte, del total de obras correspondientes a aeropuertos, 7 se encuentran en la etapa denominada "Por Iniciar/Licitada/Adjudicada/En Licitación", y 7 en la etapa "En Estudio/Proceso de Formulación de Proyecto Ejecutivo".

Por último del total de obras de autotransportes, 3 se encuentran en la etapa "Por Iniciar/Licitada/Adjudicada/En Licitación", y 1 en la etapa "En Estudio/Proceso de Formulación de Proyecto Ejecutivo".

La cartera de proyectos de vialidad y transportes, contiene aquellas obras que se encuentran en las etapas de estudio o formulación de proyectos ejecutivos, o bien que estén licitadas, adjudicadas, por iniciar o en ejecución.

En todos los subgrupos de proyectos que fueron analizados, no se incorporaron a la cartera de proyectos de inversión las obras que fueron ejecutadas y se encuentran finalizadas.

En dicha cartera de proyectos de inversión, se contemplan obras que se constituyen como de infraestructura a través de las cuales abastecen grandes áreas de deman-

da vinculando varias regiones de la Provincia; también obras que aportan al desarrollo regional y otras que proveen la demanda local.

La priorización de las obras fue establecida teniendo en cuenta dos criterios fundamentales:

- Uno por considerarse obras estratégicas para el desarrollo regional, que responden a importantes demandas sociales y
- otro, por ser una obra con alto grado de viabilidad, por encontrarse en ejecución o presentar estudios avanzados de factibilidad técnica, económica y financiera.

Hábitat

Este subgrupo posee un total de 414 proyectos, los cuales geográficamente se presentan en:

RO 9: RMBA con el 41,62 %

RO 2: Ondulada con el 11,57 %

RO 3: Noroeste y 5: Sur Oeste con el 8,37 %

RO 8: Este con el 7,88 %

RO 4: TAO 5,66 %

RO 1D: Corredor Atlántico Norte 5,17 %

RO 1E: Corredor Atlántico Sur 4,68 %

RO 1A: Corredor Norte 3,44 %

RO 7: Sudeste 1,97 %

RO 1C: Corredor Estuarino 1,23 %

Escuelas, salud, seguridad

Se presentan 122 proyectos, que fueron o van a ser desarrollados a través de los Programas de la Oficina de Arquitectura del Área Metropolitana; del PROSEDE; del PGA y de Arquitectura. El mayor número de proyectos detectados pertenece a la Región Operativa 9 RMBA.

Equipamiento, esparcimiento y recreación

Se presentan 94 proyectos que fueron o van a ser desarrollados a través de los Programas de la Oficina de Arquitectura del Área Metropolitana; del PROSEDE; y de Arquitectura. El mayor número de proyectos detectados pertenece a la Región Operativa 9 RMBA, y en segundo lugar a la RO 2 Ondulada.

Patrimonio y desarrollo cultural

Se presentan 74 proyectos que fueron o van a ser desarrollados a través de los Programas de la Oficina de

Arquitectura del Área Metropolitana; y de Arquitectura. El mayor número de proyectos detectados pertenece a la RO 3 Noroeste; en segundo lugar encontramos la Región Operativa 9 RMBA, y la RO 8 Este.

Para la elaboración de la cartera de proyectos en hábitat se considera que la política habitacional que se ejecuta mediante la construcción de viviendas, mejoramientos, infraestructura, obras complementarias y de equipamiento comunitario, permite una intervención a favor de la inclusión social y la consolidación del territorio.

En este sentido se genera mayor equidad social y un apoyo a la expansión de la industria de la construcción. De ese modo la vivienda se constituye en una fuente intensiva de la creación de puestos de trabajo.

Estas estrategias territoriales de escala provincial y local, han sido formuladas a través del Ministerio de Infraestructura de la Provincia, acompañando así el Plan Estratégico 1816-2016 Argentina del Bicentenario (PET), a través de una fuerte política pública en materia de infraestructura, tierra y vivienda, que da cuenta de la complejidad heterogénea del territorio provincial.

En ese marco, las obras fueron priorizadas con criterios de viabilidad, importancia regional y por el grado de criticidad que tienen los partidos con respecto a las problemáticas que resuelven los proyectos de la cartera.

Cartera de inversión en proyectos de obra pública.

Caso RO 2 Ondulada

Cartera de proyectos de inversión en energías (eléctrica, gas y alternativas)

Subgrupo de obra: energía eléctrica

Proyecto/obra: LAT 132 kV 25 de Mayo-Chivilcoy

Localización: 25 de Mayo-Chivilcoy

Nivel de integración: microrregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: LAT 132 kV Salto-Arrecifes-Capitán Sarmiento

Localización: Salto-Arrecifes-Capitán Sarmiento

Nivel de integración: microrregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: LAT 132 kV ET 25 de Mayo-ET Bragado + adecuación en ambas EE.TT.

Localización: 25 de Mayo-Bragado

Nivel de integración: microrregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: repotenciación ET Colón-cambio de transformador de 1 x 30 MVA a 2 x 30 MVA

Localización: Colón

Nivel de integración: microrregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: Nueva ET 9 de Julio 2 x 30 MVA-132/13,2 kV

Localización: 9 de Julio

Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: LAT 132 kV Bragado-9 de Julio + adecuación de ambas EE.TT.

Localización: Bragado-9 de Julio

Nivel de integración: microrregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: LAT 132 kV ET Capitán Sarmiento-Villa Lía-adecuación de las EE.TT.

Localización: Capitán Sarmiento-San Antonio de Areco

Nivel de integración: microrregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: nueva ET Arrecifes 2 x 30/20/30 MVA-132/33/13,2 kV

Localización: Arrecifes

Nivel de integración: microrregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: nueva ET Capitán Sarmiento 2 x 30/20/30 MVA-132/33/13,2 kV
 Localización: Capitán Sarmiento
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: LAT 132 kV vinculación con LAT 132 kV Villa Lía-Campana
 Localización: San Antonio de Areco
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: LAT 132 kV ET Salto-ET Rojas + adecuación de las E.E.TT.
 Localización: Salto-Rojas
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: LMT 33 kV Doble Terna Navarro-Mercedes y vinculaciones
 Localización: Mercedes-Navarro
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: LMT 33 kV Triple Terna Parque Industrial Chivilcoy
 Localización: Chivilcoy
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: LMT 33 kV Carmen de Areco-San Antonio de Areco y vinculaciones
 Localización: Carmen de Areco-San Antonio de Areco
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: LMT 33 kV Colón-Ferré-Salida de Línea 33 kV en ET Colón
 Localización: General Arenales
 Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: ET 33/13,2 kV Ferré, vinculaciones en 13,2 kV
 Localización: General Arenales
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: nueva alimentación Parque Industrial Arrecifes en 33 kV
 Localización: Arrecifes
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: LMT 33 kV Villa Moll
 Localización: Navarro
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: ET 33/13,2 Villa Moll y vinculaciones en 13,2 kV
 Localización: Navarro
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: construcción ET 33/13.2 kV Laplacette
 Localización: Junín
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: repotenciación ET 33/13.2 kV General Arenales
 Localización: General Arenales
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: repotenciación ET 33/13.2 kV Conesa
 Localización: San Nicolás
 Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: construcción puesto aéreo de transformación 33/13.2 kV 2 X 630 kVA y alimentación a Viña y Todd

Localización: Arrecifes

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: LMT 33 kV alimentación Parque Industrial Carmen de Areco

Localización: Carmen de Areco

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: Central Termoeléctrica Belgrano II 2x 240/280 MW

Localización: Campana-Zárate

Nivel de integración: interregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: Planta Transformadora 500 kV Oscar Smith

Localización: Tigre

Nivel de integración: interregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: LAT 132 kV Baradero-Villa Lía

Localización: Baradero-San Antonio de Areco

Nivel de integración: interregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: nueva ET San Nicolás III 2 x 30/20/30 MVA-132/33/13,2 kV

Localización: San Nicolás

Nivel de integración: interregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: LAT 132 kV Gral. Rodríguez-Luján

Localización: General Rodríguez-Luján

Nivel de integración: interregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: Central Nuclear Atucha 2

Localización: Zárate

Nivel de integración: interregional

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: línea Atucha 2-Escobar. Conexión a troncal AMBA

Localización: Zárate-Escobar

Nivel de integración: microrregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: planta transformadora 500 kW Ezeiza

Localización: Ezeiza

Nivel de integración: interregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: obras de cierre de anillos y redundancia de abastecimiento (Condición N-1) a cabeceras de partidos

Localización: partidos varios

Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: electrificación rural-diversas obras

Localización: partidos varios

Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: desarrollo y ampliación de la red en ciudades de alto crecimiento turístico

Localización: partidos varios

Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: desarrollo y ampliación de la provisión eléctrica en parques industriales-diversas obras

Localización: partidos varios

Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Subgrupo de obra: gas

Proyecto/obra: red de distribución en La Luisa
Localización: Capitán Sarmiento
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: red de distribución en Rafael Obligado
Localización: Rojas
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: red de distribución en Pedernales
Localización: 25 de Mayo
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: red de distribución en Ramal Ruta 32
Localización: Pergamino
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: red de distribución en Mechita
Localización: Alberti-Bragado
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: red de distribución en Pla
Localización: Alberti
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Gobernador Ugar-
te y Planta de GLP
Localización: 25 de Mayo
Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Rawson
Localización: Chacabuco
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Solís
Localización: San Andrés de Giles
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en San Emilio
Localización: General Viamonte
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Zavalía
Localización: General Viamonte
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Manuel Ocampo
Localización: Pergamino
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Tres Sargentos
Localización: Carmen de Areco
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Fortín Tiburcio
Localización: Junín
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en La Angelita
Localización: General Arenales

Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Villa Lía
Localización: San Antonio de Areco
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Duggan
Localización: San Antonio de Areco
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Urquiza
Localización: Pergamino
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en La Violeta
Localización: Pergamino
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Fontezuela
Localización: Pergamino
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en El Socorro
Localización: Pergamino
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Pinzón
Localización: Pergamino
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Comodoro Py
Localización: Bragado
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Azcuénaga
Localización: San Andrés de Giles
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Campo Salles
Localización: San Nicolás
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Castilla
Localización: Chacabuco
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Agustina
Localización: Junín
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Saforcada
Localización: Junín
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en General Savio
Localización: Ramallo
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Gahan
Localización: Salto
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Arroyo Dulce
 Localización: Salto
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en barrio La Loma Milagro
 Localización: Capitán Sarmiento
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en barrio La Rivera
 Localización: Ramallo
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Alfredo Demarchi
 Localización: 9 de Julio
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Viña
 Localización: Arrecifes
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Ciudad Nueva
 Localización: 9 de Julio
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Cooperativa Arbolito (Expansión)
 Localización: Colón
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en General Rivas
 Localización: Suipacha
 Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en barrio El Prado
 Localización: San Antonio de Areco
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Inés Indart
 Localización: Salto
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Almeyra
 Localización: Navarro
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Las Marianas
 Localización: Navarro
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Villa Moll
 Localización: Navarro
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en Alfonso
 Localización: Pergamino
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: red de distribución en El Paraíso
 Localización: Ramallo
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: gasoductos de compensación para anillar los existentes

Localización: partidos varios
 Nivel de integración: interregional
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Subgrupo de obra: energías alternativas

Proyecto/obra: aprovechamiento hidroeléctrico del arroyo del Medio en La Emilia
 Localización: San Nicolás
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: pequeña central hidroeléctrica en San Antonio de Areco
 Localización: San Antonio de Areco
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: aprovechamiento hidroenergético sobre río Luján en Jauregui
 Localización: Luján
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: generación eléctrica con biomasa en Rojas
 Localización: Rojas
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Cartera de proyectos de inversión en agua y cloacas

Subgrupo de obra: cloacas

Proyecto/obra: infraestructura básica en Mercedes-re-acondicionamiento de la planta depuradora cloacal
 Localización: Mercedes
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución
 Proyecto/obra: conducto cloacal e infraestructura básica en Junín

Localización: Junín
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: ampliación de la red cloacal de General Viamonte
 Localización: General Viamonte
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: finalizada/inaugurada

Proyecto/obra: planta de tratamiento de efluentes cloacales
 Localización: San Nicolás
 Nivel de integración: interregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: red, colectoras y conexiones domiciliarias de desagües cloacales
 Localización: San Nicolás
 Nivel de integración: interregional.
 Estado de avance: finalizada/inaugurada

Subgrupo de obra: agua

Proyecto/obra: acueducto del noroeste de la provincia de Buenos Aires
 Localización: Bolívar y otros partidos del noroeste de la Provincia
 Nivel de integración: interregional
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: agua potable para 9 de Julio-Pehuajó. Cisterna. Impulsión pozos. estación de bombeo.
 Localización: 9 de Julio-Pehuajó
 Nivel de integración: interregional
 Estado de avance: finalizada/inaugurada

Cartera de proyectos de inversión en hidráulica

Subgrupo de obras: hidráulicas puntuales

Proyecto/obra: sistema de desagües pluviales
 Localización: Mercedes
 Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: saneamiento hidráulico

Localización: San Nicolás

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: sistema de desagües pluviales

Localización: Bragado

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: limpieza y/o dragado de canales y/o arroyos

Localización: Chivilcoy

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: limpieza y/o dragado de canales y/o arroyos

Localización: Chivilcoy

Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: desagües pluviales

Localización: Chivilcoy

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: desagües pluviales

Localización: General Arenales

Nivel de integración: Local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: sistema de desagües pluviales

Localización: General Viamonte

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: desagües pluviales

Localización: Junín

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: canalización

Localización: 25 de Mayo

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: sistema de desagües pluviales

Localización: 9 de Julio

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: puentes

Localización: Colón

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: sistema de desagües pluviales

Localización: Arrecifes

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: limpieza y/o dragado de canales y/o arroyos

Localización: Pergamino

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: terraplenes y defensa

Localización: Pergamino

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: compuertas de regulación de caudal hídrico

Localización: Bragado

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: canalización
 Localización: Bragado
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Subgrupo de obras: hidráulicas lineales

Proyecto/obra: canalización
 Localización: 9 de Julio
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyectos ejecutivos

Proyecto/obra: canalización
 Localización: 25 de mayo
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: canalización del arroyo Saladillo
 Localización: Alberti-Brandsen
 Nivel de integración: interregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Cartera de proyectos de inversión en vialidad y transportes (rutas, puertos, ferrocarriles, aeropuertos, autotransportes)

Subgrupo de obra: rutas

Proyecto/obra: Ruta Nacional Nº 5, tramo Luján-Chivilcoy
 Localización: Luján-Chivilcoy
 Nivel de integración: interregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: Ruta Nacional Nº 118-corredor vial 2-Pergamino
 Localización: General Villegas-Nicolás de Los Arroyos
 Nivel de integración: interregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: ejecución de mejora en camino con escoria y obras complementarias en O'Higgins-Mariápolis

Localización: Chacabuco
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: obras básicas, obras de arte, pavimento flexible, pavimento de hormigón simple, iluminación y forestación de la Ruta Provincial Nº 50; tramo: Colón-Arroyo del Medio; sección: Colón-Pearson
 Localización: Colón-Pergamino
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: repavimentación acceso a El Dorado (Leandro N. Alem-Lincoln) de Ruta Nacional Nº 226 (art. 9)
 Localización: Leandro N. Alem-Lincoln
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: pavimentación de la Ruta Provincial Nº 40; tramo: Navarro-25 de Mayo (Ruta Provincial Nº 51); sección I: 25 de Mayo (Ruta Provincial Nº 51)-Berraondo
 Localización: 25 de Mayo
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: contrato de recuperación y mantenimiento de carreteras (C. RE. MA). Malla 101: Ruta Provincial Nº 31; tramos Ruta Nacional Nº 7-Ruta Provincial Nº 191 y Ruta Provincial Nº 191-Ruta Nacional Nº 188
 Localización: Carmen de Areco-Salto-Rojas
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: repavimentación del acceso a Duggan desde Ruta Nacional Nº 8, en partido de San Antonio de Areco
 Localización: San Antonio de Areco
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: pavimentación del acceso al Parque Industrial de 9 de Julio (Avda. Primera Junta y Avda. Compaire)

Localización: 9 de Julio
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: repavimentación y pavimentación Avda. Azcuénaga; tramo entre Avda. Dr. Carlos M. Espil y la Ruta Nacional Nº 7, en Carmen de Areco
 Localización: Carmen de Areco
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: bacheo, fresado y carpetas asfálticas en la Ruta Provincial Nº 41; tramo: Ruta Nacional Nº 5-Ruta Nacional Nº 7
 Localización: Mercedes-San Andrés de Giles
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: construcción de bajo nivel en calle Rivadavia y vías del F.C.G.S.M. en Junín
 Localización: Junín
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: pavimentación urbana en las localidades de Salto, Inés Indart, Grahan y Arroyo Dulce en Salto
 Localización: Salto
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: por iniciar / licitada / adjudicada / en ejecución

Proyecto/obra: repavimentación Ruta Provincial Nº 51; tramo: Ruta Nacional Nº 9-Ruta Provincial Nº 31
 Localización: Carmen de Areco-Arrecifes-Ramallo
 Nivel de integración: interregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: repavimentación e iluminación de la Avda. Belgrano entre España y Ruta 8 en Arrecifes
 Localización: Arrecifes
 Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: repavimentación Ruta Provincial Nº 41; tramo: Ruta Nacional Nº 8 y Ruta Nacional Nº 7
 Localización: San Andrés de Giles-San Antonio de Areco
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: repavimentación accesos desde Ruta Provincial Nº 41 y Ruta Provincial Nº 40
 Localización: Navarro
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: repavimentación del acceso a Pinzón primera etapa, en partido de Pergamino
 Localización: Pergamino
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: pavimentación avenida de circunvalación (primera etapa) tramo: Ruta Provincial Nº 50 - Ruta Nacional Nº 8 en Partido de Colón
 Localización: Colón
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: pavimentación urbana de Chacabuco
 Localización: Chacabuco
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: puente sobre río Luján en el Parque Municipal Independencia, camino municipal en Mercedes
 Localización: Mercedes
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: repavimentación del acceso a la laguna de Gómez, camino (054-01), en Junín

Localización: Junín
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: repavimentación acceso a García, en Mercedes
 Localización: Mercedes
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: pavimentación urbana en San Andrés de Giles, primera etapa: calle San Andrés, en San Andrés de Giles
 Localización: San Andrés de Giles
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: pavimentación acceso al Parque Industrial calle 47 entre Ruta Provincial Nº 43 (Padre Brady) y Balcarce, Suipacha
 Localización: Suipacha
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: pavimentación Ruta Provincial Nº 50; tramo Pearson-Ruta Provincial Nº 18, Santa Fe
 Localización: Pergamino-Colón
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: recapado y puesta en norma del aeródromo provincial de Junín
 Localización: Junín
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: acceso a laguna de Gómez, etapa II
 Localización: Junín
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: acceso a Pinzón Ruta 8-Etapa I
 Localización: Pergamino
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: pavimentación accesos desde Ruta Provincial Nº 41 y Ruta Provincial Nº 40 en Navarro
 Localización: Navarro
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: repavimentación Ruta Provincial Nº 41; tramo Ruta Nacional Nº 8 y Ruta Nacional Nº 7
 Localización: San Antonio de Areco-San Andrés de Giles
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: Ruta Provincial Nº 41-repavimentación del tramo Ruta Provincial Nº 2-Ruta Nacional Nº 7
 Localización: Castelli-San Antonio de Areco
 Nivel de integración: interregional
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: Ruta Provincial Nº 50.Pavimentación del tramo: Colón-límite Pcia. Santa Fe.
 Localización: Colón-Pergamino
 Nivel de integración: microrregional
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: intersección Ruta Provincial Nº 30 y Ruta Provincial Nº 51-construcción de un sistema rotacional
 Localización: Chivilcoy
 Nivel de integración: local
 Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Subgrupo de obra: ferrocarriles

Proyecto/obra: F.C. Belgrano Cargas G en la zona núcleo-Ramal a: Rosario-Pergamino-Villars (300 km)
 Localización: Pergamino-General Las Heras
 Nivel de integración: interregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: F.C. Belgrano Cargas G6 en la zona núcleo-Ramal b: Pergamino-Vedia (122 km)

Localización: Pergamino-Rojas Vedia

Nivel de integración: interregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: UGOFE (San Martín)-Urquiza-Corredor Bioceánico-Buenos Aires-Valparaíso (San Martín)-Buenos Aires-San Pablo (Urquiza)

Localización: Buenos Aires (Argentina) - Valparaíso (Chile) - San Pablo (Brasil)

Nivel de integración: interregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: corredor ferroviario de cargas/pasajeros Bs. As.-Córdoba-Tucumán.

Localización: C.A.B.A.-Córdoba

Nivel de integración: interregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: tren de alta prestación Bs.As.-Rosario-Córdoba

Localización: C.A.B.A.-Rosario-Córdoba

Nivel de integración: interregional

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Subgrupo de obra: aeropuertos

Proyecto/obra: puesta en valor del aeródromo provincial de Junín

Localización: Junín

Nivel de integración: interregional

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Cartera de proyectos de inversión en hábitat

Subgrupo de obra: vivienda-mejoramiento

Proyecto/obra: 12 viviendas-PFEH

Localización: Chacabuco

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 48 viviendas-PFCV

Localización: Carmen de Areco

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 50 viviendas-PFCV

Localización: Carmen de Areco

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 12 viviendas-PFCV

Localización: Carmen de Areco

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 87 viviendas-PFCV

Localización: Colón

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 30 Viviendas -PFCV

Localización: Colón

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 96 viviendas-Sra. de Loreto-PFCV

Localización: Junín

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 126 viviendas-Sra. de Loreto-PFCV

Localización: Junín

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 65 viviendas-Sra. de Loreto-PFCV

Localización: Junín

Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 112 viviendas-Ramón Hernández-PFCV
Localización: Junín
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 48 viviendas-PFCV
Localización: Navarro
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 97 viviendas-PFCV
Localización: 9 de Julio
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: PFCV-104 mejoramientos de viviendas (100 %)
Localización: Pergamino
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio / proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: PFCV-100 mejoramientos de viviendas (40,01 %)
Localización: Suipacha
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 87 viviendas-PFCV
Localización: Arrecifes
Nivel de integración: local
Estado de avance: por Iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 97 viviendas-PFCV
Localización: Mercedes
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: PFCV-82 mejoramientos de viviendas-(100 %)
Localización: General Viamonte
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: PFCV-74 mejoramientos de viviendas-(100 %)
Localización: General Viamonte
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 70 viviendas-PFCV
Localización: 9 de Julio
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: PFMV-20 mejoramientos de viviendas
Localización: Mercedes
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: PFMV-72 mejoramientos de viviendas + provisión y distribución de infraestructura-PFCV
Localización: Chivilcoy
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 87 viviendas-PFCV
Localización: Chivilcoy
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 78 viviendas-PFCV
Localización: Chivilcoy
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: 73 viviendas-PFCV
Localización: Chivilcoy
Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: 44 viviendas-PFCV

Localización: Chivilcoy

Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: 78 viviendas-PFCV

Localización: Chivilcoy

Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: 70 viviendas-PFCV

Localización: Carmen de Areco

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 20 viviendas-PFCV

Localización: Carmen de Areco

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 59 viviendas-PFCV

Localización: Colón

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 146 viviendas + mejoramiento-PFCV

Localización: Colón

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: PFCV-87 mejoramientos de viviendas en barrio Ramos (100 %)

Localización: Rojas

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: PFCV-96 mejoramientos de viviendas en Sra. de Loreto (100 %)

Localización: Junín

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: PFCV-126 mejoramientos de viviendas en Sra. de Loreto (100 %)

Localización: Junín

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 19 mejoramientos de viviendas. Fed. Mejor Vivir

Localización: Bragado

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 200 mejoramientos de viviendas. Fed. Mejor Vivir

Localización: Bragado

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 59 viviendas-PFCV

Localización: General Viamonte

Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: viviendas

Localización: Carmen de Areco

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: red de desagües y nexo de infraestructura-PFCV

Localización: Colón

Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: jerarquización de barrios. PPIBEC.

Localización: Mercedes

Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 87 viviendas-PFCV
Localización: Arrecifes
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 48 viviendas-PFR FONAVI I II-(100 %)
Localización: Carmen de Areco
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: 282 viviendas-PFCV
Localización: Bragado
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: servicios de infraestructura-PPIBEC
Localización: General Viamonte
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: viviendas
Localización: 9 de Julio
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Subgrupo de obra: escuelas-salud-seguridad

Proyecto/obra: unidades penales carcelarias
Localización: Mercedes
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: escuelas y jardines
Localización: Mercedes
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: seguridad pública, mejoramiento de tránsito y comunicación-PROMHIB II

Localización: Lobos
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: escuelas y jardines
Localización: Salto
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: seguridad pública, mejoramiento de tránsito y comunicación-PROMHIB II
Localización: General Viamonte
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: seguridad pública, mejoramiento de tránsito y comunicación-PROMHIB II
Localización: General Viamonte
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: equipamiento deportivo
Localización: Rojas
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: seguridad pública, mejoramiento de tránsito y comunicación-PROMHIB II
Localización: Lobos
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: seguridad pública, mejoramiento de tránsito y comunicación-PROMHIB II
Localización: Capitán Sarmiento
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: seguridad pública, mejoramiento de tránsito y comunicación-PROMHIB II
Localización: Chacabuco
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: seguridad pública, mejoramiento de tránsito y comunicación-PROMHIB II
Localización: Chacabuco
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: unidades sanitarias
Localización: Chacabuco
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: seguridad pública, mejoramiento de tránsito y comunicación-PROMHIB II
Localización: General Arenales
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: seguridad pública, mejoramiento de tránsito y comunicación-PROMHIB II
Localización: General Viamonte
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: seguridad pública, mejoramiento de tránsito y comunicación-PROMHIB II
Localización: Mercedes
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: seguridad pública, mejoramiento de tránsito y comunicación-PROMHIB II
Localización: San Antonio de Areco
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: seguridad pública, mejoramiento de tránsito y comunicación-PROMHIB II
Localización: San Antonio de Areco
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: equipamiento deportivo
Localización: Rojas
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Subgrupo de obra: equipamiento-esparcimiento-recreación

Proyecto/obra: mejoramiento y/o creación de espacios con finalidades de esparcimiento y recreación
Localización: San Andrés de Giles
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: proyectos urbanos en espacios cubiertos y semicubiertos-ATPF
Localización: Rojas
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: desarrollo estratégico local y obras complementarias-PPIBEC
Localización: Mercedes
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: desarrollo estratégico local y obras complementarias-PPIBEC
Localización: Chacabuco
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: mejoramiento y/o creación de espacios con finalidades de esparcimiento y recreación
Localización: Capitán Sarmiento

Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: mejoramiento y/o creación de espacios con finalidades de esparcimiento y recreación
Localización: Capitán Sarmiento
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: mejoramiento y/o creación de espacios con finalidades de esparcimiento y recreación
Localización: Carmen de Areco
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: mejoramiento y/o creación de espacios con finalidades de esparcimiento y recreación
Localización: Chacabuco
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: mejoramiento y/o creación de espacios con finalidades de esparcimiento y recreación
Localización: Chacabuco
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: mejoramiento y/o creación de espacios con finalidades de esparcimiento y recreación
Localización: San Andrés de Giles
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: mejoramiento y/o creación de espacios con finalidades de esparcimiento y recreación
Localización: San Andrés de Giles
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: mejoramiento y/o creación de espacios con finalidades de esparcimiento y recreación

Localización: San Antonio de Areco
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Subgrupo de obra: patrimonio y desarrollo cultural

Proyecto/obra: gimnasios polideportivos (en edificios no escolares)
Localización: Pergamino
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: sedes, asociaciones, centros, clubes, edificios religiosos, sindicatos y otros
Localización: Bragado
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: sedes, asociaciones, centros, clubes, edificios religiosos, sindicatos y otros
Localización: Chacabuco
Nivel de integración: local
Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: sedes, asociaciones, centros, clubes, edificios religiosos, sindicatos y otros
Localización: Chivilcoy
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: sedes, asociaciones, centros, clubes, edificios religiosos, sindicatos y otros
Localización: Pergamino
Nivel de integración: local
Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: desarrollo cultural, patrimonial, ampliación y refacción-PPIBEC
Localización: Rojas
Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: valoración y mejoramiento del patrimonio y desarrollo cultural-PROMHIB II

Localización: General Viamonte

Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: valoración y mejoramiento del patrimonio y desarrollo cultural-PROMHIB II

Localización: 25 de Mayo

Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: valoración y mejoramiento del patrimonio y desarrollo cultural-PROMHIB II

Localización: Bragado

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: valoración y mejoramiento del patrimonio y desarrollo cultural-PROMHIB II

Localización: Carmen de Areco

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: valoración y mejoramiento del patrimonio y desarrollo cultural-PROMHIB II

Localización: Carmen de Areco

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Proyecto/obra: valoración y mejoramiento del patrimonio y desarrollo cultural-PROMHIB II

Localización: Pergamino

Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: valoración y mejoramiento del patrimonio y desarrollo cultural-PROMHIB II

Localización: General Viamonte

Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: desarrollo cultural, patrimonial, ampliación y refacción-PPIBEC

Localización: Pergamino

Nivel de integración: local

Estado de avance: en estudio/proceso de formulación de proyecto ejecutivo

Proyecto/obra: valoración y mejoramiento del patrimonio y desarrollo cultural - PROMHIB II

Localización: Salto

Nivel de integración: local

Estado de avance: por iniciar/licitada/adjudicada/en ejecución

Formulación de perfiles de proyectos estratégicos.

Caso RO 2: Ondulada

Posteriormente a la formulación de la cartera de proyectos de inversión en obra pública, se avanzó en los perfiles de diversos proyectos considerados estratégicos para el desarrollo territorial de cada una de las regiones operativas.

A modo de ejemplo, se presentan algunos proyectos desarrollados para la Región Ondulada.

Proyectos del subgrupo de obras eléctricas Nodo 25 de Mayo

Datos generales

Municipio: los municipios afectados directamente por las obras proyectadas son: 25 de Mayo, Bragado, 9 de Julio, Gral. Viamonte, Alberti, Suipacha, Mercedes, Navarro, Lobos, Tapalqué, Gral. Alvear, Saladillo, Roque Pérez y Las Flores.

Por ser dichas obras parte del sistema del transporte de energía eléctrica en el ámbito provincial, su implantación afecta de forma indirecta a otros municipios.

Provincia: Buenos Aires

Título del proyecto: Obras Nodo 25 de Mayo

Autoridad responsable: Ministerio de Planificación Fe-

deral, Secretaría de Energía de la Nación, Ministerio de Infraestructura-Dirección Provincial de Energía de la provincia de Buenos Aires

Técnico a cargo: a definir

Organismo ejecutor del proyecto: Ministerio de Infraestructura-Dirección Provincial de Energía de la provincia de Buenos Aires y el Foro Regional Eléctrico de la provincia de Buenos Aires (FREBA).

Características de la propuesta

Problemática

El sistema eléctrico provincial en lo que a su red de transporte se refiere, presenta actualmente un déficit en la inyección de energía y potencia en la región centro oeste de la provincia de Buenos Aires, observándose situaciones de saturación en el sistema y en los vínculos a través de los cuales se abastece la demanda, por lo cual es indispensable la incorporación de obras de infraestructura eléctrica que permitan inyectar dicha energía y evacuarla a los diversos centros de consumo.

Solución propuesta

El proyecto de obras que se propone para dar solución a la situación mencionada, denominada Nodo 25 de Mayo, se configura como obra de alto impacto jurisdiccional por afectar el abastecimiento del mercado provincial, contempla la ejecución de las obras que a continuación se detallan:

- ET 500 kV 25 de Mayo
- LAT 132 kV 25 de Mayo-Chivilcoy
- LAT 132 kV Lobos-25 de Mayo
- LAT 132 kV 25 de Mayo-Bragado

La construcción de la estación transformadora de 500 kV en 25 de Mayo juntamente con las 3 líneas de alta tensión 25 de Mayo-Chivilcoy, 25 de Mayo-Lobos y 25 de Mayo-Bragado, constituyen un punto de inyección de energía eléctrica a las regiones céntricas de la Provincia que por su interconexión con el sistema de distribución troncal, posibilita la evacuación de la energía y abastecimiento a otras regiones.

Las obras enunciadas presentan las siguientes características técnicas:

- ET 500/132 kV, 2 x 150 MVA en la localidad de 25 de Mayo.
- LAT 132 kV, 185/30 mm², Al/Ac, Hn.Ao, 70 km, 25 de Mayo-Chivilcoy

LAT 132 kV 185/30 mm², Al/Ac, Hn.Ao, 100 km, 25 de Mayo-Lobos

LAT 132 kV, 185/30 mm², Al/Ac, Hn.Ao, 60 km, 25 de Mayo-Bragado

Objetivos

Reforzar el sistema de transporte eléctrico provincial.
Posibilitar la inyección de energía y potencia en la región.
Mejorar el suministro de energía y potencia a los usuarios.
Atender a los incrementos de demandas de todos los usuarios existentes.
Posibilitar la incorporación de nuevos usuarios sin afectar la calidad del suministro.

Beneficiarios

Los beneficiarios de estas obras se corresponden con todos aquellos usuarios residenciales, comerciales e industriales que se encuentran dentro de la región afectada. Se intenta lograr una mejor calidad de servicio en el suministro eléctrico reduciéndose el número de cortes, obteniendo niveles de tensión acordes a los nominales y posibilitando la incorporación de nuevas demandas.

Costos preliminares del Proyecto

Los costos preliminares del proyecto se estimarán a partir de estudios correspondientes.

Fuentes de financiamiento

El financiamiento de los proyectos enunciados precedentemente, se encuentra comprometido a través de contribuciones provenientes de la Nación y de recursos de fideicomisos derivados de los aportes destinados a la expansión del sistema de transporte provincial.

- Ministerio de Infraestructura de la Provincia
- Ministerio de Planificación Federal – Secretaría de Energía
- Foro Regional Eléctrico de la provincia de Buenos Aires (FREBA)

Posibles organizaciones para la ejecución

Las organizaciones comprometidas en la ejecución son: Ministerio de Infraestructura de la provincia de Buenos Aires, Dirección Provincial de Energía, Foro Regional Eléctrico (FREBA), Ministerio de Planificación Federal y Secretaría de Energía de la Nación.

Organizaciones privadas y/o públicas relacionadas con la propuesta

Municipalidades varias
 Ministerio de Infraestructura Provincial
 Dirección Provincial de Energía
 Ministerio de Planificación Federal
 Secretaría de Energía de la Nación
 Distribuidoras Eléctricas Provinciales
 Distribuidoras Eléctricas Municipales
 Foro Regional de Eléctrico de la provincia de Buenos Aires (FREBA)

Posibles beneficiarios e impactos del Proyecto

Además de los beneficiarios directos descripto en el punto d., el proyecto en cuestión por corresponderse a obras de infraestructura eléctrica que refuerzan el sistema de transporte eléctrico provincial, permite despejar carga al resto de las instalaciones, mejorando las condiciones de transmisión, y por ende, también beneficiar a los usuarios considerados no directos de dichas obras. Con la puesta en servicios de estos trabajos, se va a generar un alto impacto regional y adicionalmente una mejora en el sistema de transporte eléctrico provincial.

Acciones a seguir

Estudios y acciones necesarias

El plan de acción, se corresponde con las aprobaciones finales de los documentos licitatorios, la implementación de los procedimientos propios para proceder a las licitaciones, y las adjudicaciones e inicio de las construcciones.

- Aprobación de los proyectos de obras
- Elaboración y aprobación de pliegos de licitación
- Llamado a licitación
- Apertura y adjudicación de las obras
- Construcción de las obras

Acciones propuestas

La Nación/Provincia y el Foro Regional Eléctrico (FREBA), de acuerdo con sus competencias, deberá proveer un equipo técnico que produzca los estudios y la documentación necesaria de acuerdo a siguientes puntos:

- Proyecto de obras
 Ubicación del terreno para estación transformadora y características de la misma.

Características de las líneas
 Determinación de las trazas de las líneas
 Cómputo de materiales y presupuesto
 Costo total
 Cronograma de inversión y certificación
 Aprobación del proyecto

b) Pliegos licitatorios

Especificación técnicas generales:

Objeto
 Materiales
 Proyecto
 Ejecución

Especificación técnicas particulares:

Objeto
 Planilla de datos garantizados

Memoria descriptiva:

- Llamado a licitación
- Análisis de ofertas
- Adjudicación de las obras

Proyectos del subgrupo de obras-gas Redes de distribución con gas licuado de petróleo

Datos generales

Municipio: varios

Provincia: Buenos Aires

Título del proyecto: redes de distribución con GLP en localidades

Autoridad responsable: Buenos Aires Gas S. A. (BAGSA)

Técnico a cargo: a definir

Organismo ejecutor del proyecto: Buenos Aires Gas S.A. (BAGSA)

Características de la propuesta

Problemática

La provincia de Buenos Aires cuenta con un importante número de localidades que aún no poseen suministros de gas domiciliario por redes.

Esto conlleva que los habitantes de dichas localidades utilicen otras fuentes de energía en el desarrollo cotidiano del hogar, con elevados costos de adquisición y con una prestación muy inferior a otro tipo de fuentes como sería la del gas. Por lo tanto, la provincia de Buenos Aires a través de BAGSA, por medio de estudios y análisis determinó como

alternativa más conveniente para llevar el suministro de gas a las localidades no abastecidas, la de implementar sistemas de distribución de gas por redes con GLP, construyendo plantas de almacenamiento de gas licuado de petróleo (GLP) y estaciones reductoras, para que en el futuro con la existencia de gasoductos que lleguen a esa localidad, convertir dicho sistema a gas natural por redes. En tal sentido, es de importancia la implementación de obras que permitan los objetivos mencionados.

Solución propuesta

En el grupo de obras correspondientes a las redes de distribución en localidades de la provincia de Buenos Aires, se encuentran obras en distintos estadios, todas ellas con el análisis de factibilidad técnica-operativa realizado, donde la priorización de las mismas está determinada por el grado de avance que presentan los municipios a los efectos de acceder al crédito.

Objetivos

Incorporar obras de redes de distribución de gas.
Sustituir otras fuentes de energía por el gas licuado de petróleo (GLP).
Mejorar la calidad de vida de los habitantes.
Reducir el costo por el uso de fuentes de energía para los habitantes.

Beneficiarios

Los beneficiarios directos de estas obras se corresponden con aquellos usuarios residenciales, comerciales e industriales de las localidades afectadas por las obras, que tendrán la posibilidad de abastecerse con gas por redes, mejorando de forma sustancial su calidad de vida y confort.

Costos preliminares del Proyecto

Los costos preliminares del proyecto se estimarán a partir de los estudios correspondientes.

Fuentes de financiamiento

La financiabilidad de las obras se encuentra comprometida a través del Fondo Fiduciario para el Desarrollo del Plan de Inversión Provincial (PROFIDE), el Fondo Financiero (FOGAS) y el Programa de Financiación de la Inversión Pública Municipal (PROFIN).

Posibles organizaciones para la ejecución

Buenos Aires Gas (BAGSA)

Organizaciones privadas y/o públicas relacionadas con la propuesta

Municipalidades varias
Buenos Aires Gas (BAGSA)

Acciones a seguir

Estudios y acciones necesarios

El plan de acción, se corresponde con las aprobaciones finales de los documentos licitatorios, la implementación de los procedimientos propios para proceder a las licitaciones, y las adjudicaciones e inicio de las construcciones.

- a. Aprobación de los proyectos de obras
- b. Elaboración y aprobación de documentos para compulsa de precios
- c. Llamado a compulsa de precios
- d. Apertura y adjudicación de las obras
- e. Construcción de las obras

Acciones propuestas

La Cooperativa eléctrica de Tres Arroyos, deberá proveer un equipo técnico que produzca los estudios y la documentación necesaria de acuerdo a siguientes puntos:

- a. Proyecto de obras
Ubicación y características de la planta de almacenamiento y planta reguladora
Traza red de distribución y características
Cómputo de materiales y presupuesto
Costo total
Cronograma de inversión y certificación
Aprobación del proyecto
- b. Documentos de compulsa de precios
Especificación técnicas generales:
Objeto
Materiales
Proyecto
Ejecución
Especificación técnicas particulares:
Objeto
Planilla de datos garantizados
Memoria descriptiva

- c. Llamado a compulsa de precios
- d. Análisis de ofertas
- e. Adjudicación de las obras

Proyectos del subgrupo de obras-agua Acueducto del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires

Datos generales

Municipio: los municipios afectados directamente por las obras proyectadas son: Bolívar, Carlos Casares, Carlos Tejedor, Daireaux, Florentino Ameghino, General Pinto, General Viamonte, General Villegas, Guaminí, Hipólito Irigoyen, Junín, Leandro N. Alem, Lincoln, 9 de Julio, Pehuajó, Pellegrini, Pergamino, Rivadavia, Rojas, Salliqueló, San Nicolás, Trenque Lauquen y Tres Lomas.

Título del proyecto: Acueducto del Noroeste de la provincia de Buenos Aires

Autoridad responsable: Ministerio de Infraestructura, Subsecretaría de Servicios Públicos, Dirección de Servicios Públicos de Agua y Cloacas de la provincia de Buenos Aires

Organismo ejecutor del proyecto: Ministerio de Infraestructura, Subsecretaría de Servicios Públicos, Dirección de Servicios Públicos de Agua y Cloacas de la provincia de Buenos Aires

Características de la propuesta

Problemática

El noroeste de la provincia de Buenos Aires es una cuenca arreica, constituida en su mayor parte por médanos, donde las lentes de agua dulce constituyen las únicas fuentes de agua disponibles para el desarrollo humano con los inconvenientes de cantidad y calidad de la misma.

El uso para consumo humano se ha visto condicionado por las prácticas de riego desarrolladas para cultivos extensivos (maíz, trigo, girasol, soja, papa), lo que ha potenciado el conflicto por el uso del recurso.

El crecimiento de la infraestructura no ha acompañado en forma permanente el ritmo de la demanda, además del agotamiento gradual de los pozos de extracción de aguas subterráneas en algunas localidades, que ha llevado a la necesidad de tender acueductos que la vinculan

para aprovechar pozos distantes, situados a 100 km o más.

Al problema del déficit de agua se suma, el de la calidad, principalmente en lo referido a los contenidos de arsénico, nitratos y grado de salinidad propio de las aguas subterráneas del acuífero de la región, tema de permanente controversia y preocupación de la población por sus implicancias en la salud a mediano y largo plazo.

Solución propuesta

Las obras a realizar comprenden una obra de toma sobre el río Paraná, una planta potabilizadora en la ciudad de San Nicolás, un acueducto de una longitud de 1210.12 km, repartidos entre 906.8 km troncales y 304.04 km de derivaciones; nueve estaciones de rebombeo y catorce cisternas a lo largo de su traza. Los materiales adoptados serán PVC para diámetros menores a 300 mm y PRFV para el resto de los diámetros.

La provisión y transporte de estos volúmenes de agua desde una fuente cuali/cuantitativamente segura permite potenciar el desarrollo industrial de las diferentes localidades involucradas, dejando disponible en el subsuelo volúmenes de agua para riego que permiten mejorar las prácticas agrícolas.

La zona de influencia del acueducto abarca unos 73 200 km² al noroeste de la provincia de Buenos Aires.

Objetivos

Posibilitar el acceso a agua potable segura a los habitantes de la región, con la consiguiente mejora en la situación sanitaria de los mismos.

Beneficiarios

La población a beneficiar directamente es de 940 000 habitantes distribuidos en 23 partidos.

Fuentes de financiamiento

La ejecución de esta obra se encuentra en proceso de gestión de su financiamiento.

Acciones a seguir

Esta obra permite su realización en etapas, conforme a los fondos que sean destinados para la concreción de la misma. La obra cuenta con factibilidad técnica y se encuentra en proceso de gestión de su financiamiento.

Proyectos del subgrupo de obras hidráulicas

Colector desagües pluviales de Irala. Desagües del cuartel hacia Laguna El Parque. Adecuación canal desagües del barrio Santa Marta en Bragado.

Datos generales

Municipio: Bragado

Título del proyecto: Colector Desagües Pluviales de Irala y Desagües del Cuartel hacia Laguna El Parque-Adecuación Canal Desagües del Barrio Santa Marta

Autoridad responsable: Municipalidad de Bragado-Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas

Organismo ejecutor del proyecto: Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas

Características de la propuesta

El río Salado, entre la descarga de la laguna El Carpincho (progresiva km 596.7) y la confluencia con el arroyo Saladillo en Bragado (progresiva km 479.8), es cruzado por catorce puentes, de los cuales once son carreteros y tres ferroviarios. Además de los puentes indicados, se debe sumar la presencia de obras abandonadas o fuera de servicio como pilares de puentes, bloques de fundación para tendidos eléctricos, etc., que deberán ser adecuados para permitir el correcto funcionamiento de la canalización sin desbordes locales.

Las obras consisten en la readecuación del cauce del arroyo Saladillo, desde su nacimiento en el parque de la laguna en el parque de Bragado hasta su desembocadura en el río Salado, en los partidos de Bragado y Alberti, como así también la terminación de obras tales como puentes y pilares de puentes.

Se estima que a partir de las obras de mejora sobre el arroyo Saladillo, se vería beneficiada la población en su conjunto, tanto del municipio como de la región.

Acciones a seguir

Los proyectos tienen un avance a noviembre de 2011, del 93 % y 37 % respectivamente, en correspondencia con las fechas de inicio de obra, con unas inversiones de 4 800 000 pesos.

La obra cuenta con factibilidad técnica y se encuentra en proceso de ejecución.

Proyectos del subgrupo de obras hidráulicas

Obras de defensa y desagües en Pergamino

Datos generales

Municipio: Pergamino

Título del proyecto: Obras de Defensa y Desagües en Pergamino-I Etapa

Autoridad responsable: Municipalidad de Pergamino-Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas

Organismo ejecutor del proyecto: Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas

Características de la propuesta

Problemática

La ciudad de Pergamino forma parte de una cuenca que aporta al arroyo homónimo en el tramo urbano del mismo. Esta cuenca es de aproximadamente 5600 hectáreas, algo más de la mitad de las cuales corresponden al sector rural que circunda a la ciudad por el norte y el sur de la misma.

Del análisis morfológico de este sector de la cuenca surgió claramente que no presenta problemas estructurales que dificulten la posibilidad de disponer de una red adecuada de desagües.

Esto es así, dado que la planta urbana presenta pendientes que habilitan para una gran libertad de diseño de sus redes de desagües.

De un primer análisis del estado actual se identificaron dos problemas principales:

- La falta de capacidad de las redes de desagües pluviales existentes junto con la falta de redes en algunos sectores.
- La presencia del curso de agua que atraviesa la ciudad. Este curso, en sus estados de aguas altas, provoca inundaciones dentro del casco urbano y una merma en la capacidad de descarga de los sistemas de conductos pluviales existentes.

Hasta hoy, para ir solucionando los problemas pluviales, se han seguido los pasos tradicionales que se plantean frente a esquemas de este tipo: desarrollo de sistemas de conductos pluviales, construcción de terraplenes de defensa longitudinal y uso de compuertas de retención en las bocas de descarga.

Más allá de problemas dimensionales de los sistemas de conductos o de corregibles detalles en la geometría de los terraplenes de defensa, esta soluciones funcionan adecuadamente en todos los casos, excepto para las situaciones en las cuales los niveles altos del arroyo coinciden con precipitaciones dentro del área urbana.

Solución propuesta

Un adecuado sistema de desagües para la ciudad debería permitir un funcionamiento eficiente de los mismos para combinaciones de caudales altos en el arroyo y precipitaciones en la ciudad. A partir de este principio quedaron planteadas dos líneas de medidas estructurales a analizar:

- **Con obras de regulación:** obras de regulación sobre el arroyo Pergamino, aguas arriba de la ciudad, capaces de asegurar niveles de agua lo suficientemente deprimidos frente a la misma de manera tal de impedir los desbordes del curso, permitiendo el funcionamiento eficiente de la red urbana de desagües pluviales.
- **Sin obras de regulación:** esquema actual al que se le agregan obras para garantizar las descargas contemporáneamente con los niveles elevados de las aguas del arroyo (estaciones de bombeo). Mejora en los niveles y condición de los terraplenes longitudinales existentes.

Las medidas estructurales desarrolladas a nivel de proyecto ejecutivo consisten, básicamente, en una presa de regulación ubicada sobre el arroyo Pergamino, a unos 3.5 km aguas arriba de la ciudad (aguas abajo de la confluencia con el arroyo El Botija) y una red de desagües pluviales que se desarrolla dentro del ámbito urbano. Como consecuencia de la generación del embalse de regulación de crecidas, resulta necesario el alteo de un tramo de la Ruta Nacional Nº 178 en las proximidades del arroyo El Botija. Asimismo, se modifica el puente sobre dicho cauce.

Los componentes de los proyectos antes mencionados son los siguientes:

Presa de regulación

Componentes:

- Presa de tierra
- Muros laterales

- Descargador de fondo
- Vertedero
- Embalse vacío. Utilización con restricciones
- Camino coronamiento
- Equipamientos accesorios
- Áreas de préstamo:
- Retiro de la cubierta vegetal
- Excavaciones
- Movimiento de suelos
- Control de taludes
- Recuperación y adecuación del yacimiento revegetación.

Objetivos:

La presa de regulación permite limitar el caudal de la crecida que afecta al tramo urbano del arroyo, por debajo de los 200 m³/s. El efecto regulador permite atenuar y retardar la onda efluente, garantizando la correcta descarga de los conductos pluviales.

Redes de desagües urbanos

Componentes:

- Conductos principales
- Conductos Secundarios
- Cámaras de conexión
- Sumideros
- Cámaras de inspección

Los desagües urbanos, recogen las aguas pluviales y las conducen por debajo del pavimento hasta un curso de agua. Evitan que el agua circule por las calles y/o se estanque en las mismas. Encauzar los excedentes pluviales hacia las redes pluviales redimensionadas.

Con relación a la red pluvial proyectada, debe señalarse que la misma incorpora, con la designación del Colector Norte II, III y IV el proyecto "Entubamiento A° Chu-Chú – 1.ª Etapa".

Acciones a seguir

El proyecto tiene un avance a noviembre de 2011, del 70 %, en correspondencia con la fecha de inicio de la obra, con una inversión de \$15 439 902, con una población beneficiada de 104 590 habitantes.

El Gobierno de la Provincia licitó la primera etapa de las obras de defensa contra las inundaciones y los desagües pluviales en Pergamino, considerado como el mayor emprendimiento puesto en marcha en materia hidráulica en ese distrito, que demandará en esta instancia una

inversión de más de 14 millones de pesos.

Los trabajos se llevarán adelante en la cuenca del arroyo Pergamino en una de las zonas agrícola- ganadera más ricas de la Provincia, que comprende un área de 2000 kilómetros cuadrados.

Seis empresas participaron del acto de apertura de las propuestas presentadas.

La etapa concursada, que tendrá un plazo de ejecución de 540 días, comprende la ejecución de un tramo de conducto principal de 1830 metros de longitud que correrá por la calle Florencio Sánchez y dos ramales que se desarrollarán por debajo de las calles Alsina y España. Estos trabajos permitirán el escurrimiento de toda la zona noroeste de la ciudad.

El sistema de obras proyectado en sucesivas etapas incluye la construcción de una presa de regulación sobre el arroyo Pergamino con un vertedero.

Proyectos del subgrupo de obras ferrocarriles Recuperación de vías-F.C. Belgrano-Cargas

Datos generales

Municipio: Pergamino-Villars-Vedia.

Título del proyecto: Recuperación de Vías-F.C. Belgrano Cargas, en la zona núcleo-ramal a) Rosario-Pergamino-Villars (300 km) y en la zona núcleo-ramal b) Pergamino-Vedia (122 km).

Autoridad responsable: Ministerio de Planificación Federal-Administración de Infraestructuras Ferroviarias-ADIF

Organismo ejecutor del proyecto: Administración de Infraestructuras Ferroviarias -ADIF

Características de la propuesta

El Programa de Recuperación del F.C. Gral. Belgrano Cargas, plantea el mejoramiento de las condiciones de operación, desprendiéndose del mismo la seguridad en infraestructura del Ferrocarril Belgrano Cargas a través de la planificación, el desarrollo e implementación de soluciones para remediar los principales conflictos que se registran y afectan la seguridad, los costos, el transporte en general, el desarrollo regional y el medio ambiente.

El Programa tiene como objetivo principal contribuir a la consolidación de la red operativa del corredor, y generar condiciones para transportar mayores cargas.

Los ramales vinculados al proyecto no se encuentran incluidos en su totalidad en el Programa de Recuperación del F.C. Belgrano.

La incorporación de los ramales al Programa Recuperación del F.C. Belgrano Cargas, permitirá la conexión a la red principal de cargas de nuestro país, y generar los siguientes beneficios.

Promover y captar tráficos de las economías regionales. Brindar ventajas competitivas sobre los productos de exportación.

Un sistema de transporte competitivo en todos los modos, a partir de un sistema sustentable y eficiente, en el corto, mediano y largo plazo, que pueda dar respuesta a las necesidades de la demanda.

Acciones a seguir

El Plan de acción deberá contemplar en primera instancia y como etapa fundamental, la incorporación de los ramales vinculados al proyecto al Programa Recuperación del F.C. Belgrano Cargas.

A partir de la incorporación de los ramales al Programa, se desarrollarán cada una de las etapas establecidas en el mismo, siendo la Administradora de Infraestructura Ferroviaria-ADIF, la responsable de los estudios, ejecución y operación del proyecto vinculado al Programa Recuperación del F.C. Belgrano Cargas.

Para el financiamiento del proyecto se ha previsto, un *pari-passu*, que ha sido calculado: 70 % la Corporación Andina de Fomento (CAF) y 30 % el Estado nacional.

Aplicación de Sistemas de Información Geográfica -SIG- en la gestión provincial

El trabajo desarrollado incluyó entre sus actividades el diseño de una base georreferenciada para la definición de áreas de actuación territorial en la Provincia.

En este sentido, a lo largo del trabajo, se contó con el total apoyo del Departamento Sistema de Información Geográfica de la Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial-Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda-Ministerio de Infraestructura.

A modo de cierre, se presentan algunas reflexiones en relación a las nuevas tecnologías de la información y la aplicación de Sistemas de Información Geográfica -SIG- y Servidores de Mapas en la gestión territorial de los gobiernos provinciales.

El cambio de paradigma tecnológico desarrollado a fines de los setenta, produjo una auténtica revolución informacional, convirtiendo a las Tecnologías de la Información y la Comunicación -TICs- en una variable indiscutible de las formas de organización de la sociedad de nuestros días.

En este contexto, la incorporación de los Sistemas de Información Geográfica¹⁴ a las administraciones provinciales y locales resulta una pieza clave. Los SIG permiten integrar información, facilitan el análisis multivariado e interdisciplinario y potencian la toma de decisiones a nivel gerencial y/o técnico.

En Buenos Aires, al igual que en el resto del país, los SIG están dejando de ser una herramienta administrada por pocos expertos para extenderse a un público más amplio. Esto es posible debido a una apertura creciente de las

fuentes y flujos de datos; por la sencillez en el manejo de la información incorporada en los nuevos programas; por la difusión y la puesta en común de los procesos lógicos en los que se basan estas tecnologías; y por el incipiente cambio en la cultura de la comunicación, en la cual la información obtiene valor en la medida que circula, es utilizada y analizada para la resolución de problemas concretos.

Los SIG ofrecen una gran variedad de utilidades y aplicaciones relacionadas con la manipulación, la consulta y la representación de la información en el territorio.

Por otro lado, utilizan y facilitan la incorporación de fuentes de conocimiento complementarias como planillas de cálculo, mapas, cartas, fotos aéreas, imágenes satelitales, censos, encuestas, etc.

Todas ellas, pueden ser integradas para aplicarles potentes herramientas de consulta y análisis espacial, que contribuyen y facilitan la toma de decisiones.

Si bien los SIG, como cualquier otro sistema de información o herramienta, no garantizan el éxito ni los buenos resultados, se hace énfasis a través de esta propuesta, que estos dependen de las "buenas prácticas" junto con la rigurosidad técnica y profesional que desarrollen los equipos de trabajo.

Finalmente, el aprovechamiento de los productos y resultados logrados al montar un proyecto SIG en el ámbito de la gestión gubernamental, se optimizan a través de un Servidor de Mapas, es decir mediante la visualización y consulta de la información desde cualquier puesto de trabajo con conexión a Internet.

En este sentido el desarrollo de un Servidor de Mapas, no solo cumple la función de difundir la información, ponerla a disposición de manera ágil y actualizada para su consulta, sino que optimiza los tiempos de trabajo en la gestión y en las distintas dependencias.

¹⁴ Existe un sinnúmero de definiciones, cada una ellas destaca algún aspecto parcial de la temática. Según Carmona y Mansalve, es un sistema complejo de mapas, base de datos, información básica y temática y una novedosa infraestructura tecnológica que permite consultar y manipular la información, al tiempo que realizar análisis prácticos de acuerdo a los requerimientos de cada situación. Para Grimshaw, es un grupo de procedimientos que proporciona capacidades de entrada de datos, almacenamiento y consulta, creación de cartografía y análisis espacial de datos para apoyar las actividades de tomas de decisiones. Según Felicísimo, es un sistema de gestión de base de datos con herramientas específicas para el manejo de información espacial y sus propiedades. Los tipos de propiedades que un SIG debe poder analizar tanto independiente como conjuntamente, son tres: métricas, topológicas y atributivas.

Creación y clasificación de información georreferenciada

El desarrollo de un SIG en una organización, gubernamental o privada, brinda la manera de optimizar los recursos -informáticos, humanos- así como también la de mejorar el uso de la información y el tiempo, permitir la generación de nuevos e importantes servicios a la comunidad y aumentar la eficacia y rapidez en la resolución de los problemas que se presentan a diario.

Es sabido que en el ámbito de la administración pública es de vital importancia para desarrollar un proyecto SIG: el acceso y la construcción de datos georreferenciados, la gestión de la información geográfica, la disponibilidad de recursos humanos, la inversión en la capacitación de estos y la definición de tareas factibles que a su vez estén vinculadas a las necesidades reales de la administración. En este sentido, la creación de una base de datos georreferenciada, como soporte para toda la información geográfica particular que deba ser sistematizada y representada en mapas, constituye el primer paso a dar en el proceso de conformación de un SIG, orientado a conformar una base georreferenciada necesaria para la identificación de áreas de actuación estratégica.

La base estará compuesta tanto de información gráfica como alfanumérica. Se recuerda que una de las características que definen a los SIG, es la relación intrínseca entre "mapa" y "tabla", es decir entre la entidad gráfica (punto, línea, polígono) que representa al evento o hecho representado en el mapa, y las características (datos) de dicho evento cargadas en la tabla alfanumérica asociada al mapa. La información será relevada, en algunos casos, y generada en otros.

Crear y sistematizar la información, son dos tareas que requieren tener en cuenta ciertos criterios y consideraciones.

A partir de datos recabados de distintas fuentes, directas e indirectas, puede generarse información pertinente y de interés para el objeto de análisis del trabajo. En otras ocasiones, el dato no está disponible y es necesario construirlo, del mismo modo sucede con la información. La sistematización de la información es una tarea que requiere tener presente la utilidad y la aplicación que se le dará a la misma. Cargar datos en formatos imprecisos, puede impedir, en una etapa posterior, realizar ciertos análisis espaciales, o ciertos *reporters*.

Es por ello, que deben tenerse en cuenta, de antemano,

los objetivos del trabajo en lo que respecta a análisis espacial y estadístico de la información tanto geográfica como alfanumérica, cargada y sistematizada en el SIG.

Se deben diferenciar dos tipos de cartografías: cartografía base y cartografía temática. La primera constituye el mapa soporte en donde será volcada, posteriormente, la información clasificada para construir los mapas o cartas temáticas de interés.

En este sentido, la Provincia, cuenta con una cartografía de base conformada por manzanas, parcelas y calles, generada por un organismo público (Agencia Recaudadora Buenos Aires-ARBA-Ministerio de Economía), que si bien no es el ente encargado, por sus misiones y funciones, de generar la cartografía oficial para la Provincia, es quien por interés propio, la ha generado y puesto a disposición de los demás organismos gubernamentales. Es por ello, que en el trabajo se consideró como cartografía de base de apoyo, la cartografía continua de manzanas, parcelas y calles, producida por ARBA.

Las capas de información que conformaron la cartografía temática, resultaron de la información generada y disponible en la misma Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial, por un lado, y la suministrada u originada en otros organismos públicos, de acuerdo con el objetivo de identificar áreas de actuación estratégicas.

Las unidades de análisis espaciales, o escalas territoriales, que constituyen las unidades de representación de la información, pueden corresponderse con diferentes divisiones y/o límites jurisdiccionales, políticos o administrativos. Es importante tener en cuenta la unidad de análisis espacial o escala territorial de representación al comienzo del trabajo, pues de ello dependerán las posibilidades de representar los datos, así como también las de agregar información por unidades mayores.

Las escalas territoriales sobre las que se organiza la información, quedan constituidas por Regiones, Distritos y Áreas de actuación estratégica.

En cuanto a la escala de regiones, la información volcada se asoció a las trece Regiones Operativas, determinadas previamente en el Plan Estratégico Territorial provincial (PET). Las mismas se corresponden, en su mayoría, con los límites jurisdiccionales de los partidos, aunque en algunos casos la región no respeta dichos límites.

A modo de ejemplo se esquematiza la organización de la base de datos de la conformación que irá luego representada en cada región y distrito.

Organización de la base de datos por Región y Distrito

Ejemplo por Regiones

Región	Población 2010	Promedio de crecimiento Inter censal (2001/2010)	Cantidad de obras
Región 1A	293.824	9,20%	40
Región 1C	112.177	9,30%	25

Ejemplo por Distritos

Distrito	Población 2010	Crecimiento intercensal (2001/2010)	Cantidad de obras
La Matanza	1.775.816	94,20%	52
La Plata	654.324	95,40%	32

En cuanto a la escala de localidades, se entiende que las localidades, como unidad de análisis, permitirán abordar un espectro, hasta el momento inalcanzable, de una base que reúna datos censales¹⁵, pero en especial datos asociados a la inversión pública actual, programada y planificada.

El concepto de localidad varía según los distintos organismos que la definen en función de sus objetivos de trabajo. Es por ello, que no coincide la denominación de localidad en el sentido política-administrativa, con el concepto de localidad censal que define el INDEC, con fines netamente de trabajos demográficos.

En este trabajo, se considera a la localidad política-administrativa, como la unidad de análisis espacial mínima para relevar información. Pese a ello, la representación de la información a través de mapas inventarios, analíticos y de síntesis en el sitio web superará, en ocasiones, unidad administrativa "localidad". Esto se debe a un problema de definición precisa de los límites de dichas localidades. En ese caso, la información estará simbolizada puntualmente, es decir con sus coordenadas de georreferenciación, omitiendo ser asociada a un área mayor, y en otros casos, inversamente, será representada a nivel de partido.

En cuanto a la escala de distritos, la información se volcará para cada uno de los 135 distritos de la Provincia, con lo cual se podrán realizar mapas temáticos por distrito (o

partido). Del mismo modo la información a ser consultada en el servidor de mapas, podrá referirse al dato de un determinado distrito.

En cuanto a la escala de áreas de actuación estratégica, la misma se corresponde con determinadas zonas o áreas que representarán los lugares donde será necesario y pertinente realizar inversiones.

Cabe mencionar una cuarta escala de representación de los datos: escala puntual, la cual se representa mediante sus coordenadas geográficas. Es decir, en esta capa se ubican los datos, representados por puntos, línea o polígonos, individualmente. Así, por ejemplo, tendremos un mapa de las obras, donde cada una de ellas se representa por un punto o una línea, en su correcta ubicación geográfica. Y tendrá asociada la información propia, por ejemplo: tipo de obra, estado, repartición que la lleva a cabo, independientemente del distrito o región al que pueda pertenecer.

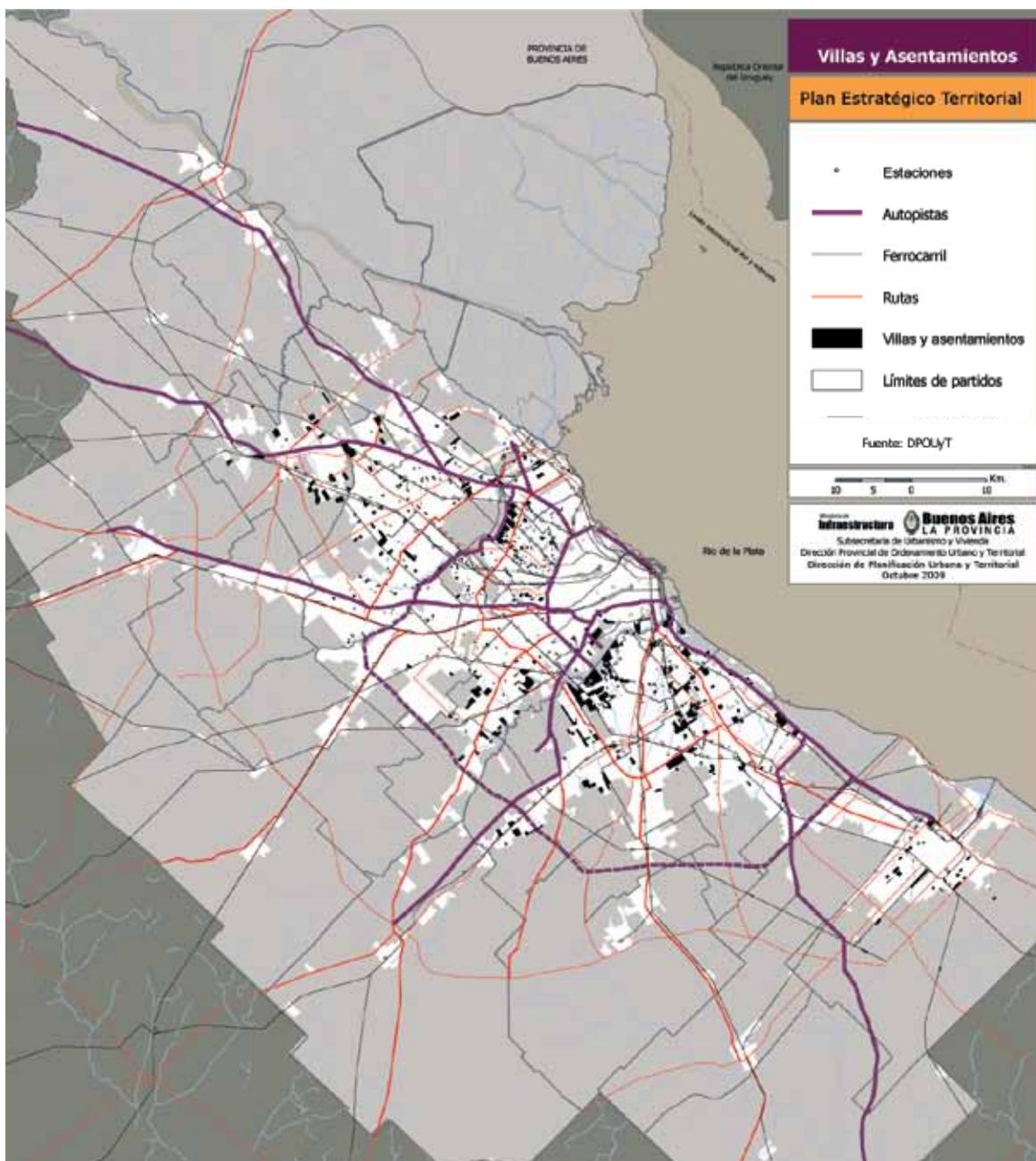
¹⁵. Cabe mencionar que aún no se encuentran disponibles los datos del censo 2010 publicados por la localidad.

Definición de pautas para la producción de documentos cartográficos temáticos

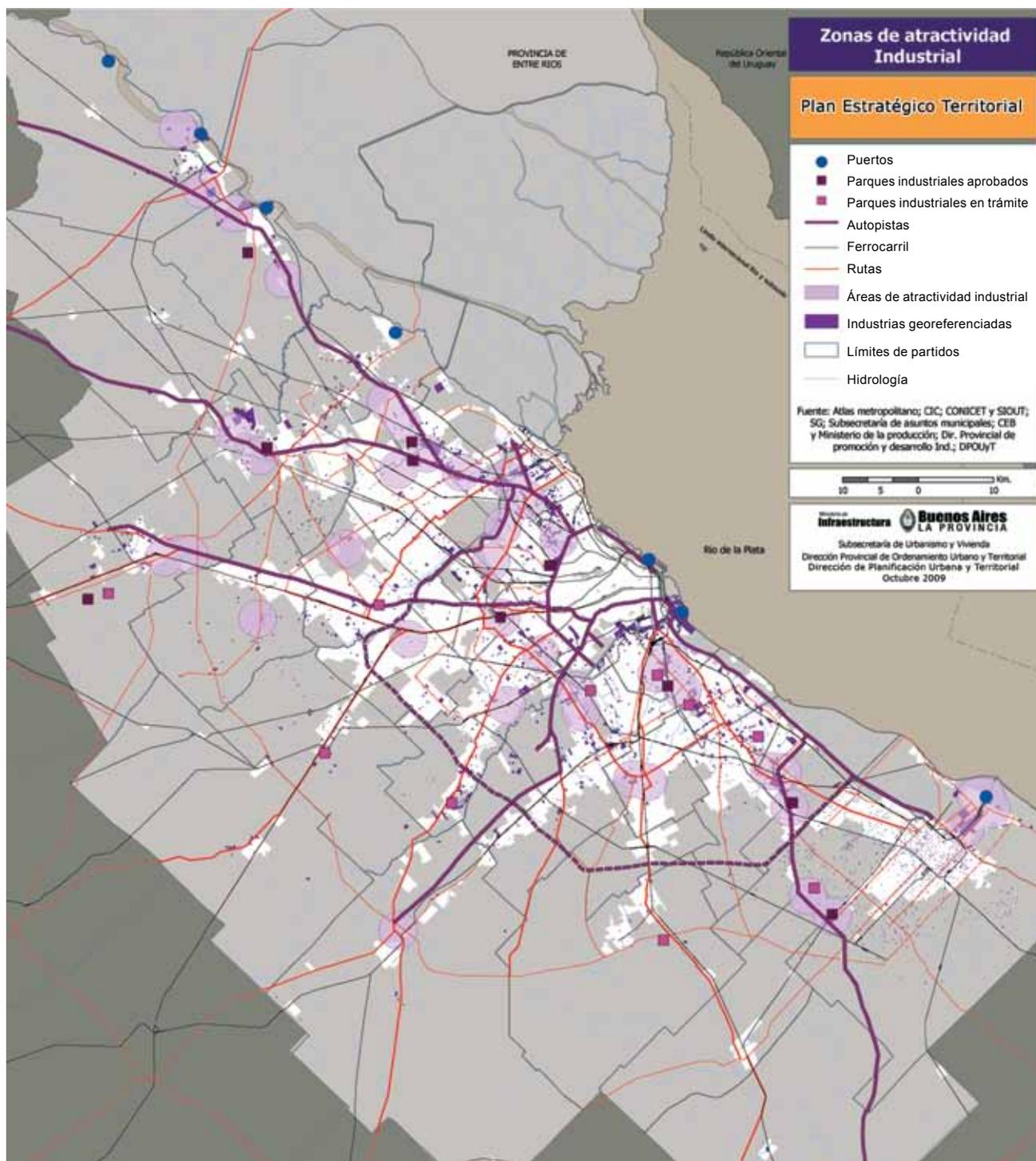
La cartografía temática, permite representar en un plano, carta o mapa, un tema, por ejemplo: “asentamientos precarios y villas miseria”.

O varios temas relacionados gráficamente, por ejemplo “total de población y densidad de población”; o “zonificación de usos del suelo” e “industrias”.

Mapa temático asentamientos precarios



Mapa de temas relacionados: zonificación de usos del suelo e industrias



Los mapas, desde el punto de vista temático, se clasifican en: mapas inventarios, mapas analíticos, mapas de correlación y mapas síntesis. Y por otro lado, según sea el criterio con el que se clasifique la información, que deberá corresponderse con los objetivos planteados para el mapa. Los documentos cartográficos se clasifican en: nominales, ordinales y de proporciones o relaciones.

El mapa inventario se compone de diversas variables que por el número de clases impide establecer comparaciones rápidamente. El mapa analítico incluye una variable o tema con el propósito de relacionarlo con el territorio, permitiendo establecer distribuciones, posiciones, configuraciones, etc.

El mapa de correlación permite establecer rápidamente comparaciones territoriales entre temas o variables. Cada variable se presenta con sus clases. Y el mapa síntesis constituye la representación gráfica del territorio mediante configuraciones regionales, tipologías o clases que sintetizan la conjugación de varios aspectos.

Por otro lado, los mapas de nivel de medición nominal, son aquellos donde la información está solamente nominada según su naturaleza, no se trabajan los datos desde el punto de vista de la jerarquización. Por ejemplo, en un mapa de tipos de industrias, se nominan las distintas industrias, sin ponderar ninguna de ellas (por ejemplo: industrias químicas, industrias alimenticias, industrias papeleras). Los mapas de nivel de medición ordinal, por su parte, ordenan jerárquicamente la información, estableciendo intervalos de clases. Por ejemplo: un mapa de densidades poblacionales donde las densidades se establecen en tres niveles (altos, medios y bajos). Y los mapas de nivel de medición de relaciones o proporciones, son aquellos que además de jerarquizar o ponderar la información en intervalos de clase, dicen cuánto representa cada símbolo empleado para mostrar el dato, es decir no solo indica que un intervalo de clase es mayor que otro, sino que indica cuanto mayor es, es decir, representa proporcionalmente el dato.

Ahora bien, existen diferentes criterios o pautas para elaborar y definir tipos de cartas temáticas en función de los objetivos del mapa y también en función de la escala. Y estas clasificaciones de los documentos cartográficos, están en relación no solo con los objetivos que plantea el mapa, sino también juegan en concordancia con las escalas de los mismos.

Desde el punto de vista técnico, la "escala" se refiere al nivel de representación (a veces denominado nivel de

resolución), pero hasta mediados de este siglo un interés explícito por la escala en geografía humana se limitó fundamentalmente a dos elementos: la cartografía y la geografía regional.

En cartografía, la escala se define como la relación entre la distancia en la imagen cartográfica y la distancia correspondiente en la realidad: así, una escala 1: 50.000 significa que 1 cm sobre el mapa representa 50.000 cm (0,5 km)¹⁶. Al cambiar de escala, no se mantienen los mismos detalles, ni las mismas informaciones, ni la misma nomenclatura, ni las mismas cotas. En términos más generales, todo cambio de escala modifica las percepciones y las representaciones, e incluso la naturaleza misma de los fenómenos.

Se trata, en parte, de una cuestión vinculada a la relación entre el sujeto y el objeto. Pero se trata, sobre todo, de una cuestión de discontinuidad en el orden del tamaño de los fenómenos (que así no pueden seguir teniendo la misma significación, ni el mismo sentido ni la misma estructura). Al mismo tiempo, el cambio constante de escalas, si está dirigido y controlado, es extremadamente útil, en tanto la comprensión trans-escalar y multi-escalar del espacio es siempre superior a una visión mono-escalar.

La escala es también un indicador de la dimensión del espacio considerado, un clasificador de los órdenes de tamaños. Un error clásico: un mapa a gran escala representa una porción de terreno reducida; un mapa a gran escala puede representar el mundo entero.

Esto es así porque 'grande' y 'pequeño' designan la fracción. En el lenguaje corriente, hacer las cosas a gran escala es hacerlas en grande; por ejemplo, 'el comercio a gran escala', implica la participación de una gran parte del mundo. El geógrafo no debe confundir la escala-fracción con la escala-extensión¹⁷.

Considerando las diversas escalas de representación, se pueden esquematizar los siguientes ejemplos:

16. Johnston, R.J., D. Gregory y D. Smith (eds.) (1981), *Diccionario Akal de Geografía Humana*. Akal, Madrid, 2000. 186.

17. Brunet, Roger (1992), *Les mots de la Géographie*, Dictionnaire critique. Reclus, París. 1993. 175-176.

Cuadro clasificación de escalas

	Escala	Ejemplos de mapa
grandes	1:50 1:100	Planos de edificios y parcelas urbanas.
grandes	1: 200 1: 250 1: 500 1: 750	Loteos y amanzanamientos urbanos, mensuras de parcelas rurales.
grandes	1: 1.000 1: 2.000 1: 2.500 1: 5.000	Catastro urbano, proyectos de infraestructura urbana, mapas de usos del suelo.
medias	1: 10.000 1: 20.000	Planos murales de plantas urbanas, caminos y vías férreas.
medias	1: 25.000 1: 50.000 1: 100.000 1: 250.000	Cartas topográficas, cartas náuticas, cartas aeronáuticas, cartas geológicas.
pequeñas	1: 500.000	
pequeñas	1: 1.000.000 y menores	Mapas murales de provincias, países y continentes. Planisferios. Mapas de mares.

Recopilación y sistematización de información referenciada a las escalas territoriales

A partir de trabajos elaborados y de información proveniente de diferentes organismos públicos gestionada mediante convenios y acuerdos de intercambio, con la Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial, el equipo técnico del Departamento SIG -de la DPOUyT- se encuentra trabajando en la preparación de las capas de información, con el objetivo de incorporarlas al Servidor de Mapas. A continuación se detallan las capas de información con sus respectivas fuentes de origen:

Regiones de la Provincia

Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. 2011. En base al Plan Estratégico Territorial de la Provincia de Bs As. (PET)

Instancias del Desarrollo del Planeamiento Provincial

Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. 2011.

Urbanizaciones cerradas

Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As.

Asentamientos precarios y villas miseria

Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. Unidad de Investigación INFOHABITAT. Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de Gral. Sarmiento. 2011.

Obras del Ministerio de Infraestructura (de implantación puntual)

Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. 2011.

Obras del Ministerio de Infraestructura (de implantación lineal)

Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. 2011.

Programa Mejoramiento de Barrios

Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. 2011.

Plan de Obras de Agua y Saneamiento 2008-2011

Servicio Provincial de Agua Potable y Saneamiento Rural. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. 2011.

Industrias

Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. 2011.

Cuencas hidrográficas/límite de cuencas

Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. 2011.

Cuenca Reconquista/áreas según Ley 8912/77

Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. 2011.

Cuenca Matanza Riachuelo/basurales/recurrencia de inundación

ACUMAR. Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo. 2011.

Industrias/industrias fuera de zona legal

Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible. Ministerio de Gobierno de la Provincia de Bs As. 2011.

Puertos

Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. 2011.

En cuanto a la cartografía de base se está recopilando información generada en otros organismos:

Límites de partidos

Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. 2011.

Red ferroviaria

Dirección de Vialidad. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. 2011.

Hidrografía

Proyecto SIG 250. Instituto Geográfico Nacional. Argentina.

Espacios verdes

Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. 2011.

Localidad según población

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. 2001. Instituto Geográfico Nacional. Argentina.

Conglomerado Gran Buenos Aires

Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. 2011.

Municipalidades

Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. 2011.

Áreas de oportunidad-suelo ocioso

Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Bs As. 2011. En base a trabajos elaborados por el Ministerio de Economía de la Provincia de Bs As. 2005.

Terminales de transporte

Agencia Provincial de Transporte. Ministerio de Infraestructura de la Provincia. De Bs. As. 2011.

Establecimientos educativos

Dirección de Información y Estadística. Dirección Provincial de Planeamiento Educativo. Dirección General de Cultura y Educación de la Provincia de Bs As. 2010.

A su vez, se propone incluir en el Servidor de Mapas las capas propias de Google Herat:

Google Street 2011

Google Satélite 2011

Google Híbrido 2011

A continuación se exponen y se describen algunos de los mapas, que luego serán objeto de la *web mapping*.

Diseño de un Servidor de Mapas

Un Servidor de Mapas permite la visualización individual y a la vez conjunta de diversas capas de información georreferenciadas, relacionadas con el ordenamiento del territorio.

Entre sus ventajas se pueden destacar:

Posee potentes herramientas de consulta y análisis espacial que facilitan la toma de decisiones en distintos niveles de la gestión del territorio.

Constituye una herramienta para la comprensión de la realidad territorial. Permite contar con la última información disponible para consultar y comparar datos.

No solo cumple con la función de difundir la información, ponerla a disposición de manera ágil y actualizada para su consulta, sino también que optimiza los tiempos de trabajo, tanto en la gestión, como sobre la información misma generada.

Es una herramienta que trasciende a la gestión de gobierno y que permite sortear las barreras que habitualmente se encuentran en los organismos públicos, para recuperar los productos a lo largo del tiempo.

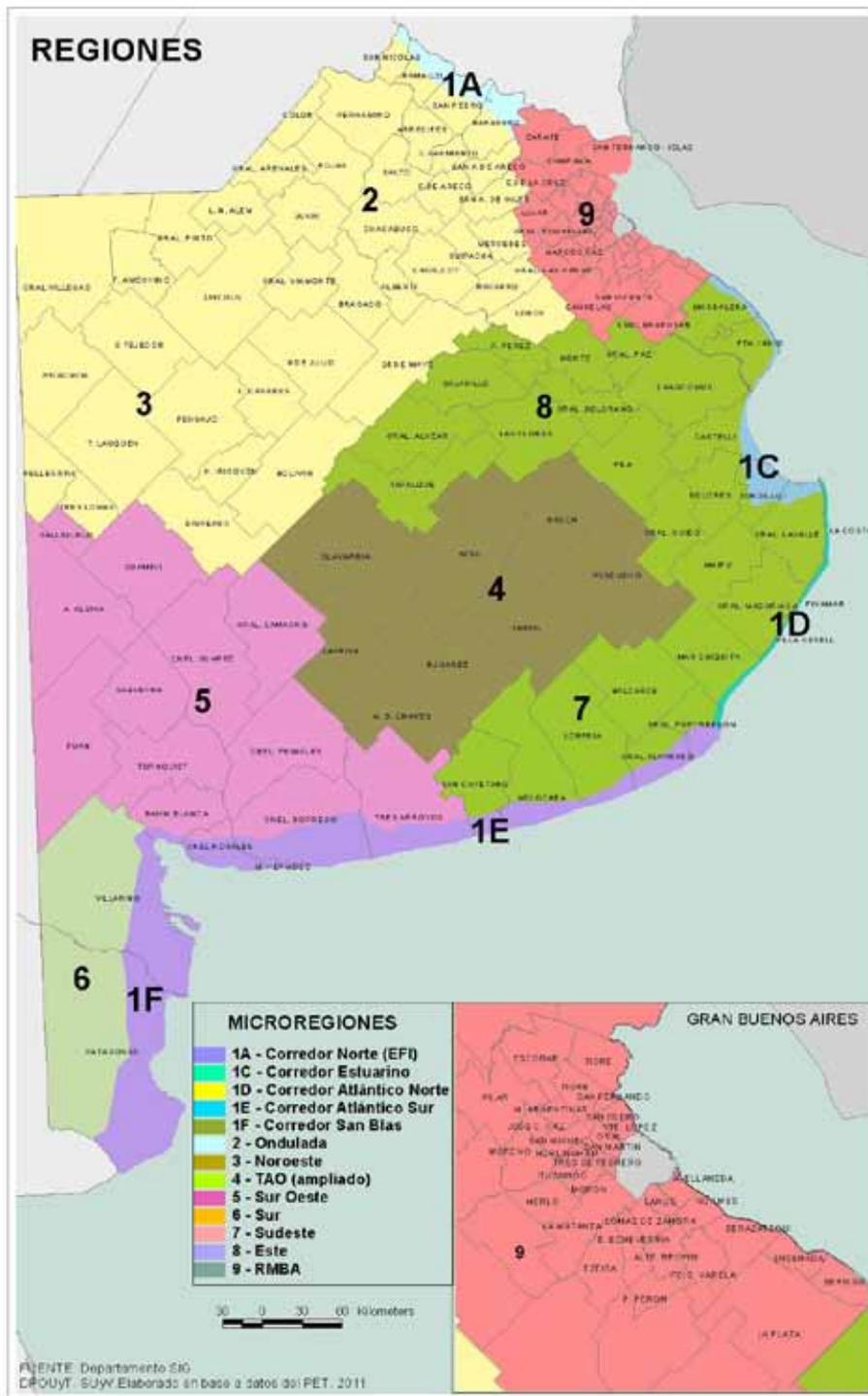
En el servidor la información es representada mediante la aplicación de la semiología gráfica presente en los momentos de la gráfica: momento conceptual, momento de tratamiento de la información y momento de la comunicación.

Con el fin de lograr comunicar al usuario -en general- del Servidor de Mapas, la información disponible en la Dirección Provincial Ordenamiento Urbano y Territorial, es que las diversas capas de información reciben un tratamiento gráfico adecuado para lograr claridad y legibilidad en su lectura por un lado, y un tratamiento estadístico de la información asociada en la base de datos con el fin de poder interpretarlos correctamente, por el otro. Para tal fin, primeramente se pensaron los mapas a elaborar y la manera de ser representados. Es por ello que, antes de aplicar las rutinas de programación para incorporar las capas de información en el Servidor de Mapas y poder visualizarlos como tal, se realizaron ensayos de mapas borradores.

Mapa de regiones de la Provincia

El objetivo de este mapa es representar el límite de cada región y ver qué partidos comprende cada una de ellas. La propuesta para el Servidor de Mapas, es poder con-

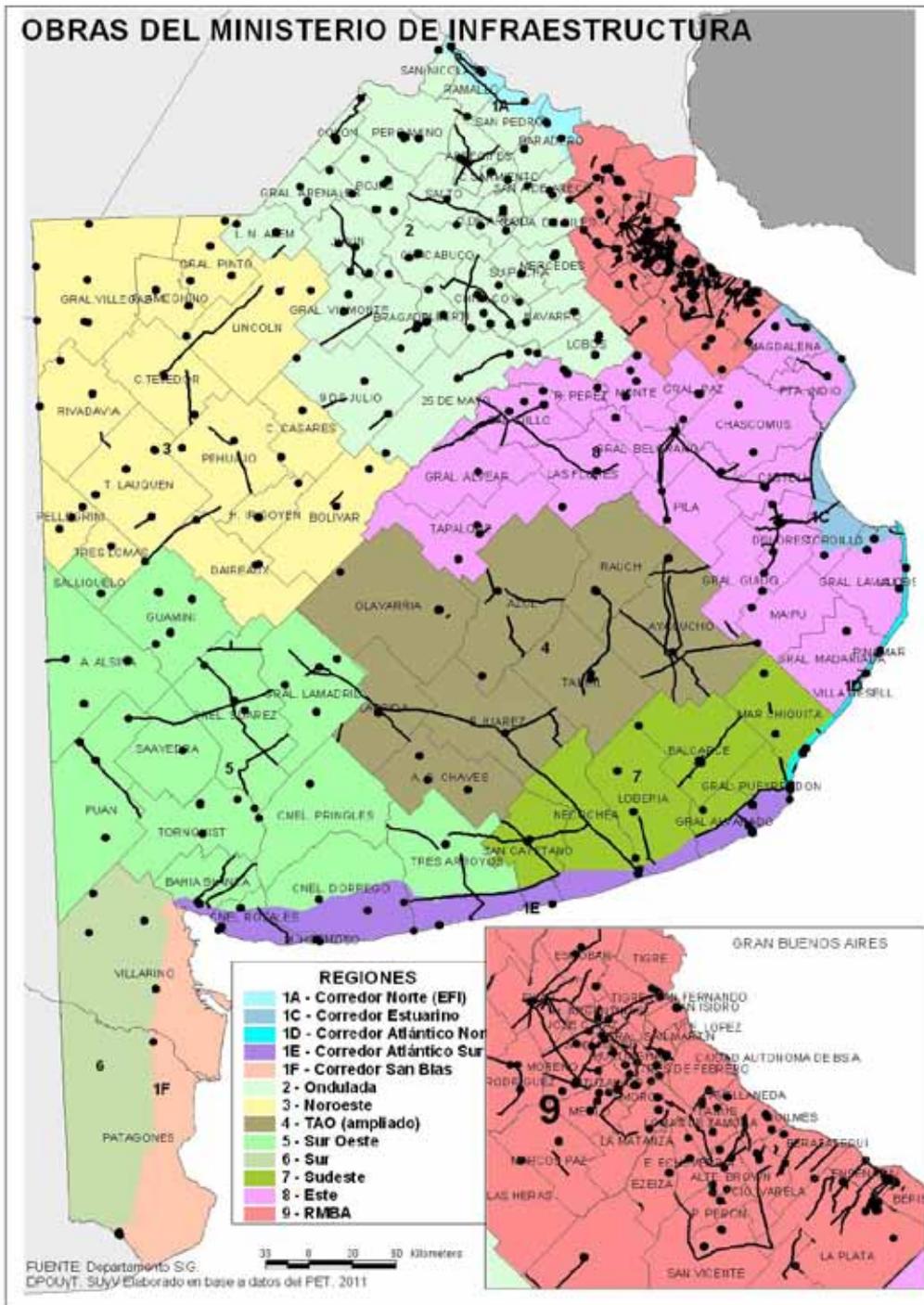
sultar de cada región datos sociodemográficos y algunos datos referidos a las obras del Ministerio. Se plantea para una etapa posterior la incorporación de la Cartera de Proyectos del Ministerio, información que a la fecha no se encuentra digitalizada sobre cartografía de base.



Mapa de las obras del Ministerio de Infraestructura

La propuesta para el Servidor de Mapas es poder consultar, de cada obra, datos referidos a su composición.

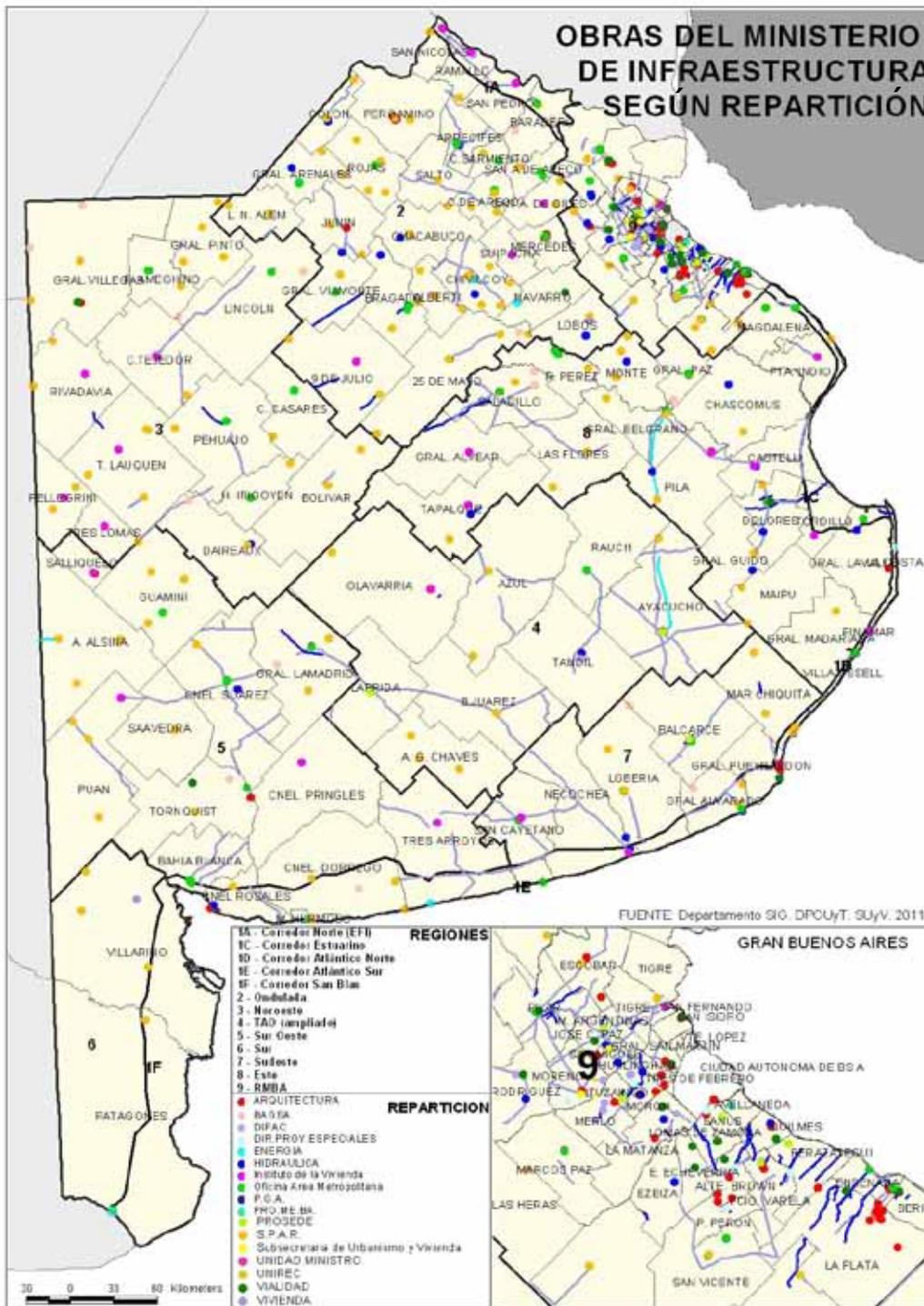
El objetivo de este mapa es representar la localización de cada obra y a la vez poder ver en qué región se encuentra cada una de ellas.



Mapa de las obras del Ministerio de Infraestructura, según repartición que la ejecuta

El objetivo de este mapa es representar la localización de cada obra y a la vez poder ver en qué región se encuentra cada una de ellas.

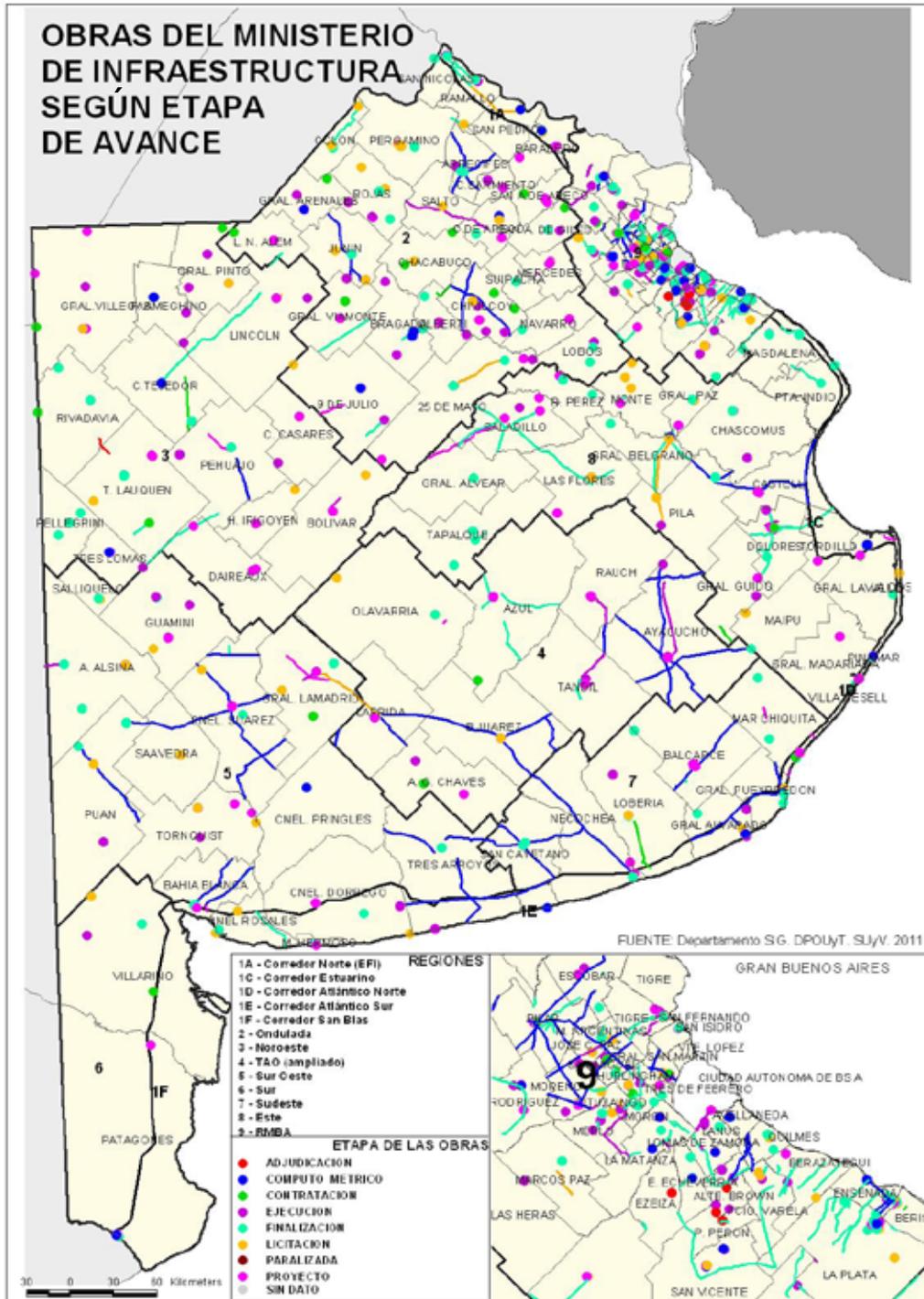
La propuesta para el Servidor de Mapas, es poder consultar de cada obra cuál es la repartición que la tiene a cargo.



Mapa de las obras del Ministerio de Infraestructura según etapa de avance

El objetivo de este mapa es representar la localización de cada obra y a la vez poder ver en qué región se encuentra cada una de ellas.

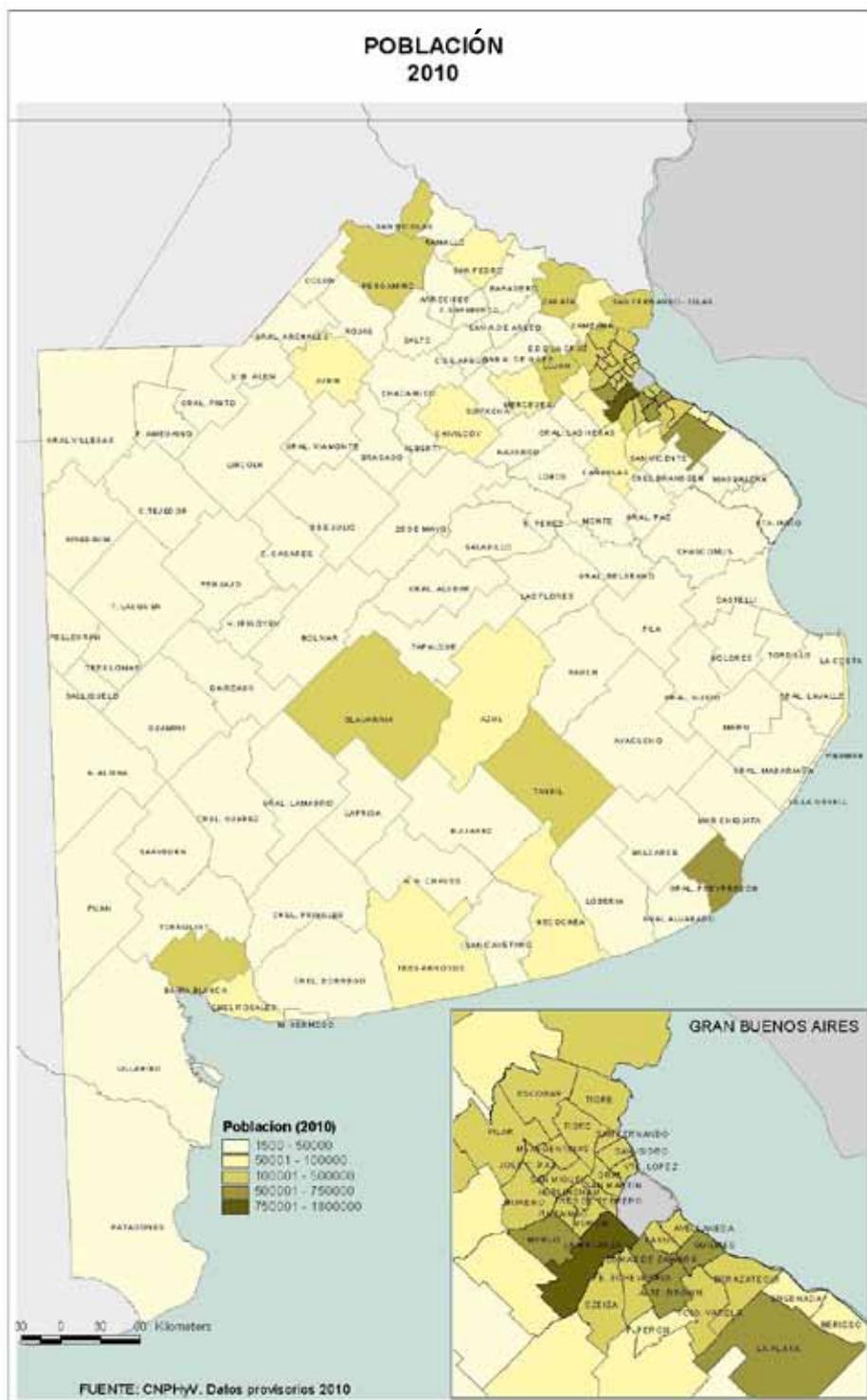
La propuesta para el Servidor de Mapas, es poder consultar de cada obra cuál es la etapa de avance en que se encuentra.



Mapa de población según Censo 2010 (INDEC)

El objetivo de este mapa es representar la distribución de la población por partido.

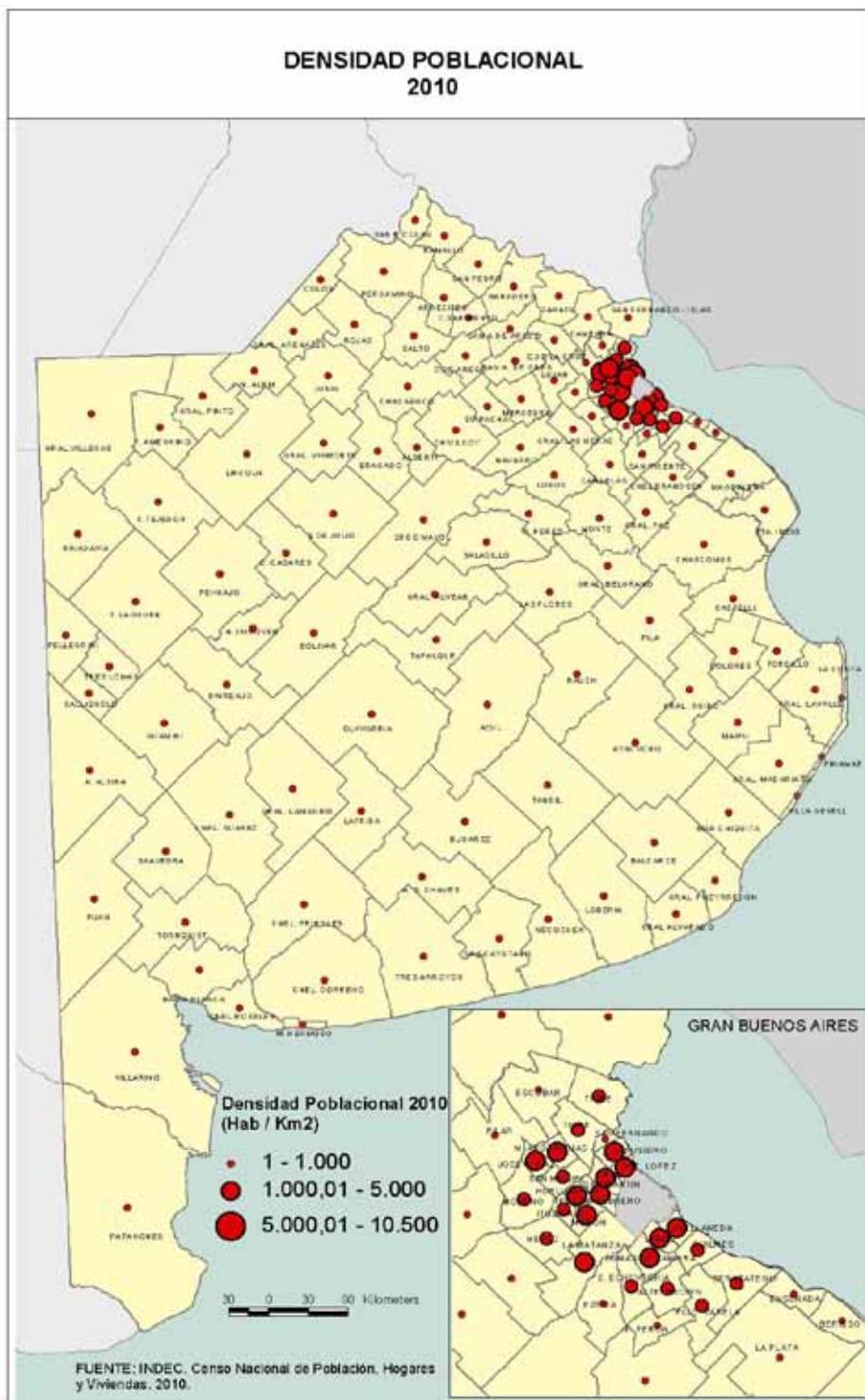
La propuesta para el Servidor de Mapas, es poder consultar por partido, la población 2010, el crecimiento intercensal y la densidad demográfica.



Mapa de densidad demográfica según Censo 2010 (INDEC)

La propuesta para el Servidor de Mapas, es poder consultar por partido, la población 2010, el crecimiento intercensal y la densidad demográfica.

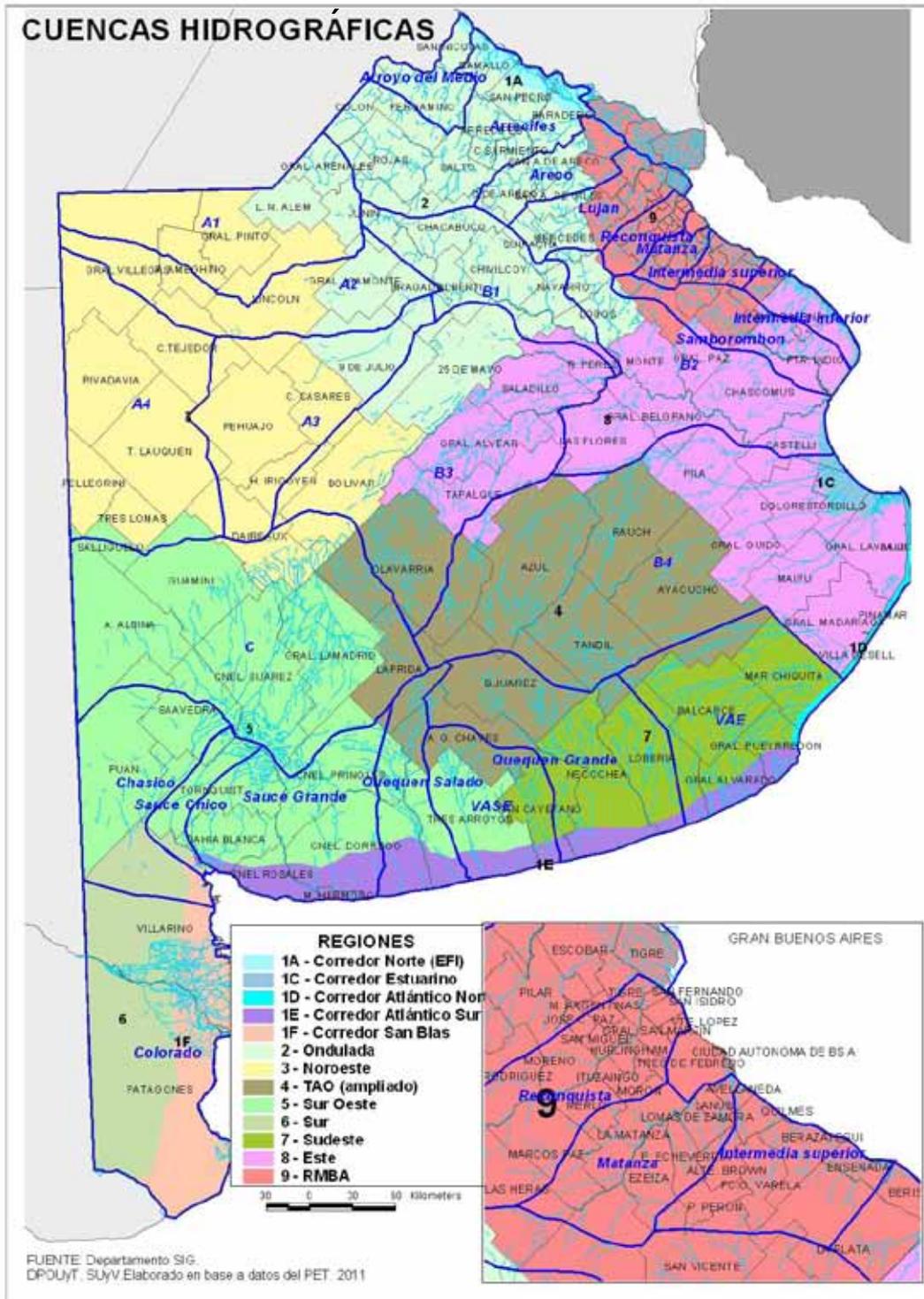
El objetivo de este mapa es representar la densidad demográfica por partido.



Mapa de cuencas hidrográficas

El objetivo de este mapa es representar las cuencas hidrográficas.

La propuesta para el Servidor de Mapas, es poder consultar los partidos que conforman cada cuenca hidrográfica, a la vez que la región que comprende cada cuenca.



Mapa de los componentes de la Cartera de Proyectos del Ministerio

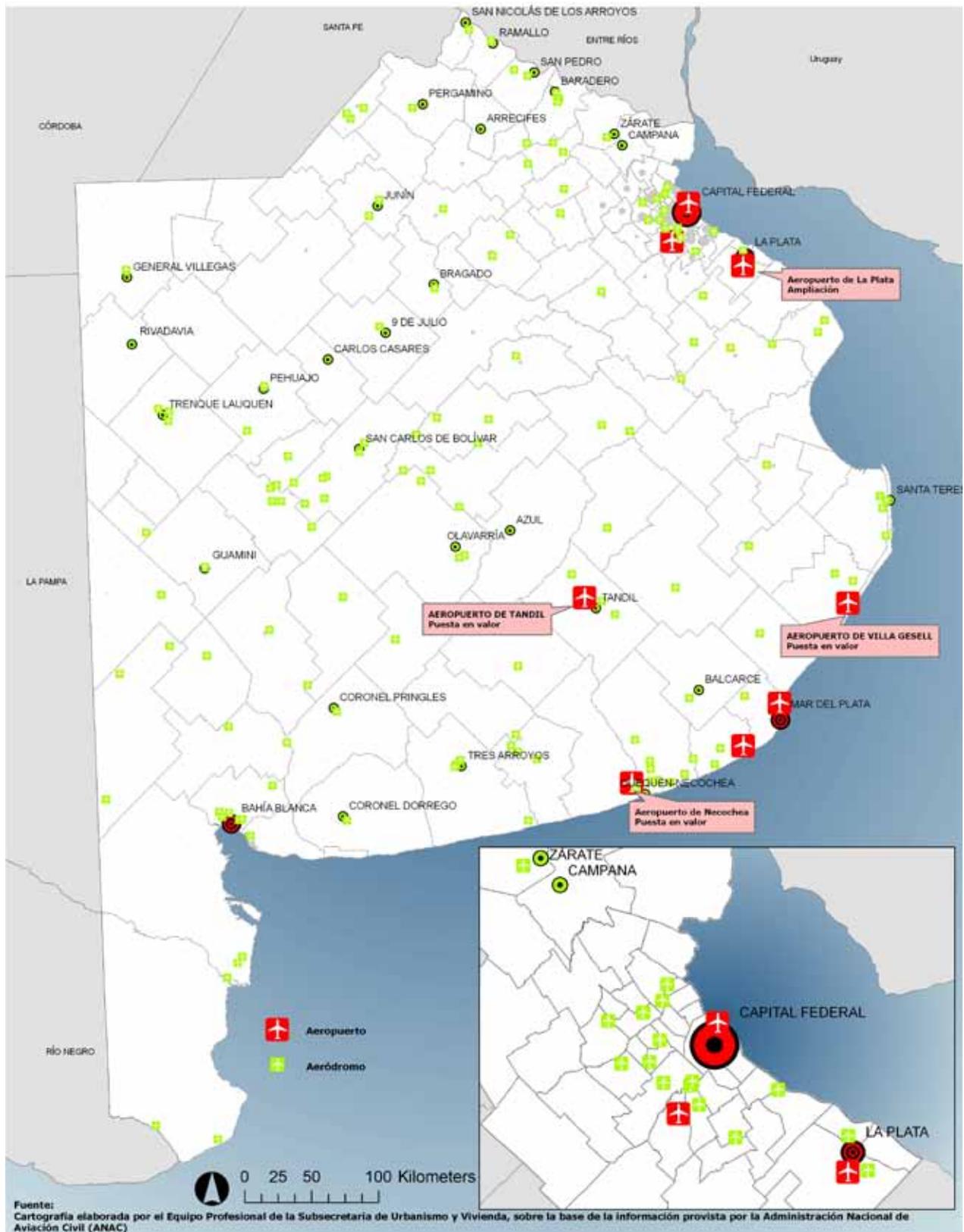
La propuesta para el Servidor de Mapas, es poder digitalizar los diversos componentes temáticos que conforman la Cartera de Proyectos del Ministerio.

Cabe aclarar que dicha información proviene del Plan Estratégico Provincial, pero solamente se dispone en formato imagen.

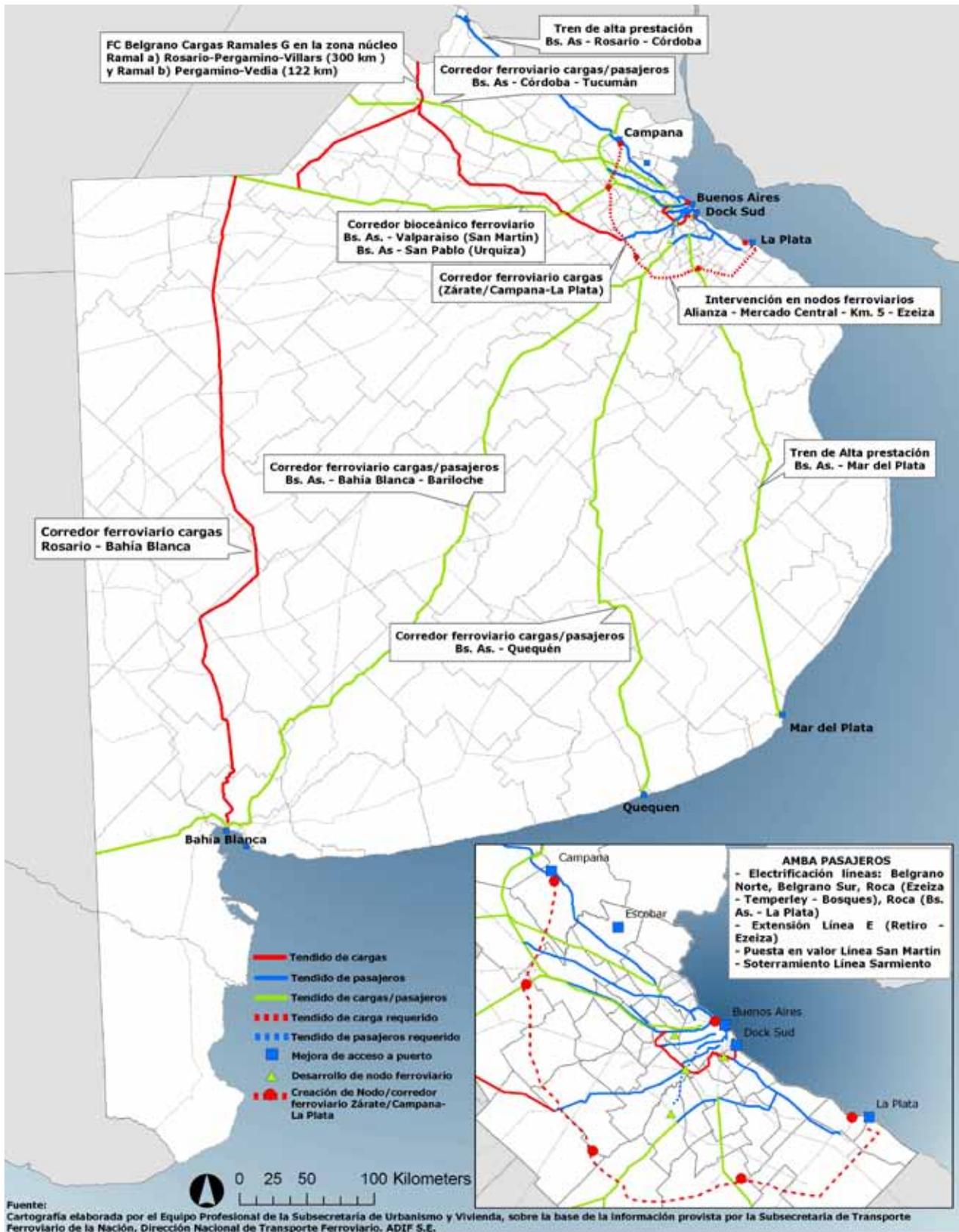
La propuesta para el Servidor de Mapas, es poder generar una de las capas que componen las temáticas de la Cartera de Proyectos.

A continuación se presentan algunos de sus componentes temáticos.

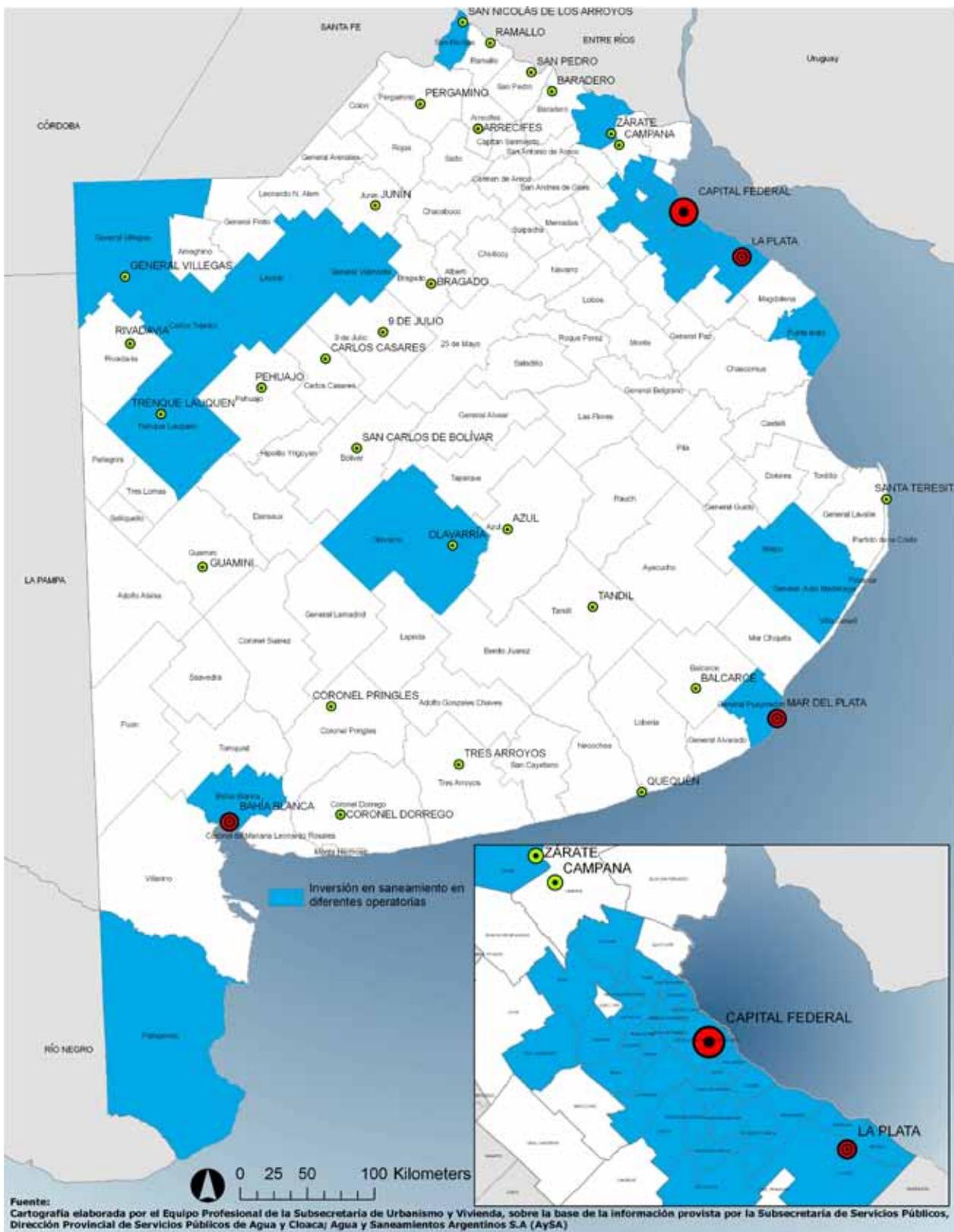
Infraestructura aeroportuaria



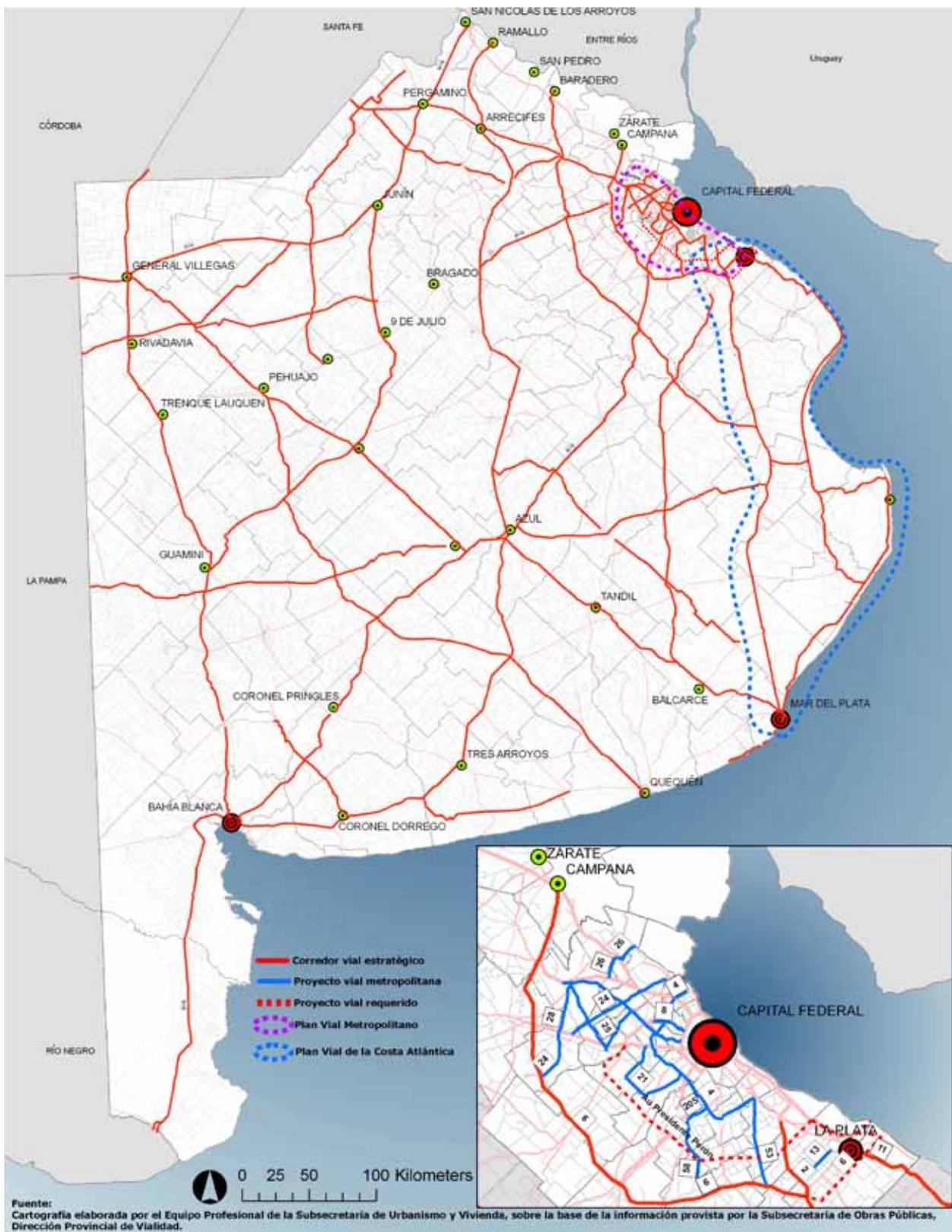
Infraestructura ferroviaria



Infraestructura sanitaria



Infraestructura vial



El diseño de las formas de visualización de la información para cada una de las escalas de representación, es una tarea que requiere, para su realización, de determinados criterios relacionados con el proceso cartográfico y el test de lectura de los mapas, logrados en la visualización de una *web mapping*.

La rápida interpretación cartográfica en función de los objetivos planteados es la verificación del grado de eficacia del documento cartográfico.

Cabe aclarar que la lectura e interpretación de mapas en formato digital a través de un sitio *on line* no tiene los mismos efectos que la lectura de un mapa impreso en papel. Por este motivo, se están realizando diversos ejercicios de formas de visualización de las capas de información en un sitio web de prueba que constituirá, luego, el servidor de mapas que llevará el nombre de urBASig como primera propuesta.

El grado de eficacia de los mapas, refiere al grado de lectura e interpretación que realiza el lector (usuario) de un mapa. Dos conceptos son básicos en este ítem: la legibilidad y la claridad. Estas son las dos cualidades cartográficas que permiten verificar el nivel de eficacia del documento. Un mapa es legible cuando responde, en cinco segundos, a una pregunta de nivel elemental. Un mapa es claro cuando responde a una pregunta de nivel de conjunto.

Otra cuestión a tener en cuenta en la elaboración de los criterios para las formas de visualización de la información en las diversas escalas, son las propiedades perceptivas de los mapas: selectividad, asociatividad, orden y cuantificación.

La selectividad permite aislar o separar una clase del resto, la asociatividad, hallar grupos o asociaciones con base en las semejanzas entre las clases. El orden posibilita una clasificación jerarquizada de las clases. Y la cuantificación expresa relaciones de cantidad.

Para la consulta y navegación del Servidor de Mapas, se prevé elaborar un Manual Metodológico para el usuario del Servidor de Mapas, que contemple desde los pasos para acceder a la página, hasta las herramientas de consulta de la información.

Dicho manual, se encuentra en etapa de elaboración, en la Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial, de acuerdo con los ensayos de visualización y de desarrollo de las herramientas del sitio de la *web mapping*.

Bibliografía general

- Agua y Saneamientos Argentinos S.A. (AySA), Plan de Expansión y Mejoras 2088/11 -2012/17, 2008.
- Agua y Saneamientos Argentinos S.A. Plan Estratégico de AySA 2011-2020. 2011.
- Austin Millán, Tomás. Descentralización y regionalización en la actualidad. Chile. 1991. S/D
- Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR). Informe de Gestión de Residuos Sólidos. Mayo 2011.
- Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR). Plan Integral de Saneamiento Ambiental la Cuenca Matanza Riachuelo (PISA). Diciembre 2009.
- Besler; Frediani; Delucchi; Martino y Tauber. "Descentralización, Regionalización y Fortalecimiento del Estado Municipal. Estudio de caso: Autonomía Financiera Municipal y Descentralización Tributaria en los Municipios del CODENOBA, Prov. de Buenos Aires". Subsecretaría de Asuntos Municipales, Ministerio de Gobierno de la Prov. de Buenos Aires. 2005.
- Boffi, Luis Leopoldo. "Intermunicipalismo", en Curso de Municipalismo, La Plata. 1972. Pág. 43.
- Boisier, Sergio. "Biorregionalismo. Una nueva versión del cuento del traje del Emperador". Revista Universum, 2000. N° 15.
- Boisier, Sergio. "Estrategias Ambientales para el Desarrollo Sostenible de América Latina y El Caribe - La Planificación Bioregional". 1999.
- Boisier, Sergio. "La gestión de las regiones en el Nuevo Orden Internacional. Cuasi Estados y Cuasi Empresas" en Revista Modernidad y Territorio, Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social-ILPES. S/D.
- Bonanata, Humberto. Regionalización de la República Argentina. <http://www.educar> 1999.
- Bonini, Celina. Capítulo "Municipalismo, Descentralización y Región". En: Descentralización y Fortalecimiento Municipal. Ministerio de Gobierno. Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. La Plata, 2005. Págs. 11-32.
- Bugallo, Sergio. "Acerca de la Regionalización". Plan Trienal 2004-2007. 2005.
- Bugallo, Sergio. Hacia un Plan de Desarrollo para la provincia de Buenos Aires. 2004.
- Centro de Estudios Populares. Metodología para la Regionalización de la provincia de Buenos Aires y marco regulatorio de los Consorcios Regionales (Segundo Informe Parcial). 2001.
- Centro de Estudios Populares. Proyecto: Modernización Institucional entre el Municipio y los Consorcios Productivos Regionales (Primer Informe de Avance). 2000.
- Centro de Investigaciones Territoriales y Ambientales Bonaerenses. Regiones Geográficas. Grupo Banco Provincia. 2005.
- Clichevsky N. "La tierra vacante "revisitada". Elementos explicativos y potencialidades de utilización". Cuaderno Urbano 6 ISSN 1666-6186. Sep. 2007.
- Comisión Nacional de Regulación del Transporte. CNRT. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Secretaría de Transporte. S/D.
- Consorcio de Gestión Puerto San Pedro; Puerto La Plata. Provincia de Buenos Aires. S/D.
- Convenio Ministerio Infraestructura-Facultad de Ingeniería (UNLP). Estudio sobre la Provisión de agua en el noroeste de la Provincia de Buenos Aires. Anteproyecto Acueducto del noroeste de la Provincia de Buenos Aires. 2011.
- Cooperación Técnica BID No Reembolsable ATN/OC -12221. Plan Director de Cloacas de la región noroeste del Gran

- Buenos Aires (José C. Paz, Malvinas Argentinas, Pilar, Cuartel V Moreno). S/D.
- Cuartango, O. y Cuartango, G. "Los gobiernos locales en Argentina" En: Desarrollo Local. Jefatura de Gabinete de Ministros. Buenos Aires, 2003. Págs. 27-36.
- Czajkowski, Jorge D. y Rosenfeld, Elías. Regionalización Bioclimática de la Prov. de Buenos Aires. 1992.
- De Mattos, C. "Reestructuración, crecimiento y expansión metropolitana en las economías emergentes latinoamericanas. Ciudades y regiones frente al avance de la globalización". Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca. 1998.
- Decreto-Ley 8912/77. Ordenamiento territorial y uso del suelo Provincia de Buenos Aires.
- Del Río, J. P. Política de vivienda y acceso a la ciudad. Las tierras y los Proyectos urbanos en el conurbano bonaerense. La Plata, Argentina. Equipo InfoHábitat. Instituto del Conurbano. UNGS. S/D.
- Di Virgilio, M. Mercedes. "Producción de Pobreza y Políticas Sociales-encuentros y desencuentros en urbanizaciones populares del Área Metropolitana de Buenos Aires". 2008.
- Dirección de Vialidad de La Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Infraestructura. Sistemas Informáticos de la Dirección de Vialidad. Provincia de Bs. As. S/D.
- Dirección Nacional de Vialidad. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Secretaría de Obras Públicas. S/D.
- Dirección Provincial de Agua y Cloacas (DIPAC). Proyectos, Legajos Licitatorios, Documentación Conforme a obra de obras de localidades varias del Interior y el Conurbano. 2012.
- Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano Territorial. Ministerio de Infraestructura. Provincia Bs. As. Proyecto SIT-Sistema de Información Territorial. S/D.
- Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial, SSUyV del Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires. Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana. 2007.
- Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial, SSUyV, Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires. Región Metropolitana. (no publicado oficialmente). Avance del Sistema Director de Áreas Verdes. 2009.
- Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial, SSUyV, Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires. Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana. 2007.
- Ente Nacional de Obras Hídricas y Saneamiento (ENOHSA)-Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Programa de Agua Potable y Saneamiento para Poblaciones Urbanas y Suburbana mayores a 50.000 habitantes (PAYS). S/D.
- Esteban, Ramón A.; Rossi, Diego D. V Seminario Nacional de RedMuni. La reforma municipal pendiente: por qué y para qué. "Aportes hacia una Regionalización Posible y Necesaria para los Municipios de la Provincia de Buenos Aires". 2003.
- Fernández, Víctor R. Estrategia(s) de desarrollo regional bajo el nuevo escenario global-local: revisión crítica sobre su(s) potencialidad(es) y límites. EURE. Santiago, 2001. Vol. 27, N°82, págs. 43-63.
- Frediani, Valeria P. y Frediani, Julieta C. Hacia un nuevo rol de los municipios en la Argentina. 2006.
- Fritzsche, F. Y Vio, M. "La huella del desarrollo urbano en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Consideraciones acerca de las transformaciones recientes del espacio ocioso. Scripta Nova, 9, Barcelona, Departamento de Geografía Humana, FGeH, UB. 2005.
- Hernández, Ruby D. "Un modelo de desarrollo regional. Provincia de Buenos Aires". 1996.
- http://www.mosp.gba.gov.ar/sitios/urbanoter/planurbana/PET_PBA.pdf
- Iniciativa Mekorot-Gobierno de Israel. Iniciativa Privada para la construcción y operación de la Planta Potabilizadora de la Ciudad de La Plata y zonas aledañas. 2012.
- Instituto de Ciencias Políticas y Sociales para el Desarrollo Bonaerense (INDEB) <http://www.indeb.com.ar/quees.htm>

Katarzyna Dembicz. Los Conceptos de la Región y el Desarrollo Regional en el Pensamiento Socioeconómico de la CEPAL. 2004.

Legnini, Claudia. "Municipalismo, Descentralización y Región". En: Revista Eje de Desarrollo "Cruz del Sur". Instituto de Ciencias Políticas, Sociales y Económicas para el Desarrollo Bonaerense (INDEB). 2004.

Llorens Corvalán, Margarita. "Modernización de las estructuras y del funcionamiento de la administración municipal". VI Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Buenos Aires, Argentina. 2001.

Mattos, Carlos A. En "Paradigmas, Modelos y Estrategias en la Práctica Latinoamericana de Planificación Regional". Pensamiento iberoamericano. Revista de economía política, desarrollo regional: nuevos desafíos. Madrid. 1986.

Matus, Carlos. Los tres cinturones de Gobierno. Fundación Altadir. Caracas. 1997.

Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires. Plan Trienal 1989-1991: "Plan de los 1000 Emprendimientos". 1989-1991.

Ministerio de Economía. Provincia de Buenos Aires. Evaluación para las condiciones fiscales, jurídicas y urbanas para la movilización del suelo ocioso urbano. Proyecto CFI- UGEIF-CFI. 2005.

Ministerio de Infraestructura-Banco Mundial. Préstamos ALP1-BIRF 7268 AR, ALP1 (ampliación)-BIRF 7947 AR y APL2-BIRF 7472 AR. Programa de Desarrollo de la Inversión Sustentable de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires. S/D.

Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires. Departamento Sistema de Información Geográfica. Región Metropolitana de Buenos Aires. Terrenos vacantes en loteos. Valores absolutos y porcentajes. 2008.

Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires. "Plan Estratégico Territorial Provincia de Buenos Aires". S/D.

Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires. Plan Hidráulico 2009. DIPSOH. 2009.

Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires. Sistema Integral Gestión de Obras y Servicios -SIGOS- S/D.

Ministerio de Infraestructura, Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. "Informe de Gestión 2007-2011 Buenos Aires Infraestructura, Publicación Institucional. Impreso en Aurelio Impresiones. Noviembre 2011.

Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. "Contribución al Plan Estratégico Territorial. Fase I". http://www.mosp.gba.gov.ar/sitios/urbanoter/planurbana/Contribucion_PET_Fasel.pdf

Ministerio de Infraestructura. Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas. Dirección Ejecutivas-Departamento Obras por Contrato. Obras en Ejecución-noviembre 2011.

Ministerio de Infraestructura. Plan Estratégico de Agua y Saneamiento 2011-2041 de la Provincia de Buenos Aires. 2011.

Ministerio de la Producción. Provincia de Buenos Aires. Plan Director de Puerto de Dock Sud. S/D.

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Secretaría de Obras Públicas; Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. FED construcción. Programa Federal de Construcción de Vivienda. Estado de Avance 31-12-2011.

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Secretaría de Obras Públicas; Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. FED construcción. Programa Federal de Reactivación de Obras del FONAVI I-II. Estado de Avance 31-12-2011.

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Secretaría de Obras Públicas; Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. FED construcción. Programa Federal de Emergencia Habitacional. Estado de Avance 31-12-2011.

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación. "Plan Estratégico Territorial 1816-2016, Argentina del Bicentenario. Avance 2008". <http://www.planif-territorial.gov.ar/html/pet/>

Ministerio del Interior. Secretaría de Provincias. La Regionalización en la Argentina. Apuntes para su debate. 2002.

Ministerio Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos (MIVySP)-Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Evaluación Ambiental Estratégica para el Sector Saneamiento (EAE). Mayo 2004.

Ministerio Infraestructura. Planes Directores para las localidades de San Vicente, Marcos Paz, Cañuelas y Las Heras. C.F.I. 2011.

Página web de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación <http://www.ambiente.gov.ar>

Página web del Organismo Provincial para el Desarrollo Sustentable www.opds.gba.gov.ar

Programas de Obras con Fondos Provinciales por Decretos Provinciales. Plan 600 millones (Decreto 1570/08), Plan 700 millones (Decreto 547/10) Plan 800 millones (Decreto 158/11). Plantas Depuradoras localidades de Presidente Perón y San Nicolás. Aguas Bonaerenses S.A. (ABSA) 2004-2011.

Provincia de Buenos Aires, Subsecretaria de Asuntos Municipales Institucionales del entonces Gobierno de la Provincia. Libro Región Capital. 1996.

Reca, R. P. Derecho Urbanístico. Volumen III: Área Metropolitana. Ed. La Ley. 2002.

Sabaté, Federico A. (coord.). Economía y sociedad en la Región Metropolitana de Buenos Aires en el contexto de la reestructuración de los '90. La Plata: Ediciones Al Margen-ICO, UNGS. 2002.

Sabsay, D. *et al.* Región Metropolitana de Buenos Aires. Aporte Jurídico-Institucional para su construcción en el marco del proyecto "Hacia la construcción de una Región Metropolitana Sustentable". Editorial FARN. Buenos Aires. 2002.

Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable (SAyDS). Plan Integral de Saneamiento para la Cuenca Matanza-Riachuelo (PSICMR). 2006.

Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable (SAyDS). Proyecto de Saneamiento Ambiental de la Cuenca Matanza-Riachuelo. 2007.

Secretaría de Transporte de La Nación. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Área Sistemas. Subsecretaría de Coordinación y Control de Gestión. S/D.

Solicitudes de financiamiento de obras para localidades varias con el Fondo Fiduciario para el Desarrollo del Plan de Infraestructura Provincial (PROFIDE), Plan Provincial de Infraestructura, 2010.

Tauber, Fernando. "Autonomía, descentralización y regionalización: un desafío institucional para el Estado". En Revista CONTACTAR. 1999. Nº 2.

Tauber, Fernando; Ravella, Olga. La Región, una alternativa necesaria de gestión territorial (Inédito). 2007.

Unidad Ejecutora de Programas Sociales para el Conurbano Bonaerense - Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Ingeniería (UNLP). Plan Director de Agua Potable y Saneamiento. 1995.

Zuccherino, Ricardo. "Evolución de la problemática municipalista". En: Desarrollo Local. Jefatura de Gabinete de Ministros. Buenos Aires. 2003. Págs. 73-77.

Fuentes bibliográficas de mapas y gráficos

1. Mapa modelo territorial actual
2. Mapa modelo territorial deseado
3. Mapa regiones
4. Mapa región 1A
5. Mapa región 1C
6. Mapa región 1D
7. Mapa región 1E
8. Mapa región 1F
9. Mapa región 2
10. Mapa región 3
11. Mapa región 4

12. Mapa región 5
13. Mapa región 6
14. Mapa región 7
15. Mapa región 8
16. Mapa región 9
17. Esquema metodológico
18. Cuadro organización de la base de datos por región y distrito
19. Mapa temático: ejemplo asentamientos precarios
20. Mapa de temas relacionados: ejemplo zonificación de usos del suelo e industrias
21. Mapa de tema con varias clases: ejemplo red vial de Lobos
22. Cuadro clasificación de escalas
23. Mapa regiones operativas de la provincia de Buenos Aires
24. Mapa obras del Ministerio de Infraestructura
25. Mapa obras del Ministerio de Infraestructura por repartición que la ejecuta
26. Mapa obras del Ministerio de Infraestructura según etapa de avance
27. Mapa población según Censo 2010
28. Mapa densidad demográfica según Censo 2010
29. Mapa etapas del proceso de planeamiento según Ley 8912/77
30. Mapa cuencas hidrográficas

Fuente: Departamento Sistema de Información Geográfica. Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura. 2011.

Fuente: Elaboración propia. 2011

31. Mapa de cuencas hídricas y plan de manejo de cuencas

32. Mapa de infraestructura aeroportuaria
33. Mapa de infraestructura eléctrica
34. Mapa de infraestructura ferroviaria
35. Mapa de infraestructura sanitaria
36. Mapa de infraestructura vial

Fuente: Departamento Sistema de Información Geográfica. Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda. Ministerio de Infraestructura. 2011. En base al Plan Estratégico Territorial.

La Colección "Estudios y proyectos provinciales" presenta estudios y proyectos de la cooperación técnica del CFI. Se trata de una de las herramientas estratégicas desarrolladas desde la creación de la institución, hace ya 50 años, para impulsar el desarrollo regional.

El trabajo conjunto entre el CFI y las provincias da como resultado una trama de conocimientos y prácticas, que cubre una variedad de temáticas, atendiendo solicitudes de cada uno de los Estados miembros. Consiste en una alianza virtuosa que suma investigación aplicada, transferencia de saberes, capacitación de funcionarios y actores locales, formación de recursos humanos, creación de redes y vínculos entre profesionales, técnicos, empresarios y agentes de la sociedad civil.

De esta manera se muestra al público la variedad y alcance de las problemáticas que encaran las provincias a través de estudios y proyectos compartidos y las posibilidades de replicabilidad y transferencia para el desarrollo regional y local.