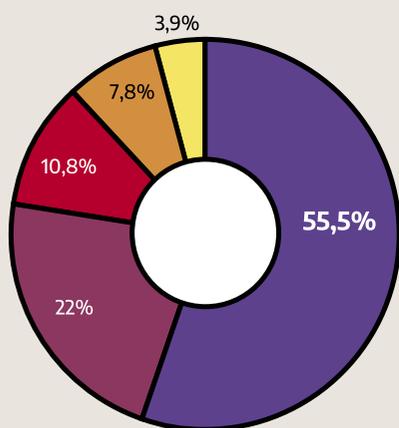


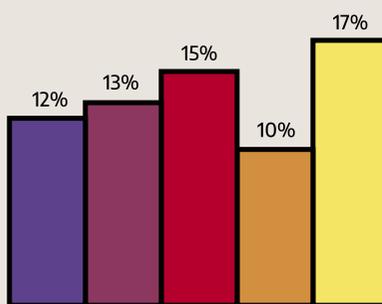
Población en ciudades por nivel de complejidad

- Grandes aglomerados
- Conglomerados urbanos y ciudades grandes
- Ciudades intermedias de alta complejidad
- Ciudades intermedias de baja complejidad
- Ciudades intermedias de mediana complejidad

21 | Porcentaje de población según ciudades por nivel de complejidad



22 | Variación poblacional intercensal (2001 - 2010) según ciudades por nivel de complejidad



Fuente: Elaboración propia DGPpyPOP, en base a datos INDEC (2010).

ciudades, y continuar realizando acciones para mejorar la logística, el transporte y la movilidad entre los diferentes aglomerados para que sea efectiva su complementariedad.

Los principios de derecho a la ciudad, a través de un Estatuto de Ciudades, deben ser contemplados en todas sus dimensiones, garantizando los bienes comunes para una vida digna, es decir, que sean justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos. En este marco, es necesario contemplar los servicios y equipamientos que debe tener un aglomerado para garantizar el desarrollo pleno de la ciudadanía. Estos principios deben incluirse en los instrumentos urbanísticos a través de las normativas urbanas, planes de urbanización y usos del suelo para corregir las dinámicas del mercado y afrontar los déficits en materia de viviendas y acceso a servicios de las periferias.

La sostenibilidad implica diseñar ciudades con parámetros que incluyan los desafíos ambientales y los posibles escenarios de cambio climático. En este contexto, las infraestructuras toman un rol central, lo que implica incorporar infraestructuras verdes, azules e híbridas que permitan disminuir el impacto de los riesgos climáticos y ambientales que afectan primordialmente a las poblaciones más vulnerables. Asimismo, es necesario llevar adelante una

Nueva Agenda Urbana que piense en ciudades inclusivas, equitativas y resilientes para hacer frente a los problemas estructurales de los conurbanos y la urbanización masiva. Es decir, es necesario pensar en una sociedad que evolucione sin excluir a nadie, que dote a las ciudades de servicios y equipamientos, y que garantice el acceso al hábitat, fomentando el arraigo y el pleno desarrollo de las personas que la habitan.

La gobernanza permite construir un territorio organizado, que genere sinergia, cooperación y complementariedad entre las políticas públicas y las iniciativas consorciadas, reforzando los vínculos económicos, sociales y ambientales entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales, fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional. Las áreas urbanas, muchas veces, se extienden sobre dos o más áreas político-administrativas o enfrentan problemáticas ambientales comunes, por lo cual es necesario fomentar la coordinación y establecer consensos para acondicionar o transformar de manera sostenible el territorio. La articulación conjunta de los gobiernos locales en la generación de políticas sobre temáticas comunes conforma una herramienta estratégica para la promoción y el fortalecimiento del desarrollo local.



Nuevo Hospital Dr. Ramón Carrillo. Municipio de San Martín de los Andes, provincia de Neuquén



Nuevo Hospital Modular Sanitario de Lomas de Tafí. Municipio de Tafí Viejo, provincia de Tucumán

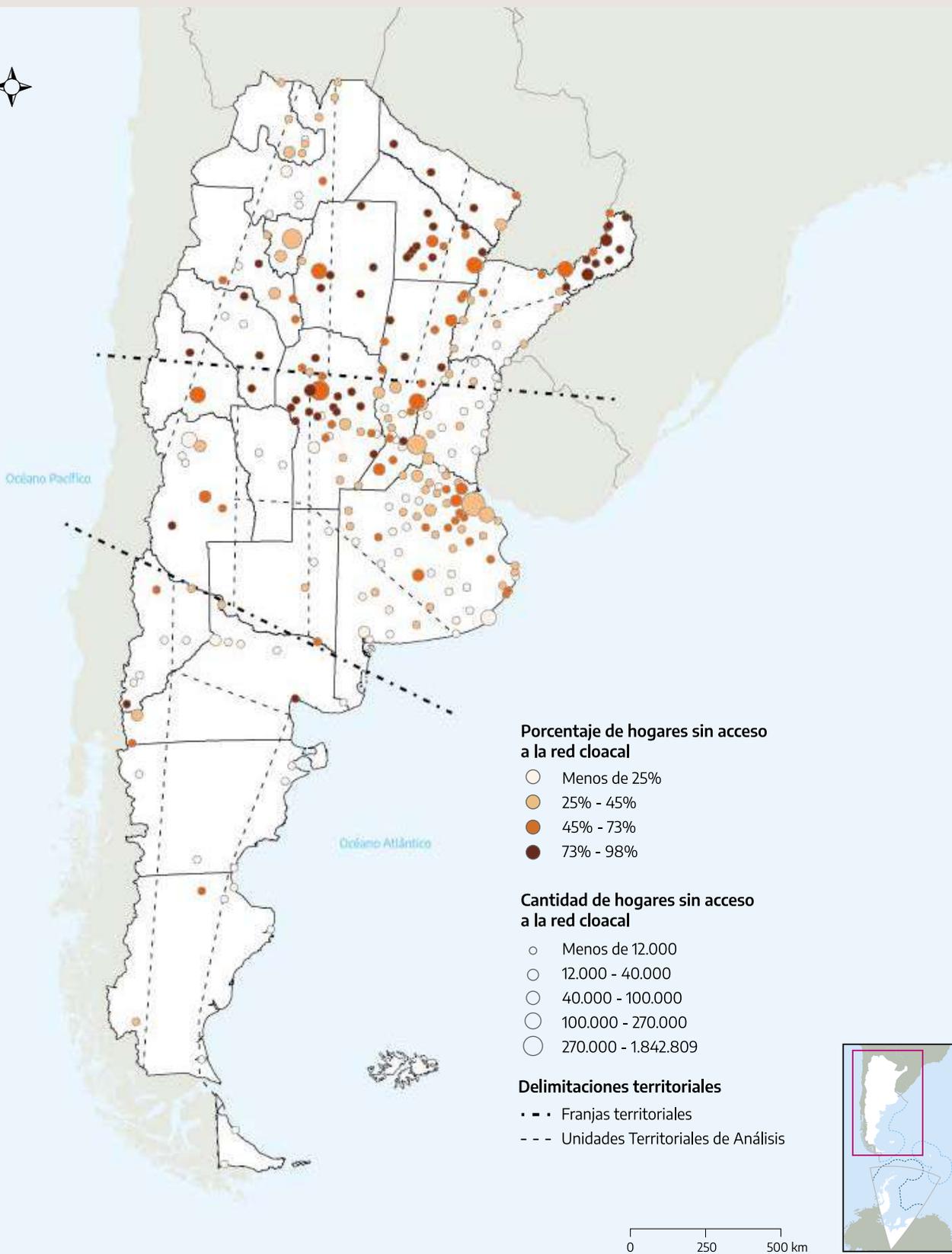
Infraestructura sanitaria y de servicios

En Argentina hay 10,3 millones de hogares que se asientan en localidades de más de 10 mil habitantes y presentan déficits dispares de acceso a servicios: el 12,6% no tiene acceso al agua de red, el 37% no accede a la red de cloacas, y el 36% no cuenta con gas de red (INDEC, 2010). La red de agua encuentra sus mayores niveles de déficit en localidades de Santa Fe y Chaco, mientras que el déficit de red de cloacas se concentra en localidades del centro de Córdoba, Misiones, Chaco, Formosa y Santiago del Estero. Es de destacar que la periferia del Área Metropolitana de Buenos Aires presenta los valores más críticos (tanto en términos relativos como absolutos) de cobertura de agua y cloaca del país. Esta no es una situación exclusiva de esta región, sino una condición general de las periferias de las áreas metropolitanas. Al analizar los déficits de cobertura de redes de servicios, se observa que el porcentaje de hogares con cobertura de red de cloacas y gas mejora a medida que aumenta el tamaño de las localidades. Por el contrario, la cobertura de red de agua encuentra sus valores más deficitarios en las localidades con mayor tamaño poblacional.

En general, la calidad del agua y la presencia de arsénico no representan un aspecto crítico en las áreas urbanas, debido al alto nivel de acceso al agua de red. Sin embargo, hay casos específicos que presentan déficits de acceso al agua de red y presencia de arsénico medio o alto, por ejemplo, Gran Tucumán, donde un 2,9% de los hogares no tiene acceso a la red (10.932 hogares), Venado Tuerto o Laboulaye. A nivel nacional, se estima que 5.280.000 de personas se encuentran expuestas a la ingesta de agua con sales riesgosas para la salud, como el arsénico.

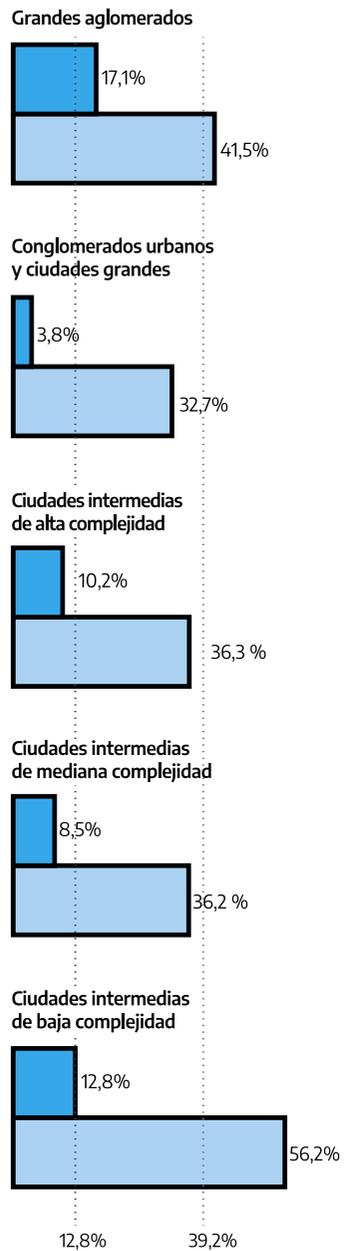
La problemática de la población en situación de vulnerabilidad constituye una realidad que pone de manifiesto las inequidades existentes, tanto entre ciudades como dentro de ellas. Aproximadamente 5.280.000 de personas (1.637.737 familias) viven en los 5.687 barrios populares existentes (Registro Nacional de Barrios Populares). El 39% de estos barrios populares se encuentra en la Provincia de Buenos Aires. Se estima que el 91,75% de estos hogares no cuenta con acceso formal a la red de agua corriente, el 97,1% no accede a la red cloacal, el 70,69% no se conecta a la red formal de electricidad, y el 98,5% no accede a la red formal de gas natural. En términos demográficos, estos barrios presentan una población predominantemente joven, donde el 38% de los habitantes tiene menos de 15 años, y 7 de cada 10 personas son menores de 29 años.

Hogares sin acceso a red cloacal



Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base a datos INDEC (2010).

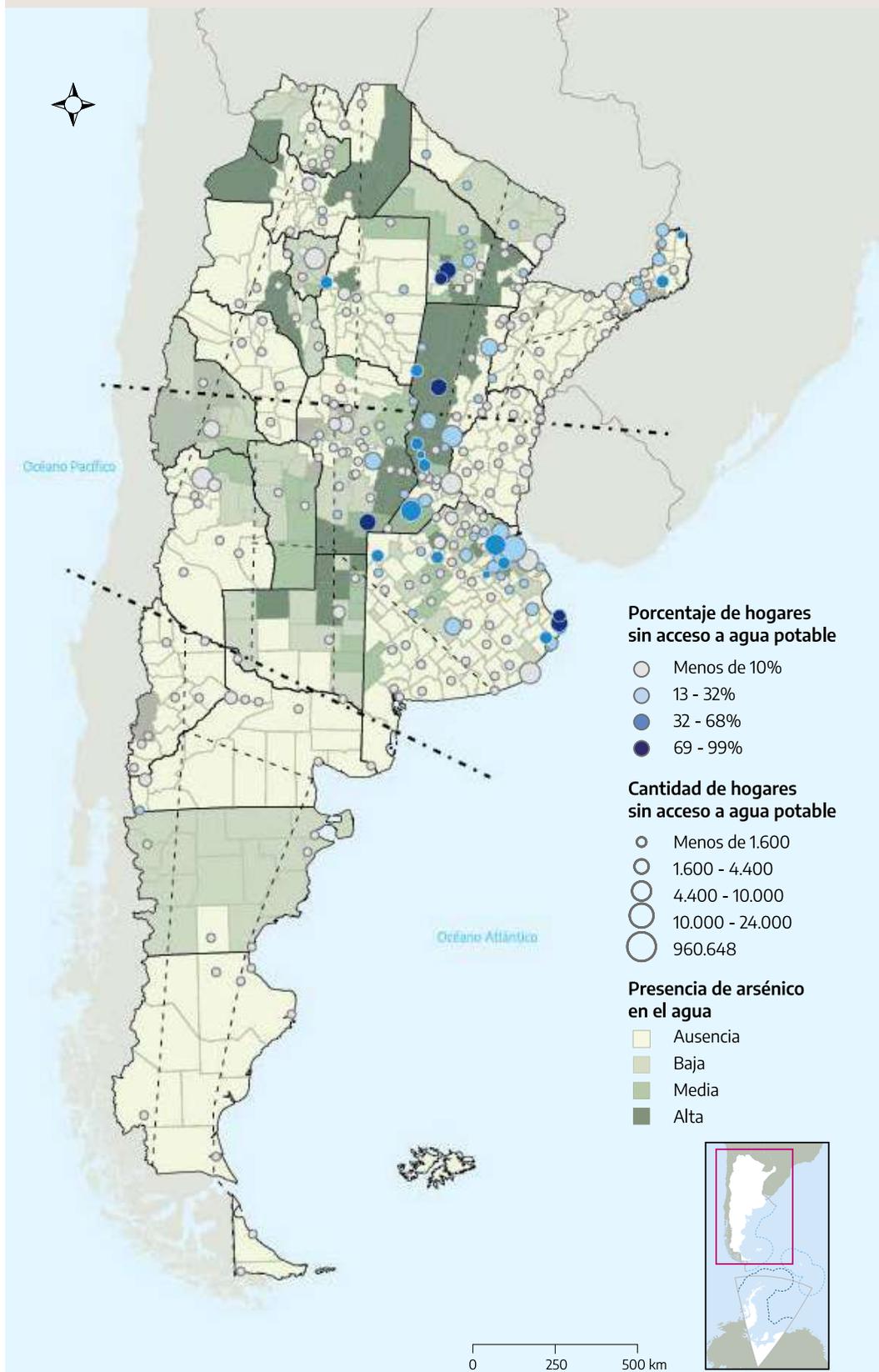
23 | Déficits de acceso a agua y saneamiento según ciudades por nivel de complejidad



■ Sin red pública de agua
 ■ Sin red pública de cloacas
 Sin red pública de agua (media nacional)
 Sin red pública de cloacas (media nacional)

Fuente: Elaboración propia DGPyPOP, en base a datos INDEC (2010).

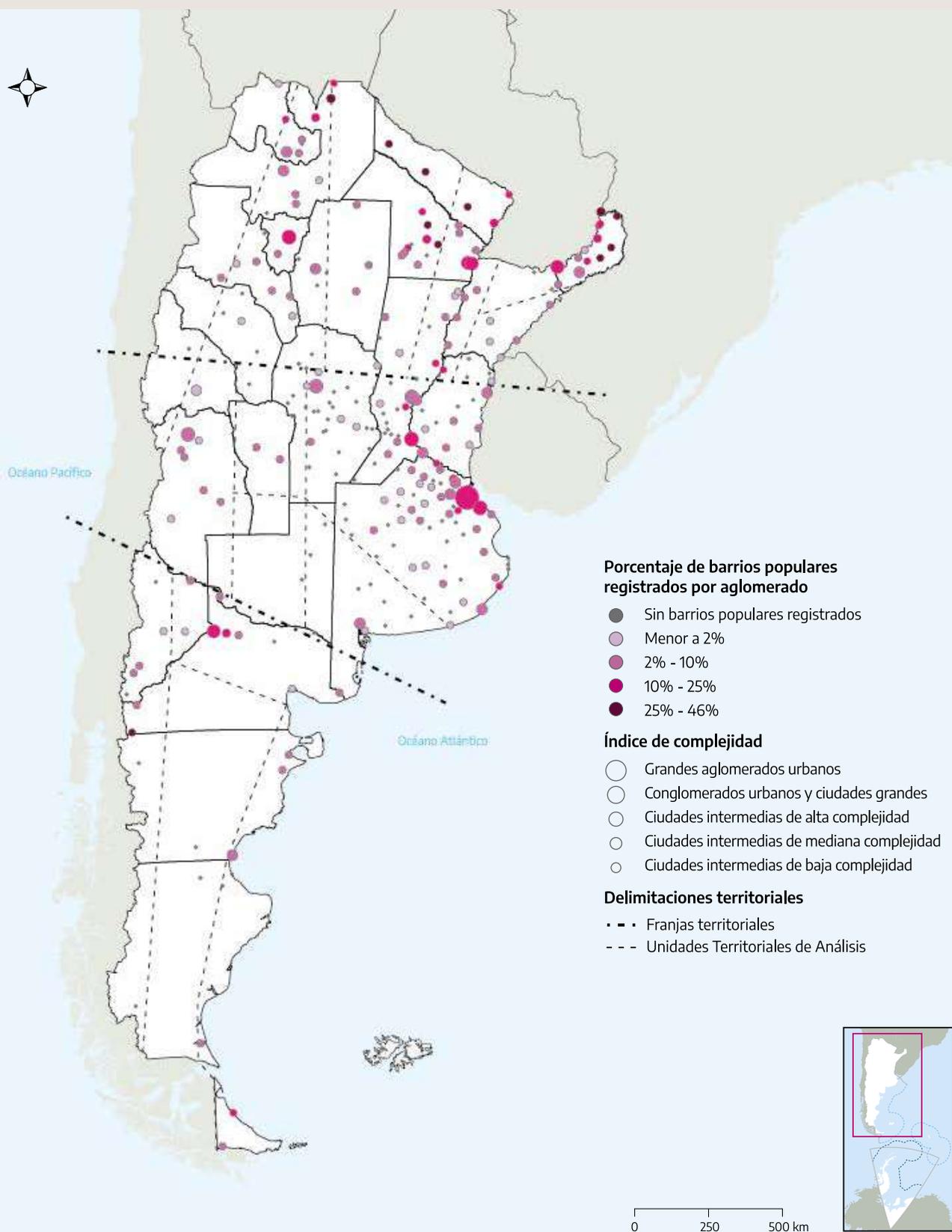
Hogares sin acceso a agua potable y presencia de arsénico en el agua



Fuente: Elaboración propia DGPyPOP, en base a datos INDEC (2010) y RSA CONICET (2006).

Porcentaje de barrios populares en ciudades por nivel de complejidad

49



Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base a datos INDEC (2010).

Infraestructura vial, movilidad urbana y transporte

El crecimiento acelerado de las ciudades plantea el desafío de intervenir y adaptar la infraestructura vial y de transporte con el objetivo de mejorar la funcionalidad urbana. El desarrollo de los patrones de expansión urbana promueve el crecimiento suburbano, generando la pérdida de vitalidad y de población de las ciudades centrales. Si bien las actividades terciarias siguen concentrando en los centros una parte significativa del mercado laboral, el crecimiento de nuevas centralidades y los efectos de trabajo remoto (extendido después de la pandemia) aceleran el debilitamiento de las áreas centrales. Por otro lado, la distribución de los usos de suelo y la expansión urbana de baja densidad han incrementado las distancias de viaje, creando una dependencia en el uso del auto particular, lo que genera impactos funcionales y ambientales. Esto plantea el reto de integrar las intervenciones de obras públicas a las políticas locales, para fomentar sistemas de transportes seguros y accesibles.

Históricamente, la localización de las ciudades se ha estructurado en el territorio a partir de las vías de circulación (ferroviaria o automotriz). La expansión urbana ha generado modificaciones en la localización de actividades logísticas, industriales, comerciales y residenciales. Estas actividades avanzan sobre redes de tránsito pesado, circunvalaciones o sobre las rutas nacionales, lo que genera disfuncionalidades y problemas de seguridad vial entre el tráfico urbano, el pasante y el de cargas. Además, la capacidad de las vías, los cruces, los puentes y los accesos a las ciudades han sido diseñados bajo parámetros que no contemplan las dinámicas actuales.

Desde el punto de vista de la Obra Pública, el desarrollo y el mejoramiento de las infraestructuras viales desempeñan un rol central para el desarrollo del transporte de cargas y de pasajeros, la mejora de la seguridad vial, la funcionalidad y la calidad de vida urbana.

En cuanto a la movilidad urbana, es fundamental concebir al transporte urbano desde una perspectiva integral en el marco de áreas metropolitanas que trascienden límites político-administrativos. En esta línea, la cuestión de la gobernanza y el desarrollo de mecanismos institucionales de coordinación interjurisdiccional en los que se discutan estrategias consensuadas resultan de particular interés. Asimismo, la perspectiva ambiental es un eje fundamental para aprovechar las necesidades de reconfiguración de los sistemas de transporte en las ciudades, de forma tal de avanzar en sistemas resilientes y ambientalmente sustentables.

Matriz productiva

La Argentina ha atravesado grandes cambios en sus políticas de desarrollo económico a partir de mediados de la década de 1970. Desde el agotamiento del modelo agroexportador en la década de 1930, el país incurrió en un modelo de industrialización por sustitución de importaciones que se fue volviendo progresivamente más vigoroso. Esto llevó a la conformación de una matriz productiva relativamente compleja y diversificada, propia de una economía semi-industrializada. Sin embargo, con la dictadura cívico militar de 1976, se inició un proceso de desindustrialización de ritmo vertiginoso, aun siendo comparado en una escala global. A partir de este quiebre, han habido claras fluctuaciones en materia de políticas económicas que han imposibilitado una política de desarrollo productivo consistente en el tiempo. Estos cambios dieron lugar a procesos desarticulados de desindustrialización y reindustrialización que han tendido a debilitar el tejido productivo local (Lavarello y Mancini, 2017).

Mientras que las estructuras productivas de los países industrializados se caracterizan por contar con capacidades tecnológicas desarrolladas, la presencia de innovación, alta productividad, diferenciación de productos, sinergia entre sectores y calidad, las matrices productivas de los países en vías de desarrollo tienden a ser menos complejas, con menor vinculación entre sectores y menor productividad relativa, y más dificultades para innovar (Plan Argentina Productiva 2030). Pese a la dinámica descrita de la matriz productiva argentina, en los últimos 50 años, el tejido productivo ha preservado algunas capacidades que aún lo distinguen en el plano regional: la existencia de algunas ramas de alta complejidad tecnológica (nuclear, farmacéutica, aeroespacial, entre otras) y la persistencia de un ecosistema industrial que incluye al sector privado, público y una variedad de instituciones dedicadas al desarrollo científico-tecnológico. Estos elementos sugieren la existencia de la posibilidad de reducción de la heterogeneidad del sistema y de la promoción del desarrollo de nuevas actividades, con potencialidad de incrementar las exportaciones y la productividad media de la economía.

A nivel nacional, los servicios (empresariales, sociales, comercio y afines, educación y salud) son los que reúnen la mayor cantidad de trabajadores, ya que concentran más del 71,9% del total. En segundo lugar, la industria y la construcción suman el 19,6%. Por último, el sector primario reúne el 6,4% (población económicamente activa según datos del INDEC de 2010), correspondiendo el 2,1% restante a ignorados. Entre 1991 y 2010, ha



habido un descenso sostenido de trabajadores de la industria y un incremento de los servicios empresariales. En términos de distribución territorial, se observa un predominio de actividades comerciales y servicios empresariales en las ciudades grandes e intermedias del Centro y de Cuyo; actividades primarias y de servicios sociales en el Norte Grande; y servicios sociales y empresariales en la Patagonia. También debe mencionarse el crecimiento del sector informal (correspondiente al 7,8% entre 2017-2022, EPH INDEC) que, en las grandes ciudades, luego de los trabajadores por cuenta propia, se convierte en el segundo generador de puestos de trabajo, bajo condiciones salariales y legales de profunda inequidad.

Los procesos industriales tienden a concentrarse en las áreas metropolitanas y las grandes ciudades, mientras que, a nivel nacional, lo hacen en la zona centro y el litoral. Dentro de las ciudades, estas actividades industriales se desarrollan, por lo general, en las periferias o en localizaciones fabriles tradicionales que hoy presentan usos mixtos (productivos y residenciales). Por otro lado, existen áreas especiales, definidas como parques industriales, que generan clústers productivos de diferentes características. Actualmente, según un relevamiento propio, en la Argentina existen 585 parques industriales que se concentran en las grandes áreas metropolitanas y, en menor medida, en grandes ciudades.

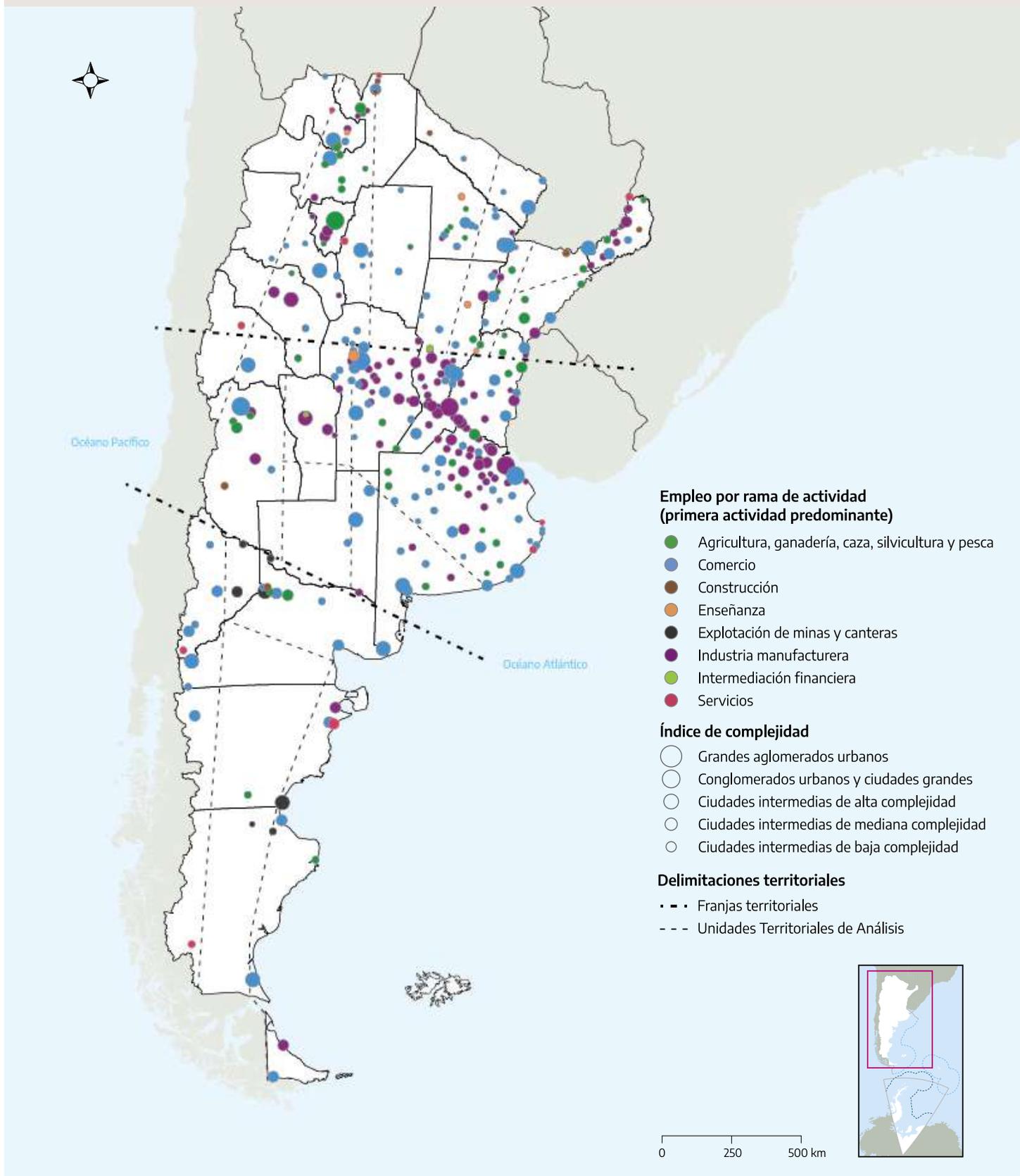
Las áreas urbanas son clave en el desarrollo económico, cultural y social, ya que son centros de fomento de innovación, de conocimientos y tecnología pero, a su vez, presentan grandes contrastes y desigualdades sociales. El desarrollo económico de las ciudades está vinculado a su tamaño, ya que existe una correlación entre población y densidad económica (Muzzini et al, 2016). En este sentido, se manifiesta una importante diferencia entre las grandes áreas metropolitanas y el resto de las ciudades del país. Mientras las grandes ciudades ofrecen economías de escala, aglomeración y condiciones para la localización de las empresas, centros de conocimiento e industrias, entre otros, las ciudades de menor escala necesitan generar la infraestructura adecuada para mejorar su desarrollo económico, en especial en las regiones rezagadas.

La localización industrial se vincula con la accesibilidad vial, la oferta de gas y energía eléctrica, y la existencia de redes de agua y cloaca. En los procesos productivos más complejos, se ven involucradas la presencia de plantas de tratamiento, la oferta de frío, galpones, silos y otras instalaciones que consolidan la localización estratégica de los aglomerados dentro de cadenas de valor de su entorno territorial.



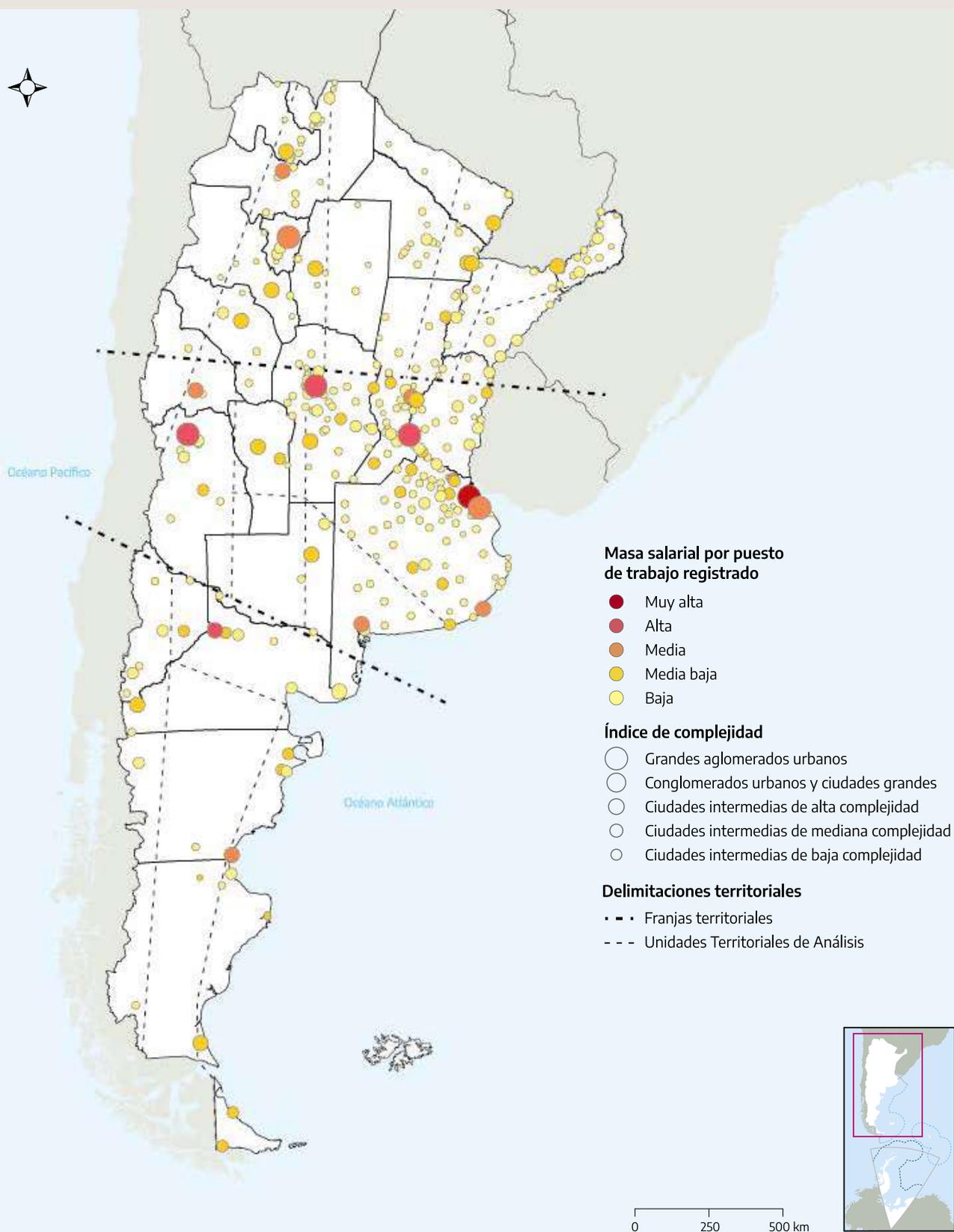
Restauración y puesta en valor de la Basílica San Francisco de Asís y la Capilla de San Roque. Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Empleo formal predominante en ciudades por nivel de complejidad



Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base a datos del Ministerio de Economía (2022).

Masa salarial total por índice de complejidad urbana



Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base a datos Ministerio de Desarrollo Productivo de la Nación (2022).

Dimensión ambiental

Las ciudades presentan características que impactan en la calidad del ambiente y en los niveles de contaminación y riesgo a los cuales está expuesta la población que habita en ellas. El crecimiento expansivo no planificado; el consumo de suelo suburbano; el incremento del uso de autos particulares; la segregación urbana; y la localización de actividades industriales en zonas urbanas, entre otros factores, generan un impacto ambiental negativo.

Por otra parte, la población urbana está más expuesta a los efectos de la contaminación debido a los grandes volúmenes de residuos, los efluentes vertidos sin tratar o con tratamiento deficitario, y el alto nivel de emisiones, lo que genera la contaminación del agua, el suelo y el aire. Las emisiones generadas por el uso y el volumen del tránsito, los desechos industriales sin el apropiado tratamiento, el consumo de energía y la construcción sin estándares de eficiencia energética contribuyen a la emisión de gases de efecto invernadero, generan un incremento de la temperatura urbana y conllevan también impactos en la salud. A su vez, las problemáticas ambientales están directamente vinculadas al acceso al agua, al tratamiento de efluentes, y a la generación, el tratamiento y la disposición final de los residuos sólidos urbanos. En este sentido, las infraestructuras tienen una relación concreta con estas problemáticas, cumpliendo un rol central para garantizar la calidad del ambiente y de vida de la población.

Asimismo, las ciudades enfrentan grandes desafíos ambientales que se ven exacerbados por los riesgos asociados a la variabilidad y al cambio climático, afectando principalmente a la población de más bajos recursos. El contexto y la localización territorial de las ciudades determina la exposición a las amenazas climáticas específicas y acumuladas. Estas amenazas pueden ser, por ejemplo, situaciones de estrés o exceso hídrico, olas de calor, aumento del nivel del mar, con riesgos asociados a inundaciones recurrentes, deslaves, riesgos de incendios, entre otros. Estos riesgos plantean desafíos para la sostenibilidad de las ciudades y los territorios: por ejemplo, la potencial crisis del agua en ciertas regiones impacta directamente en las ciudades, ya que atenta contra la disponibilidad de agua dulce para el abastecimiento urbano y lleva a buscar el recurso en otras zonas, lo que demanda la ejecución de infraestructuras para ese fin. Otro factor influyente que incrementa la exposición a los riesgos y la vulnerabilidad ambiental es el patrón de ocupación territorial. Las ciudades y sus modos de expansión no suelen

contemplar las características ambientales y climáticas de su territorio, avanzando sobre zonas inadecuadas para la urbanización, ocupando laderas, llanuras de inundación o frentes costeros. Los grupos poblacionales de más bajos recursos, sin acceso a una vivienda adecuada, ingresan a un mercado informal en áreas inestables, ocupando terrenos de alto riesgo ambiental.

Respecto de las inundaciones urbanas, las mismas se vinculan a las inundaciones ribereñas (asociadas a la urbanización en áreas inundables adyacentes a los cursos de agua); a las inundaciones provocadas por el desarrollo urbano tradicional; y a las inundaciones urbanas generadas a partir de fuertes alteraciones del ambiente rural con fines agrícolas. Los dos primeros tipos de inundaciones tienen correspondencia con los subsistemas básicos que componen el sistema de drenaje pluvial urbano (Bertoni et al, 2004). Cabe remarcar que las inundaciones son los desastres naturales más frecuentes y los que generan mayores consecuencias, tanto sociales, como económicas y sobre las infraestructuras. En este sentido, se deben encarar acciones preventivas de mitigación de daños. Esto incluye tanto la incorporación de criterios hídricos y ambientales en los planes de ordenamiento urbano y territorial, como el diseño de infraestructura resiliente que contemple estos factores a la hora de su planificación.

Los procesos de expansión urbana también traen aparejados otros efectos negativos que deben tenerse en cuenta, como la pérdida de espacios verdes, la impermeabilización de suelos, la interrupción de corredores biológicos naturales y la ocupación de los valles de inundación de los ríos. Esto se traduce en una degradación ambiental generalizada del espacio urbano, contribuyendo también a incrementar el efecto isla de calor, con los consecuentes impactos adversos para la salud y la calidad de vida.

Los riesgos de inundaciones recurrentes, deslaves, olas de calor intensas, riesgos de incendios, entre otros, afectan a la población urbana en general, pero, como se mencionó anteriormente, principalmente a la población más vulnerable y de menores recursos, poniendo de relieve las inequidades que existen al interior de las ciudades. Estos impactos exacerbaban los déficits ya existentes. Esta condición de vulnerabilidad es multidimensional, tanto en recursos como en capacidades de acción para enfrentar y sobreponerse a estos desafíos. Es decir, los grupos de personas de bajos recursos presentan los niveles más altos de exposición a riesgos ambientales, tanto por amenazas naturales como las provenientes de las actividades humanas.

Análisis territorial:
soporte y dinámicas

2

Análisis de dinámicas territoriales

Condiciones de la población desde una perspectiva de cuidados





Incidencia de las infraestructuras en las políticas de cuidado

Desde la perspectiva de este Ministerio, se comprende a la dimensión de cuidados como un derecho esencial de la población que debe ser valorado, visibilizado y asumido como una cuestión pública. Las necesidades diferenciales de las mujeres, las niñas y las diversidades, en general, no suelen ser consideradas en los proyectos de desarrollo de infraestructura. Esto redundaría en la ejecución de obras inadecuadas para las necesidades concretas de estos grupos poblacionales. La dimensión de los cuidados, el género y la diversidad en la planificación de la política pública resulta central, no solo para revertir desigualdades y permitir una participación activa en la vida pública de todas las personas, sino también para dejar de reproducir esas desigualdades, que obstaculizan el acceso a la seguridad y al ejercicio de derechos por parte de las mujeres y LGTBI+.

Todas las personas necesitan ser cuidadas en algún momento de su vida, por lo que se debe comprender que el cuidado es un trabajo necesario para satisfacer las necesidades básicas de la sociedad. Esta actividad que produce bienes y servicios, históricamente, ha tendido a no ser considerada, y la mayoría de las veces es ejercida como un servicio no remunerado, aunque tiene las condiciones necesarias para constituirse como un trabajo rentado. Las tareas de cuidado no recaen por igual en todos los miembros del hogar. En Argentina, 4 de cada 10 hogares (EPH INDEC, segundo trimestre 2020) poseen una jefatura femenina. De ese total, 100 mil jefas de hogar tienen necesidades básicas insatisfechas (INDEC, 2010). En los 31 principales aglomerados del país, el 54,6% de las personas de entre 0 y 17 años son pobres, y es la franja poblacional de mujeres de 14 a 29 años la más afectada en relación al desempleo, con un 13,6% de desocupación (INDEC, 2022).

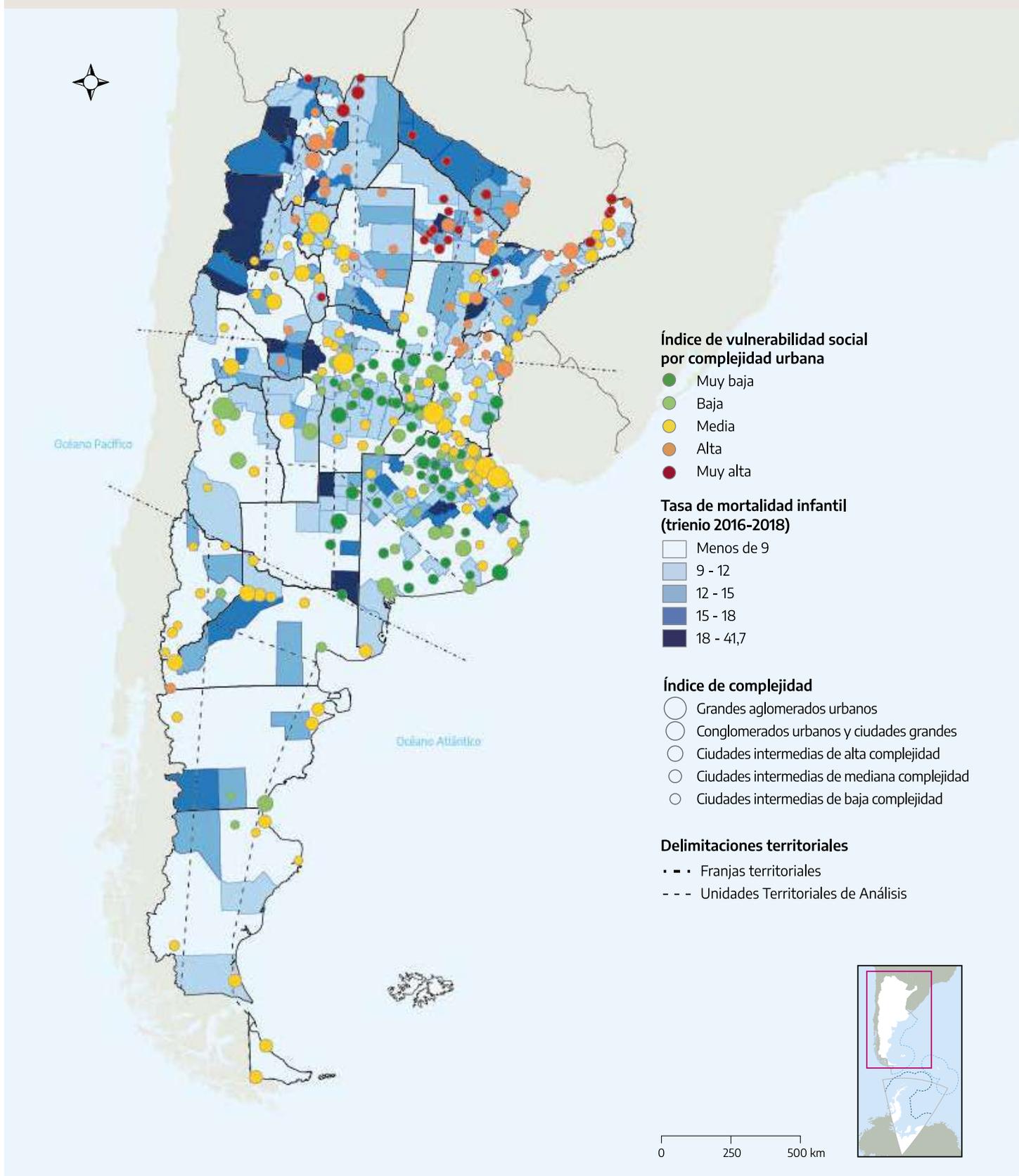
Las mismas brindan cuidados de forma no remunerada en los hogares y espacios comunitarios, o de modo remunerado en el ámbito mercantil o las

casas particulares. Esta distribución inequitativa genera una pobreza de tiempos, la cual implica un déficit de tiempo libre y de ocio que se dedica al propio bienestar. Este déficit se encuentra ligado a la falta de control y organización de la persona sobre su jornada diaria, lo cual deviene en ingresos más bajos y una peor calidad de vida. De esto se desprende que el bienestar individual depende no solo de los ingresos o el consumo, sino también de cómo se ocupa el tiempo. En cuanto a las tareas no remuneradas, el 91,6% de las mujeres realiza alguna, mientras que, en el caso de los varones, la misma tasa se ubica en el 73,9% (INDEC, 2021). A su vez, se estima que las mujeres dedican tres veces más de su tiempo a tareas domésticas que sus pares varones.

A esto se le suma la escasa disponibilidad de servicios de cuidado. Las barreras de acceso a los mismos repercuten de forma negativa, tanto en las personas que requieren cuidados como en aquellas que los brindan. Esto, a su vez, agrava las brechas de género, cuidados y pobreza, como también las inequidades territoriales y la pobreza de tiempos de las personas cuidadoras no remuneradas.

A la hora de medir y problematizar esta dimensión, deben observarse ciertos indicadores que pongan de manifiesto la relación entre la Obra Pública y la infraestructura del cuidado. Algunos de ellos engloban cuestiones asociadas a la vulnerabilidad social. La población que se encuentra en este estado comprende a los sectores que, por razones inherentes a su identidad o condición, se ven privados, en un momento determinado, del pleno goce y ejercicio de sus derechos fundamentales, y de la atención y satisfacción de sus necesidades específicas (Dirección Nacional de Atención a Grupos en Situación de Vulnerabilidad, 2011). La población en situación de vulnerabilidad, tanto urbana como rural, abarca a las mujeres en hogares monoparentales con NBI, a las niñas y niños en hogares con NBI, y a las personas mayores con NBI.

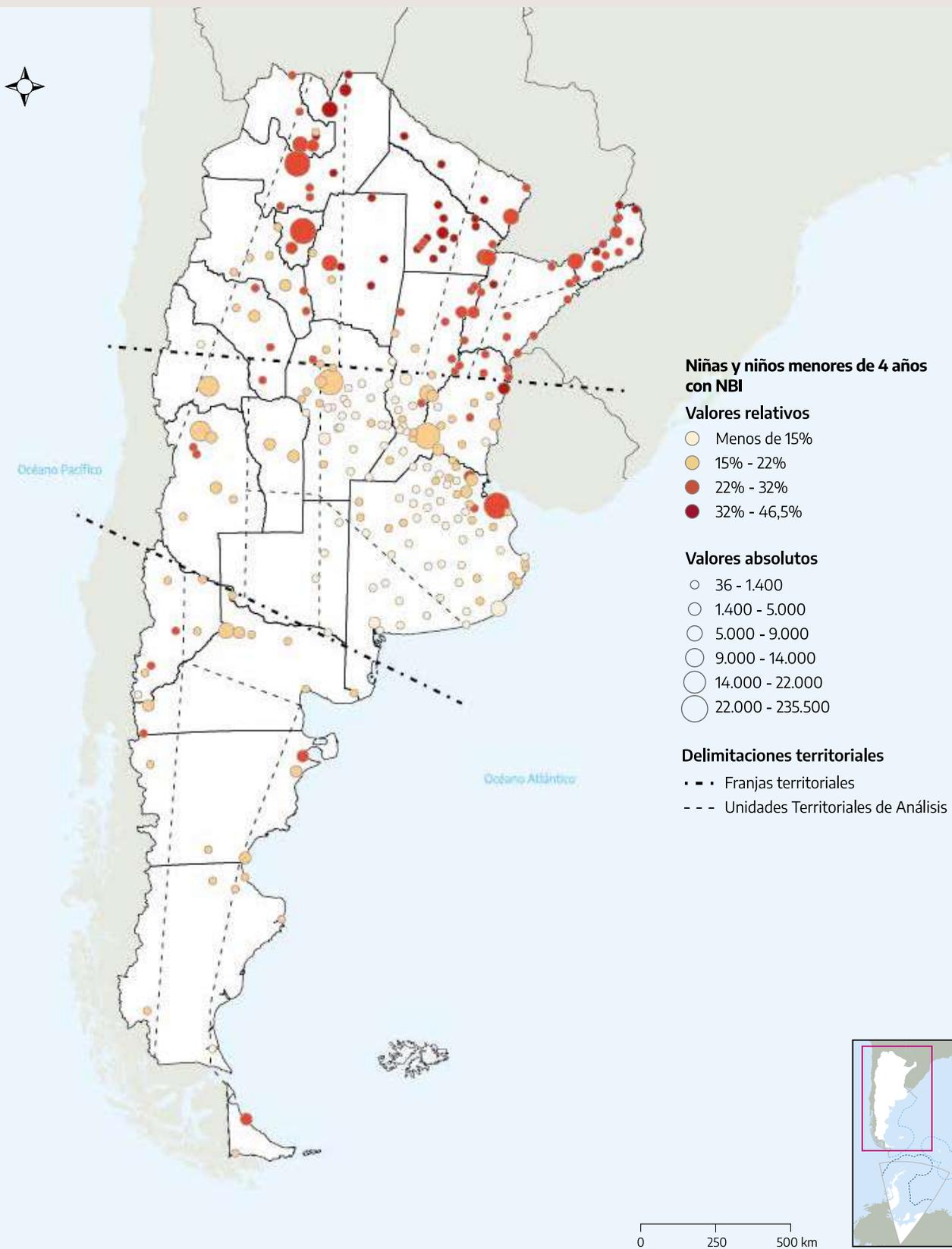
Índice de vulnerabilidad social en ciudades por complejidad y mortalidad infantil por departamento



Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base a INDEC (2010) y Ministerio de Salud de la Nación (2016, 2017 y 2018).

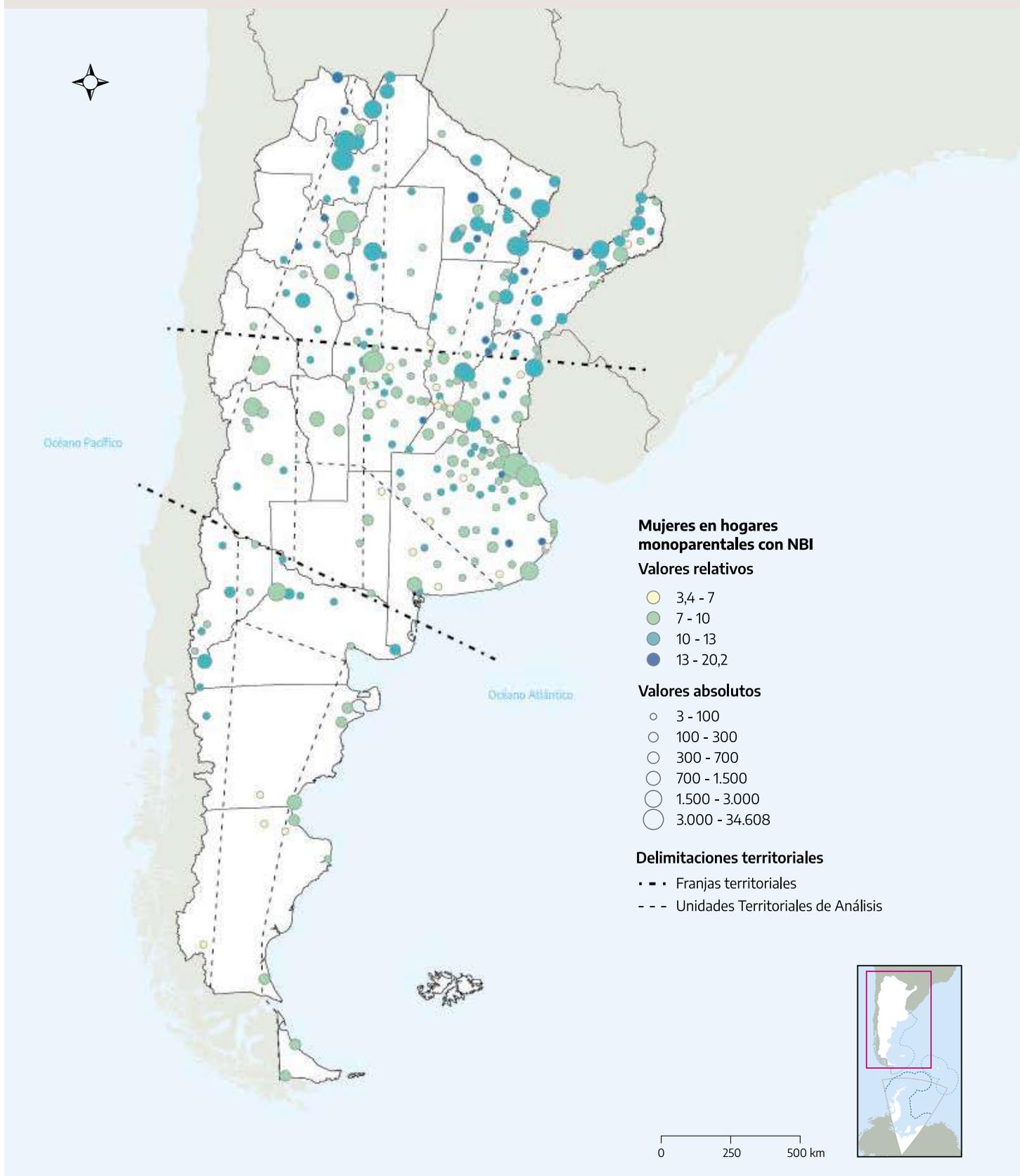
Niñas y niños menores de 4 años con NBI en ciudades

53



Fuente: Elaboración propia DGPPOP, en base a datos INDEC (2010).

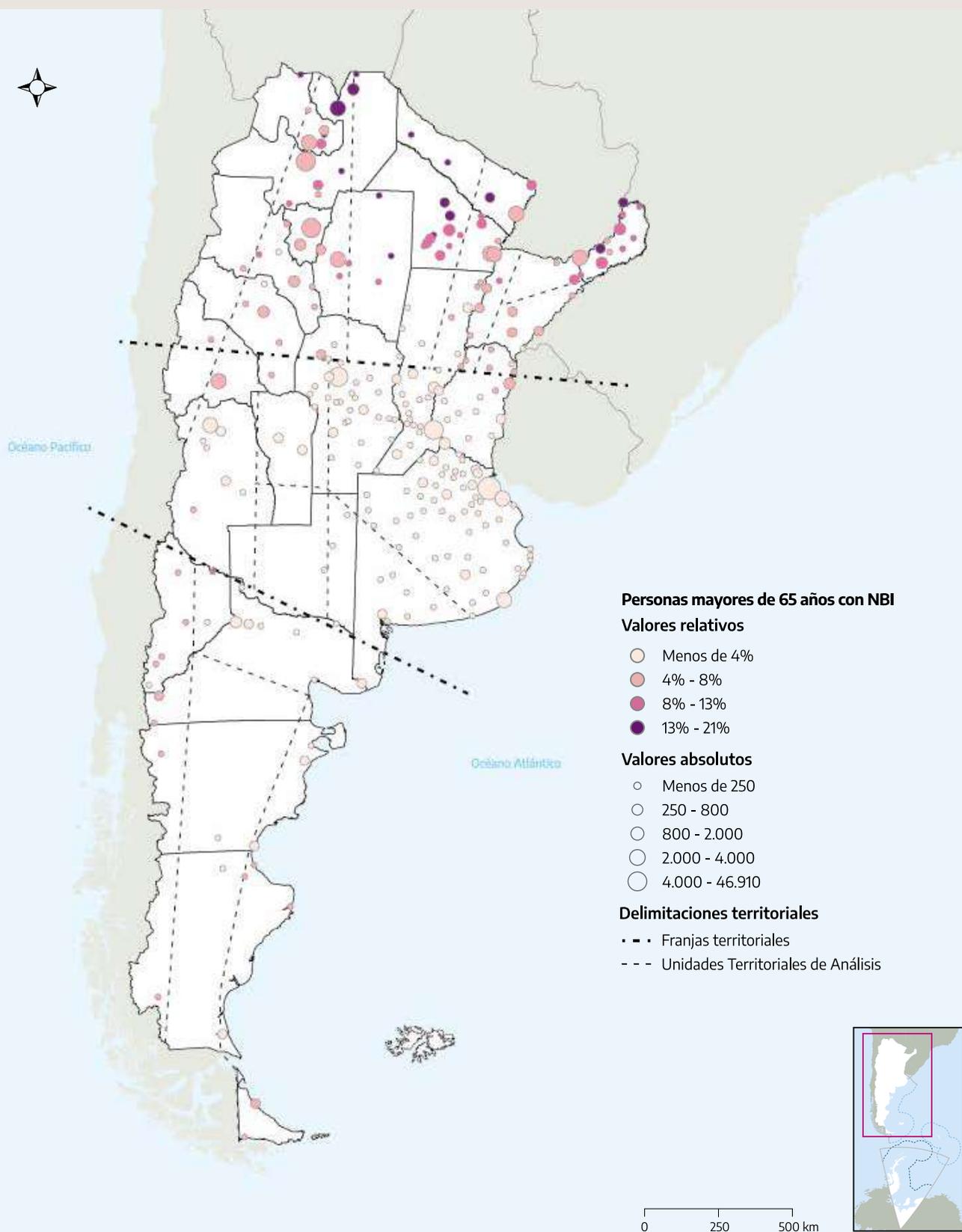
Mujeres en hogares monoparentales con NBI en ciudades



Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base a datos INDEC (2010).

Personas mayores con NBI en ciudades

55

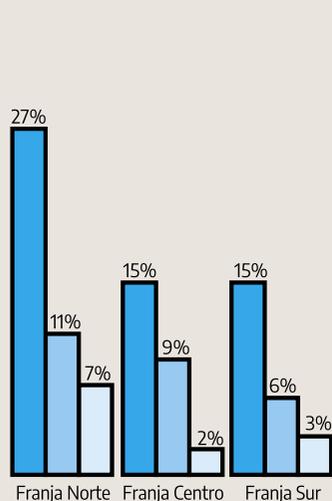


Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base a datos INDEC (2010).

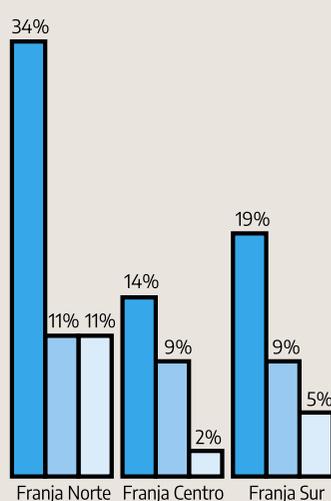
Vulnerabilidad social por franja, según tipos de asentamientos humanos

- Niñas y niños de 0 a 4 años con NBI
- Mujeres jefas de hogares monoparentales con NBI
- Personas de 65 años y más con NBI

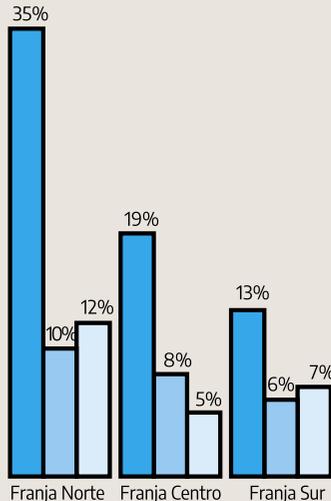
24 | Población urbana según variables de vulnerabilidad por franja



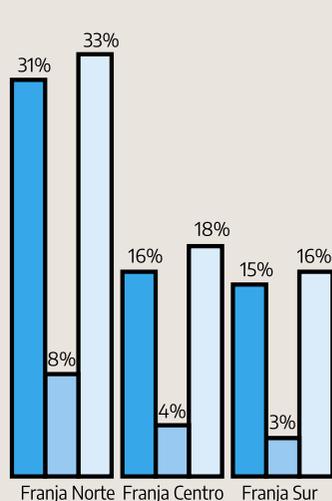
25 | Población en localidades rurales pequeñas según variables de vulnerabilidad por franja



26 | Población rural agrupada según variables de vulnerabilidad por franja



27 | Población rural dispersa según variables de vulnerabilidad por franja



Fuente: Elaboración propia DGPpyPOP, en base a datos INDEC (2010).

Población en condición de vulnerabilidad, según ciudades por nivel de complejidad

9

Variables	Total Argentina Urbana	Grandes áreas metropolitanas	Conglomerados urbanos y ciudades grandes	Ciudades intermedias con alta complejidad	Ciudades intermedias con mediana complejidad	Ciudades con baja complejidad
Niñas/os de 0 a 4 años con NBI	596.860	321.875	133.314	67.295	44.154	30.222
% Niñas/os de 0 a 4 años con NBI (con respecto al total de niñas/os de 0 a 4 años)	21%	20,94%	20,90%	21,21%	19,63%	25%
Mujeres jefas de hogares monoparentales con NBI	86.342	46.348	20.155	8.914	6.273	4.652
% Mujeres jefas de hogares monoparentales con NBI (con respecto al total de hogares con NBI)	9,70%	9,34%	10,49%	9,57%	10,07%	10,82%
Población de más de 65 años con NBI	115.051	63.259	24.457	12.364	9.122	5.849
Población de más de 65 años con NBI (con respecto al total de la población de más de 65 años)	3,22%	3,06%	4,35%	2,86%	2,27%	5,47%

Fuente: Elaboración propia DGPpyPOP, en base a datos INDEC (2010).



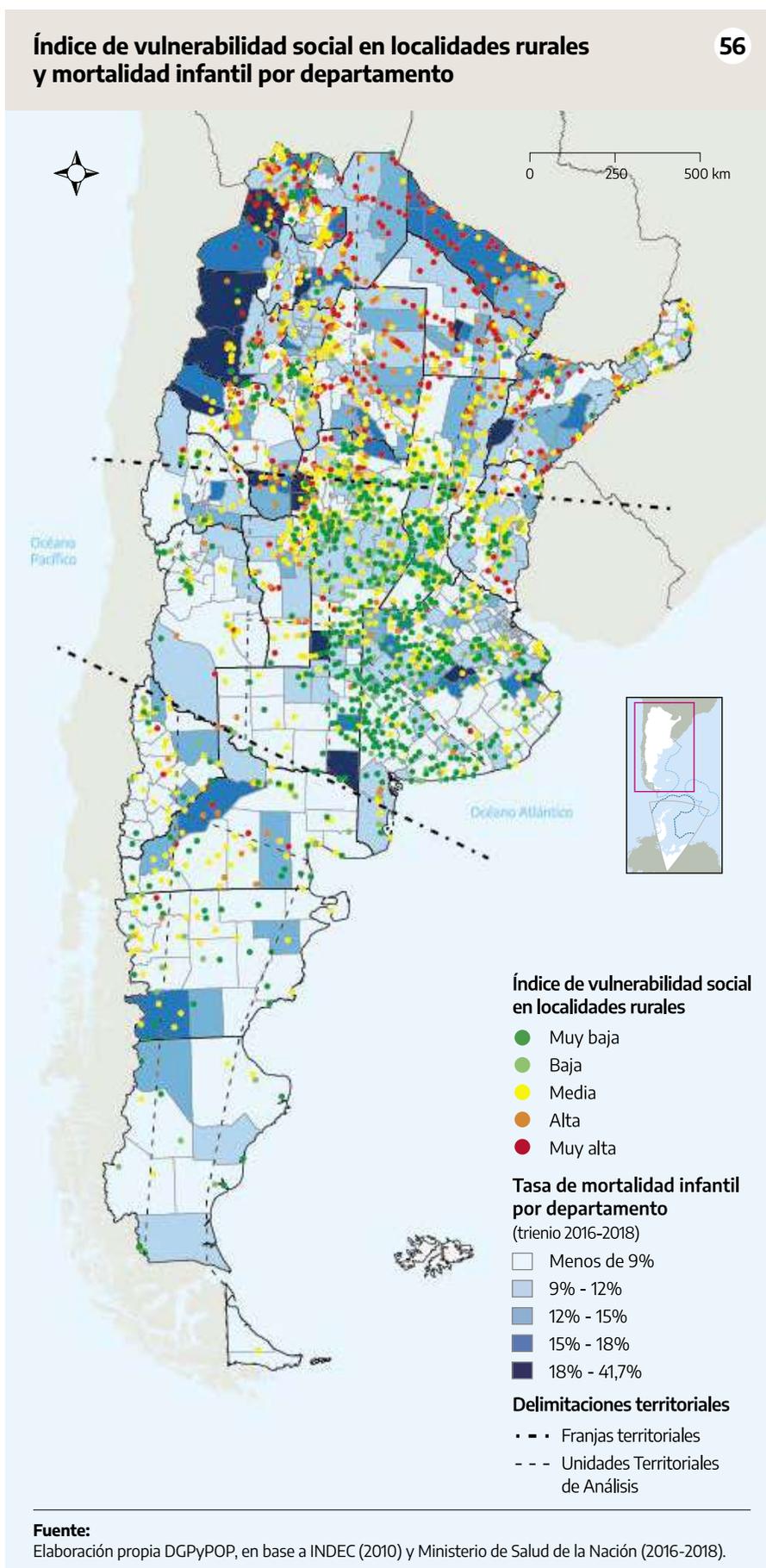
A nivel urbano, las ciudades de baja complejidad presentan el índice más alto de vulnerabilidad social. Las mismas se encuentran localizadas, en su mayoría, en la Franja Norte del país. Estos patrones se reflejan de manera similar, aunque con algunas variaciones específicas, en el análisis por diferentes grupos etarios y de género. En las ciudades con baja complejidad, se registran los mayores porcentajes de niñas y niños de hasta 4 años y de población mayor de 65 años con NBI. El porcentaje de mujeres jefas de hogares monoparentales con NBI se mantiene estable, representando alrededor de un 10% de la población con NBI en los distintos tipos de ciudades. Pero observado por regiones, se evidencia un mayor porcentaje en la Franja Norte, disminuyendo en el centro y alcanzando un 6% en la Franja Sur. A nivel nacional, es preciso destacar que el 54,2% de las personas de 0 a 14 años son pobres (EPH INDEC, segundo semestre 2022).

La población rural que habita en localidades con menos de 10 mil habitantes representaba el 14,2% de la población nacional en 2010. Su peso relativo difiere en relación a los indicadores de vulnerabilidad social en la primera infancia, en las mujeres y en las personas mayores; y estos reflejan desequilibrios en el territorio.

Se debe tener en cuenta que las mujeres invierten muchas horas en las tareas de cuidado de las infancias, de las personas mayores y en la gestión del hogar. A un menor grado de cobertura de servicios y equipamiento de salud, educativo, recreativo y comunitario, se suman los tiempos de traslado. Esta disminución en la disponibilidad del tiempo limita tanto su posibilidad de acceder a fuentes de ingresos, como su desarrollo laboral. Asimismo, las mayores tasas de precariedad y desocupación recaen en las mujeres jóvenes.

La distribución territorial de la población entre 0 y 4 años en hogares con NBI no es homogénea, dado que los mayores indicadores de pobreza multidimensional a nivel urbano se encuentran en las periferias de las grandes áreas metropolitanas y en las localidades de las regiones rezagadas del norte. En términos absolutos, las áreas urbanas presentan la mayor cantidad de niñas y niños con NBI, principalmente aquellas localizadas en la zona centro. Sin embargo, en términos relativos, los niveles más críticos de NBI en las infancias están asociados a la población rural dispersa (37,6%). En términos territoriales, la Franja Norte presenta los valores porcentuales de población entre 0 y 4 años con NBI más críticos, correspondiéndose, también, con las tasas de mortalidad infantil más altas del país.

Esto pone de manifiesto que las áreas que requieren mayores inversiones en materia de in-



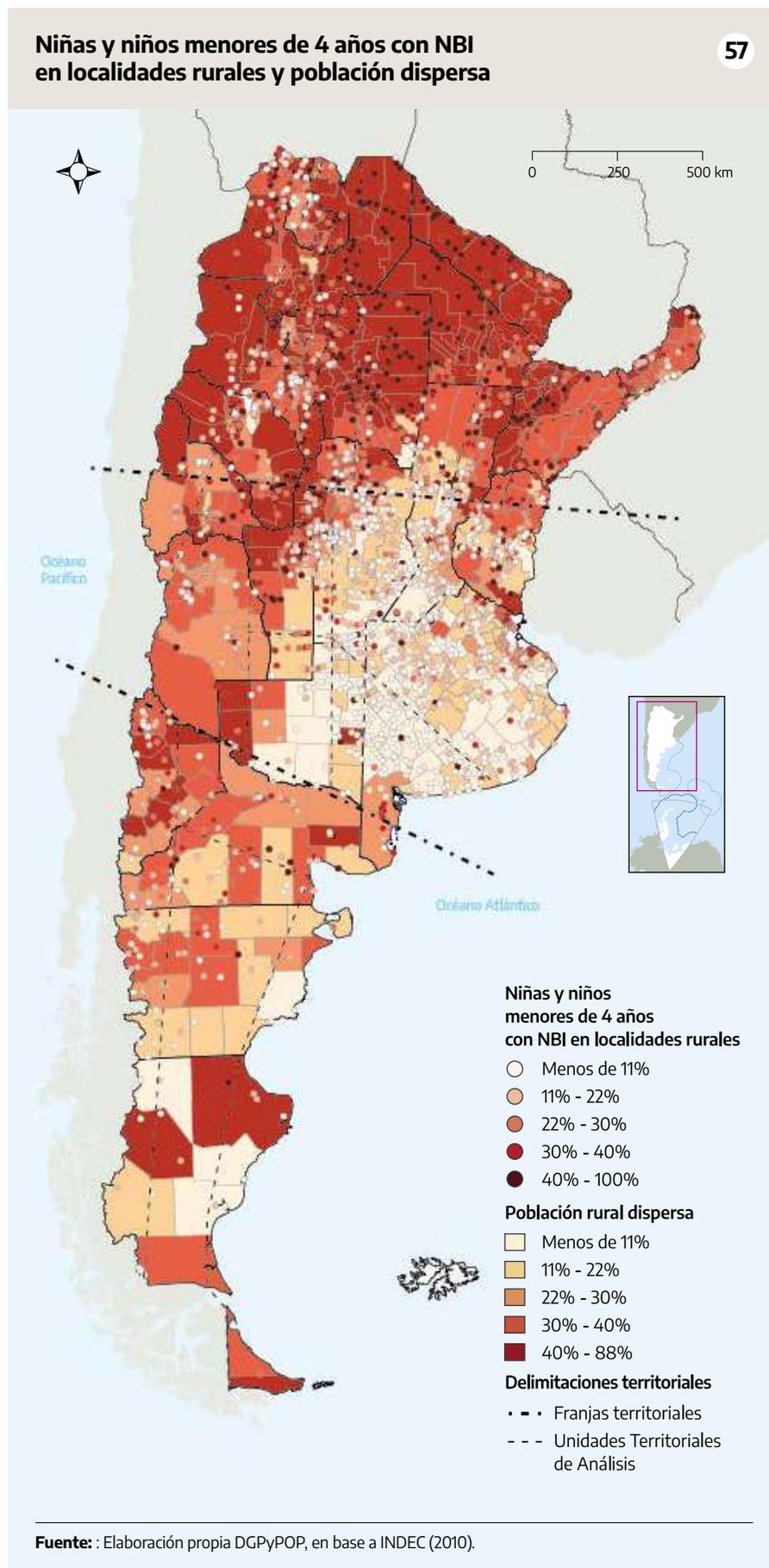
fraestructura del cuidado en primera infancia se concentran en las zonas más rezagadas del norte, en las periferias de las grandes áreas metropolitanas y en las localidades de menos de 10 mil habitantes.

Las personas mayores pertenecen al grupo etario con mayores índices de crecimiento relativo durante las últimas décadas. Esto se debe al proceso de envejecimiento demográfico que experimenta la Argentina. La transición demográfica resulta en un gradual envejecimiento de la población, con una disminución del número de niñas y niños, un aumento de las personas mayores y, luego de un período de bono demográfico, una caída en el tamaño de la población en edades activas. El bono demográfico hace referencia a una fase en la que la esperanza de vida crece, y consigo la población mayor a 64 años, mientras que las tasas de fecundidad y natalidad no disminuyen. El resultado es un cambio en la relación entre la población dependiente (menores de 15 y mayores de 64 años) y la población productiva (de 15 a 64 años). De este modo, tiende a caer la población económicamente activa en términos relativos, hasta que esta fase se estabiliza nuevamente con la disminución de la natalidad.

Los distintos grados de desarrollo de las sociedades inciden en la etapa de la transición demográfica en la que se encuentra cada país. Si bien la Argentina está inmersa en el proceso general de transición demográfica, el Banco Mundial estima que, al menos hasta mediados de la década de 2040, el país aún se encontrará en la etapa correspondiente al bono demográfico. En 2040, el porcentaje de personas mayores ascenderá al 20,6% del total.

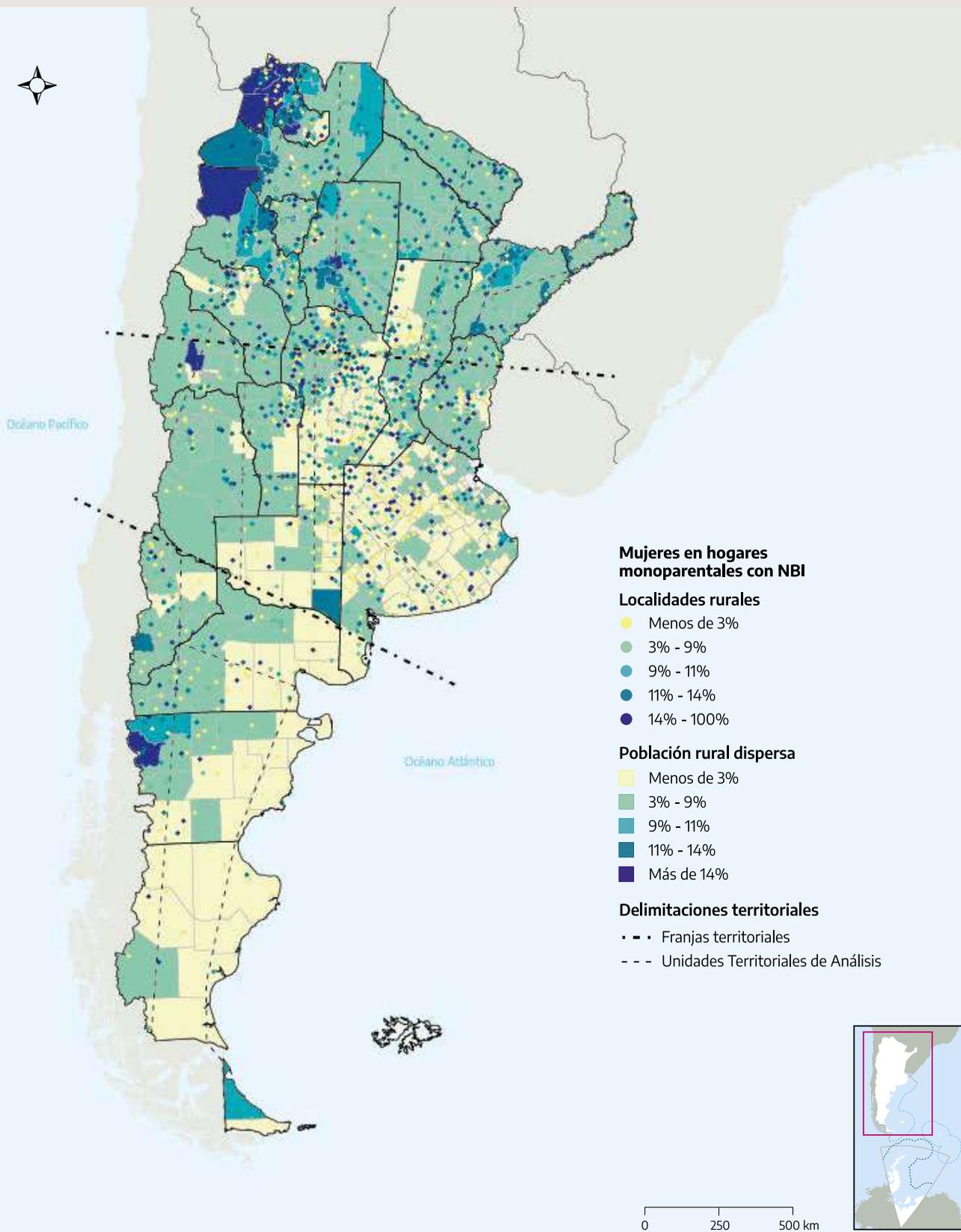
Por su parte, en 2010, la población de personas mayores de 65 años representaba un 10,2% del total de la población nacional. En valores absolutos, su distribución territorial se concentra, principalmente, en las grandes áreas metropolitanas (en especial, en el Gran Buenos Aires). En términos relativos, las ciudades de menor complejidad en la región Pampeana poseen el mayor porcentaje de personas mayores.

Al igual que con otros estratos poblacionales vulnerables, a medida que disminuye la complejidad de las ciudades, los porcentajes de NBI tienden a incrementarse. Esto se evidencia en el norte del país, donde los valores son superiores al resto de las regiones. En el ámbito rural, la situación es similar. En términos regionales, los adultos mayores con NBI se localizan en ciudades pequeñas del norte del territorio nacional. Asimismo, se observa que los valores más críticos se encuentran en las localidades más pequeñas.



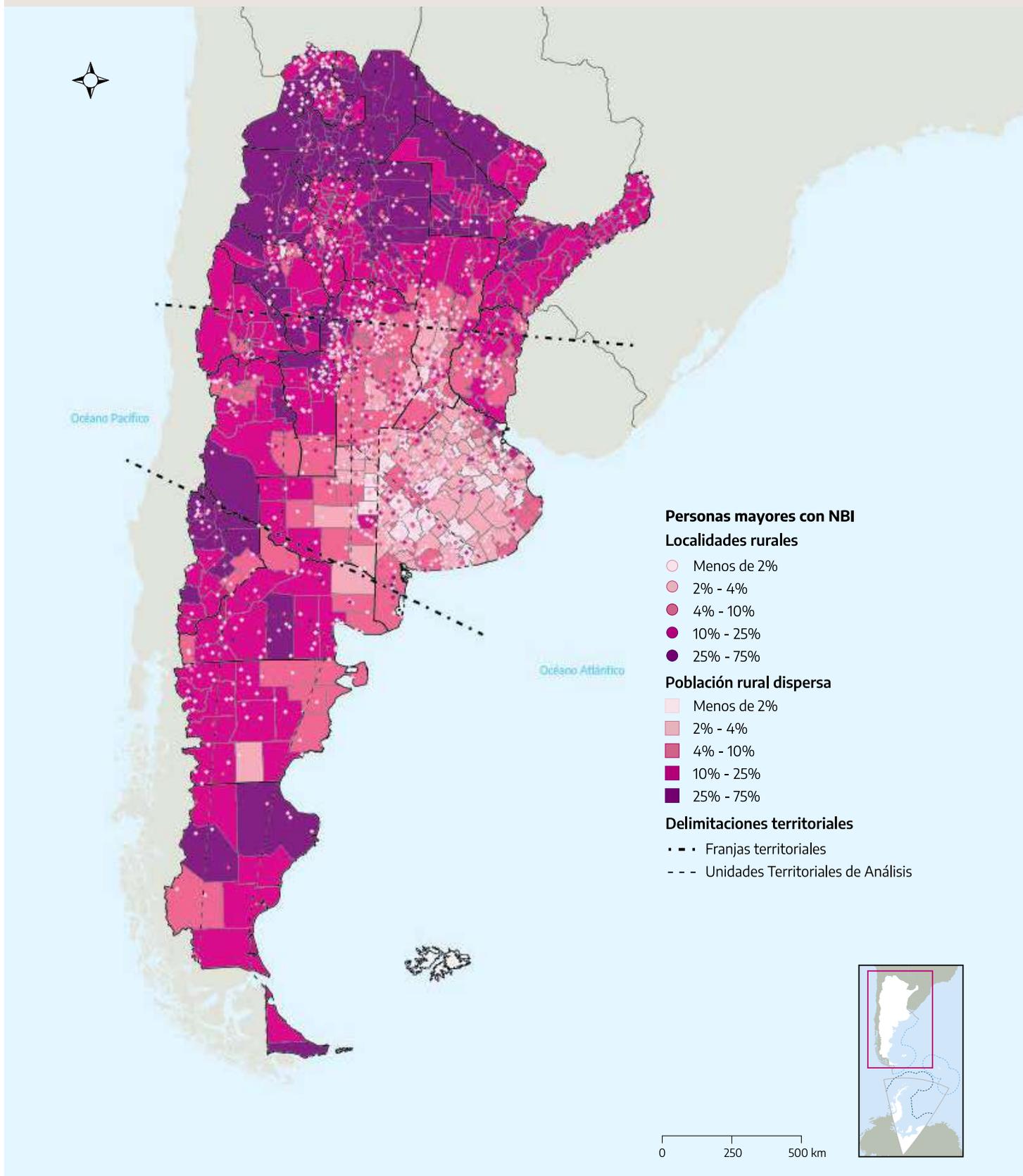
Mujeres en hogares monoparentales con NBI en localidades rurales y población dispersa

58



Fuente: Elaboración propia DGPpyPOP, en base a datos INDEC (2010).

Personas mayores con NBI en localidades rurales y población dispersa



Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base a datos INDEC (2010).

3

Dilemas y escenarios del Plan de Obras Públicas para el Desarrollo de la Nación



Dilemas de la Obra Pública

Escenarios prospectivos

Dilemas de la Obra Pública

En base a la metodología propuesta, se re-toman de la etapa de diagnóstico los temas que conforman los grandes dilemas de la estructuración territorial de la Argentina. A partir de su combinación, se pueden vislumbrar escenarios posibles y lineamientos dirigidos a la construcción de la matriz de infraestructuras para el desarrollo nacional equitativo y con inclusión.

La lectura del territorio y su desagregación en Unidades Territoriales de Análisis ha permitido observar las características diversas de las regiones del país, al mismo tiempo que dar cuenta de diferentes procesos que las atraviesan. Se observa que algunas experimentan grandes transformaciones e incrementan su productividad, y otras tienen un carácter más estático, por lo que no logran poner en valor sus recursos y capacidades potenciales. De esta manera, se asume que determinadas dinámicas que atraviesan estos territorios, son los elementos movilizadores para su desarrollo.

El comportamiento de estos territorios se vincula con los flujos del agua y de la energía, con el movimiento de materiales y mercancías, y con las dinámicas demográficas de los núcleos de población y los sistemas que conforman. Si se analizan aquellos que tienen una importante dinámica social y productiva, como la Puna con la producción de litio o la región de Vaca Muerta con la producción hidrocarbúrica, se advierten potencialidades y conflictos en torno al desarrollo de esta actividad. La decisión respecto de las posibilidades de nuevos desarrollos tiende a movilizar intereses que, en general, no coinciden con los de sus habitantes, a pesar de que ellos no reivindiquen su situación actual.

La puja territorial se produce por la convivencia de la población con un desarrollo productivo de escala familiar o comunitaria, y el aprovechamiento exponencial de los recursos naturales. Esta cuestión se presenta en la mayor parte de las localidades cuando la introducción de

un elemento dinamizador altera los equilibrios preexistentes, que en general son frágiles. Por ello, es necesario pensar en estrategias de desarrollo sostenibles que permitan la coexistencia entre diferentes actividades en el territorio. La política de Obra Pública tiene la capacidad de conformar el soporte por donde se conducen estas dinámicas; y, en ese marco, surge la posibilidad de configurar una matriz de infraestructuras que estructure todos estos flujos. El diseño de esa matriz debe ser eficiente para optimizar estos desplazamientos y, al mismo tiempo, equitativo, para que todas las regiones tengan oportunidad de desplegar sus potencialidades y acceder a los beneficios del desarrollo. La construcción de una Argentina armónica es el proyecto de desarrollo de un país federal. En la coyuntura actual, las decisiones que definen la arquitectura de esa matriz deben hacer frente a profundos dilemas o alternativas que presentan distintos niveles de dificultad. Por tratarse de temas conflictivos, aunque sean reconocidos por la cultura de la administración o por la sociedad, se tiende a no abordarlos, por lo cual, quedan librados a que la realidad y la evolución de los acontecimientos e intereses los vayan resolviendo de acuerdo con sus propias determinaciones. A partir de la observación del comportamiento de la realidad, se verifica que cada vez que no se toman decisiones, prevalece la lógica del mercado, que no considera los efectos ambientales y sociales que desencadena, lo cual impide una proyección a largo plazo. Las decisiones libradas a su propia suerte implican una abdicación de la política respecto de su responsabilidad de conducir esta construcción.

En función del diagnóstico, se identificaron cuatro dilemas a resolver relacionados con: a) el manejo del agua; b) la provisión energética; c) los sistemas de movilidad y transporte (vial, ferroviario y puertos); y d) los sistemas de ciudades.





Puesta en valor y restauración de la Casa sobre el Arroyo de Mar del Plata. Municipio de Gral. Pueyrredón, provincia de Buenos Aires

A. Manejo del agua

Problema que se busca resolver

Existe una tendencia a naturalizar algunas prácticas imprudentes en el manejo de los recursos ambientales que profundizan la inequidad territorial y la vulnerabilidad ambiental y social. Es necesario tomar noción de la finitud de los recursos naturales e implementar una explotación racional considerando la mitigación de los efectos adversos y una distribución equitativa de sus beneficios en el territorio.

El agua, como el resto de los recursos naturales, es de jurisdicción provincial. Sin embargo, existen cuencas interjurisdiccionales, en las que suelen presentarse fuertes diferencias en torno a su manejo, lo que genera problemas dentro de los organismos interjurisdiccionales. A partir de la no resolución de los conflictos por el agua, estos suelen ser trasladados a la Justicia y elevados a sus instancias superiores. La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha reiterado en sus fallos que la Justicia Federal no debe dirimir cuestiones que corresponden resolver de forma política.

Dilema

1. El agua es asumida como un tema de jurisdicción provincial y el Estado Nacional mantiene una tutela sobre las disputas interprovinciales que se dirimen en la Corte Suprema de Justicia de la Nación.
2. Se procura construir un nuevo Pacto Federal del Agua basado en empoderar a los comités interjurisdiccionales de manejo de cuencas, donde se concertan acuerdos en torno a un plan y se establece una agenda compartida de gestión.

Oportunidad

Desde el COHIFE, un organismo con conocimiento sobre el tema, se viene desarrollando la tarea de coordinación interprovincial. Se ha logrado impulsar el desarrollo de planes de manejo, algunos de los cuales se encuentran finalizados y otros en curso. La experiencia demuestra que, sobre la base de estudios confiables con sólido sustento técnico y participación social, es posible construir acuerdos interjurisdiccionales sobre el correcto y equitativo manejo del recurso hídrico de las cuencas. El problema se centra en la posibilidad de conformar un interés común que empodere a los comités o agencias de cuenca –que expresan los intereses provinciales o locales– sobre los sistemas de presión. Para avanzar en esta línea, es necesario que todas las cuencas cuenten con un plan de manejo y estos organismos de gestión se empoderen.

B. Provisión de energía

Problema que se busca resolver

La matriz energética nacional se basa en el consumo de hidrocarburos y la producción de electricidad mediante la generación termoeléctrica: el 51,4% del total, se obtiene de las centrales térmicas. Debido a que en las últimas décadas se consideraba que el gas era un recurso abundante, se multiplicó la explotación de hidrocarburos y se demoró el desarrollo de obras hidroeléctricas en el país. Sin embargo, esa premisa ha perdido vigencia en las condiciones actuales: el incremento del valor internacional del gas y su potencialidad exportadora a partir del conflicto en Europa del Este, orienta su producción hacia nuevos horizontes. Por otro lado, se han suscrito compromisos internacionales y acuerdos que tienden a diversificar la matriz energética actual, incrementando la producción de energías limpias, y a promover restricciones respecto de la emisión de gases de efecto invernadero, reconocidos como factores que inciden en el calentamiento global.

Dilema

1. Continuar apostando a la generación termoeléctrica en base a las posibilidades que ofrecen los yacimientos de hidrocarburos no convencionales (por ejemplo, Vaca Muerta).
2. Promover la diversificación de la matriz energética desarrollando grandes obras hidroeléctricas, de energía atómica y otros proyectos de energías alternativas.

Oportunidad

Existe la capacidad para la generación de energía hidroeléctrica y el desarrollo de importantes proyectos que, aun cuando fueran postergados por el predominio del gas, pueden ser reactivados. Una adecuada planificación de las obras, tanto en términos de localización de los centros de generación como de los tendidos de redes de distribución, permitirá resolver las condiciones de inequidad que se presentan en la actualidad. Existe asimismo una sólida capacidad para la producción de energía atómica, apoyada en la experiencia de investigación y desarrollo tecnológico de la Comisión Nacional de Energía Atómica. Por último, se encuentran en marcha diversos proyectos de generación de energía eólica, solar y geotérmica, entre otras, así como de generación de hidrógeno verde. Aunque constituyen una solución más costosa, se trabaja en la posibilidad de incrementar la producción local de insumos y de resolver los problemas derivados de la intermitencia en la generación.

C. Sistemas de movilidad y transporte

Problema que se busca resolver

La extensión, la distribución, las características físicas del territorio y la producción demandan grandes esfuerzos logísticos y de infraestructura para el transporte de cargas del mercado externo e interno. Estas condiciones influyen en la estructura de costos de la producción. Todas las acciones que se desarrollen para reducirlos impactan favorablemente en el sistema productivo.

Históricamente, las inversiones de infraestructura logística se han concentrado en la zona núcleo, consolidando la vinculación de las áreas productivas del país con el sistema de puertos de la Hidrovía Paraná-Paraguay como el principal eje exportador e importador. Este sistema portuario presenta diversos problemas y vulnerabilidades: a las restricciones naturales por la poca profundidad del río y la necesidad de dragado de forma permanente por los procesos de sedimentación del cauce (que restringen la posibilidad de carga, incrementan tarifas de peajes y elevan los costos), se suma la bajante de 2021, que ha despertado las alarmas sobre la riesgosa dependencia, sin un plan alternativo.

La matriz vial existente refleja esta dependencia, al mismo tiempo que es identificada como una condición estructural de los desequilibrios regionales del país. La pregunta, entonces, es: ¿cómo desarrollar un sistema vial, de autopistas, autovías o rutas de gran capacidad, que mejore la integración regional?

Asimismo, el futuro de la movilidad y del transporte no puede ser pensado sin considerar al sistema ferroviario. Si bien este tema no está comprendido entre las competencias del Ministerio de Obras Públicas, el planteo de la matriz vial no puede soslayar la cuestión. En este momento, la estructura física se encuentra descapitalizada y con pérdida de competitividad en la economía.

La búsqueda de una nueva estructura logística de movilidad y transporte nacional debe ser abordada de manera complementaria entre el sistema vial, el ferroviario y el portuario. La consolidación de los corredores viales, la renovación de la estructura ferroviaria y la posibilidad de desarrollo de una estructura portuaria alternativa permiten pensar una nueva estrategia que reconfigure los flujos de transporte sobre el territorio nacional, distribuyendo oportunidades de una forma más equitativa y acorde a los desafíos y potencialidades del futuro.

C 1. Sistema de movilidad y transporte vial

Dilema

1. Seguir fortaleciendo la estructura radial a través de la prolongación del sistema de autovías que lleva al sistema de puertos establecido.

2. Proponer una nueva configuración de estructura de corredores este-oeste que integren las regiones, y consolidar una espina vertebral norte-sur que estructure el territorio nacional.

Oportunidad

Existe un acuerdo entre regiones que exceden los límites nacionales, como es el caso de Atacama –que incluye provincias del Norte Grande–, acerca de la necesidad de impulsar corredores viales que fomenten el desarrollo de las economías regionales y nacionales. En este sentido, también existe una nueva configuración geopolítica en la región del Mercosur que permitiría sentar las bases para la recuperación de una política de integración con los países vecinos. Una estructuración vertebral norte-sur permitiría vincular las ciudades de mayor peso poblacional y generar las condiciones de un flujo centrado en el abastecimiento interno.

De esta manera, al brindar nuevas oportunidades de conectividad, se promueve el desarrollo de zonas desfavorecidas, disminuyendo desigualdades estructurales y sin desatender las regiones pujantes establecidas, mejorando su alcance e integración.

C 2. Sistema de movilidad y transporte ferroviario

Dilema

1. Optimizar la estructura existente, reactivando sus flujos y pautas de funcionamiento.

2. Concebir un sistema ferroviario que estructure una matriz de intercambio entre regiones y naciones, que complemente y vuelva más eficientes, sostenibles y económicos los movimientos logísticos de forma intra e interurbana.

Oportunidad

En la actualidad, el Ministerio de Transporte ha encarado un fuerte programa de modernización del transporte ferroviario, fortaleciendo significativamente la matriz agroexportadora. Se trata de una política que busca reactivar a los sectores más distintivos de la producción y generar nuevas oportunidades, influyendo en su esquema de costos y aliviando la demanda sobre la red vial, que puede orientarse hacia otras prioridades.



Extensión de la Red de desagües cloacales. Municipio de Alberti, provincia de Buenos Aires

C 3. Sistema de movilidad y transporte portuario

Dilema

1. Profundizar el sistema de dragado de la Hidrovía Paraná-Paraguay para mejorar la competitividad del sistema, pese a las dificultades naturales actuales.
2. Diversificar las posibilidades de operación portuaria para el completamiento de cargas de los buques del sistema de la Hidrovía Paraná-Paraguay, o como carga alternativa:
 - 2.a. Habilitar un sistema de puertos aguas abajo mediante la construcción del proyecto del Canal Magdalena y puertos asociados aguas abajo del puerto de Buenos Aires.
 - 2.b. Desarrollar un sistema de puertos de aguas profundas en el Atlántico Sur.
 - 2.c. Ampliar las posibilidades de operación a través de puertos del Pacífico, fortaleciendo vínculos comerciales con Chile.

Oportunidad

Al consolidar un sistema de exportación alternativo, se disminuyen los niveles de vulnerabilidad que dejó en evidencia la bajante excepcional del río Paraná de los últimos años. A su vez, se genera el desarrollo de otras regiones, incrementando sus flujos comerciales al aprovechar la capacidad instalada de los puertos del Atlántico Sur y de los puertos chilenos a partir de las salidas al Pacífico.

D. Sistemas de ciudades

Problema que se busca resolver

La localización histórica de la población y de las infraestructuras productivas en el territorio nacional ha conformado un sistema urbano que expresa profundas desigualdades territoriales. Debido a la concentración del desarrollo en la zona centro del país, en la actualidad, la Argentina expresa una marcada macrocefalia urbana y una muy baja ocupación en gran parte de su territorio. Esto atenta de forma grave contra las posibilidades de la ciudadanía de desarrollar su vida en el lugar donde nació. No obstante, se observa que la colaboración entre ciudades en diferentes regiones del país favorece el crecimiento de la complejidad; de modo que reorganizar el sistema de ciudades a nivel nacional, en busca de la complementariedad y no de la competencia, posibilitaría el acceso a mejores condiciones de vida. En este sentido, corresponde preguntar: ¿cómo revertir las asimetrías entre ciudades y regiones, estableciendo una distribución más equitativa de los niveles de complejidad?

Dilema

1. Concentrar la acción sobre cada ciudad, dando respuesta a sus demandas de acuerdo con una jerarquía poblacional que define sus grados de complejidad.
2. Promover un sistema policéntrico y equilibrado de núcleos urbanos, atendiendo las necesidades de las tres grandes áreas metropolitanas y fortaleciendo los cinco sistemas regionales de ciudades del país. Esto permite que se desarrollen mayores niveles de complejidad y se amplíe la actividad económica y social en estas regiones.

Oportunidad

Mediante la Obra Pública, se puede contribuir a la conformación de un sistema de núcleos y redes de ciudades más equilibrado, y de centros de servicio en áreas rurales para que todos los habitantes del territorio nacional puedan contar con una correcta cobertura de infraestructuras y servicios que les permita desarrollar su proyecto de vida. Asumiendo que la colaboración entre ciudades favorece el crecimiento de la complejidad, la contribución de la Obra Pública al desarrollo local puede: aumentar la sinergia, incrementando las posibilidades de colaboración entre ciudades; acompañar la consolidación de las áreas urbanizadas; y aumentar la capacidad de soporte de las actividades logísticas e industriales, incrementando los sistemas de soporte de la actividad terciaria (comercial, administrativa y de servicios) y promoviendo la conservación de una rica oferta ambiental, cultural y de esparcimiento.

Escenarios prospectivos

En base a este análisis, se identifican las variables y los dilemas que se dirimen en el proceso de toma de decisiones, y los escenarios que surgen de sus posibles combinaciones. Luego, se evalúan los efectos de cada uno de estos escenarios, con el fin de anticipar los resultados y las consecuencias de las decisiones que se hayan tomado.

Los escenarios se limitan a juegos de hipótesis o dilemas que, realizados o no, permiten describir el camino que conduce de la situación actual a una situación posible. Este ejercicio de proyección orienta la toma de decisiones con la lógica evidente, como también los pasos para llevar adelante su construcción o adaptación.

La elaboración de escenarios es acumulativa, es decir, a un escenario descrito se le puede incorporar variables nuevas, considerando otras acciones de los actores implicados o nuevas tendencias. Las hipótesis de un escenario deben ser coherentes, verosímiles y relevantes, ya que a partir de ellas se constituirá la proyección.

En este sentido, se propone la construcción de 5 escenarios, en función de la solución esperable de cada dilema. Es importante señalar que la realidad ha de moverse dentro del campo de las oportunidades que se encuentran en el medio, por lo cual deberían habilitarse más opciones que permitan desarrollar todas las combinaciones de resolución de dilemas posibles. En este caso, se destacan dos variables: la posibilidad de reconfigurar la distribución territorial de las infraestructuras, y la posibilidad de establecer formas de colaboración interinstitucionales.

1. Escenario heredado: consolida la concentración en la zona núcleo y las tendencias actuales de redistribución asimétrica de los servicios, infraestructuras y equipamientos.

2. Escenario tendencial: mantiene las políticas tradicionales de energía y logística; solo se innova en la gestión de los recursos hídricos y en la configuración de sistemas de ciudades.

3. Escenario de competencia: cambia la política logística y energética, pero se mantiene la competencia entre las provincias por el agua y entre las ciudades por la complejidad urbana.

4. Escenario de cambio en Obras Públicas: hay un cambio en la política del sector, pero esto no logra influir sobre los sectores de Energía y de Transporte.

5. Escenario de transformación: hay un cambio profundo de las políticas federales y predomina la construcción de un interés común.

En el marco del escenario heredado, en la emergencia socio productiva actual, se prioriza atender únicamente las urgencias. La matriz de desarrollo se orienta a estabilizar coyunturalmente las variables fiscales y monetarias. No se generan nuevos desarrollos y se acentúan las concentraciones y centralidades ya existentes.

En el escenario tendencial, las provincias logran construir acuerdos sobre la gestión integrada de los recursos hídricos, de manera que todos los actores se beneficien por igual y se vele por una explotación sostenible a lo largo del tiempo. A su vez, a través de una lógica de complementariedad y de cooperación, se generan consensos sobre la complejidad compartida en los Sistemas Regionales de Ciudades y sus subsistemas. Con estos acuerdos, se establecen incentivos en las economías regionales, pero la preeminencia de políticas tradicionales en materia de energía y transporte no permitirán un desarrollo equilibrado con equidad social, sino una serie de medidas paliativas que no conducen a la transformación integral del territorio ni la consolidación del modelo de país al que se aspira.

La posibilidad de producir transformaciones significativas de la matriz de infraestructuras se presenta en los escenarios 3, 4 y 5, que plantean alinear objetivos con otras áreas sustantivas de gobierno.

El escenario competitivo incorpora cambios en la política vial, lo que implica la toma de importantes decisiones dentro del Ministerio de Obras

Públicas, respecto a definir y construir infraestructuras que materialicen el modelo de desarrollo propuesto. A su vez, estos avances son acompañados de una mayor apertura a otros modos de generación energética. Sin embargo, no se logra consolidar un interés común que supere la tendencia a competir entre ciudades y desarrollar polos regionales de mayor complejidad. Las oportunidades de promover una distribución más equilibrada de la población tienden a diluirse, concentrando la complejidad sobre los centros más poblados, y obligando a la población a movilizarse en busca del acceso a servicios y equipamiento. La permanencia en el escenario competitivo es resultado de la dificultad para instalar entre las provincias la necesidad de construir un interés común, que permita implementar políticas de colaboración como alternativa a las de competencia.

En el escenario de cambio en Obras Públicas, existe una variación en todos los temas que dependen del Ministerio, pero se postergan las políticas en relación a la energía y el transporte. Con los cambios de la estructura vial, las posibilidades de despegue de las economías regionales se ven favorecidas, aunque siguen teniendo problemas con la provisión de energía. En cambio, la situación actual de la logística ferroviaria y la portuaria sigue fortaleciendo el desarrollo de las actividades primarias con el predominio del núcleo agroexportador y su sistema de ciudades, lo cual va en detrimento de la distribución de oportunidades en todo el territorio nacional.

Avanzar desde el escenario actual hacia uno de transformación, depende de la definición de los programas de actuación de las áreas de Obras Públicas, de Transporte, de Desarrollo Territorial y Hábitat, y de Energía. Se necesita de una acción coordinada que aborde la generación de empleo para la promoción del mercado interno y del fomento de la producción para la sustitución de las importaciones. El desarrollo se alcanza con una integración de las provincias y sus economías regionales, y mediante la distribución equitativa, participativa y sinérgica de las oportunidades en todo el territorio.

Este Plan ha sido concebido con una perspectiva de mediano y largo plazo, con un horizonte de ocho a doce años como un tiempo razonable para implementar estas iniciativas. Cabe destacar que las medidas que se desprenden de cada una de las decisiones de gobierno no se limitan a la ejecución de obras, sino que comprenden un vasto inventario de herramientas disponibles. Estos instrumentos amplían la capacidad de actuación, la pueden volver más potente, abarcativa o precisa. Puede tratarse de: contratos; convenios;

marcos normativos; tarifas y subsidios; líneas de crédito; modalidades de gestión; generación de empresas; fideicomisos; concesiones; mecanismos de ampliación de la participación ciudadana; reformas operativas; reformulación de procedimientos administrativos, de adquisiciones o presupuestarios; apertura de modalidades de financiamiento; y medidas dirigidas a garantizar la transparencia, el correcto uso de los recursos, la calidad de las obras, la inspección, el seguimiento y el control.

Sobre la base de estos criterios, se definen los ejes estratégicos de gestión, en torno a los cuales se estructuran los diferentes programas, subprogramas, bancos de proyectos y otros mecanismos de implementación. De este modo, se desagregan las temáticas a tratar por las áreas específicas de este Ministerio y se definen objetivos generales y específicos, metas a alcanzar y brechas a atenderse.

Cabe recordar que la construcción de estos escenarios busca caracterizar situaciones en las que la realidad se puede encontrar en función del comportamiento de variables que no siempre pueden ser controladas por quienes tienen la responsabilidad de tomar decisiones. Enunciarlos permite observar la realidad en toda su complejidad, y dar cuenta de la necesidad de establecer acuerdos y trabajar de manera mancomunada con los diferentes actores del territorio para poder desarrollar un modelo de país federal y equitativo.

Además de advertir sobre los costos que derivan de la resolución de ciertos dilemas, cada escenario abre la posibilidad de comprender dónde se encuentra la causa de determinados desajustes. Desde esta perspectiva, se propone que la sociedad pueda discutir sobre los diferentes escenarios, los costos y los compromisos, a fin de establecer políticas consensuadas y colaborativas. Por último, se constituye en una herramienta de seguimiento y control social de la evolución que van tomando los acontecimientos, de la idoneidad y transparencia de quienes son responsables de los actos de gobierno, aportando indicadores que permiten monitorear la evolución, las posibles derivas y, llegado el caso, indicar la necesidad de reconsiderar el rumbo. De esta forma, se generará una mayor participación de la sociedad, permitiendo que la misma se establezca como un actor activo. En este sentido, se favorece la apropiación sobre las decisiones que se tomen y, consecuentemente, los objetivos que se busquen alcanzar. Es de destacar que, a lo largo del tiempo, con la resolución de los diferentes dilemas, la realidad no será posible de encajar en un único escenario, sino que tomará rasgos de algunos de ellos.

Variables, dilemas y escenarios

Variables	Dilemas	Escenarios				
		Heredado	Tendencial	Competencia	Cambio en Obras Públicas	De transformación
A Manejo del agua	El agua es asumida como un tema de jurisdicción provincial.	•		•		
	Se procura construir un nuevo pacto federal basado en los comités de manejo de cuencas.		•		•	•
B Provisión de energía	Continuar apostando a la generación termoeléctrica.	•	•		•	
	Promover la diversificación de la matriz energética potenciando la generación hidroeléctrica.			•		•
C 1 Sistema de movilidad y transporte vial	Seguir con la estructura radial prolongando el sistema de autovías que llevan a la hidrovía.	•	•			
	Promover una estructura de corredores este-oeste y consolidar una espinal vertebral norte-sur que estructure el territorio nacional.			•	•	•
C 2 Sistema de movilidad y transporte ferroviario	Optimizar la estructura existente, reactivando sus flujos y pautas de funcionamiento.	•	•		•	
	Concebir un sistema ferroviario de acuerdo con una nueva visión de país basado en la complementariedad de las redes de comunicación y transporte.			•		•
C 3 Sistema de movilidad y transporte portuario	Hacer eje en el funcionamiento de la hidrovía superando los problemas actuales de navegación (de dragado y de caudal de agua).	•	•		•	
	Habilitar nuevas posibilidades diversificando las posibilidades de operación, con el Canal Magdalena, con salidas al Pacífico y los puertos del sur.			•		•
D Sistemas de ciudades	Concentrar la acción sobre cada ciudad dando respuesta a sus demandas de acuerdo con una jerarquía poblacional que define sus grados de complejidad.	•		•		
	Promover el tratamiento de áreas urbanas, las 3 áreas metropolitanas + los 5 sistemas de ciudades, mejorando la movilidad interurbana y la complejidad de los sistemas de soporte para el desarrollo de actividades industriales y terciarias.		•		•	•

Fuente: Elaboración propia DGPYPOP.

4

Estrategia territorial de la Obra Pública





Ejes de gestión

I. Conectividad e Infraestructura Vial

II. Gestión Integrada del Recurso Hídrico

III. Infraestructura Urbana y Rural

IV. Infraestructura del Cuidado

Estrategia territorial
de la Obra Pública

4

Ejes de gestión

Fundamentos

El Ministerio de Obras Públicas es el área del Gobierno Nacional responsable de la planificación y la ejecución de obras de infraestructura que tienen como objetivo garantizar y promover el desarrollo federal y equitativo con inclusión social de la Argentina. Ocupa además un rol activo en la creación de empleo y en la tracción de la actividad económica.

El Plan de Obras Públicas para el Desarrollo de la Nación es el instrumento a través del cual se determinan las acciones que las diferentes áreas sustantivas del Ministerio llevan adelante, se analizan las demandas y las oportunidades del territorio, se establecen las prioridades, y se traducen en líneas programáticas y objetivos para su concreción.

En primer lugar, se analiza el territorio en clave de la coyuntura actual, elaborando diagnósticos sectoriales, y se definen dilemas, tendencias y escenarios donde se va a operar. Gracias a esta identificación, se puede atender a los problemas centrales del país a partir de la comprensión de su complejidad, y la definición de prioridades, tipos de acciones y medios de implementación y de gestión.

Entender la Obra Pública de manera integral, implica el diseño de una matriz diversa de estrategias y acciones. En este sentido, como las infraestructuras están interrelacionadas y directamente vinculadas con el territorio y las dinámicas que lo atraviesan, es necesario considerar los contextos que lo determinan. Entre ellos se destacan las condiciones ambientales y climáticas, la disponibilidad de los recursos naturales, las características económico-productivas y de los asentamientos humanos, las problemáticas en torno a las situaciones de habitabilidad o al acceso a derechos básicos, la vulnerabilidad de la población y los desplazamientos de bienes y personas.

Una planificación puede realizarse en las di-

ferentes escalas de acción, sobre las distintas capacidades de gestión y de las estructuras de gobernanza. El diseño de esa matriz debe garantizar equitatividad para todas las regiones, las provincias y los municipios, de manera que tengan la oportunidad de desplegar sus potencialidades, consolidar sus sectores desarrollados accediendo a los beneficios que esto trae aparejado, y ampliar los derechos de las personas. Es decir, que incentiva y aporta al crecimiento económico productivo con inclusión social.

Asimismo, las políticas que lleva adelante el Ministerio, tienen incidencia en el cierre de las brechas sociales existentes en la Argentina, en tanto realiza obras que permiten garantizar el acceso a servicios básicos, a la educación, la salud y la movilidad, entre otros derechos.

Además, impulsa la transparencia y la disponibilidad de la información por parte de la ciudadanía, fomentando su participación y colaboración en las decisiones públicas mediante nuevas tecnologías.

La Obra Pública constituye una herramienta central para transformar y construir los soportes físicos necesarios para reconducir los flujos, que operan bajo las lógicas del mercado, e incidir y encauzar las dinámicas en el territorio. Todo ello, bajo el propósito de alcanzar un desarrollo federal e inclusivo y un modelo sostenible de país.

Ejes de la estructura programática

El Ministerio de Obras Públicas define cuatro ejes de gestión que permiten operacionalizar el proyecto nacional. Estos ejes abordan los problemas territoriales vinculados a los recursos hídricos, la conectividad, los asentamientos humanos y los cuidados. Gracias a la identificación de los mismos, se

pueden estructurar los programas en torno a los cuales se apunta a consolidar la visión integral de las políticas del sector de Obras Públicas y desarrollar un diálogo federal con los gobiernos provinciales y municipales, y entre los ministerios nacionales.

Los programas establecen las líneas generales de acción. Se fijan, asimismo, los componentes y subcomponentes, que responden a objetivos generales y específicos. Estos definen el sentido de las obras a ejecutar y, por ende, las tipologías de las mismas.

En última instancia, se determinan los proyectos prioritarios y con mayor impacto asociado, tanto en clave social como económica, que es necesario abordar para cumplimentar las metas propuestas. A través de iniciativas específicas, se avanza hacia la gestión e implementación de proyectos de infraestructura que abordan las diferentes escalas para incidir en la modificación de la matriz territorial actual.

Eje 1. Conectividad e Infraestructura Vial: potenciar un equilibrio territorial y promover el desarrollo social y productivo de todas las regiones del país.

Eje 2. Gestión Integrada del Recurso Hídrico: garantizar la equidad en el acceso al agua, para consumo humano y productivo, su uso eficiente y la sostenibilidad ambiental.

Eje 3. Infraestructura Urbana y Rural: estructurar un sistema de ciudades más equilibrado que redistribuya territorialmente las oportunidades y permita el acceso a las condiciones materiales para el desarrollo de las personas.

Eje 4. Infraestructura del Cuidado: contribuir al refuerzo de una red de infraestructura del cuidado para garantizar el ejercicio efectivo de los derechos, no solo de quienes reciben cuidados, sino también de quienes los brindan.



Programas, componentes y objetivos

11

Programa	Componentes	Objetivo general
Conectividad e Infraestructura Vial: potenciar un reequilibrio territorial y promover el desarrollo social y productivo de todas las regiones del país		
Programa I: Corredores para el desarrollo Consolidar una estructura vial jerárquica, con óptimos niveles de servicio que dé condiciones a los flujos existentes y brinde la posibilidad de inducir flujos en nuevos polos de desarrollo.	Componente I. Corredores Federales de Integración y Desarrollo (CoFID)	Reconfigurar la estructura vial nacional mediante la consolidación de nuevos Corredores Federales de Integración y Desarrollo, desde una mirada estratégica de integración federal e internacional.
	Componente II. Corredores viales con alta demanda	Mejorar los niveles de servicio y el estado de las rutas más transitadas y con demanda insatisfecha para reducir los costos de los fletes y los tiempos de transporte de productos exportables desde la zona núcleo, así como los costos por accidentes viales. El fin último es el de potenciar la actividad y el desarrollo económico a través de una mejora sustantiva en el estado y el nivel de servicio de la red vial nacional.
Programa II: Rehabilitación y mantenimiento de la red vial Preservar la integridad física de toda la red de rutas nacionales, evitando deterioros acelerados y estados irreversibles, y reduciendo siniestros viales.	Componente I. Rehabilitación de la red vial nacional	Mejorar el estado actual de la red vial nacional, mediante obras de rehabilitación y su posterior mantenimiento, a través de diferentes modalidades de gestión.
	Componente II. Mantenimiento de la red vial nacional	Ampliar la capacidad de conservación y mantenimiento de la red vial nacional, a través de una planificación basada en los sistemas de control y monitoreo.
	Componente III. Pavimentación y rutas nuevas de la red vial nacional	La construcción de nuevas rutas en trazas existentes o nuevas que resuelvan discontinuidades en la red; la reconstrucción casi total de tramos existentes; la pavimentación de tramos con obra básica ya ejecutada, enripiada o entoscada; y la modificación geométrica o estructural de un tramo.
	Componente IV. Control y distribución de cargas	Establecer las dimensiones y los límites de carga por eje de los vehículos que transiten por los caminos de la red vial nacional y consecuentemente fiscalizar el cumplimiento de tales normas.
	Componente V. Reparación y construcción de puentes	Conservar la infraestructura de puentes existentes e incorporar nuevos, de pequeñas y medianas luces, que permitan fortalecer la red vial, reduciendo la duración de los viajes e incrementando la seguridad de las personas usuarias.
	Componente VI. Obras viales menores en la red vial nacional	Realizar obras viales menores sobre la red vial nacional que garanticen la transitabilidad de manera fluida y segura en toda su extensión, de manera que se vea fortalecida respecto al esquema actual.
Programa III: Seguridad vial Reducir el número de víctimas fatales y personas lesionadas a través de la inversión en infraestructura sobre la red vial primaria que no forma parte de los Corredores Federales de Integración y Desarrollo (CoFID).	Componente I. Tramos urbanos de la red vial	Realizar obras viales de rediseño de la geometría de las rutas y llevar adelante acciones de control, educación y regulación que permitan formalizar los nuevos usos y la movilidad de manera segura y eficiente para todas las personas usuarias.
Programa IV: Fortalecimiento de la red vial secundaria y terciaria Fortalecer y promover la rehabilitación y conservación de la red vial secundaria y la red vial terciaria, rurales de tierra o mejorada, provinciales y/o municipales, evitando los costos sociales y económicos que surjan de su intransitabilidad.	Componente I. Construcciones viales en la red vial provincial	Fortalecer y promover la rehabilitación y la conservación de la red vial provincial mediante el financiamiento y la transferencia de recursos, articulando de manera coherente y complementaria la inversión en la red nacional primaria con las inversiones en redes de menor jerarquía.
	Componente II. Manejo de la red vial terciaria y caminos rurales	Abonar a la rehabilitación y conservación de la red terciaria de escala provincial o municipal a través de la transferencia de recursos a los municipios y su financiamiento.

Programas, componentes y objetivos

Programa	Componentes	Objetivo general
Programa V: Vinculación a nodos logísticos y ciudades Realizar obras y proyectos sobre los tramos de la red vial primaria y secundaria que forman parte del acceso a ciudades o centros logísticos, que permitan la transitabilidad de manera eficiente y segura.		

Gestión Integrada del Recurso Hídrico: garantizar la equidad en el acceso al agua, su uso eficiente y la sostenibilidad ambiental

Programa I. Gestión integrada de cuencas interjurisdiccionales Fomentar la gestión integrada de los recursos hídricos para sus diferentes usos, tomando a las cuencas hídricas y a los comités de cuencas interjurisdiccionales como ámbitos de gestión y articulación federal para una administración de manera consorciada, racional y sostenible con el ambiente.	Componente I. Fortalecimiento de los comités de cuencas interjurisdiccionales	Fortalecer las capacidades técnicas y de poder de control del manejo de recursos hídricos de los comités o autoridades de cuencas, con participación de las jurisdicciones provinciales y nacionales y del COHIFE como coordinación.
	Componente II. Elaboración de planes directores de gestión integrada de cuencas	Elaboración de planes directores de gestión integrada de las cuencas hídricas, comenzando por las cuencas internacionales e interprovinciales y, posteriormente, por las cuencas provinciales prioritarias.
	Componente III. Red integrada de información hídrica	Contar con información actualizada y confiable sobre los diferentes componentes del ciclo hídrico que integran cada una de las cuencas del país.
	Componente IV. Economía y uso eficiente del agua	Elaborar estudios de factibilidad para avanzar en modos innovadores de financiamiento de obras hídricas y de saneamiento, usar el agua de forma eficiente, y contar con esquemas tarifarios sostenibles.
Programa II. Reducción de riesgos hídricos y adaptación a extremos climáticos Establecer lineamientos, elaborar planes y proyectos de obras, y definir medidas no estructurales para la reducción del riesgo hídrico y la adaptación a extremos climáticos existentes en áreas productivas y urbanas.	Componente I. Reducción de la vulnerabilidad frente a amenazas hidroclimáticas	Elaborar planes de gestión integral para la reducción de riesgos de desastres de origen hídrico, tanto en áreas urbanas como rurales y sobre la propia infraestructura existente.
	Componente II. Plan Nacional de Drenajes Urbanos	Mejorar el escurrimiento de aguas pluviales en áreas urbanas para reducir la vulnerabilidad frente a amenazas climáticas; garantizar el normal desarrollo de las actividades; y mitigar el impacto sobre bienes, infraestructura y producción ante fenómenos climáticos extremos de tipo hídrico.
	Componente III. Seguridad de presas	Definir las posibles mejoras de seguridad estructural y/u operativa de las presas que se encuentran bajo control del ORSEP, considerando los escenarios actuales y futuros, fortaleciendo la capacidad de gestión de los organismos provinciales y promoviendo la instrumentación de un marco legal nacional para la seguridad de las mismas.
Programa III. Agua para el desarrollo Impulsar la inversión en obras y proyectos de presas multipropósito para avanzar hacia un modelo de generación y de consumo de energía limpia y renovable, que fortalezca el proceso a una transición energética con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, así como también consolidar un sistema federal de acueductos para hacer más resiliente la producción agropecuaria e industrial en cada una de las regiones del país.	Componente I. Generación hidroeléctrica y presas multipropósito	Desarrollar proyectos y construcciones de nuevas represas para la generación hidroeléctrica y multipropósito.
	Componente II. Agua para usos productivos	Asegurar el almacenamiento y la distribución del agua para el desarrollo de las actividades productivas, incluyendo la agricultura, la ganadería y el uso industrial, mediante la inversión en obras de infraestructura para: la retención de agua (represas), su conducción (acueductos y canales), y la modernización de los sistemas de riego.

Programas, componentes y objetivos

Programa	Componentes	Objetivo general
Programa IV. Agua y saneamiento Ampliar el acceso al agua segura y al saneamiento a través del estudio de los déficits territoriales existentes y la ejecución de obras, para garantizar la calidad de vida de la población.	Componente I. Aprovechamiento y potabilización de fuentes de agua	Aprovechar de manera racional y complementaria la diferente oferta de fuentes de agua existente en cada región del país, atendiendo a la oferta y la demanda actuales y futuras, a su calidad y a su vulnerabilidad frente a amenazas hídricas o climáticas, entre otras.
	Componente II. Ampliación o mejora de redes de agua y cloacas	Ampliar y mejorar la cobertura de las redes de agua potable y saneamiento para la población urbana de todo el país.
	Componente III. Tratamiento de efluentes cloacales	Preservar la calidad de los cuerpos de agua y de las fuentes de agua potable, así como de los ecosistemas acuáticos y los servicios hídricos ambientales.
	Componente IV. Base de Información Nacional de Agua y Saneamiento (BINAS)	Sistematizar el seguimiento del desempeño de operadoras de servicios sanitarios a través de un registro periódico de información, que permita además llevar un control sobre la sustentabilidad financiera de las prestadoras.
	Componente V. Acceso a agua, saneamiento e higiene en zonas rurales	Ampliar el acceso al agua y saneamiento para la población rural.
	Componente VI. Análisis del sistema tarifario	Analizar el sistema tarifario actual y proponer mejoras.

Infraestructura Urbana y Rural: estructurar un sistema de ciudades equilibrado, que distribuya equitativamente las oportunidades en el territorio

Programa I: Ciudades y Poblados Expandir y/o consolidar la infraestructura en las ciudades y poblados, apoyando a los gobiernos locales y provinciales, de manera tal que mejore la calidad de vida de la población, promoviendo la inclusión social y productiva.	Componente I. Mejoramiento de la calidad de vida a través de la recualificación urbana	Contribuir a la mejora de la calidad de vida de la población mediante intervenciones en materia de infraestructura y servicios, aportar a la consolidación de ciudades compactas, cuidar de sus antiguas áreas centrales y ayudar a la complejización de las ciudades.
	Componente II. Puesta en valor de edificios patrimoniales y espacios culturales	Poner en valor bienes culturales y sociales del patrimonio nacional, de las provincias, y de sus pueblos y ciudades de diferentes períodos históricos.
	Componente III. Infraestructura del Conocimiento	Fortalecer la infraestructura educativa de todos los niveles y, específicamente, de los centros de investigación especializados.
Programa II: Infraestructura de Transporte Mejorar la conectividad física, la seguridad vial, la transitabilidad y la movilidad de la ciudadanía en las principales áreas urbanas del país.	Componente I. Transporte público de pasajeros	Introducir mejoras en los sistemas de transporte público de las principales ciudades del país.
	Componente II. Movilidad no motorizada	Promocionar la movilidad no motorizada en entornos urbanos.

Programas, componentes y objetivos

Programa	Componentes	Objetivo general
Programa III: Infraestructura Productiva Desarrollar obras civiles que permitan afianzar, potenciar y desarrollar circuitos productivos rurales y urbanos.	Componente I. Infraestructura para Entramados Productivos Regionales	Desarrollar obras de infraestructura y equipamientos logísticos que fortalezcan los entramados productivos regionales, y promuevan procesos de gestión compartida entre los gobiernos locales y las organizaciones del sector.
	Componente II. Parques Industriales	Desarrollar infraestructura vial, y de acceso y/o provisión de servicios de agua y saneamiento en parques industriales para contribuir a la optimización de su funcionamiento y potenciar su actividad.
	Componente III. Centros logísticos	Desarrollar equipamientos puntuales para la actividad logística de manera general, y la operación de los camiones y contenedores de manera específica, con el fin de reestructurar la red logística a nivel federal.
	Componente IV. Adecuación y tratamiento en zonas urbanas de usos mixtos	Desarrollar estrategias de adecuación de zonas industriales en la trama urbana, permitiendo la coexistencia de usos diversos y modificando los procesos de zonificación de ciertas áreas.
	Componente V. Acondicionamiento turístico	Acondicionar la infraestructura edilicia turística para fomentar las actividades recreativas en todo el territorio nacional.
Programa IV: Infraestructura Ambiental Desarrollar infraestructuras con un enfoque de desarrollo sostenible que aborden los desafíos ambientales vinculados a la contaminación, la gestión de residuos, y la pérdida de espacios verdes y áreas de valor ambiental.	Componente I. Parques Argentinos: parques metropolitanos y corredores de biodiversidad	Crear, restaurar y conservar espacios verdes o parques metropolitanos con importante valor paisajístico, cultural, recreativo, turístico y ambiental en diferentes puntos del país.
	Componente II. Gestión de residuos (urbanos y agrícolas)	Apoyar a las administraciones locales, a través de distintas intervenciones de Obra Pública, en las estrategias de gestión integrada de los residuos, tanto en ámbitos urbanos como rurales, a escala local e incluso metropolitana.

Programas, componentes y objetivos

11

Programa	Componentes	Objetivo general
----------	-------------	------------------

Infraestructura del Cuidado: contribuir al desarrollo de una red de infraestructura para garantizar el derecho al cuidado

Programa I: Infraestructura del Cuidado Ampliar y fortalecer los servicios existentes en las áreas de cuidado para quienes lo reciben (infancias, adolescencias, personas mayores, personas con discapacidad) y también para quienes lo brindan (personal de trabajo que, en su gran mayoría, son mujeres).	Componente I. Infraestructura para Centros de Desarrollo Infantil	Promover y proteger de manera integral los derechos de la primera infancia, y reducir la carga del trabajo doméstico y de cuidados no remunerados en los hogares por parte de las mujeres.
	Componente II. Infraestructura Sanitaria	Proteger el derecho a la salud de la población, a través de una mayor inversión pública en la infraestructura de servicios de salud, para generar, de este modo, una cobertura igualitaria en todo el territorio.
	Componente III. Centros Territoriales Integrales de Políticas de Género y Diversidad	Abordar de forma integral las situaciones de violencia por motivos de género y llevar a cabo políticas de prevención, asistencia, protección y fortalecimiento del acceso a la justicia desde una perspectiva interseccional, con el fin de contribuir a la reducción de la desigualdad de género.
	Componente IV. Espacios para las Juventudes	Promover, a través de la construcción de infraestructuras, los ámbitos para la participación de las juventudes, dado que son actores estratégicos del desarrollo económico, social y político del país.
	Componente V. Espacios de cuidados para las personas mayores y las personas con discapacidad	Promover y proteger de manera integral, a través de la construcción de infraestructuras, los derechos de las personas mayores y las personas con discapacidad.

I. Conectividad e Infraestructura Vial

Fundamentos

Programas y componentes

Fundamentos

La conectividad e infraestructura vial tiene implicancias directas para el desarrollo económico y territorial de la Argentina, en especial, como instrumento de distribución de flujos de personas, bienes y servicios. A través de ella, se puede potenciar un reequilibrio territorial ante la concentración histórica de los flujos de transporte de cargas, que acentúan los desequilibrios entre la zona núcleo y el resto de las regiones del país.

Para la conservación de la red vial nacional, se propone focalizar la gestión de la rehabilitación y el mantenimiento, con recursos propios, en la red vial no concesionada. Tras un largo período de debilitamiento de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), producto del achicamiento de los equipos técnicos y de la descapitalización de sus instalaciones, se propone fortalecer su capacidad institucional dotándola de nuevos instrumentos de gestión. La recuperación de la empresa Corredores Viales S.A. como un organismo de propiedad estatal ha permitido reconvertir la política de privatizaciones, encarando un proceso de reconfiguración de la matriz vial que se adecúa a las nuevas necesidades del desarrollo nacional.

La experiencia de los contratos de Mallas CREMA como una nueva modalidad de concesiones dirigidas a estandarizar el mantenimiento de la red existente, ha permitido un mejoramiento de las condiciones actuales de los caminos nacionales. Al mismo tiempo, ha contribuido a la paulatina recuperación de la capacidad de actuación de la administración central.

Por otra parte, resulta fundamental fortalecer la capacidad de control de cargas transportadas, con el fin de evitar la inversión de recursos públicos en obras con deterioros prematuros. Para esto se propone un sistema integrado e interjurisdiccional de

monitoreo de excesos de cargas, con una duplicación de las estaciones de pesaje de carga existentes.

Debido al desarrollo de nuestro país y las tendencias de expansión urbana, existe una importante diversidad de tramos de rutas que han quedado inmersos en los entornos de las localidades, los pueblos y las ciudades. Estos tramos se distinguen del resto de los segmentos de la red de carreteras, dado que han cambiado su rol principal al converger en espacios urbanizados con presencia de actividades socioeconómicas diversas y tránsitos heterogéneos pasantes, tanto interurbanos como locales.

Por último, se pone el eje en la articulación colaborativa de la red nacional primaria con las redes secundarias provinciales y las redes terciarias, mediante un programa específico para ello. En él, se profundizará el apoyo a las vialidades provinciales para la ejecución y/o la conservación de rutas de importancia productiva, a través de esquemas como los convenios de Transferencia Operativa de Funciones (TOF). En los caminos rurales, se orientarán recursos hacia la mejora de estas redes terciarias, con un apoyo a los sistemas de conservación de tipo consorcios camineros, acceso a localidades y a nodos logísticos.

Siguiendo esta política, se proponen dos dimensiones de acción: una redistribución del flujo regional y una renovación de la matriz vial actual. Para estos fines se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

- Tránsito Medio Diario Anual (TMDA).
- Intensidad de uso de las redes viales para el transporte de cargas.
- Nivel de peligrosidad vial de las rutas.
- Rol estratégico para la conectividad inter-nacional y nacional.
- Corredores bioceánicos y ejes de integración internacional.

- Promoción de mayor conectividad en áreas rezagadas.
- Existencia de proyectos de obras en carpeta o ejecución.
- Completamiento de circuitos con tramos u obras faltantes.

Brechas y metas

Del total de la red vial argentina, el 6% se encuentra gestionado por el Estado Nacional (red vial nacional), con 40.066 km. Con la misma, se calculó la brecha de conectividad vial, que cuantifica el monto de inversión necesario para pasar de la situación actual (diciembre 2022) a la situación meta (diciembre 2030). Para la realización del cálculo, se partió de la identificación de las prestaciones del sector, y así poder reflejar las directrices principales respecto a la infraestructura. De este modo, se entabló el diálogo sobre las metas y las líneas de base de las brechas con las áreas técnicas del sector. Luego, se tipificaron las unidades de medida y se estimó la cantidad de infraestructura a incrementar para alcanzar las metas. Finalmente, se ha cuantificado el costo que implicaría la unidad de medida establecida y, con eso, la inversión necesaria para cumplir con los objetivos fijados.

A la hora de realizar las desagregaciones territoriales de los resultados obtenidos, se podría incurrir en lecturas que no reflejen de manera adecuada la situación actual, especialmente para el análisis comparativo propicio. Es por esto que, en ciertos sectores del territorio, como el conurbano bonaerense o el Norte Grande, se realizaron estimaciones específicas para poder delinear la inversión. Cabe destacar que el cálculo para estas zonas sigue las mismas pautas de la metodología utilizada para el "total país", tanto en costos y metas como en unidades de medida.



Corredores Federales de Integración y Desarrollo

60



Fuente: Elaboración propia DGP y POP.

Programas y componentes

PROGRAMAS

I Corredores viales para el desarrollo

II Rehabilitación y mantenimiento de la red vial nacional

III Seguridad vial

IV Fortalecimiento de la red vial secundaria y terciaria

V Vinculación a nodos logísticos y ciudades

COMPONENTES

I. Corredores Federales de Integración y Desarrollo (CoFID)

II. Corredores viales con alta demanda

I. Rehabilitación de la red vial nacional

II. Mantenimiento de la red vial nacional

III. Pavimentación y rutas nuevas de la red vial nacional

IV. Control y distribución de cargas

V. Reparación y construcción de puentes

VI. Obras viales menores en la red vial nacional

I. Tramos urbanos de la red vial

I. Construcciones viales en la red vial provincial

II. Manejo de la red vial terciaria y caminos rurales

Programa I. Corredores viales para el desarrollo

Objetivo general

Consolidar una nueva matriz vial jerárquica con óptimos niveles de servicio, que dé buenas condiciones de circulación para los flujos existentes y brinde la posibilidad de inducir flujos de bienes y personas en nuevos polos de desarrollo.

A través de este programa, se apunta a materializar la sinergia necesaria para el desarrollo e integración de las economías regionales, fortaleciendo la estructura productiva nacional y el comercio internacional. A su vez, se propiciará el crecimiento económico con generación de empleo e inclusión social, se fortalecerá el federalismo, aumentará la competitividad de las cadenas productivas y la escala de producción, y se incentivará al sector turístico y al intercambio cultural, de bienes y servicios. Asimismo, con el desarrollo de los corredores se trabajará en consolidar los sistemas regionales de ciudades.

En clave de promoción del desarrollo social y productivo, se han planteado dos estrategias que permiten conformar una nueva matriz vial: por un lado, el fortalecimiento de corredores de alta demanda y, por el otro, el desarrollo de Corredores Federales de Integración y Desarrollo (CoFID).

La primera surge de la necesidad de resolver la problemática de la demanda de la capacidad vial postergada de las vías principales de circulación, que provoca demoras, congestiones, inseguridad vial y mayores costos de fletes y seguros. Para ello, se proponen obras de duplicación de calzada y variantes de paso por ciudades, con una conformación de tipo autovía con control parcial de accesos.

La segunda estrategia se asocia a la necesidad de mejorar la conectividad internacional y la integración interna entre diferentes regiones del país, garantizando un nivel de servicio homogéneo. Ello supone obras de ampliación de capacidad, como duplicaciones de calzada, obras de mejoramiento vial integral (anteriormente denominadas "rutas seguras"), la pavimen-

tación de tramos en pasos internacionales, y la mejora de las condiciones de la transitabilidad de la red.

El desarrollo de estas dos estrategias intentará equilibrar los flujos desde la actual estructura radial hacia una de tipo reticular o de malla, incorporando corredores "interiores" o interregionales a los flujos internacionales. De este modo, podrán establecerse ejes de integración y de desarrollo que multipliquen las alternativas de circulación para una mayor equidad territorial, con llegada a puertos de la vía navegable troncal, del Pacífico por Chile, y del Atlántico a Brasil y a los centros de frontera correspondientes.

Los corredores viales para el desarrollo constituyen la matriz y la estructura de mayor jerarquía de la red vial nacional, ya sea por su existencia histórica o por ser vías estratégicas. Aquellos que poseen mayor circulación de carga y tránsito, y los que funcionan como articuladores internacionales e interregionales, son partes complementarias de una red nacional que promueve el desarrollo socioeconómico y la distribución equitativa de oportunidades a lo largo de todo el territorio.

Las intervenciones que se llevan a cabo se engloban en:

- **Autovía:** obras de ampliación de capacidad que contemplan cruces a nivel dentro de su traza. Para la construcción de las mismas, se considera el Tránsito Medio Diario Anual y la aislación de los flujos en las rutas que se encuentran dentro de los entornos urbanos, con intervenciones como la construcción de variantes, rodeos y circunvalaciones.

- **Autopista:** obras de ampliación de capacidad que se ejecutan mediante la duplicación de calzadas o la construcción de dos nuevas calzadas en los tramos que consisten en variantes, con cruces a distinto nivel y control de accesos.

- **Mejoramiento vial integral:** implementación de obras orientadas a aumentar la seguridad y el servicio de las rutas. Incluye la construcción de carriles de sobrepaso, la pavimentación o repavimentación de banquetas, la mejora de intersecciones canalizadas con isletas y carriles auxiliares, de accesos a localidades, la iluminación de rotondas y colectoras en algunos tramos, y obras de seguridad vial complementarias.

- **Pavimentación:** obras que apuntan a

modificar la superficie de rodamiento de caminos naturales de tierra, ripio o algún otro tipo de mejorado a una superficie pavimentada. Incluye tareas de limpieza de terreno, excavación para fundaciones y obras de arte, construcción de terraplenes, bases y sub-bases granulares, ejecución de capas de base con mezcla bituminosa tipo concreto asfáltico, colocación de barandas metálicas para defensa, señalamiento horizontal y vertical.

Brechas y metas

Este programa busca lograr la vinculación de todas las provincias del territorio, a través de la intervención de rutas existentes. Como línea de base, se ha establecido a seis jurisdicciones integradas: Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos, Santa Fe, San Luis y CABA. De cara a 2030, se definió como meta la integración de las veinticuatro jurisdicciones del territorio nacional. Las unidades de medida establecidas han sido la ampliación de capacidad, la ruta mejorada y la pavimentación, y la construcción de puentes y túneles. Cabe destacar que la mejora en las condiciones de transitabilidad representa una reducción de los costos de flete, brindando una mayor capacidad de exportación y de recaudación fiscal a través de la activación económica y las exportaciones.

Corredores viales para el desarrollo, meta 2030: conformación de una nueva matriz vial a través de la consolidación de los Corredores Federales de Integración y Desarrollo.

- Ampliación de capacidad: 3.154 km.
- Ruta con mejoramiento integral: 8.955 km.
- Pavimentación: 482 km.

Por otro lado, el objetivo de ampliar la capacidad de la red consiste en construir autopistas o autovías en rutas donde, en la actualidad, la cantidad de vehículos es elevada y necesitan esta reconversión.

Es por ello que se debe tener en cuenta tanto al tránsito actual como al flujo que tendrán estas vías en el futuro. La línea de base en 2020 era de 3.308,8 km, mientras que la meta a 2030 es ampliar la red de autopistas y autovías a 4.290 km. Para esto se requerirá la realización de obras sobre 980 km.

Corredores viales con alta demanda, meta 2030: incrementar un 25% la extensión de la red de autopistas y autovías.

- Duplicación de calzada: 582,2 km.

Componente I.

Corredores Federales de Integración y Desarrollo (CoFID)

En la actualidad, existe una concentración de los flujos de tránsito: el 85% incide solo sobre 10 mil km de la red vial nacional, representando un 25% de la misma, lo que determina una mayor concentración de actividades y de población. El total de viajes con productos en camión es del orden de los 4 millones por año para transportar 120 millones de toneladas de bienes, sobre todo agrícolas, hacia los puertos. Cabe destacar que, pese a que la mayor parte de la red nacional está pavimentada, la mayoría de sus características técnicas, sumadas al bajo mantenimiento, plantean restricciones al funcionamiento de los flujos de transporte. Esto impacta de manera negativa en las economías regionales y sobre la salud de las personas usuarias.

Con el fin de corregir los desequilibrios históricos producidos por la concentración de infraestructura en la zona núcleo e impulsar un desarrollo territorial equitativo en donde todas las regiones se encuentren integradas entre sí y con los mercados extranjeros, es necesario superponer la matriz de tipo reticular sobre el modelo concéntrico existente. De este modo, se redistribuye el flujo vial regional a través del análisis de la demanda, pero también adelantándose a ella, para poder influir en su desarrollo y distribución. Se trata de una malla de rutas a jerarquizar para fortalecer la conectividad internacional y la integración interna del país, garantizando un nivel de servicio elevado y homogéneo en todo el territorio, adaptando el tipo de obras a los flujos de tránsito existentes y proyectados.

Este programa se conforma en el marco de una línea de trabajo interministerial, el cual articula acciones de forma territorial que aportan a la integración y al desarrollo de las distintas zonas de la Argentina con los países de la región, materializando la conexión al Mercosur.

Objetivo general

Reconfigurar la estructura vial nacional mediante la consolidación de nuevos Corredores Federales de Integración y Desarrollo sobre las rutas troncales del país, desde una mirada estratégica de integración federal e internacional.



Autovía Ruta Nacional 12 | Travesía Urbana Corrientes. Nuevo puente sobre Av. Libertad y Av. Centenario. Provincia de Corrientes.

Objetivos específicos

- Mejorar la conectividad vial de regiones postergadas y articular la red vial primaria con la secundaria y la terciaria.
- Consolidar inversiones que promuevan el desarrollo en sectores de la economía y de los territorios rezagados.
- Garantizar la fluidez y el nivel de servicio suficiente de los principales corredores viales de integración internacional e interregional.
- Compatibilizar la ampliación de capacidad con la generación de corredores viales que concentren tránsito, haciendo converger la demanda con la inversión.
- Invertir en grandes obras de infraestructura de puentes y túneles que salven barreras geográficas para conectar regiones al inte-

rior de Argentina y con países limítrofes.

Se determinan tres corredores con sentido este-oeste y un corredor norte-sur:

- **CoFID Norte:** se encuentra en el marco de la vinculación bioceánica. Conecta principalmente los puertos de Coquimbo (Chile), Santos y Porto Alegre (Brasil), además de las áreas productivas del sur de Brasil, Paraguay y la zona norte argentina con puertos de Chile al océano Pacífico. La conexión vial involucra las rutas nacionales 12 y 16, para luego buscar hacia el oeste los pasos fronterizos de Jama (Jujuy) y Sico (Salta), y al sur, desviándose por la RN 89, para ir a los pasos de San Francisco (Catamarca) y Pircas Negras (La Rioja). Este corredor no sólo atraviesa y brinda conectividad a La

Rioja y Catamarca, sino también a Chaco y Santiago del Estero, que incrementan sus oportunidades de desarrollo económico y productivo.

Extensión total: 5.204 km.

- **CoFID Centro:** se enmarca en la vinculación bioceánica. Conecta la zona núcleo del país con los puertos de Valparaíso (Chile) mediante el paso Sistema Cristo Redentor (Mendoza) y Porto Alegre (Brasil), además de las áreas productivas del sur de Brasil y Paraguay, y la conexión con la Hidrovía del Paraná. Este corredor centra su intervención en la conexión Buenos Aires-Santiago de Chile por la RN 7, y el posicionamiento de las ciudades de Córdoba en esa traza (importancia de la RN 158). También se contempla la conversión en ruta segura del tramo de la RN 14 hacia el norte de Santo Tomé y su conexión con la RN 105 y Posadas-Encarnación.

Extensión total: 3.986 km.

- **CoFID Sur:** se ubica en el marco de la vinculación bioceánica. Conecta los puertos y polos petroquímicos de Buenos Aires, Campana y Bahía Blanca con los yacimientos de hidrocarburos de Neuquén y del sur de Mendoza (Vaca Muerta), y de la Patagonia, además de pasos a puertos sobre el océano Pacífico. Atraviesa la provincia de Buenos Aires mediante la RN 3 para llegar al puerto de Bahía Blanca. Continúa por la RN 22 y se vincula con Choele Choel, General Roca, Cipolletti, Neuquén y Zapala, hasta conectar, a través del paso Pino Hachado, con los puertos chilenos de Talcahuano y Valdivia.

Extensión total: 1.487 km

- **CoFID Norte-Sur ("Ruta 50"):** su objetivo es el aumento de la conectividad interregional del centro del país, uniendo de forma transversal a los corredores principales existentes y propuestos. La denominada "Ruta 50" se desarrolla desde el norte, a través de las rutas nacionales 9, 157 y 60, atravesando las zonas agro-productivas y turísticas de los valles calchaquíes y precordilleranos. A partir de Córdoba, une mediante la RN 36 y la RN 35, pasando por zonas de alto valor productivo y con posibilidades de complejizar su cadena de valor. Además, se vincula con la ciudad de Santa Rosa y se conecta de forma directa con el puerto de aguas profundas de Bahía Blanca. A partir de ese punto, se conecta con la RN 3, dando la posibilidad de articular con las ciudades y puertos del Atlántico Sur.

Extensión total: 4.750 km.

Tipologías de obra sobre el CoFID Norte

61



Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base a datos DNV (2019).

Tipologías de obra sobre el CoFID Centro



Fuente: Elaboración propia DGPPOP, en base a datos DNV (2019).

Tipologías de obra sobre el CoFID Sur

63



Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base a datos DNV (2019).

Tipologías de obra sobre el CoFID Norte-Sur (“Ruta 50”)



Fuente: Elaboración propia DGPpyPOP, en base a datos DNV (2019).

Componente II.

Corredores viales con alta demanda

Los flujos de transporte de cargas y de tránsito a lo largo de la red vial nacional no son homogéneos sino que, por el contrario, se concentran en las rutas que vinculan las regiones productivas de la zona núcleo con el sistema portuario de la Hidrovía Paraná-Paraguay, los centros de consumo principales del país y los pasos internacionales.

En este sentido, se determinan los corredores viales con alta demanda, que se corresponden con los tramos de vías de la red en donde se observa una concentración y un incremento acumulativo de flujos de tránsito, especialmente de cargas. En ellos, la capacidad vial no se encuentra resuelta de modo satisfactorio, en tanto se caracterizan por congestiones, demoras e inseguridad vial, además de mayores costos en transporte de fletes y seguros. Las obras que se prevé para estos corredores son de repavimentación, rehabilitación y mantenimiento. Además, se suman las obras de ampliación de capacidad, como la duplicación de calzadas para la conversión de rutas indivisas en autopistas, que en la actualidad se encuentran sobrepasadas. Finalmente, se incluyen obras en intersecciones a diferentes niveles y el desarrollo de infraestructura vial segura.

Objetivo general

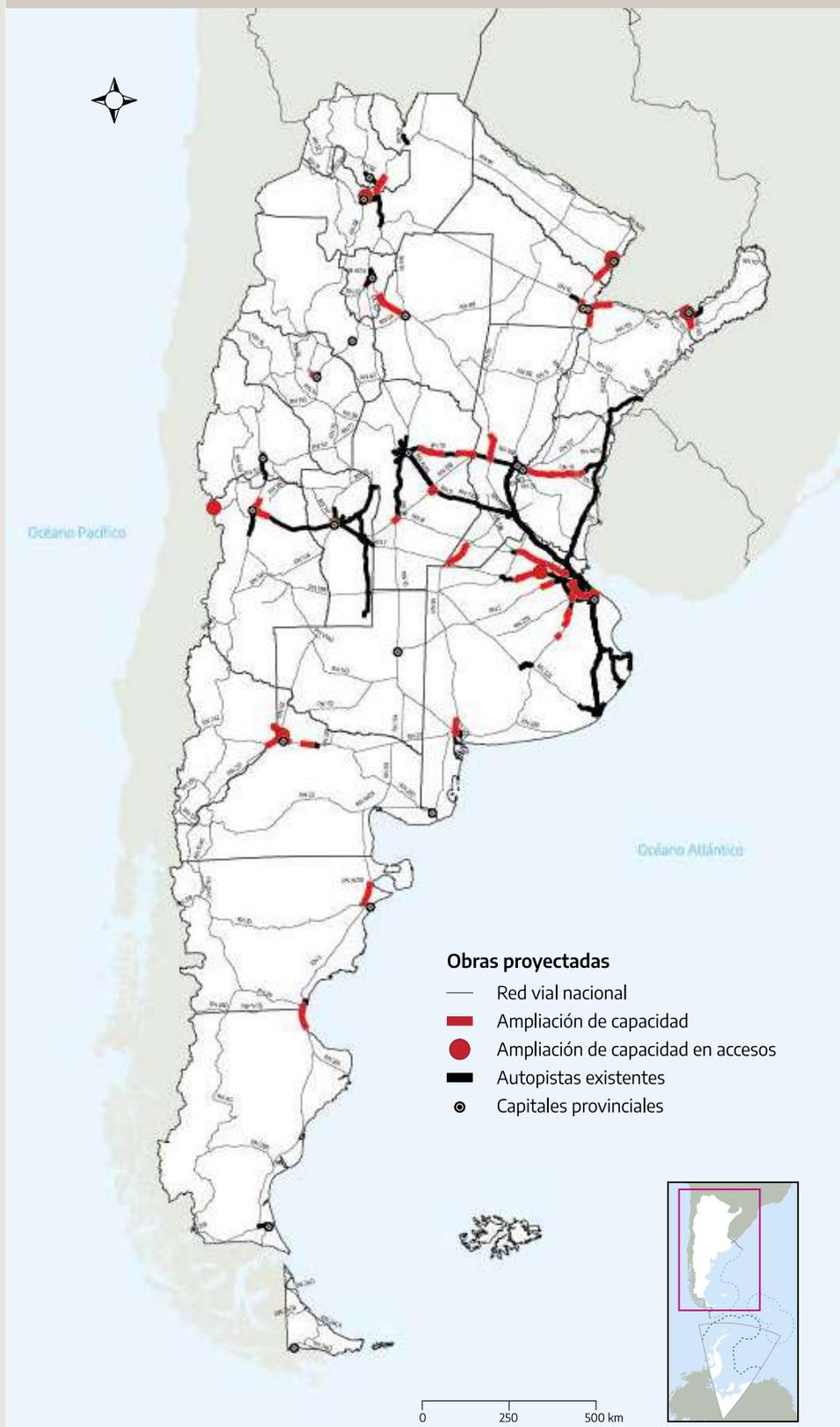
Mejorar los niveles de servicio y el estado de las rutas más transitadas y con demanda insatisfecha para reducir los costos de los fletes y los tiempos de transporte de productos exportables desde la zona núcleo, así como los costos por accidentes viales. El fin último es el de potenciar la actividad y el desarrollo económico a través de una mejora sustantiva en el estado y el nivel de servicio de la red vial nacional.

Objetivos específicos

- Reducir los costos de fletes, de seguros y de mantenimiento de vehículos.
- Mejorar los tiempos de transporte vinculados a la insuficiencia en la capacidad vial de las principales rutas del país, debido a su tránsito medio y su rol como corredores de cargas.

Obras de ampliación de capacidad proyectadas

65



Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base a datos DNV (2023).

Programa II. Rehabilitación y mantenimiento de la red vial nacional

Objetivo general

Preservar la integridad física de toda la red de rutas nacionales, evitando deterioros acelerados y estados irreversibles, y reduciendo siniestros viales.

El objetivo de este programa es potenciar la actividad y el desarrollo económico del país a través de una mejora sustantiva en el estado y el nivel de servicio de la red vial nacional. De este modo se reducirán los costos y se posibilitarán oportunidades comerciales y productivas.

Se propone la ampliación de la proporción de la red vial conservada mediante contratos tipo CREMA-GIM²². Esto se debe, en primer lugar, al buen resultado observado en años sucesivos y la necesidad de rehabilitar las rutas con premura. En segundo lugar, esto es para enfocar la actuación de la DNV en obras de rehabilitación y mantenimiento vial, y para lograr que su intervención sea más efectiva. Asimismo, se busca integrar a la planificación de la conservación vial los resultados de los relevamientos del estado de caminos, las estadísticas de los controles de cargas, los registros de TDMA y los ensayos de laboratorio y de campo realizados sobre la red. A esto último puede añadirse cualquier otra información relevante, como estadísticas climatológicas o riesgos naturales.

Este programa incluye a los contratos de rehabilitación y mantenimiento, que determinan que la contratista tiene la obligación de mantener un adecuado nivel de servicio de una malla de la red durante un período de tiempo determinado. Esto se efectúa mediante una combinación de obras iniciales de rehabilitación y obras de mantenimiento rutinario, a cambio del cobro de una cuota mensual a la DNV. Este sistema es adecuado para los tramos de tránsito mediano-alto, donde la demanda no permite el cobro de un peaje razonable, pero sí requiere de un control permanente del estado de la calzada.

Las intervenciones que se llevan a cabo se engloban en:

- **Intervenciones preventivas:** son aquellas destinadas a preservar la vida útil del camino. Dentro de ellas, se pueden mencionar los sellados, las lechadas y los tratamientos bituminosos en general que no impliquen aportes estructurales a la calzada, con inclusión o no de tareas de bacheo previo. A su vez, se pueden incluir las obras de defensa y protección de obras de arte mayores y menores.

- **Reposiciones:** son aquellas obras y tareas destinadas a reponer los tramos y obras de arte cuya vida útil ha sido consumida. Requieren una intervención mayor a la preventiva o rutinaria, a efectos de preservar o recuperar el patrimonio actual. Incluyen refuerzos de concreto asfáltico de cualquier espesor, carpetas de arena-asfalto, y reparación de losas de hormigón, alcantarillas y puentes.

- **Reconstrucciones:** conllevan un tratamiento tal de la ruta que implica una reconstrucción casi total. Esto se debe a que se ha agotado por completo la vida útil del paquete estructural de ese tramo.

- **Construcciones mejorativas:** su objetivo principal consiste en ampliar la capacidad del bien existente (calzada y/o puentes) y producir cambios de estándar del camino, fundamentalmente por mejora de sus condiciones geométricas. En este sentido, estas construcciones abarcan todo tipo de ensanche, pavimentación de banquetas, ejecución de terceros carriles, incorporación de calzadas adicionales, colectoras, iluminación y mejoramiento de intersecciones, y obras de seguridad vial.

Brechas y metas

Para lograr alcanzar los objetivos de este programa, en el marco del Plan Federal de Fortalecimiento Vial Argentino 2021/2022²³, la DNV ha definido las siguientes metas:

Rehabilitación y mantenimiento de la red vial, meta 2030: mejorar la calidad de la red vial nacional actual.

- De 54% de la red en estado bueno a 65% de la red en estado bueno: 19.000 km.
- De 22% de la red en estado regular a 25% de la red en estado regular: 13.186 km.
- De 24% de la red en mal estado a 10% de la red en mal estado: 7.880 km.
- Aumentar la proporción de obras de rehabilitación y mantenimiento por administración²⁴, para llegar al 50% de la red, e incrementar en un 29% la red conservada

mediante contratos CREMA-GIM.

Reparación y construcción de puentes, meta 2030: ejecutar nuevos puentes y mantener los existentes.

- Dos grandes puentes, que están proyectados para poder salvar barreras geográficas y conectar regiones al interior de Argentina (Segundo Puente Chaco-Corrientes y Puente Santa Fe-Paraná).

Componente I.

Rehabilitación de la red vial nacional

Dentro de la rehabilitación de la red vial nacional se incluyen las obras de repavimentación. Este tipo de obras garantiza el óptimo estado de esta red, teniendo en cuenta el desgaste de la infraestructura que particularmente produce la circulación de tránsito pesado, o los eventos naturales. Las mismas son ejecutadas por diferentes modalidades de gestión, como los Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento (tipo CREMA), donde la repavimentación implica entre el 80% y el 85% del monto total del contrato; las obras por administración, a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV); y las obras mediante Corredores Viales S.A. u otras concesionarias.

Objetivo general

Mejorar el estado actual de la red vial nacional mediante obras de rehabilitación y su posterior mantenimiento, a través de diferentes modalidades de gestión.

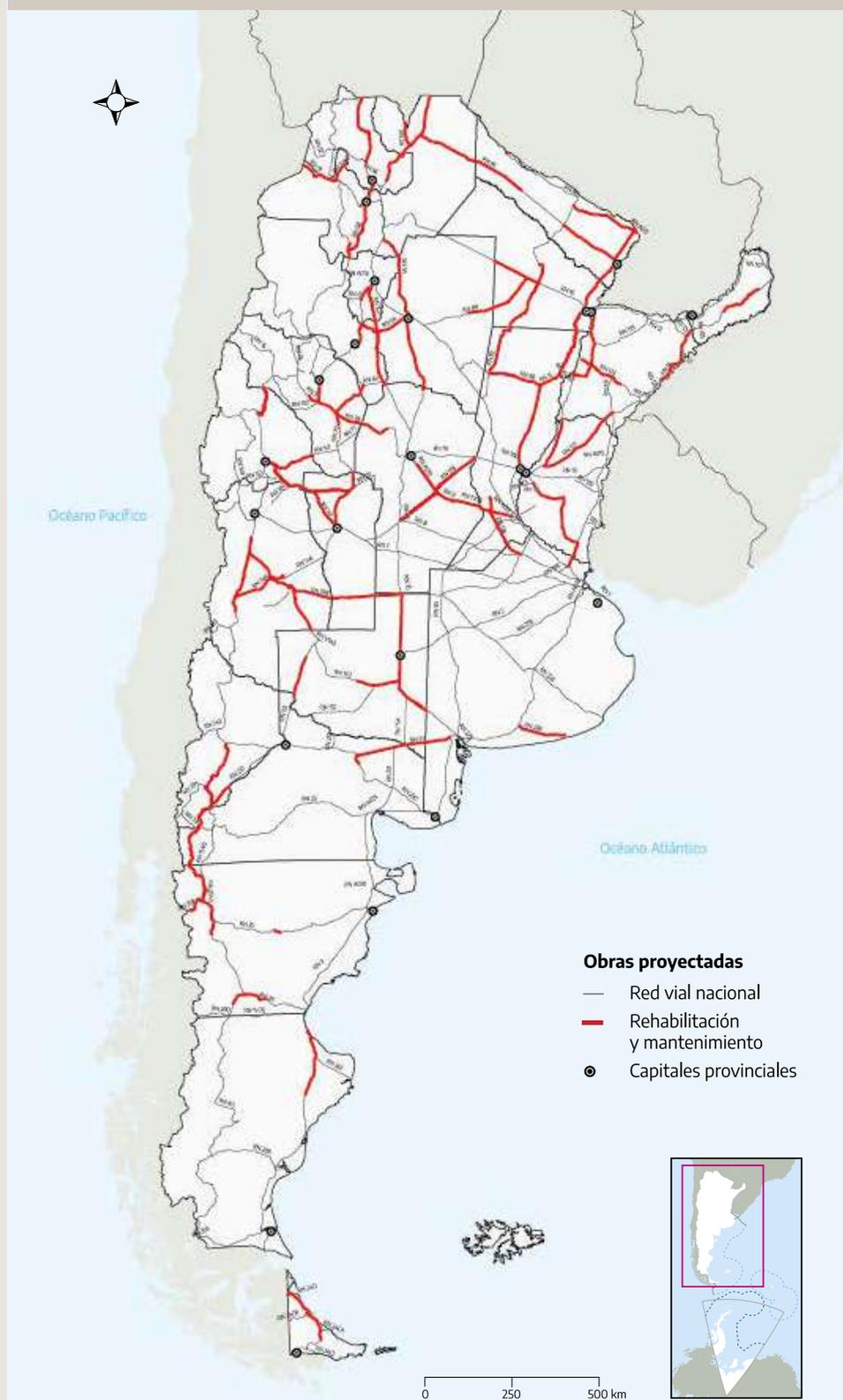
Objetivos específicos

- Ampliar la proporción de la red vial conservada mediante contratos tipo CREMA-GIM, dado el buen resultado que presenta esta forma de contratación.
- Enfocar la actuación de la DNV en obras de rehabilitación y mantenimiento vial para volver más efectiva su intervención.
- Integrar a la planificación de la conservación vial, los resultados de los relevamientos de estado de caminos, las estadísticas de los controles de cargas, los registros de Tránsito Diario Medio Anual y los ensayos de laboratorio y de campo realizados sobre la red, más otra información relevante, como estadísticas climatológicas o riesgos naturales.



Obras de rehabilitación y mantenimiento (Mallas CReMa) proyectadas

66



Fuente: Elaboración propia DGPYPPOP, en base a datos DNV (2023).

Componente II.

Mantenimiento de la red vial nacional

En línea con el robustecimiento de la red vial nacional, se propone su posterior mantenimiento para garantizar un servicio óptimo en todo el territorio. El deterioro de la red por la ausencia de estas obras representa una reducción del nivel de servicio, incrementos en el costo por los daños que se producen en los vehículos, mayor consumo de combustibles y de emisiones gaseosas contaminantes, y menor seguridad vial.

Esto se materializa mediante el desarrollo de estaciones de control de cargas fijas, complementadas por otras móviles, involucrando a las redes primarias y secundarias. Además, se realizará la planificación anual de nuevas estaciones de control, en base a los resultados estadísticos de los controles sobre el estado de los caminos y cualquier otra consideración que resulte necesaria para dicha tarea. Las estaciones de pesaje deberán ser de tecnología actualizada y permitir pesajes completos y pesajes por ejes, incluyendo balanzas para pesaje "dinámico", como las que Vialidad Nacional se encuentra experimentando.

Asimismo, los sistemas de control y registro de infracciones deben ser automatizados, para así evitar la interacción entre choferes y personal de inspección. Dichos registros deberán ser remitidos de manera automatizada al centro de control.

Objetivo general

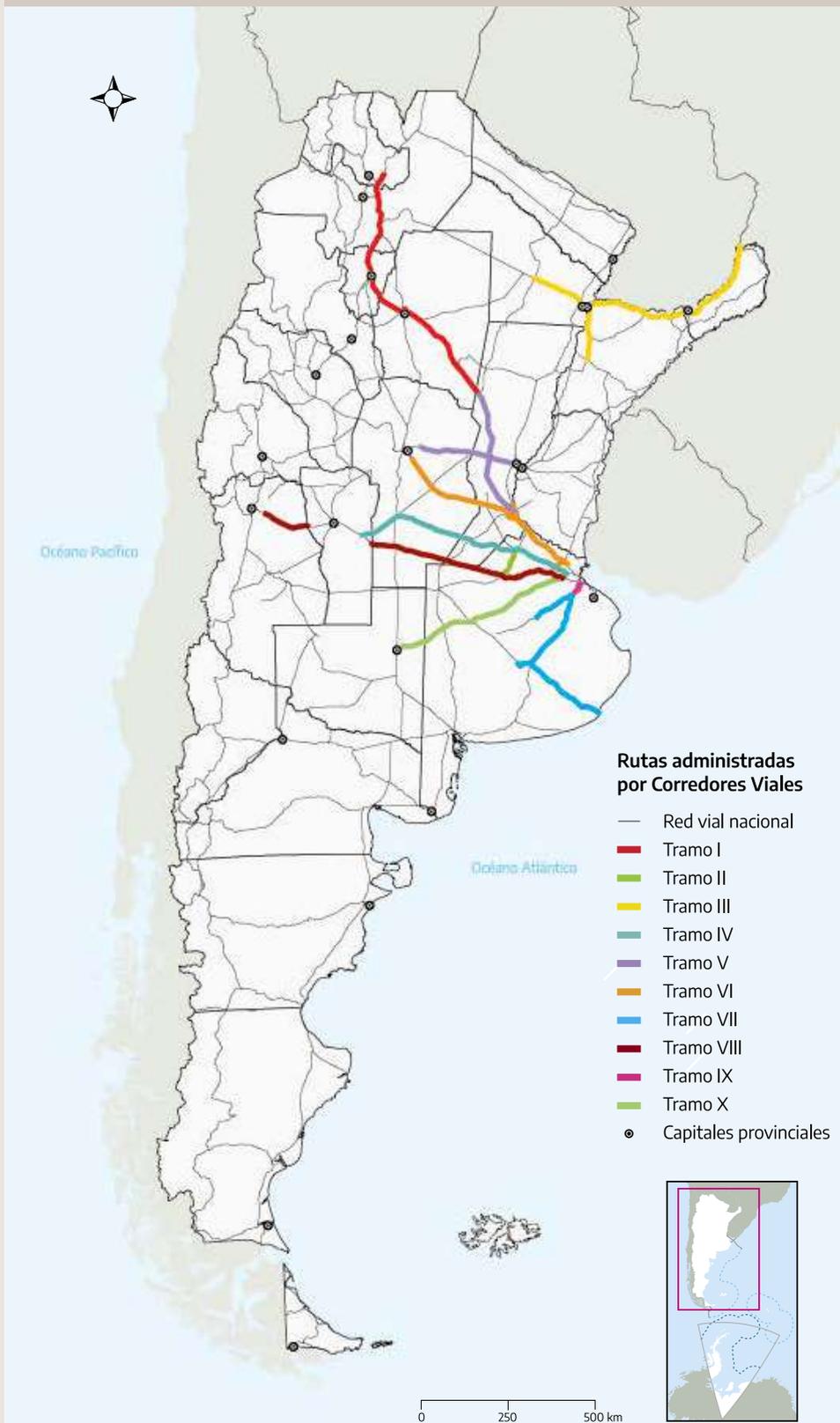
Ampliar la capacidad de conservación y mantenimiento de la red vial nacional, a través de una planificación basada en los sistemas de control y de monitoreo.

Objetivos específicos:

- Alcanzar el 50% de la gestión de la red por la administración para las rutas con tránsitos de hasta mil vehículos por día (vpd).
- Incrementar en un 29% la red conservada mediante contratos CREMA-GIM en las rutas con tránsitos entre mil y 4 mil vpd.
- Alcanzar un 21% de la conservación y el mantenimiento por concesión, dándole una participación al desarrollo de Corredores Viales S.A. en rutas con tránsitos superiores a 4 mil vpd.

Rutas concesionadas por Corredores Viales S.A.

67



Fuente: Elaboración propia DGPyPOP, en base a datos Corredores Viales S.A. (2022).

Componente III.

Pavimentación y rutas nuevas de la red vial nacional

Este programa abarca las obras destinadas a producir un nuevo bien o modificar de forma sustancial el existente, mediante el cambio de sus características. La red vial nacional se encuentra pavimentada en un 90%. Esta situación pone de manifiesto la necesidad de realizar obras en esta línea, favoreciendo a los principales flujos, tanto de personas como de cargas, a lo largo del todo el país.

En este marco, se prioriza la pavimentación de las rutas cuya traza se dirige hacia pasos internacionales, posibilitando una integración territorial con los países vecinos, lo cual beneficia a las economías regionales y promueve alternativas a la salida de la producción, históricamente destinada a los puertos de la Hidrovía Paraná-Paraguay.

En este sentido, y a modo de ejemplificar las obras que forman parte de este universo, resulta importante la pavimentación de la RN 76 hacia el Paso Internacional Pircas Negras en La Rioja, y la RN 51 hacia el Paso Internacional Sico en Salta. Otra de las rutas claves es la RN 40, la más extensa de la Argentina, que recorre el territorio de norte a sur a través de la región montañosa del oeste del país, extendiéndose de forma paralela a la Cordillera de Los Andes y atravesando una variedad de relieves y condiciones ambientales diversas, con una traza de más de 5.000 km en total. En su conjunto, las obras de este componente representan un total de 2.947 km de pavimentación.

Objetivo general

La construcción de nuevas rutas en trazas existentes o nuevas que resuelvan discontinuidades en la red; la reconstrucción casi total de tramos existentes; la pavimentación de tramos con obra básica ya ejecutada, enripiada o entoscada; y la modificación geométrica o estructural de un tramo.

Objetivos específicos:

- Completar la pavimentación de la red vial nacional.
- Finalizar la pavimentación de las rutas hacia pasos internacionales.

Red vial nacional no pavimentada

68



Fuente: Elaboración propia DGPpyPOP, en base a datos DNV (2020).

Componente IV.**Control y distribución de cargas**

Debido a la sobrecarga que transportan los camiones, tanto en las rutas pavimentadas como en las mejoradas y en los caminos rurales de tierra, se generan graves daños en las superficies de rodamiento y en la estructura del pavimento. Esto lleva a un acelerado deterioro de los caminos y a la necesidad de realizar obras en materia de rehabilitación en frecuencias menores de tiempo. A su vez, esto genera el sobre costo de inversiones viales, externalizando los gastos sobre la comunidad y las personas usuarias que transitan por allí en caso de estar concesionadas.

Con el fin de revertir esta situación, se plantea el control de la extralimitación en materia de pesos y dimensiones, además del exceso de carga en relación a la potencia. Asimismo, se busca equipar las estaciones de pesaje que no cuenten con máquinas que permitan contabilizar pesos totales e integrales de los vehículos, y dotar a todas las estaciones fijas de cabinas de control policial, haciendo más efectiva la capacidad de detección e inspección de vehículos.

Objetivo general

Establecer las dimensiones y los límites de carga por eje de aquellos vehículos que transiten los caminos de la red vial nacional; consecuentemente, fiscalizar el cumplimiento de tales normas.

Objetivos específicos:

- Reglamentar los límites máximos de las dimensiones, el peso transmitido a la calzada y la relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre.
- Administrar, fiscalizar y comprobar, por un lado, los excesos en materia de pesos y dimensiones, y, por el otro, el exceso de carga en relación a la potencia del transporte automotor de cargas de carácter nacional e internacional.
- Organizar un sistema de control de cargas y dimensiones que incluya todo el sistema vial nacional de manera articulada, con la participación de las diferentes vialidades (DPV, DNV y municipios). Esto se realizará a través de un centro de recepción y monitoreo de estadísticas de registro de infracciones y sobrepesos,

y de ubicaciones. Se requiere de la adhesión de las provincias y de los municipios, para compartir información, estrategias de control y recursos en las redes bajo su órbita. Mediante este sistema se analizarán los resultados estadísticos, y se planificarán las obras de rehabilitación vial y las nuevas estaciones necesarias. También se revisarán los regímenes de multas y los protocolos de control

- Crear un sistema único e integrado de monitoreo del estado de la red vial nacional, alimentado periódicamente con relevamientos y con el registro de obras de conservación planificadas y ejecutadas. El sistema deberá integrar, además, los resultados de las estaciones de control de cargas, las estadísticas de TMDA, y el nivel de servicio por tramos de la red vial no concesionada y que no sea bajo sistemas CREMA (que ya cuentan con sistemas de control propios para asegurar cierto nivel de servicio, establecidos contractualmente).

Componente V.

Reparación y construcción de puentes

Estas intervenciones tienen la vocación de construir puentes de luces pequeñas y medianas, así como la reparación de los existentes, para salvar barreras geográficas y conectar regiones al interior del país. Con la ejecución de estas obras, se materializará la vinculación de todo el territorio nacional.

Objetivo general

Conservar la infraestructura de puentes existentes e incorporar nuevos, de pequeñas y medianas luces, que permitan fortalecer la red vial, reduciendo la duración de los viajes e incrementando la seguridad de las personas usuarias.

Objetivos específicos:

- Saldar la histórica brecha de desconexión de ciertas regiones del país, en donde, por cuestiones topográficas, climáticas y/o de accidentes geográficos, se presentan discontinuidades dentro de la red de circulación.
- Reparar los puentes existentes para que puedan adaptarse a los nuevos flujos que, como se ha mencionado, han tenido aumentos considerables en ciertos sectores del territorio.

Componente VI.

Obras viales menores en la red vial nacional

Se busca planificar de manera eficiente las obras de conservación mejorativa, permitiendo una transitabilidad adecuada en rutas no pavimentadas. A su vez, esto posibilitará prolongar la vida útil de las calzadas ya pavimentadas y disminuir la necesidad de programas de obras de mayor inversión o de emergencia. A partir de estas intervenciones, se realiza un adecuado mantenimiento de la red vial nacional actual, evitando desinversiones respecto a obras nuevas que podrían ser resueltas con un adecuado seguimiento del estado actual.

Las obras consisten en reparaciones menores, como reposición de ripio, tratamiento de banquetas, tratamientos superficiales bituminosos, lechadas asfálticas, microaglomerados, reparación de obras de arte menores y refuerzos de concreto asfáltico en espesores menores.

Objetivo general:

Realizar obras viales menores sobre la red vial nacional que garanticen la transitabilidad de manera fluida y segura en toda la extensión de la red vial nacional, de manera que se vea fortalecida respecto al esquema actual.

Objetivo específico:

- Realizar reparaciones que disminuyan la necesidad de obras de mayor inversión o de emergencia.

22. Son formas de contratación para la recuperación y el posterior mantenimiento de una malla de carreteras.

23. El Plan Federal de Fortalecimiento Vial Argentino 2021/2022 consiste en la inversión cercana a los 14 mil millones de pesos, por parte del Gobierno Nacional, para la compra de más de 700 equipos de última tecnología destinada a los veinticuatro distritos del país.

24. Las obras ejecutadas por la administración las realiza el Estado Nacional por intermedio de sus organismos técnicos, adquiriendo los materiales y empleando su personal, equipos y herramientas necesarias.

Programa III. Seguridad vial

Objetivo general

Reducir el número de víctimas fatales y personas lesionadas a través de la inversión en infraestructura sobre la red vial primaria que no forma parte de los Corredores Federal de Integración y Desarrollo (CoFID).

El grado de seguridad vial es uno de los aspectos destacables que hacen al nivel del servicio, y a la calidad de vida y economía de la población en general. En Argentina, pese a que se ha logrado reducir las tasas de siniestros viales en los últimos años, esto sigue siendo la principal causa de muerte en varones de edades intermedias.

Debe tenerse en consideración que la mayor parte de las principales rutas ha sido diseñada con parámetros que no resultan adecuados a los actuales flujos, usos de suelo, y vehículos con distintas masas. Además, se ha dado un aumento en el volumen de tránsito, en la proporción de vehículos pesados y en la velocidad de los automóviles modernos. Estos cambios de patrones y conductas, se han traducido en incidentes con heridos y/o fallecimientos y, a su vez, en mayores costos de los fletes y seguros. El promedio de víctimas fatales en siniestros viales en Argentina asciende a 3.870 personas por año (Informe de Siniestralidad Vial Fatal, 2021), dato para el que debe considerarse la menor movilidad y exposición al tránsito por las medidas preventivas de aislamiento que regían por la pandemia de COVID-19.

Si bien todas las obras programadas sobre la misma colaboran en mayor o menor medida a mejorar la seguridad, se ha incorporado un programa específico para reducir las elevadas tasas de siniestralidad existente sobre la red vial, destinando obras específicas a dicho objetivo, que son priorizadas en función de sus índices particulares.

Objetivos específicos:

- Apoyar la inversión en obras de seguridad vial en la red secundaria y en la red terciaria.
- Orientar la inversión en infraestructura a partir de datos estadísticos y actualizados sobre el tipo de siniestros, los motivos y la ubicación espacial, adoptando índices estandarizados a nivel nacional y provincial.



Brechas y metas

Tramos urbanos de rutas nacionales, meta 2030: intervenir en los 5 tramos más peligrosos por cada una de las cuatro estratificaciones de TMDA (SECPT y ANSV, 2023).

- RN 11 – Chaco, Resistencia.
- RN 12 – Corrientes, Ciudad de Corrientes.
- RN 35 – La Pampa, Santa Rosa.
- RN 14 – Misiones, Aristóbulo del Valle.
- RN 12 – Misiones, Garuhapé.
- RN 34 – Jujuy, Libertador Gral. San Martín.
- RN 9 – Misiones, Jardín América.
- RN 16 – Chaco, Sáenz Peña.
- RN 226 – Buenos Aires, Tandil.
- RN 14 – Misiones, San Vicente.
- RN 143 – Mendoza, San Rafael.
- RN 40 – Neuquén, Junín de los Andes.
- RN 95 – Chaco, Sáenz Peña.
- RN 95 – Chaco, La Tigra.
- RN 40 – Catamarca, San José.
- RN 12 – Corrientes, Esquina.
- RN 40 – Catamarca, Loro Huasi.
- RN 146 – Mendoza, San Rafael.
- RN 40 – La Rioja, San Blas de los Sauces.

Componente I.

Tramos urbanos de la red vial

Actualmente, las ciudades de la Argentina se organizan en el territorio a través de la red federal vial. En algunos casos, la expansión urbana de estas ciudades avanza sobre la traza de las vialidades, cambiando el rol principal de las carreteras, y en estos tramos convergen los tránsitos pasantes con la movilidad urbana cotidiana de las personas, lo que produce problemas de índole territorial, de movilidad y principalmente de seguridad vial. A través del diagnóstico multidimensional realizado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Secretaría de Planificación de Transporte para tramos urbanos en la red vial, se identifican sectores con altos niveles de peligrosidad. Este estudio, cuya finalidad es analizar y dimensionar la problemática territorial, de movilidad y de seguridad vial que se manifiesta en los tramos de las rutas que atraviesan zonas urbanas y periurbanas de Argentina, define la construcción de una metodología válida para la identificación, tipificación, caracterización y siniestralidad vial de los Tramos Urbanos de Rutas (TUR). A su vez, la Dirección Nacional de Viali-

dad implementa un sistema de información estadística actualizada, abierto a la consulta pública. De este modo, se dan a conocer las inversiones en infraestructura destinadas a la seguridad vial y la evolución de los índices de siniestros o de peligrosidad a lo largo del tiempo.

Existen numerosos tramos de la red vial nacional que atraviesan áreas urbanas, que en la mayoría de los casos se trata de ciudades medianas a grandes y hasta áreas metropolitanas. A la hora de poder realizar una priorización para la ponderación de estas obras, se tienen en consideración tanto el Índice de Criticidad, que vincula de manera directa el tránsito, su composición, el tamaño de la mancha urbana y la densidad poblacional del área atravesada, como el diagnóstico de TUR. Asimismo, se considera la ubicación y rol relativo de las ciudades a intervenir, en relación a los Corredores Federales de Integración y Desarrollo. En este sentido, esta línea de acción corresponde tanto a obras que forman parte de proyectos de ampliación de capacidad o duplicación de calzadas, como las que no contemplan estas tipologías.

Las intervenciones consisten tanto en el rediseño de la geometría vial de las calzadas y en la incorporación de demarcación y señalética específica, como así también en acciones de control, educación y regulación.

Objetivo general

Realizar obras viales de rediseño de la geometría de las rutas y llevar adelante acciones de control, educación y regulación que permitan formalizar los nuevos usos y la movilidad de manera segura y eficiente para todas las personas usuarias.

Objetivos específicos:

- Realizar demarcaciones horizontales y colocar señalética vertical que aumente la seguridad vial en los tramos identificados.
- Trabajar en conjunto con las administraciones públicas provinciales y municipales para planificar las intervenciones prioritarias en función del análisis de datos provistos por las diferentes entidades estatales con competencia en la materia.

Programa IV. Fortalecimiento de la red vial secundaria y la red vial terciaria

Objetivo general

Fortalecer y promover la rehabilitación y conservación de la red vial secundaria y la red vial terciaria, rurales de tierra o mejorada, provinciales y/o municipales, evitando los costos sociales y económicos que surjan de su intransitabilidad.

El sistema vial nacional se compone por redes primarias, secundarias y terciarias de caminos, además de subdividirse en jurisdicciones nacionales, provinciales y municipales. Si bien este sistema funciona operativamente como un todo integrado, las redes de las diferentes jurisdicciones y jerarquías se encuentran desarticuladas en términos de planificación, operación y mantenimiento. Esto genera una situación crítica, que repercute en la eficiencia y el costo del transporte de los productos primarios, desde los sectores rurales hacia los centros de acopio o transferencia de cargas, y desde ellos, hacia los centros de consumo y exportación.

Las disparidades que existen en el nivel de servicio y en la inversión vial entre las diferentes redes se traducen en una disfuncionalidad del sistema de transporte, ya que los productos tienen costos diferenciales en función del estado de cada tramo. Esto último se puede observar, por ejemplo, en el hecho de que la red vial primaria se encuentra pavimentada en un 95%, mientras que la secundaria lo está en un 20%.

Con el fin de revertir esta situación, se proyecta el fortalecimiento de las redes secundarias provinciales a través del financiamiento y la transferencia de recursos, articulando de manera coherente y complementaria la inversión en la red nacional primaria con las inversiones en redes de menor jerarquía. De este modo, se podrá facilitar la conectividad entre zonas productivas, áreas urbanas y centros de distribución y consumo.

Además, se tienen en consideración las prioridades de acuerdo con los planes de desarrollo provinciales y nacionales vigentes.

tes, sumadas a la incorporación de la opinión de los distritos locales de la DNV. En el caso de las redes terciarias, se propone el fortalecimiento de organizaciones del tipo consorcios camineros para la gestión descentralizada de los caminos rurales, especialmente en áreas productivas vulnerables. En este sentido, existen experiencias dentro del país para la gestión del mantenimiento y mejora de esta red. Un ejemplo es el de la provincia de Córdoba, donde se ha conformado un sistema de consorcios camineros que se encargan de aproximadamente 58.000 km de caminos rurales. Este tipo de gestión beneficia al desarrollo de la producción agroindustrial regional, al garantizar las condiciones de transitabilidad y favorecer la salida rápida de los productos de este sector.

Brechas y metas

Manejo de la red vial terciaria y caminos rurales, meta 2030: intervenir en las provincias cuyas redes terciarias y caminos rurales presentan mayores coeficientes de vulnerabilidad socioambiental (Salta, Santiago del Estero, Chaco y Formosa), mayores coeficientes de peligro climático (Corrientes, Misiones, Entre Ríos) y mayores coeficientes de exposición de la red en relación al stock bovino (Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba)²⁵.

Componente I.

Construcciones viales en la red vial provincial

El sistema vial argentino se conforma por 640.000 km de rutas y caminos. El 31,2% del sistema, 200.000 km, corresponde a la red vial provincial. Teniendo en consideración el porcentaje de participación de esta última en la extensión del sistema total, este componente acompaña a las provincias en su tarea de administración y se apoya en el Programa Presupuestario 22, que abarca todas las obras gestionadas total o parcialmente a través de jurisdicciones subnacionales con mayor o menor grado de participación. En este sentido, cobran especial relevancia obras en trazas nuevas, obras de ampliaciones de capacidad, repavimentaciones y obras de mejoramiento en general.

Objetivo general

Fortalecer y promover la rehabilitación y la conservación de la red vial provincial mediante el financiamiento y la transferencia de recursos, articulando de manera coherente y complementaria la inversión en la red nacional primaria con las inversiones en redes de menor jerarquía.

Objetivos específicos:

- Fomentar la participación de la DNV en el financiamiento de obras en las redes secundarias, monitorear la evolución, posibles derivas y, llegado el caso, indicar la necesidad de reconsiderar el rumbo de las provincias, pero sin perder su rol como garante de la calidad de las obras ejecutadas.
- Fortalecer la capacidad de las vialidades provinciales para ejecutar obras de rehabilitación y conservación vial.

Tipo de pavimento de la red vial provincial por jurisdicción

12

Cantidad de km por tipo de pavimento de la red vial provincial por jurisdicción

Provincias	Pavimento	Ripio	Tierra	Total
Buenos Aires	10.346	0	25.780	36.126
Catamarca	1.294	1.994	450	3.738
Córdoba	5.319	2.690	8.935	16.944
Corrientes	865	2.869	1.462	5.196
Chaco	968	456	4.710	6.134
Chubut	731	1.814	2.785	5.330
Entre Ríos	2.029	2.830	8.757	13.616
Formosa	2.499	229	1.377	4.105
Jujuy	469	275	3.106	3.850
La Pampa	2.179	386	5.231	7.796
La Rioja	1.376	2.930	1.655	5.961
Mendoza	2.858	3.617	5.971	12.446
Misiones	1.395	47	1.337	2.779
Neuquén	1.008	3.679	2.330	7.017
Río Negro	812	3.017	1.659	5.488
Salta	963	2.620	2.621	6.204
San Juan	1.706	1.978	2.388	6.072
San Luis	3.389	667	4.408	8.464
Santa Cruz	696	3.245	2.697	6.638
Santa Fe	3.911	651	8.405	12.967
Santiago del Estero	2.520	3.500	13.036	19.056
Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur	5	0	718	723
Tucumán	1.119	875	147	2.141
Total	48.457	40.369	109.965	198.791
Porcentajes (%)	24,4	20,3	55,3	100

Fuente: Elaboración Consejo Vial Federal (2023).



Componente II.

Manejo de la red vial terciaria y caminos rurales

En Argentina, la red vial terciaria es la misma desde la década de 1960. Desde ese momento, se han dado cambios productivos estructurales que han llevado al uso intensivo de los caminos rurales que, a su vez, se han visto golpeados por los efectos adversos del cambio climático. Pese a estos factores, este sector se caracteriza por una falta de recursos económicos para su mantenimiento y una desvinculación de aquellos disponibles para otros fines coyunturales.

En este sentido, mediante el manejo de la red vial terciaria, se busca garantizar la transitabilidad permanente de los caminos en regiones y municipios necesarios para la actividad productiva. Esto se llevará a cabo de manera complementaria con obras hidráulicas y de conservación del suelo, a través de consorcios camineros, canaleros, de regantes, entre otros. En la implementación, se priorizará a aquellas regiones y municipios donde resulta crítica la transitabilidad permanente de los caminos.

Objetivo general

Abonar a la rehabilitación y conservación de la red terciaria de escala provincial o municipal a través de la transferencia de recursos a los municipios y su financiamiento.

Objetivos específicos:

- Desarrollar una nueva legislación de mecanismos de transferencia a la que las provincias y los municipios puedan adherir por normativas propias.
- Promover la creación de consorcios (camineros, canaleros, de regantes, de conservación de suelos) para el mantenimiento y fortalecimiento de la red vial terciaria.
- Fomentar la complementariedad de las obras viales con las obras hidráulicas pertinentes (canales de riego o desagüe).

25. Se utilizan los coeficientes de vulnerabilidad, de peligro y de exposición diseñados en el informe "Análisis de Complejos Productivos Vulnerables al Estado de los Caminos Rurales, en relación con eventos climáticos cíclicos y/o extremos en nuestro país".

Programa V. Vinculación a nodos logísticos y ciudades

Objetivo general

Realizar obras y proyectos sobre los tramos de la red vial primaria y secundaria que forman parte del acceso a ciudades o centros logísticos, que permitan la transitabilidad de manera eficiente y segura.

La red vial nacional tiene por objeto garantizar la conectividad segura y fluida entre todas las capitales provinciales, los puertos, los pasos fronterizos y otros nodos logísticos principales. Por su parte, las redes secundarias y las terciarias priorizan la conectividad intrarregional y la accesibilidad a localidades y centros productivos de menor jerarquía. Sin embargo, es inevitable que la red vial nacional atraviese áreas urbanizadas de diferentes jerarquías y escalas, tal como lo hace en, aproximadamente, 170 tramos a lo largo del territorio.

El crecimiento de las ciudades que son atravesadas por rutas nacionales se ha visto en tensión entre la movilidad local y la necesidad del tránsito pasante vinculado al desarrollo económico del sector. Esta situación desencadena sucesivos siniestros viales, barreras a la expansión, dificultades para la movilidad local, deterioro de la calidad ambiental, y congestiones que afectan tanto al tránsito local como el pasante, entre otros problemas. En este sentido, surge la necesidad de volver más eficiente y segura la transitabilidad en travesías urbanas y nodos logísticos. Para ello, se plantean variantes de paso por fuera de las áreas urbanas u obras de adaptación de la ruta y su tránsito, garantizando así un óptimo nivel de seguridad vial, además de una fluidez en el tránsito.

Las intervenciones que se llevan a cabo se engloban en:

- **Travesía urbana:** tratamiento de la zona de camino para reducir la velocidad y garantizar seguridad vial, en los asentamientos que se han desarrollado a la vera de rutas con alto tránsito. Estas intervenciones regu-

lan la movilidad local (vehículos, peatones y ciclistas), el acceso a equipamiento urbano y el tránsito pasante.

- **Variantes de paso:** nueva calzada vial que circunvala poblados actualmente atravesados por rutas con alto tránsito. Estas obras reordenan el acceso a las localidades y el tránsito, y son articuladas con la expansión planificada de la localidad.

Objetivos específicos:

- Realizar obras viales en rutas nacionales, provinciales o municipales que estén relacionadas con centros de operación multimodal vial-ferroviaria o vial-portuaria.
- A partir de los datos estadísticos de siniestralidad y según su participación en los programas de corredores para el desarrollo y de rehabilitación y mantenimiento, identificar y priorizar las obras del tipo variantes de paso y de travesías urbanas en las redes viales nacionales, con el fin de avanzar en un banco de proyectos de obras de acceso a ciudades.
- Incorporar instancias de participación pública y de estudios sociales y ambientales durante las etapas de diseño de los proyectos, de manera tal que se reduzcan potenciales conflictos.
- Realizar obras y proyectos de circunvalaciones, enlaces y accesos a puertos y ciudades que permitan el ahorro de costos y tiempos de viaje al destrabar puntos neurálgicos en el transporte.

Brechas y metas

Variantes urbanas, meta 2030: garantizar la transitabilidad eficiente y segura de la población en las circunvalaciones de los principales aglomerados del país:

- Autopista Presidente Perón, AMBA.
- Circunvalación de Formosa.
- Circunvalación de Neuquén-Plottier.
- Circunvalación de San Luis.
- Circunvalación de Tucumán.
- Circunvalación de Gran Resistencia.
- Circunvalación de Corrientes.
- Circunvalación de Gran Paraná.
- Circunvalación de Gran Rosario con las rutas nacionales A012 y A008.
- Circunvalación de San Nicolás-Villa Constitución.
- Circunvalación de Gran La Plata.
- Circunvalación de Bahía Blanca-Cerri.
- Circunvalación de Santa Rosa-Toay.
- Circunvalación de Comodoro Rivadavia.

Obras estratégicas Argentina Grande para Conectividad e Infraestructura Vial

Provincia	Obra
Buenos Aires	Continuación de la Autopista Buenos Aires - La Plata. Empalme con la RP 11
	Ruta Nacional 226 Corredor Mar del Plata - Olavarría. Tramo: Intersección Acceso a Sierras Bayas
	Autopista Ruta Nacional 33 Bahía Blanca - Tornquist y Rehabilitación del tramo Gral. Villegas - Rufino
	Autopista Ruta Nacional 3 Cañuelas - Azul
	Autopista RN 3 y 33. Accesos a Bahía Blanca: Paso Urbano, Viaducto El Cholo y construcción de distribuidor en cruce El Cholo y AU. Circunvalación
	Autopista Ruta Nacional 7 Luján - Junín. Tramos: Carmen de Areco - Chacabuco, San Andrés de Giles - Junín y Junín - Vedia
	Autopista Ruta Nacional 8 Pilar - Pergamino. Tramo: Maguire - Fontezuela
	Autopista Presidente Perón
Catamarca	Ruta Nacional 38. Rehabilitación y Mantenimiento. Tramo: Fin Av. Circunvalación - Lte. con Tucumán
	Ruta Nacional 40. Pavimentación. Tramo: Lte. con La Rioja - Belén
	Rutas Provinciales 42 y 2. Pavimentación y Repavimentación. Tramo: Emp. Ruta Nacional 64 - Emp. Ruta Nacional 157
	Rutas Nacionales 60 y 157. Rehabilitación y Mantenimiento
Chaco	Autovía Ruta Nacional 11 Resistencia - Formosa. Tramo: Travesía Urbana Resistencia
	Ruta Nacional 95. Rehabilitación y Mantenimiento. Tramo: Lte. con Santa Fe - Roque Sáenz Peña
Chubut	Ruta Nacional 3. Estabilización Cerro Chenque. Tramo: Acceso a Comodoro Rivadavia
	Autovía Ruta Nacional 3 Puerto Madryn - Trelew
Córdoba	Autopista Ruta Nacional 158 San Francisco - Río Cuarto. Tramo: Ruta Nacional 9 - Ruta Provincial 2
	Autopista Ruta Nacional 8 Holmberg - Río Cuarto
	Autopista Ruta Nacional 19 San Francisco - Córdoba. Tramos: San Francisco - Cañada Jean Marie y Arroyito - Río Primero
Corrientes	Autovía Ruta Nacional 12. Tramo: Travesía Urbana Corrientes
Entre Ríos	Autovía Ruta Nacional 18. Tramo: Int. Ruta Nacional 12 - Arroyo Sandoval
Formosa	Autovía Ruta Nacional 11 Resistencia - Formosa. Tramos: Lte. con Chaco - Emp. Ruta Nacional 81 y Viaducto elevado en Int. Av. Circunvalación y Av. Néstor Kirchner
Jujuy	Autopista Ruta Nacional 34 - Corredor del NOA. Lte. con Salta - San Pedro de Jujuy. Tramo: Emp. Ruta Nacional 66 - Acceso Norte a San Pedro
	Ruta Nacional 52. Reparación Tramo: Emp. Ruta Provincial 70 - Lte. con Chile (Paso de Jama)
La Pampa	Ruta Nacional 152. Reconstrucción de calzada y Construcción de Puente sobre el Río Chadileuvú - Curacó. Tramo: Int. Ruta Nacional 143 - Int. Ruta Nacional 232
	Ruta Nacional 35. Mantenimiento. Tramo: Lte. con Buenos Aires - Bernasconi
La Rioja	Ruta Nacional 75. Túnel y ensanche. Tramo: Las Padercitas - Dique Los Sauces
	Ruta Nacional 76. Pavimentación Paso Pircas Negras. Tramo: Quebrada Santo Domingo - Pircas Negras
	Nueva Ruta Nacional 73 La Rioja - Chilecito
Mendoza	Autopista Ruta Nacional 40 Corredor del Cuyo Mendoza - San Juan. Tramo: Acc. Aeropuerto El Plumerillo - Int. Ruta Provincial 34
	Autopista Ruta Nacional 7 Sistema Cristo Redentor. Tramos: Nueva Variante Palmira y Ensanche del Túnel Caracoles (Lte. con Chile)
Misiones	Autovía Ruta Nacional 105 Posadas - San José. Tramo: Emp. Ruta Nacional 12 y Emp. Ruta Nacional 14
	Ruta Nacional 12. Travesía Urbana de Posadas. Tramo: Acc. Aeropuerto - Emp. Ruta Nacional 105
Neuquén	Autovía Ruta Nacional 22 Neuquén - Cutral-Có. Tramo: Plottier - Arroyito

Obras estratégicas Argentina Grande para Conectividad e Infraestructura Vial

13

Provincia	Obra
Río Negro	Autopista Ruta Nacional 22 Chichinales - Cipolletti. Tramos: Acc. a Godoy – Acc. a Cervantes y Acc. a J.J. Gómez - Acc. a Fernández Oro
Salta	Ruta Nacional 86. Pavimentación. Tramo: Tartagal - Tonono
	Autopista RN 9 y 34. Tramo: Rosario de La Frontera - Metán
	Ruta Nacional 40. Pavimentación. Tramos: Molinos - Seclantás y Emp. Ruta Nacional 33 - Acc. Palermo
	Ruta Nacional 51. Pavimentación
San Luis	Autopista Circunvalación de la Ciudad de San Luis. Tramo: Int. Ruta Nacional 7 y Ruta Nacional Variante 146 - Int. Ex Ruta Nacional 147 y Av. Santos Ortiz
Santa Cruz	Ruta Nacional 40. Construcción de obras básicas y pavimento. Tramo: Tres Lagos - Lago Cardiel
	Autovía Ruta Nacional 3 Comodoro Rivadavia - Caleta Olivia. Tramo: Rada Tilly (Km. 1.843,3) - Km. 1.908,6
Santa Fe	Autopista Ruta Nacional 33 Rufino - Rosario. Tramo: Emp. Ruta Nacional 7 - Acc. a San Eduardo
	Autopista Ruta Nacional 34. Tramos: Ruta Nacional 19 - Ruta Provincial 13 (Variante Rafaela) y Ruta Provincial 13 - Sunchales
	Puente Santa Fe - Santo Tomé
Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur	Ruta Nacional 3. Obras de seguridad y construcción de terceras trochas en Paso Garibaldi
Tucumán	Ruta Nacional 157. Rehabilitación y Mantenimiento
Interjurisdiccional	Puente Santa Fe - Paraná
	Autopista Ruta Nacional 9 San Miguel de Tucumán - Santiago del Estero. Tramos: Acceso Sur a la Ciudad de Tucumán, Lte. Sgo. del Estero - Acceso Sur a la Ciudad de Tucumán, Termas de Río Hondo - Lte. Tucumán y Sgo. del Estero - Acc. a Termas de Río Hondo
	Segundo Puente Chaco - Corrientes y Variantes Resistencia y Corrientes

Fuente: Elaboración propia DGPPOP (2022).



II. Gestión Integrada del Recurso Hídrico

Fundamentos

Programas y componentes



Fundamentos

El manejo del agua es uno de los grandes desafíos dentro de la gestión del Ministerio de Obras Públicas. El agua dulce es un recurso finito, esencial para la vida, el desarrollo productivo y el ambiente. En un contexto de crecientes amenazas ambientales a diferentes escalas (desde locales a globales), el manejo sostenible, social y territorialmente equitativo de los recursos hídricos y de los servicios de saneamiento es de importancia estratégica.

Argentina posee una amplia oferta de recursos hídricos, tanto superficiales como subterráneos, aunque se encuentran distribuidos de forma heterogénea: el 84% se concentra en las provincias de la cuenca del Plata²⁶, mientras que en el resto del territorio predominan las regiones áridas o semiáridas. Asimismo, esta oferta se encuentra subutilizada, ya que anualmente sólo se aprovecha el 7,5% del total. En este sentido, una gestión integrada de los recursos hídricos y el desarrollo de infraestructura pertinente permitirá avanzar hacia un desarrollo sostenible y una distribución equitativa del agua.

La Constitución Nacional establece que el dominio originario de este recurso es provincial. Esto implica la regulación de sus usos, el otorgamiento de concesiones y permisos y, a su vez, en materia administrativa, el poder de policía²⁷. Sin embargo, en las cuencas interjurisdiccionales, la gestión debe ejercerse de manera consorciada con todas las jurisdicciones que la conforman. Se trata, por lo tanto, de establecer una administración de carácter federal que consolide acuerdos intersectoriales e interjurisdiccionales y facilite una gestión integrada. En este sentido, el Sistema Nacional para la Gestión Integral del Riesgo y la Protección Civil (SINAGIR) se propone integrar acciones y articular los organismos del Gobierno Nacional, de los gobiernos provinciales y

municipales, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, las ONG y la sociedad civil para la reducción de riesgos, el manejo y la recuperación de las crisis. Además, Argentina posee el Plan Nacional para la Reducción de Desastres Naturales 2018-2023, donde se establecen objetivos, líneas de acción, metas y responsabilidades.

El Ministerio de Obras Públicas, junto a otros ministerios, está involucrado en la estrategia nacional de gestión del riesgo hídrico mediante la planificación de obras para la reducción de la vulnerabilidad frente a riesgos hídricos, definidas por la SIPH. La coordinación técnica de las amenazas hidrometeorológicas, como sequías o inundaciones extremas, está a cargo del Instituto Nacional del Agua, mientras que la de las amenazas tecnológicas, como las de las represas, está a cargo del Organismo Regulador para la Seguridad de Presas.

Partiendo de un abordaje de la gestión integrada y sostenible, el manejo de los recursos hídricos atiende a las vulnerabilidades sociales, impactando en la salud y la calidad de vida de la población, el desarrollo económico-productivo, la generación energética, la protección contra amenazas y la gestión del riesgo por exceso o escasez de agua. Asimismo, se vincula con los ODS en general y específicamente con el 6, "Agua limpia y saneamiento", que establece "garantizar la disponibilidad de agua, su gestión sostenible y el saneamiento para todos"; "lograr el acceso universal y equitativo al agua potable, a un precio asequible para todos"; y "lograr el acceso equitativo a servicios de saneamiento e higiene adecuados para todos y poner fin a la defecación al aire libre, prestando especial atención a las necesidades de las mujeres y las niñas y las personas en situaciones vulnerables" (ONU, 2015).

Brechas y metas

La brecha de riesgo hídrico presenta un desafío para abordar el peligro por inundaciones y mitigar las pérdidas que originan. Se ha resuelto acotar el análisis de la brecha por inundaciones en ciudades al concepto de macrodrenaje urbano, considerando el creciente proceso de urbanización de las ciudades del país, haciendo énfasis en sus 33 principales aglomerados urbanos.

Para calcular la brecha de agua potable y saneamiento, se determinó la meta a nivel de la cobertura actual y el porcentaje de población directa a cubrir. De este modo, se cuantificó la población a la que debe darse acceso. En primer lugar, se determinaron las tipologías de obra que responden a cada una de las problemáticas a solucionar para abastecer a la población. Con este dato se calculó la brecha, multiplicando el costo de cada una por la estimación de la población a cubrir.

Finalmente, a la hora de realizar las desagregaciones territoriales de los resultados obtenidos, se podría incurrir en lecturas que no reflejen de manera adecuada la situación actual, especialmente para realizar comparaciones. Es por esto que, en ciertos sectores del territorio, como el conurbano bonaerense o el Norte Grande, se realizaron estimaciones específicas para delinear la inversión. El cálculo para estas zonas sigue las mismas pautas de la metodología utilizada para el "total país", tanto en costos, metas y unidades de medida.

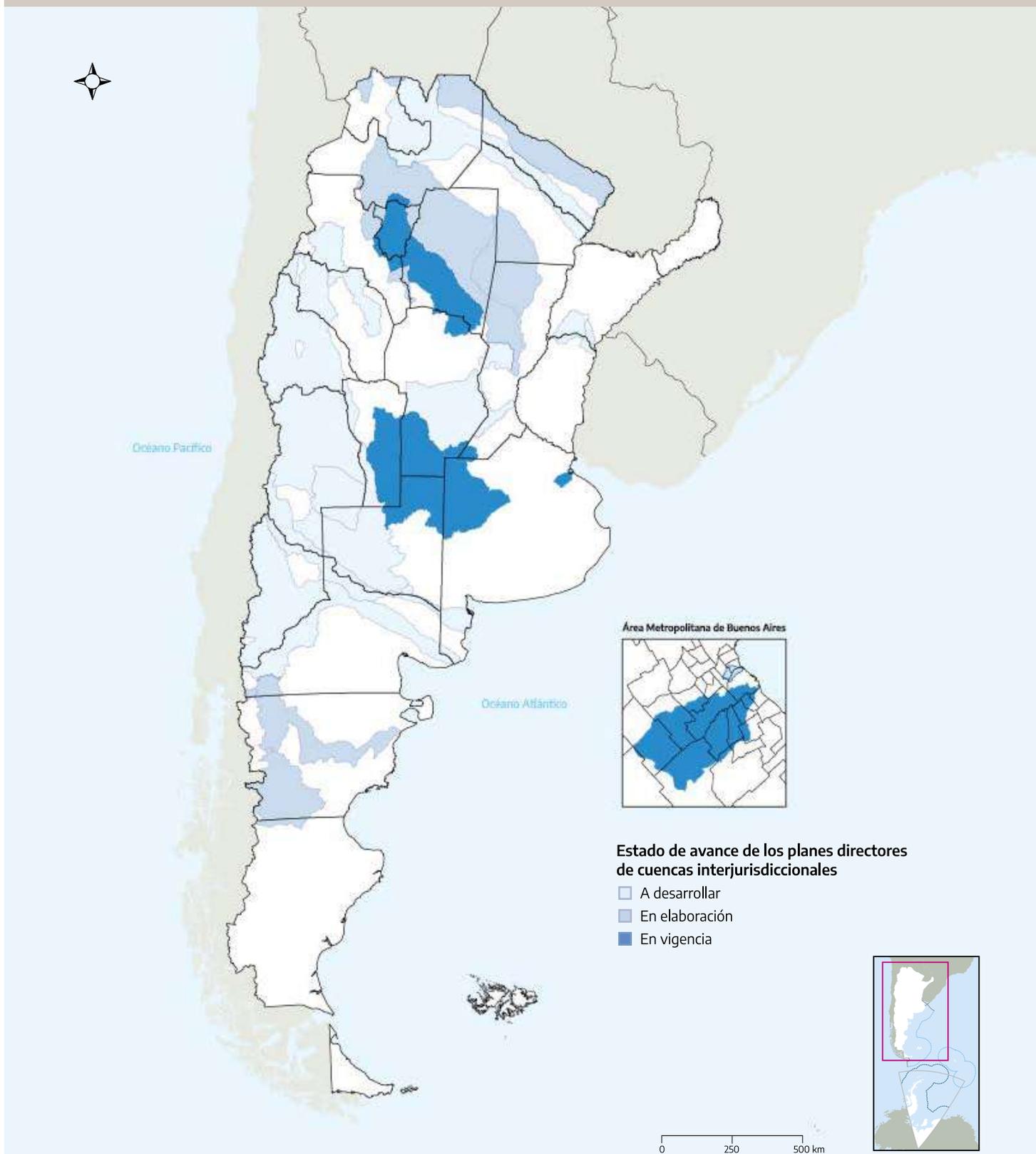
26. Las provincias de la cuenca del Plata son Misiones, Corrientes, Formosa, Chaco, Entre Ríos, Santa Fe y Buenos Aires.

27. Se entiende por poder de policía a la potestad de regular el ejercicio de los derechos y de hacer cumplir los deberes constitucionales de los sujetos en cuestión.



Cuencas interjurisdiccionales

69



Fuente: Elaboración propia DGPpyPOP, en base a datos SIPH (2023).

Programas y componentes

PROGRAMAS

I Gestión integrada de cuencas interjurisdiccionales

II Reducción de riesgos hídricos y adaptación a extremos climáticos

III Agua para el Desarrollo

IV Agua y Saneamiento

COMPONENTES

- I. Fortalecimiento de los comités de cuencas interjurisdiccionales
- II. Elaboración de planes directores de gestión integrada de cuencas
- III. Red Integrada de información hídrica
- IV. Economía y uso eficiente del agua

- I. Reducción de la vulnerabilidad frente a amenazas hidroclimáticas
- II. Plan Nacional de Drenajes Urbanos
- III. Seguridad de presas

- I. Generación hidroeléctrica y presas multipropósito
- II. Agua para usos productivos

- I. Aprovechamiento y potabilización de fuentes de agua
- II. Ampliación o mejora de redes de agua y cloacas
- III. Tratamiento de efluentes cloacales
- IV. Base de Información Nacional de Agua y Saneamiento (BINAS)
- V. Acceso a agua, saneamiento e higiene en zonas rurales
- VI. Análisis del sistema tarifario

Programa I. Gestión integrada de cuencas interjurisdiccionales

Objetivo general

Fomentar la gestión integrada de los recursos hídricos para sus diferentes usos, tomando a las cuencas hídricas y a los comités de cuencas interjurisdiccionales como ámbitos de gestión y articulación federal para una administración de manera consorciada, racional y sostenible con el ambiente.

En Argentina, la Constitución Nacional coloca a los recursos hídricos bajo la jurisdicción de los gobiernos provinciales. Sin embargo, la administración de las cuencas interjurisdiccionales requiere de una institucionalidad específica. Por lo tanto, resulta necesario el fortalecimiento de agencias que permitan la construcción de acuerdos que hagan posible el manejo y la protección de las aguas compartidas. Las cuencas hidrográficas o los acuíferos conforman la unidad territorial más apta para la planificación y gestión de los recursos hídricos. Para ello, se tendrán en consideración sus diferentes usos, y así poder garantizar la equidad en el acceso al agua y la sostenibilidad ambiental. Para abordar este objetivo, se promoverá el fortalecimiento de los comités de cuencas interjurisdiccionales. Como primer paso para avanzar en esta dirección, se propone que se elaboren los planes de manejo de todas las cuencas, de modo que sirvan de base para el establecimiento de acuerdos de gestión que permitan definir una agenda de prioridades, y en base a la misma se organicen las diferentes intervenciones (obras, marcos normativos, cupos, políticas de créditos y subsidios, mecanismos de gestión y medidas de seguimiento y control), habilitando a que se asuman, por delegación, una ampliación de sus competencias en los casos que se lo propongan. Además, en la gestión integrada se incluyen sistemas de monitoreo y control que expresan indicadores de estado, y de desempeño del recurso y de los sistemas de saneamiento. Se fomentará la partici-

pación de los sectores de la sociedad civil mediante el fortalecimiento institucional y la educación a la comunidad. Finalmente, se espera entablar una articulación con la gestión territorial para promover prácticas sustentables en todas las actividades que se desarrollen en las cuencas. Es así que se podrá lograr una intervención sectorial mediante la coordinación institucional.

Brechas y metas

La brecha a saldar mediante este programa radica en que todas las cuencas del territorio nacional posean un plan director. De este modo, podrá establecerse una priorización de obras y proyectos en cada una de ellas. A su vez, se materializará un interés común, generando acuerdos entre los actores y posibilitando el uso consorciado del recurso.

Gracias a este desarrollo, se podrá brindar mayor información acerca de la disponibilidad actual del agua y su estado. Para ello, se robustecerán los sistemas de monitoreo y redes integradas.

En función de esta información, se construyeron una serie de metas a abordar en 2030:

- **Fortalecimiento de los comités de cuencas interjurisdiccionales, meta 2030:** lograr la institucionalidad en comité de las veintidós cuencas interjurisdiccionales.

- **Elaboración de planes directores de gestión integrada de cuencas, meta 2030:** producir todos los planes directores de las veintidós cuencas interjurisdiccionales.

- **Fortalecimiento de la "Red de redes", meta 2030:** conformar un *software* para ampliar el conocimiento y la sociabilización de la información presente; formalizar los actos administrativos para establecer los estándares en el pedido de información; y fortalecer la red de monitoreo oficial al ampliar el número de radares de monitoreo existentes. Además, desarrollar herramientas de diagnóstico y monitoreo de la variabilidad hídrica, a partir de la elaboración de una plataforma que facilite la carga de datos de eventos severos de forma descentralizada. Esto permitirá contar con datos actualizados e información unificada, y así poder comprender la evolución de los fenómenos climáticos para incorporarlo a las obras y los proyectos desarrollados desde el MOP.

- **Economía y uso eficiente del agua, meta 2030:** desarrollar planes de aprovecha-

miento múltiple de los recursos hídricos en cuencas altas para la delimitación de emprendimientos potenciales. Inicio de la construcción de emprendimientos multipropósitos con proyectos licitatorios elaborados y consensuados.

Componente I.

Fortalecimiento de los comités de cuencas interjurisdiccionales

Los comités de cuencas interjurisdiccionales tienen como fin facilitar la coordinación de la gestión hídrica, respetando las jurisdicciones provinciales. En este sentido, es importante consensuar las decisiones que toman, de manera autónoma, todos los organismos que son parte. Para ello, se generan mesas de negociación, en las que los representantes de cada jurisdicción buscan llegar a acuerdos, teniendo en consideración que lo que se decida en alguna de ellas afectará a las demás.

Desde el Ministerio se promueve esta organización consorciada para facilitar la gestión integrada de los recursos hídricos compartidos, en pos de un aprovechamiento integral, equitativo y sostenible en el tiempo. En esta línea, el COHIFE funciona como coordinador y componedor de esta iniciativa.

Objetivo general

Fortalecer las capacidades técnicas y de poder de control del manejo de recursos hídricos de los comités o autoridades de cuencas, con participación de las jurisdicciones provinciales y nacionales y del COHIFE como coordinación.

Objetivos específicos:

- Apoyar la conformación de comités de cuencas no institucionalizados, donde se coordine la gestión hídrica con la gestión ambiental y la planificación territorial.
- Fortalecer la cooperación de las diferentes jurisdicciones necesarias para la gestión integrada del recurso hídrico.
- Promover que los comités tengan poder de control y penalización, así como la autorización de las infraestructuras que impacten sobre los recursos hídricos de cada cuenca.

Componente II.

Elaboración de planes directores de gestión integrada de cuencas

La planificación hídrica busca abrir espacios para la participación de la sociedad civil. Gracias a los planes directores se puede generar una proyección y priorización de las obras a financiar, acordadas previamente con los gobiernos provinciales. De este modo, se evitarán disputas y procesos de judicialización. El objetivo inicial es el financiamiento de proyectos de obras hídricas en las cuencas que posean comités, y planes de manejo que adhieran a los principios rectores del programa.

Objetivo general

Elaboración de planes directores de gestión integrada de las cuencas hídricas, comenzando por las cuencas internacionales e interprovinciales y, posteriormente, por las cuencas provinciales prioritarias.

Objetivo específico:

Establecer una priorización para la elaboración de los planes directores de cuencas provinciales.

Componente III.

Red integrada de información hídrica

La generación de datos es esencial para la gestión y la toma de decisiones. Con respecto al recurso hídrico, es fundamental poseer información actualizada, integral y confiable. Estos datos refieren a la oferta, a la demanda y a la calidad del agua superficial y subterránea, como también a los tipos y volúmenes de consumo, la eficiencia en el uso y el vertido de efluentes. El monitoreo del recurso hídrico permite estimar los caudales ecológicos y las condiciones ambientales en cada cuenca. Esta información contribuye a la definición de la política hídrica integral, que garantice y conserve las funciones y los servicios ecológicos de las cuencas hídricas y de los ambientes naturales.

Objetivo general

Contar con información actualizada y confiable sobre los diferentes componentes del ciclo hídrico que integran cada una de las cuencas del país.

Objetivos específicos:

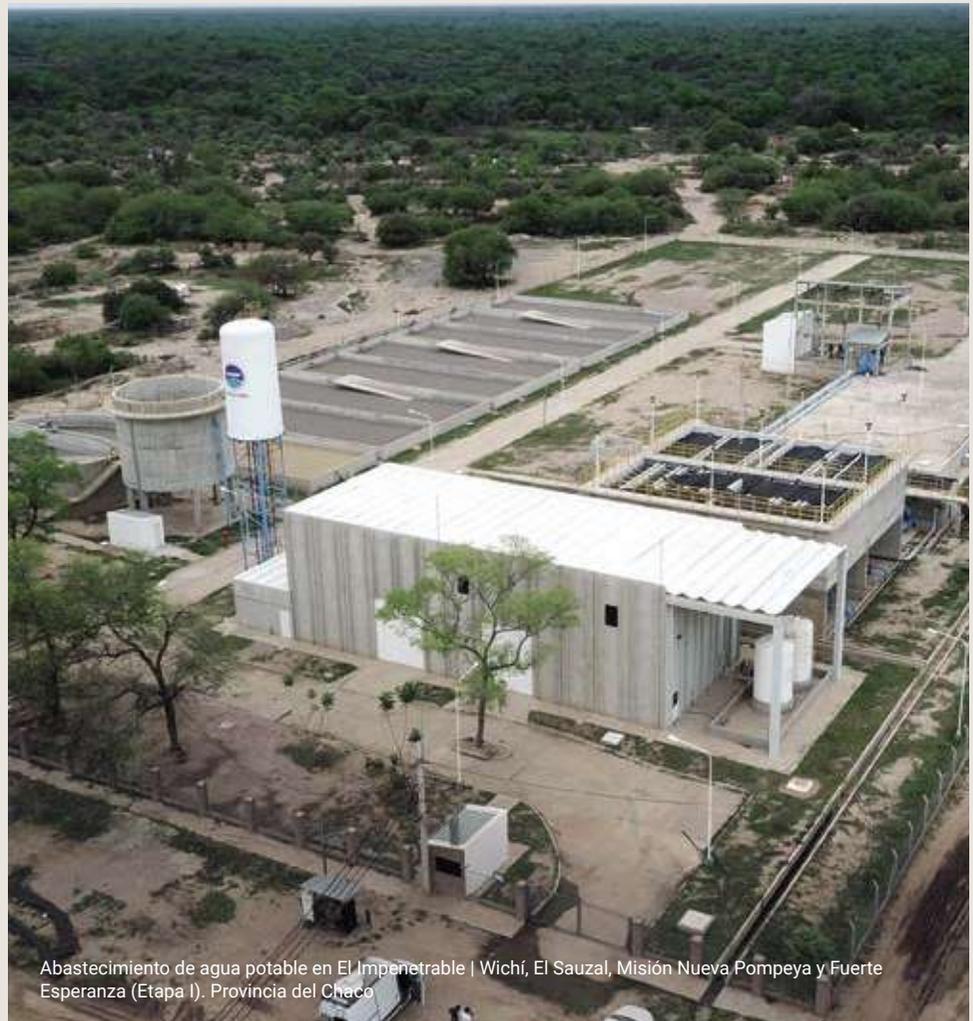
- Desarrollar un sistema nacional de monitoreo del estado de los cuerpos de agua superficiales y subterráneos del país, incluyendo un estudio diagnóstico de la oferta y la calidad de los recursos hídricos subterráneos.
- Ampliar y modernizar los sistemas de monitoreo y de control sobre los recursos hídricos nacionales mediante la ampliación del número de radares oficiales ya existentes.
- Consolidar la información registrada por el sector privado.
- Crear un sistema que unifique la información territorial disponible.
- Extender, consolidar y fortalecer el sistema de monitoreo y la red hidrometeorológica existente en las cuencas donde aún no se han realizado mediciones.
- Ampliar y afianzar el sistema de monitoreo de la calidad del agua superficial y subterránea.
- Avanzar en el monitoreo de: indicadores de estado y de desempeño en el manejo de los recursos hídricos y de los sistemas de saneamiento; e indicadores de alerta hidrometeorológica para la prevención de daños.

Componente IV.

Economía y uso eficiente del agua

La gestión del recurso hídrico implica un conjunto de usos para beneficio de la sociedad, además de la utilización que hacen ciertos actores del sector privado con fines productivos o de servicios. Esto se visibiliza, por ejemplo, en su uso para el riego, para la industria, o su consumo como bebida, entre muchos otros.

El fin último es establecer un modelo de gestión integrada del recurso hídrico eficiente, equitativo y sostenible. Para ello, es necesario ejecutar una serie de obras de infraestructura y de redes de servicios construidas, operadas y con mantenimiento. Las mismas, al no financiarse completamente a través de impuestos a las personas usuarias, generan una sensación de gratuidad y de no agota-



Abastecimiento de agua potable en El Impenetrable | Wichí, El Sauzal, Misión Nueva Pompeya y Fuerte Esperanza (Etapa I). Provincia del Chaco

miento del recurso, volviéndolo ineficiente. Por estas razones, se trabaja en línea con la conformación de fondos de agua u otros de tipo fiduciario a escala de cuenca. En ellos, debe reconocerse la oferta hídrica existente, los tipos y las magnitudes de los diferentes aprovechamientos del agua, los costos operativos y de obras nuevas, y el pago por servicios ambientales.

Objetivo general

Elaborar estudios de factibilidad para avanzar en modos innovadores de financiamiento de obras hídricas y de saneamiento, usar el agua de forma eficiente; y contar con esquemas tarifarios sostenibles.

Objetivos específicos:

- Analizar alternativas de modelos de gestión integrada del recurso hídrico que

identifiquen a las cuencas o subcuencas como unidades económicas y desarrollen esquemas tarifarios que reflejen la oferta limitada del recurso, pero que a su vez contemplen la huella hídrica de los distintos procesos productivos intervinientes.

- Avanzar hacia un mayor grado de macro y micro-medición de consumos en las redes, para poder estimular el ahorro en la demanda de agua, reducir el nivel de pérdidas de las redes existentes e incrementar la eficiencia en el uso productivo del recurso (agropecuario e industrial).
- Medir y delimitar la huella hídrica para la producción de bienes del mercado.
- Promover la reutilización productiva de aguas residuales, tomando como ejemplo aquellas generadas por el tratamiento de efluentes y barros cloacales, o las soluciones para la re-infiltración de agua en acuíferos subterráneos dentro de áreas con déficit en la oferta o con elevada presencia de sales.

Programa II. Reducción de riesgos hídricos y adaptación a extremos climáticos

Objetivo general

Establecer lineamientos, elaborar planes y proyectos de obras, y definir medidas no estructurales para la reducción del riesgo hídrico y la adaptación a extremos climáticos existentes en áreas productivas y urbanas.

Debido al nivel de variabilidad de la oferta hídrica de nuestro país, se vuelve necesaria la adaptación a las restricciones que impone el medio natural. Además, deben desarrollarse planes de contingencia e infraestructura para prevenir y mitigar los impactos de déficit o superávit hídrico, sumado a las fallas en las construcciones. En este sentido, Argentina se ha suscrito a compromisos a nivel internacional para la reducción de riesgos, tales como el "Marco de Sendai 2015-2030", acordado en la ONU.

Las inundaciones y las sequías, entre otros eventos hidrológicos extremos, son los desastres naturales más frecuentes y que generan mayores consecuencias sociales, económicas y sobre las infraestructuras. Los mismos afectan tanto a las áreas urbanas (en especial las periurbanas) como a las rurales. Se deben encarar, por lo tanto, acciones preventivas de mitigación de daños. Esto incluye, por ejemplo, la incorporación de criterios hídricos y ambientales a los planes de ordenamiento urbano y territorial. A su vez, cabe destacar que la infraestructura hídrica actual ha sido diseñada y ejecutada bajo otro escenario climático y con otros usos del suelo. Esto implica que han quedado insuficientes o subdimensionadas las obras proyectadas en regiones donde aumentaron las precipitaciones medias o máximas. En este sentido, se vuelve indispensable la revisión y adaptación de las infraestructuras, frente a estos nuevos escenarios, para la reducción de la vulnerabilidad hídrica.

A las condiciones naturales actuales, se les suma el proceso de urbanización de los úl-

timos cincuenta años, caracterizado por su rápido desarrollo y falta de planificación urbana, lo cual ha tendido a empeorar el estado de situación. Esto pone de manifiesto la necesidad de la planificación de obras para reducir la vulnerabilidad, tales como obras de defensa contra inundaciones, de estabilización de márgenes y canalizaciones, entre otras. La Secretaría de Infraestructura y Política Hídrica del Ministerio de Obras Públicas es quien se encarga de la planificación y del manejo de las situaciones de emergencia, junto con la Dirección de Defensa Civil del Ministerio de Seguridad, en el marco del Sistema Nacional para la Gestión Integral del Riesgo y la Protección Civil (SINAGIR).

Brechas y metas

A través de este programa se busca saldar la reducción, de manera significativa, del riesgo de inundaciones urbanas por macro-drenajes. Su estudio se ha recortado a aquellos departamentos que padecen una alta cantidad de eventos, dentro de los treinta y tres aglomerados urbanos²⁸. Para el análisis, se han tomado las inundaciones acontecidas entre 1970 y 2016, además de 2018. La unidad territorial del estudio toma a 99 departamentos que conforman esos aglomerados, los cuales engloban, aproximadamente, al 69% de la población. Con esta información se construyó un índice que permitió definir la capacidad prestacional de la brecha en función de la cantidad de eventos. Esta capacidad ha sido ponderada por la proximidad temporal y la tasa de crecimiento poblacional estimada de cada departamento durante el período 2010-2025.

Con esto, se ha definido como meta que la prestación de los 99 departamentos posea un índice de riesgo hídrico menor a 50²⁹. Actualmente, 29 de ellos cumplen con esta condición.

Reducción del riesgo hídrico, meta 2030: ejecución de macro-drenajes para evitar las inundaciones urbanas en los 99 departamentos seleccionados.

- Si el departamento obtuvo un índice igual a 0, se consideró necesario intervenir con infraestructura sobre el 10% de su superficie urbana.
- Si el departamento obtuvo un índice de entre 0 y 5, se consideró necesario intervenir con infraestructura sobre el 15% de la superficie urbana.
- Si el departamento obtuvo un índice de en-

tre 5 y 10, se consideró necesario intervenir con infraestructura sobre el 20% de la superficie urbana.

- Si el departamento obtuvo un índice de entre 10 y 20, se consideró necesario intervenir con infraestructura sobre el 25% de la superficie urbana.

- Si el departamento obtuvo un índice de entre 20 y 50, se consideró necesario intervenir con infraestructura sobre el 35% de la superficie urbana.

- Si el departamento obtuvo un índice mayor a 50, se consideró necesario intervenir con infraestructura sobre el 45% de la superficie urbana.

Componente I.

Reducción de la vulnerabilidad frente a amenazas hidrológicas

A la hora de trabajar en la reducción de la vulnerabilidad frente a amenazas hidrológicas, se tiene en consideración todo el ciclo de la gestión del riesgo. Esto abarca: la identificación de amenazas y vulnerabilidades; la organización de sistemas de monitoreo y alerta temprana; planes de contingencia o respuesta; planes de restauración social y ambiental; y prevención. En esta línea, se promueve la elaboración de planes para la gestión del recurso, donde la unidad mínima de manejo será la cuenca o subcuenca hídrica. Estas proyecciones poseen la finalidad de proteger zonas rurales y urbanas de forma directa, involucrando la macro y micro-medición. A su vez, se impulsará la elaboración de estudios de preinversión para el diagnóstico y verificación de la vulnerabilidad de la infraestructura hídrica existente. En áreas urbanas, se priorizará el control de crecidas, de defensa y de drenaje pluvial.

Objetivo general

Elaborar planes de gestión integral para la reducción de riesgos de desastres de origen hídrico, tanto en áreas urbanas como rurales y sobre la propia infraestructura existente.

Objetivos específicos:

- Definir soluciones de infraestructura de diversas características, como desagües

pluviales urbanos o rurales, obras de regulación y atenuación de crecidas, sistemas de defensas fluvial y marítima, y de control de erosión.

- Incorporar las proyecciones de cambio climático y los registros de eventos extraordinarios en el diseño de drenajes urbanos.
- Contar con planes que organicen los programas de obras a mediano y largo plazo (planes de contingencia, sistemas de alerta temprana, redes de monitoreo).
- Actualizar las normas y procesos de diseño y de gestión de drenajes urbanos.
- Añadir acciones de fortalecimiento institucional en los aglomerados y las provincias beneficiadas.
- Incorporar soluciones basadas en la naturaleza a aquellas tradicionales de ingeniería (infraestructura verde y azul).

Componente II.

Plan Nacional de Drenajes Urbanos

Se fomentará la elaboración de planes de reducción de riesgos de desastres de origen hídrico en áreas urbanas. Esto implica la consideración de todo el ciclo de vida de la gestión de riesgos, incluyendo la identificación de amenazas y vulnerabilidades, la organización de sistemas de monitoreo y alerta temprana, los planes de contingencia o respuesta, y los planes de restauración social y ambiental. Se busca promoverlo a escala nacional, provincial y local.

Objetivo general

Mejorar el escurrimiento de aguas pluviales en áreas urbanas para reducir la vulnerabilidad frente a amenazas climáticas; garantizar el normal desarrollo de las actividades; y mitigar el impacto sobre bienes, infraestructura y producción ante fenómenos climáticos extremos de tipo hídrico.

Objetivos específicos:

- Propiciar, por un lado, la gestión integrada de los recursos hídricos superficiales y subterráneos a escala de cuenca hídrica y, por el otro, la gestión integrada del riesgo, a través de la implementación de medidas (estructurales y no estructurales) que incluyan el fortalecimiento institucional y la

organización de un sistema de gobernanza y administración del recurso.

- Desarrollar planes que organicen los programas de obras a mediano y largo plazo, actualizando las normas técnicas de diseño y de gestión de los sistemas de drenaje urbano. Se deben considerar las proyecciones de cambio climático para la inversión en obras de infraestructura resiliente, de modo tal que se incorporen soluciones ambientales a las obras de ingeniería hidráulica tradicionales.

Componente III.

Seguridad de presas

Como ya se ha mencionado, las presas poseen un valor relevante respecto al desarrollo de la sociedad. Esto se asocia a su posibilidad de generar energía hidroeléctrica y abastecimiento de agua potable, para riego y ganadería. A su vez, contribuyen en el desarrollo turístico, de minería e industrias, además de atenuar las crecidas, dado que protegen a las ciudades y regiones frente a estos riesgos.

Es importante atender al tipo de infraestructuras que se realizan, debido a que la mayor parte de las presas del país se ubican en sectores sísmicos. De no tener esto en consideración, podrían generarse daños aún mayores, tanto para la población como para las áreas productivas y otras infraestructuras que se emplazan aguas abajo.

Mediante el trabajo del ORSEP, se ha establecido un estándar sobre el análisis y la gestión del riesgo asociado a presas. Esta situación permite una distribución no igualitaria de niveles de riesgo de la población, según su localización en relación a las presas existentes.

Objetivo general

Definir las posibles mejoras de seguridad estructural y/u operativa de las presas que se encuentran bajo control del ORSEP, considerando los escenarios actuales y futuros, fortaleciendo la capacidad de gestión de los organismos provinciales y promoviendo la instrumentación de un marco legal nacional para la seguridad de las mismas.

Objetivos específicos:

- Promover el tratamiento y la aprobación de la Ley de Seguridad de Presas, cuyo proyecto se encuentra en tratamiento en la Cámara de Diputados de la Nación y ya cuenta con media sanción. Su finalidad es garantizar el mismo nivel de seguridad para todos los habitantes del país; y promover, así como desarrollar, los proyectos del decreto reglamentario y de normalización.
- Participar en instancias de fortalecimiento institucional dirigidas a los organismos gubernamentales provinciales encargados de la gestión del riesgo de las presas provinciales existentes.
- Apoyar a los gobiernos provinciales en la identificación y priorización de obras para la reducción del riesgo de presas por fuera de la órbita del ORSEP, financiando aquellas que resulten seleccionadas.
- Identificar y financiar obras para la reducción de la vulnerabilidad urbana frente a riesgos de rotura de presas, tales como el acondicionamiento de vías de escape seguras, la creación de centros para evacuación de personas, equipamiento urbano, sanitario y de comunicaciones seguros, entre otras.
- Actualizar los modelos de análisis de riesgo en escenarios de cambio climático, incluyendo los excesos y los déficits extraordinarios, con medidas que permitan reducir la amenaza de inundaciones y/o de escasez de agua.
- Identificar la necesidad de realización o completamiento de estudios de microsísmica en relación a las obras de represa proyectadas en el corto, mediano y largo plazo.

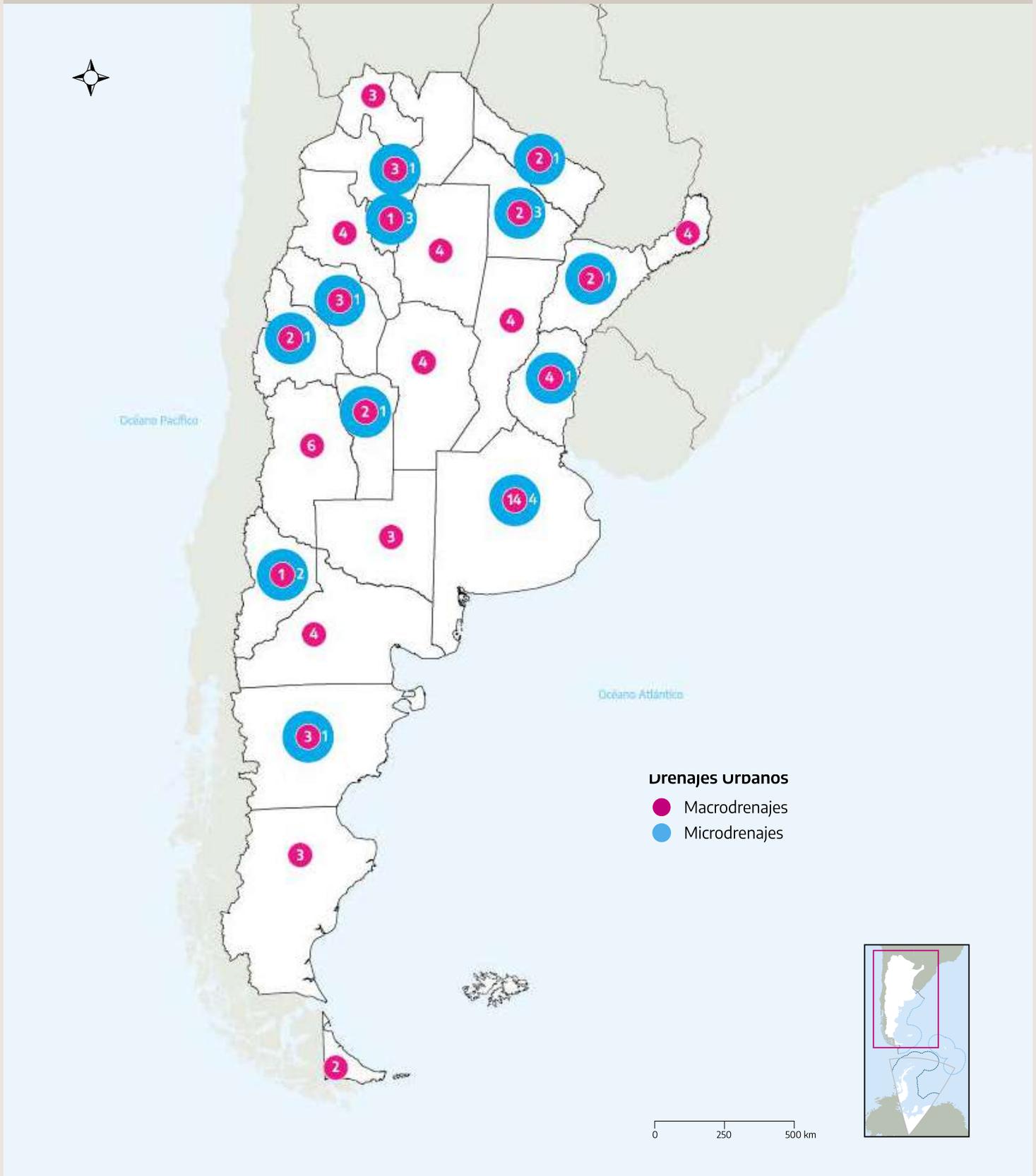
28. La definición de los grandes aglomerados urbanos considerados en este trabajo tiene en cuenta la Encuesta Permanente de Hogares (EPH) del INDEC y la metodología desarrollada por el Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPECC), que toma el crecimiento de la superficie urbana de estos aglomerados entre los años 2006 y 2015.

29. El índice se calcula como: (cantidad de eventos*ponderación por proximidad temporal) * (1+Tasa de crecimiento poblacional del departamento).



Microdrenajes y Macrodrenajes del Plan Nacional de Drenajes Urbanos

70



Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base al Plan Maestro Para la Mejora de la Infraestructura y la Gestión del Drenaje Urbano (PMDU).

Programa III. Agua para el desarrollo

Objetivo general

Impulsar la inversión en obras y proyectos de presas multipropósito para avanzar hacia un modelo de generación y de consumo de energía limpia y renovable, que fortalezca el proceso a una transición energética con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, así como también consolidar un sistema federal de acueductos para hacer más resiliente la producción agropecuaria e industrial en cada una de las regiones del país.

La intención de desarrollar este programa radica en la puesta en marcha de obras de infraestructura vinculadas directamente al uso productivo del agua. Este tipo de obras conforman un sistema federal de acueductos, canales y represas que redistribuyen los flujos hídricos. Este sistema funciona mediante la retención y distribución equitativa en los momentos necesarios y, de forma complementaria, inyectando agua dulce en la cuenca, antes de convertirse en agua salada.

La planificación del programa se vincula de manera estrecha con los planes directores de las cuencas. Pese a esto, a su vez, es preciso establecer análisis específicos del aprovechamiento hídrico multipropósito en los sectores altos de las cuencas, y así poder detallar las ventajas y desventajas de las locaciones identificadas para su desarrollo.

Gracias a este tipo de intervenciones, es posible pensar en un cambio paulatino de la matriz energética nacional a través de las obras hidráulicas de gran y mediana escala, distribuidas en las diferentes zonas del país. Si bien los tiempos de realización son mayores que los que llevan las centrales térmicas, posibilitan la generación de empleo en su construcción y la utilización de recursos materiales propios. Esta opción permite, además, pensar en la diversificación productiva sostenible en sus inmediaciones, basada en el aprovechamiento hídrico, y potenciada por el patrimonio natural y cultural local.

Finalmente, se identifican en el país regiones con mayores posibilidades para el desarrollo de estos emprendimientos, tales como las cuencas altas del río Bermejo, el río Desaguadero, el río Salí Dulce, el río Paraná, el río Negro y el río Chubut.

Brechas y metas

Dado el continuo incremento del consumo de energía en nuestro país, será necesario incorporar nuevas fuentes de generación eléctrica para poder atender la demanda actual, lo que se buscará impulsar mediante el componente de Generación hidroeléctrica y presas multipropósito.

En un territorio con estacionalidad en materia de recursos hídricos, mediante la generación de presas multipropósito, se posibilita el almacenaje de excedentes y el aprovisionamiento en tiempos de escasez para el consumo humano, el riego y la industria, entre otros. A su vez, se proporciona la prevención ante inundaciones y sequías, la producción de energía renovable y el desarrollo de actividades como el turismo, la agricultura, la pesca y la recreación.

En el mismo sentido, el objetivo del componente de Agua para uso productivo radica en optimizar y ampliar el sistema y las superficies irrigadas para que las distintas regiones del país puedan alcanzar niveles de desarrollo económico y social. De este modo, existirán, posteriormente, posibilidades de inversión -públicas, privadas o mixtas- en la producción de alimentos con valor agregado. Así se logrará un mayor rendimiento de las superficies actuales en función del óptimo y sustentable aprovechamiento del recurso hídrico.

Cabe destacar que tanto América Latina como el Caribe generan el 13% de la producción agropecuaria mundial, conformando la principal región exportadora en materia de alimentos. Del total de hectáreas cultivadas en nuestro país, solo el 5% (2,1 millones) corresponde a producción bajo riego. Sin embargo, según estudios realizados por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la superficie irrigada podría expandirse al 15% (6,2 millones de ha).

Un punto a tener en consideración es que, en Argentina, la agricultura la que insume la mayor cantidad de agua (70%). Por este motivo, deben dedicarse especiales esfuerzos a la optimización y al uso sustentable de este recurso.

Ampliación de la capacidad de generación hidroeléctrica, meta 2030: posibilitar una opción energética de bajo costo de explotación, limpia, sustentable y de escala para el desarrollo energético nacional.

La diversificación energética promueve la corrección tendencial de los desequilibrios al reconfigurar la matriz de la energía nacional. Se apunta a producir el 50% de la electricidad a través de fuentes limpias (en 2022, aproximadamente el 40% de la electricidad generada correspondió a este tipo), como la energía atómica, eólica, solar y otras no convencionales. En este sentido, las doce presas³⁰ que cobran relevancia son:

Etapa 1:

- Central Hidroeléctrica (CH) Yacyretá, Corrientes (ampliación): en estudio.
- CH Aña Cuá, Corrientes: en ejecución.
- CH Corpus Christi, Misiones: proyecto ejecutivo.
- CH La Invernada, Neuquén: en estudio.
- CH Potrero del Clavijo, Catamarca/Tucumán: en estudio.
- CH El Tambolar, San Juan: en ejecución.
- CH Los Blancos I y Los Tordillos, Mendoza: proyecto ejecutivo.
- CH Chihuido I, Neuquén: licitada, en proceso de adjudicación.
- CH N. Kirchner y J. Cépernic, Santa Cruz: en ejecución.

Etapa 2:

- CH Garabí, Corrientes: contratación de la evaluación de impacto ambiental.
- CH Panambí, Misiones: contratación de la evaluación de impacto ambiental.
- CH Itatí-Itacorá, Corrientes: licitación de la evaluación de impacto ambiental.
- Gracias a la construcción de las presas, en la primera etapa se incorporarán 6.881 MW de potencia instalada y 34.213 GWh de generación media anual. En la segunda etapa, se alcanzarán, respectivamente, 10.971 MW y 58.413 GWh.

Desarrollo, ampliación y modernización de las áreas de riego, meta 2030:

conforme el relevamiento realizado en 2015 en nuestro país por FAO, en el marco del Programa de Servicios Agrícolas Provinciales del entonces Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, solamente 2,1 millones de hectáreas de la superficie cultivada, de un total de 42 millones, corresponden a producción bajo riego. El 65% de esta superficie se riega a partir de fuentes superficiales y el resto, con aguas subterráneas, siendo 145.000 el número estimado actual de regantes. Sin



embargo, este estudio del potencial de ampliación del riego en la Argentina indica que existe viabilidad para expandir la superficie a 6,2 millones de hectáreas mediante riego integral y riego complementario.

En este contexto, la primera etapa del Plan Nacional de Riego Sustentable busca aumentar la superficie irrigada en diferentes provincias, lograr un mayor rendimiento de las inversiones actuales, optimizando el sistema existente, y lograr un desarrollo equitativo y sustentable entre las provincias.

Esta etapa corresponde a 23 proyectos en catorce provincias, con posibilidad de expansión de la frontera productiva. Se prevé la creación de 60 mil puestos de trabajo, la generación de procesos de industrialización por segmentos, y la ampliación de un 12% de la oferta exportadora de productos con alto valor agregado.

A continuación, se listan los proyectos:

Buenos Aires

- Desarrollo del riego en el área Patagones seco, partido de Carmen de Patagones.

Catamarca

- Modernización del sistema de riego en Palo Blanco y mejoramiento de los sistemas de riego de Fiambalá, Copacabana y Banda de Lucero.

Chubut

- Desarrollo de áreas bajo riego en la Terra-zia intermedia.
- Desarrollo de áreas bajo riego en la cuenca alta del río Chubut, El Maitén.
- Modernización y ampliación del sistema de riego del Valle de Sarmiento.

Corrientes

- Desarrollo del área de riego citrícola de Monte Caseros.

Entre Ríos

- Acueducto del norte entrerriano La Paz - Estacas.
- Riego en zona citrícola y arrocería en Mandisoví Chico.
- Desarrollo de los sistemas de riego en Colonia Santa Ana.
- Desarrollo de los sistemas de riego en Colonia Santa Eloísa.

Formosa

- Desarrollo de los sistemas de riego en la provincia de Formosa.

Mendoza

- Modernización del área de riego de los canales Santa Rosa-La Paz.

Neuquén

- Ampliación y mejoramiento del sistema de riego y drenaje del valle inferior del río Limay

(Etapa 1, Arroyito-Senillosa).

Río Negro

- Ampliación del área de riego y drenaje margen al norte del valle medio del río Negro (Etapa 1).
- Ampliación y mejoramiento del área de riego del valle inferior del río Negro.
- Desarrollo del área irrigada en la región de Negro Muerto.

Salta

- Mejoramiento del sistema de riego del río Corralito.
- Mejoramiento del sistema de riego del margen derecho del río Dorado, departamento de Anta.

Santa Cruz

- Desarrollo de los sistemas de riego en la provincia de Santa Cruz.

Santa Fe

- Mejora del riego de la cuenca productiva norte santafesina.

Santiago del Estero

- Mejoramiento de la infraestructura de riego de la Colonia El Simbolar.

Tucumán

- Desarrollo del sistema del río Choromoro.
- Desarrollo del sistema del río Tala.

Componente I.

Generación hidroeléctrica y presas multipropósito

Con el fin de diversificar la matriz de generación eléctrica del país, se busca derivar aquella basada en combustibles fósiles hacia el aprovechamiento de fuentes de energía renovable. En este sentido, nuestro país se ha suscrito a compromisos internacionales en el marco de la Convención del Cambio Climático, con el fin de alcanzar una participación del 40% de las fuentes de energía renovable.

Con la construcción de presas multipropósito se generarán, además, fuentes de agua, tanto para consumo humano como para riego, ganadería y uso industrial; regulación de crecidas para el control de inundaciones; y mejoras en la navegación, entre otras.

Objetivo general

Desarrollar proyectos y construcciones de nuevas represas para la generación hidroeléctrica y multipropósito.

Objetivos específicos:

- Implementar campañas de comunicación institucional con el objetivo de concientizar a la población sobre la importancia de las obras hidroeléctricas en el desarrollo de energía limpia y renovable.
- Contribuir a un desarrollo territorial equilibrado.
- Incrementar y mejorar la calidad de la matriz de generación energética nacional.
- Beneficiar a los sectores productivos, tanto agrarios como industriales, gracias a la provisión de agua y al resguardo ante inundaciones.

Componente II.

Agua para usos productivos

Con el fin de potenciar y fortalecer el sistema productivo del país, se desarrolla un sistema de acueductos, canales y presas que permiten el aprovechamiento eficiente del recurso hídrico para diferentes usos, como el industrial y el agropecuario, entre otros. La tendencia creciente en la demanda de alimentos a nivel mundial requiere un incremento de la producción del orden del 67% en los países en vías de desarrollo para satisfacer la demanda proyectada para el año 2030 (ONU, 2006). Cabe destacar que el sector de la agricultura es el mayor empleador y proporciona medios de vida al 40% de la población mundial actual, siendo la mayor fuente de ingresos y empleos para los hogares rurales pobres (ODS 6).

En Argentina, la superficie cultivada es de 39 millones de hectáreas, de las cuales sólo 2,1 millones son irrigadas, representando un 5% de la superficie total cultivada (FAO, 2015). Existe la oportunidad de duplicar las áreas de riego existentes, incrementado la superficie regada a 4 millones de hectáreas para 2030, como establece el Plan Nacional de Riego de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación. Asimismo, el país cuenta potencialmente con 6,2 millones de hectáreas para nuevas áreas de riego (MCTeIT, 2020) que permitan nuevos desarrollos productivos.

A través del aprovechamiento eficiente del agua, se propone incrementar los estándares de productividad de las economías regionales, posibilitando un desarrollo local equitativo y sustentable entre las provincias y mejorando la distribución regional del trabajo. Estas intervenciones ponen en valor

las capacidades productivas territoriales, fomentan la producción en zonas rezagadas y mejoran la gestión y el uso del agua como factor clave del desarrollo, considerando las amenazas climáticas.

En ese sentido, la incorporación de nuevas áreas irrigadas permite potenciar las capacidades regionales y mejorar el rendimiento de las parcelas productivas. Para ello, se propone una reconversión del sistema de riego y la construcción de sistemas de captación y retención de agua, acueductos o canales para la distribución de los flujos hídricos con equidad. La incorporación de tecnologías permite incrementar la eficiencia, pasando de los sistemas tradicionales de riego por inundación, a modernas formas de riego por goteo. Esto se llevará a cabo a través del riego integral y el riego complementario a la producción agrícola-ganadera.

De esta manera, se plantea abordar el déficit hídrico actual y proyectado en las zonas áridas y semiáridas, que conforman la mayor parte del territorio nacional. Para ello, el primer paso es generar las condiciones para el desarrollo de un sistema de riego eficiente, posibilitando posteriormente inversiones públicas, privadas o mixtas en la producción de alimentos con valor agregado.

Objetivo general

Asegurar el almacenamiento y la distribución del agua para el desarrollo de las actividades productivas, incluyendo la agricultura, la ganadería y el uso industrial, mediante la inversión en obras de infraestructura para: la retención de agua (represas), su conducción (acueductos y canales), y la modernización de los sistemas de riego.

Objetivos específicos:

- Construir un sistema de acueductos, canales y presas que permita el desarrollo de diferentes actividades productivas.
- Ampliar las áreas de riego existentes para generar nuevas áreas cultivadas bajo riego.
- Modernizar y optimizar el sistema de riego actual para un uso productivo más eficiente del recurso.

30. El estado del proyecto u obra de cada Central Hidroeléctrica corresponde a febrero de 2023.

Obras y proyectos de Centrales Hidroeléctricas

71

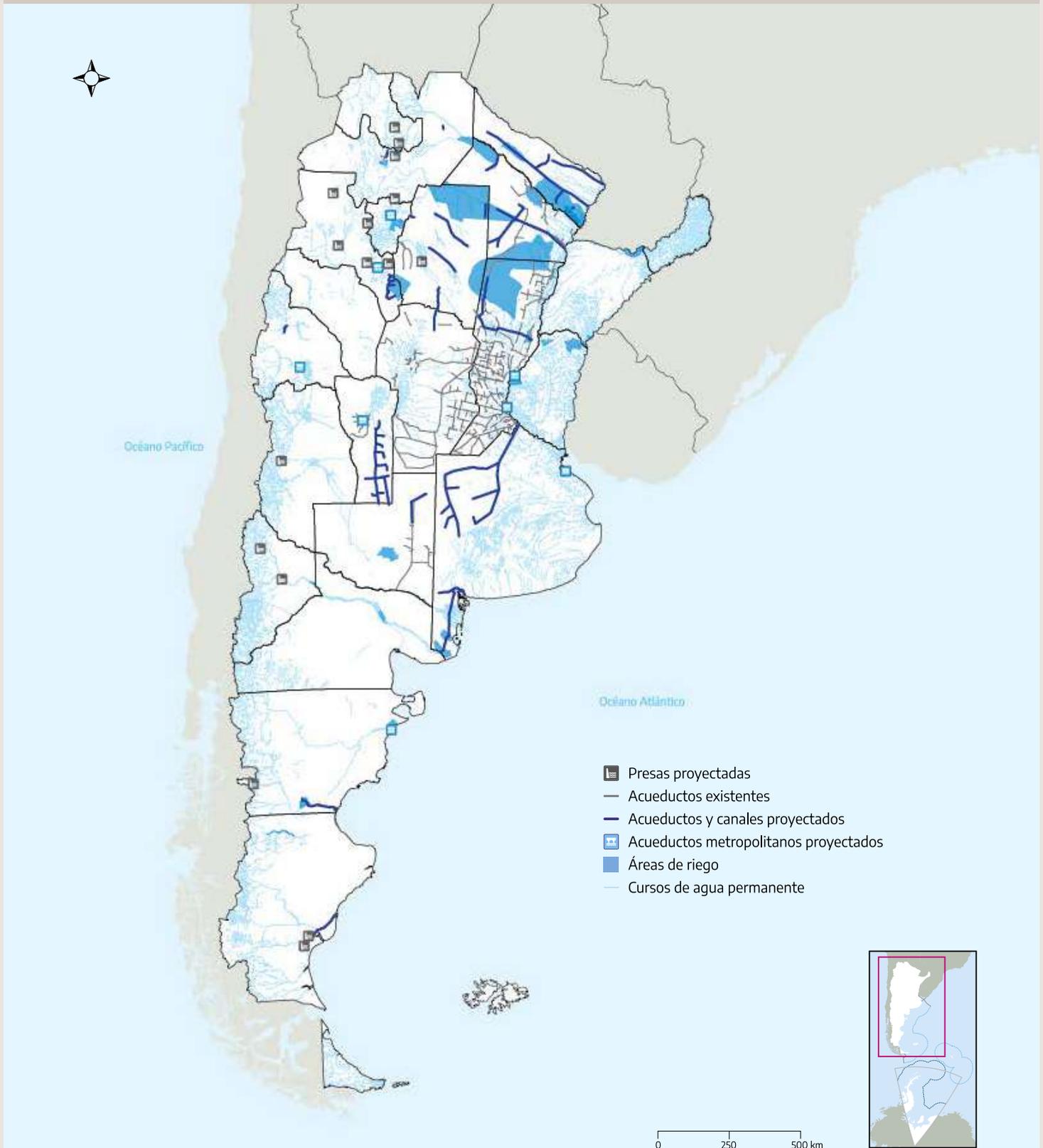


Fuente: Elaboración propia DGPPOP, en base a datos SIPH (2023).



Red federal de presas, acueductos y canales

72



Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base a datos SIPH (2023).

Programa IV. Agua y saneamiento

Objetivo general

Ampliar el acceso al agua segura y al saneamiento a través del estudio de los déficits territoriales existentes y la ejecución de obras, para garantizar la calidad de vida de la población.

Según datos del Censo 2010 (INDEC), en la Argentina hay 10,3 millones de hogares en localidades de más de 10 mil habitantes. Dentro de este grupo, el 12,6% no tiene agua de red y el 37% no accede a la red de cloacas. A escala provincial, la cobertura de la red de agua encuentra los mayores niveles de déficit en las provincias de Santa Fe y Chaco, mientras que, en materia de cloacas, éstos se concentran en el centro de Córdoba, Misiones, Chaco, Formosa y Santiago del Estero. Asimismo, los principales déficits en el acceso a agua potable y saneamiento se registran en áreas urbanas. Específicamente, es la periferia del Área Metropolitana de Buenos Aires la que presenta los valores más críticos, tanto en términos relativos como absolutos. El déficit de acceso a agua potable en zonas urbanas, sin incluir a los barrios populares, es del 11,8% de la población, mientras que el déficit de saneamiento alcanza al 36,7% (DNAPyS, 2021).

Con la consolidación de este programa se buscará reducir las brechas existentes considerando principalmente a los sectores vulnerables, de manera de saldar las inequidades actuales e históricas. La caracterización de la población beneficiada se incorpora a través de un análisis que establece los niveles de prioridad de ejecución de los proyectos (0-10), en función de su vulnerabilidad, antes de ser derivados a los entes ejecutores. A este esquema de priorización se le han incorporado algunos criterios vinculados al grado de vulnerabilidad sanitaria. Entre ellos, pueden destacarse la presencia de fuentes de agua subterránea con altas concentraciones de arsénico, el nivel de incidencia de las inundaciones, la densidad poblacional y la mortalidad infantil, específicamente derivada de casos de diarreas en menores de cinco años.

Mediante el trabajo del ENOHSA, se realizan diversas acciones para lograr saldar las brechas actuales. Las obras que se llevan a cabo se diferencian según su envergadura:

- A través del Plan Argentina Hace, se realizan obras de menor escala, tales como la ampliación de redes en barrios o áreas reducidas dentro de las ciudades.
- A través del Programa Federal de Saneamiento (PROFESA), se transfiere a los gobiernos provinciales los recursos necesarios para llevar a cabo obras de complejidad media.

- De manera centralizada, el ENOHSA se hace cargo de desarrollar y realizar las obras de mayor complejidad.

Además, en la actualidad este organismo trabaja en el desarrollo del Plan Federal de Agua y Saneamiento, cuya meta es avanzar hacia la provisión universal de los servicios de agua y cloacas, de acuerdo con los compromisos planteados en los ODS.

Por otro lado, existen dos programas del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para la financiación de los proyectos:

- Programa de Agua Potable y Saneamiento (PROAS), para las localidades de menos de 50 mil habitantes.
- Programa de Agua y Saneamiento (PAyS), para las ciudades de más de 50 mil habitantes.

A estas líneas de trabajo, deben sumarse las acciones coordinadas con el Ministerio de Desarrollo Territorial y Hábitat a través del Registro Nacional de Barrios Populares (ReNaBaP) y del Programa Mejoramiento de Barrios (ProMeBa), cuya implementación incluye el tendido de redes de agua y cloaca, así como la ampliación de obras de nexo.

Brechas y metas

Mediante la puesta en marcha de este programa, se busca la resolución de las problemáticas de acceso al agua y saneamiento. Las mismas requieren del trabajo en conjunto con otros organismos por fuera de MOP, tales como el Ministerio de Desarrollo Territorial y Hábitat, el Ministerio de Desarrollo Social, gobiernos sub-nacionales, empresas públicas, cooperativas, operadores locales y ACUMAR, que trabaja bajo la órbita del MOP, entre otros. Pese a tener compartidas las competencias, la cobertura de estos servicios resulta central para este Ministerio, tanto de manera directa, mediante la Dirección Nacional de Agua

Potable y Saneamiento (DNAPyS), como por medio de sus organismos descentralizados que operan como áreas ejecutoras (AySA y ENOHSA).

En este sentido, se ha determinado en términos porcentuales, por un lado, la población cubierta en la actualidad y, por otro, las metas de cobertura a las que se quiere abordar, calculando así la cantidad de población a la que se debe dar acceso al agua y al saneamiento. Luego de esto, se precisaron las tipologías de obra que contribuyen a saldar estos déficits. Posteriormente, se ha cuantificado la brecha mediante el costo unitario de cada infraestructura y la estimación de la población a cubrir. De este modo, pudo establecerse el nivel de gasto o de inversión requerido para alcanzar las metas de cobertura que ya estaban estipuladas. Finalmente, se identificaron los objetivos a alcanzar en el año 2030 para cuatro tipos de zonas. Por sus características demográficas y geográficas, estas áreas requieren de un tratamiento, intervenciones y la definición de metas e indicadores específicos:

Zona urbana: poblados de más de 2 mil habitantes.

Zona urbana entre 2 mil y 10 mil habitantes (excepto la provincia de Buenos Aires, donde se consideraron zonas con población de entre 5 mil y 10 mil habitantes).

Zona urbana mayor a 10 mil habitantes.

Zona AySA (CABA y veintiséis partidos del Área Metropolitana de Buenos Aires).

Barrios populares: aquellos que, por sus características, se encuentran incluidos en el Registro Nacional de Barrios Populares.

Zona rural agrupada: localidades con menos de 2 mil habitantes.

Zona rural dispersa: todo espacio no contemplado en las categorías anteriores y que no llega a conformar centros poblados.

Acceso a agua potable, meta 2030: establecer el porcentaje de población a cubrir en materia de suministro de agua potable, distinguiendo entre zonas urbanas, barrios populares y zonas rurales agrupadas y dispersas, además de contemplar el crecimiento poblacional previsto para 2030.

Acceso a saneamiento, meta 2030: establecer el porcentaje de población a cubrir en materia de suministro de saneamiento, distinguiendo entre zonas urbanas, barrios populares y zonas rurales agrupadas y dispersas, además de contemplar el crecimiento poblacional previsto para 2030.



Acceso a agua potable – Meta 2030

14

Sub-brecha	Coberturas	Línea de base		Meta MOP 2030
		Año	Valor	
Acceso a agua potable	% de población urbana con acceso a agua potable por red pública	2020	90,10%	98,04%
	Mayor a 10.000 habitantes (excepto jurisdicción AySA)	2020	90,10%	98,04%
	Jurisdicción AySA	2020	81%	98,04%
	Entre 2.000 y 10.000 habitantes (excepto PBA, que incluye entre 2.000 y 5.000)	2020	95,20%	98,04%
	% de población en barrios populares con acceso a agua potable por red pública	2018	11,60%	68,40%
	% de población rural agrupada con acceso a agua por red o por pozo con bomba	2010	92,90%	97%
	% de población rural dispersa con acceso a agua por red o por pozo con bomba	2010	62,40%	97,70%

Fuente: Elaboración propia DGPPOP, en base a datos DNIT (2022).

Acceso a saneamiento – Meta 2030

15

Sub-brecha	Coberturas	Línea de base		Meta MOP 2030
		Año	Valor	
Acceso a saneamiento	% de población urbana con acceso a cloacas por red pública	2020	65,40%	75%
	Mayor a 10.000 habitantes (excepto jurisdicción AySA)	2020	65,40%	75%
	Jurisdicción AySA	2020	66%	75%
	Entre 2.000 y 10.000 habitantes (excepto PBA, que incluye entre 2.000 y 5.000)	2020	61,70%	75%
	% de población en barrios populares con acceso a cloacas por red pública	2018	2,50%	53,50%
	% de población rural agrupada con acceso a cloacas por red pública, cámara séptica con pozo o sistema de baño seco	2010	61,20%	81%
	% de población rural dispersa con acceso a cloacas por red pública, cámara séptica con pozo o sistema de baño seco	2010	34,80%	85,40%

Fuente: Elaboración propia DGPPOP, en base a datos DNIT (2022).

Componente I.**Aprovechamiento y potabilización de fuentes de agua**

Este componente incluye obras como las presas multipropósito, que almacenan agua para consumo en épocas de déficits hídricos, por ejemplo, las proyectadas en las provincias de Catamarca, La Rioja, San Juan y Santa Cruz.

Objetivo general

Aprovechar de manera racional y complementaria la diferente oferta de fuentes de agua existente en cada región del país, atendiendo a la oferta y la demanda actuales y futuras, a su calidad y a su vulnerabilidad frente a amenazas hídricas o climáticas, entre otras.

Objetivos específicos

- Aprovechar las fuentes superficiales con obras de toma y potabilización de agua de grandes ríos y proyectos de embalse.
- Aprovechar las fuentes subterráneas con obras de explotación y de potabilización de agua.
- Aprovechar el agua de lluvia con obras de recolección.

Componente II.**Ampliación o mejora de redes de agua y cloacas**

Al cuantificar el estado actual de cobertura, tanto de redes de agua como de cloacas, se observa que existe aún un déficit significativo, el cual requiere ser reducido. Otra problemática asociada a esta brecha es que su resolución se materializa de manera poco equitativa entre las regiones del país y entre los tipos de poblaciones urbanas, como por ejemplo, barrios populares o poblaciones rurales concentradas. Esta situación se traduce en riesgos sanitarios, tanto para la población como en relación a los impactos ambientales que necesitan ser minimizados. Además, el crecimiento y la expansión urbana de gran parte de las ciudades del país, en general, no han sido acompañados de inversiones en infraestructura sanitaria, ampliando así la brecha y los riesgos para la salud.

Por otro lado, el estado de gran parte de las redes no es el adecuado, por lo que genera pérdidas y consumos no contabilizados. Esto lleva, por ejemplo, a un uso poco eficiente, mayores consumos de energía y menor calidad del servicio. A su vez, en el caso de la red de cloacas, esto implica el peligro de la contaminación del suelo y las napas, y la consecuente exposición de la población a riesgos sanitarios.

A través de su adhesión a los ODS, la Argentina ha asumido la responsabilidad de materializar una cobertura del 100% del territorio con agua potable para el año 2030. Esto representa un gran desafío, que requiere fuertes inversiones y planes de ordenamiento urbano que optimicen la expansión de redes y el uso eficiente del agua.

Objetivo general

Ampliar y mejorar la cobertura de las redes de agua potable y saneamiento para la población urbana de todo el país.

Objetivos específicos:

- Expandir las redes de agua y cloacas para aumentar el nivel de cobertura, abasteciendo los vacíos generados por los procesos de expansión urbana.
- Ampliar las capacidades de las redes existentes en las áreas con mayores niveles de demanda, ya que resultan insuficientes.
- Mejorar y reparar las redes existentes para reducir pérdidas.

Componente III.

Tratamiento de efluentes cloacales

Uno de los requisitos fundamentales para el logro de una gestión integrada del recurso hídrico es la preservación de la calidad del agua, de los ecosistemas acuáticos y, por lo tanto, de los servicios ambientales que estos nos brindan. Un ejemplo son las fuentes de agua potable.

En este sentido, el vertido de efluentes cloacales urbanos sin un adecuado tratamiento impacta de forma negativa sobre la calidad de agua, sobre los usos que se hacen de ella y sobre la salud de la población. Esto se intensifica en condiciones de déficit hídrico, como en el caso de la reciente bajante del río Paraná.

Se ha estimado que solo un 27,6% de los

efluentes cloacales colectados por las redes son efectivamente tratados antes de su descarga a las fuentes de agua más próximas. Esto muestra la gran brecha existente en esta materia y el importante esfuerzo en términos de inversión que será necesario realizar, dada la meta planteada dentro de los ODS de duplicar el porcentaje de efluentes tratados para el año 2030, llevándolo a cerca del 55%. A partir del relevamiento del estado y la necesidad de inversiones para la rehabilitación de plantas de tratamiento cloacal existentes, se ha definido y priorizado un conjunto importante de obras que permitirán poner a gran parte de ellas nuevamente en funcionamiento, contribuyendo, por lo tanto, al cumplimiento de esta meta.

Objetivo general

Preservar la calidad de los cuerpos de agua y de las fuentes de agua potable, así como de los ecosistemas acuáticos y los servicios hídricos ambientales.

Objetivos específicos:

- Generar las infraestructuras que permitan el correcto tratamiento de los efluentes cloacales urbanos para la preservación de las fuentes primarias de agua.
- Restaurar o mejorar las instalaciones cloacales existentes, a partir de un relevamiento y una priorización de obras realizados por este Ministerio.
- Lograr un uso eficiente del agua y, en ese sentido, la reutilización productiva de efluentes y lodos cloacales para forestación y para biogás. Esto se vincula con el objetivo de generar fuentes de energía renovables y el uso eficiente del recurso hídrico, especialmente en zonas áridas.

Componente IV.

Base de Información Nacional de Agua y Saneamiento (BINAS)

El contexto nacional, en relación a la disponibilidad de los recursos hídricos, donde el agua subterránea es un componente esencial para el desarrollo de gran cantidad de regiones, pone de manifiesto la necesidad de continuar fortaleciendo el conocimiento de este recurso de manera centralizada, sumando herramientas para su gestión y garantizando el derecho humano básico de

acceso al agua y saneamiento.

Para ello, será necesario conocer y monitorear el nivel de cobertura, de consumo y de tratamiento de las redes de agua y cloacas con cierto grado de periodicidad. Esto se debe a que, actualmente, como base estadística, existen los censos nacionales que se realizan cada diez o doce años, además de ciertos datos aislados que poseen las prestadoras, más allá de alguna encuesta puntual dirigida a ellas. A esto se suma la gran dispersión de las prestadoras, que son unas 1.700 aproximadamente.

En este sentido, se busca fortalecer las potencialidades de las jurisdicciones en el manejo y el conocimiento de las aguas subterráneas. De este modo, se genera nueva información, organizando y procesando aquella que se encuentre disponible, para poder formular propuestas que garanticen el derecho de acceso al agua.

Todos estos aspectos apoyan la capacidad de planificar los servicios de forma racional, por lo que resulta clara la necesidad de disponer, por medio de la SIPH, de un sistema de registro periódico y homogéneo de información. Este, a su vez, permitiría conocer y controlar el nivel de desempeño y sustentabilidad financiera de las prestadoras.

Existen varios modelos de indicadores de gestión aceptados a nivel internacional, pero, dadas las particularidades de la Argentina, se adoptarán los propuestos por la Subsecretaría de Recursos Hídricos (SSRH) en el año 2017, basados en este territorio. Los indicadores que se tendrán en consideración para realizar este monitoreo son:

1. Cobertura de agua potable y saneamiento (en porcentaje de la población o conexiones activas).
2. Porcentaje de desagües cloacales con tratamiento.
3. Agua no facturada en el período. Se separarán las pérdidas técnicas y comerciales (morosos, incobrables y clandestinos).
4. Indicador global de productividad laboral. Personas empleadas equivalentes de tiempo completo / conexiones activas de agua y de alcantarillado.
5. Indicador global objetivo de calidad de los productos (agua y saneamiento) que comprenda: calidad del agua según muestras de turbiedad, sabor y olor, proporción de aguas residuales tratadas, presión y continuidad.
6. Indicador global subjetivo de percepción de calidad del servicio sobre la base de encuestas a personas usuarias. Se ha distin-



guido la calidad de los productos (aspectos objetivos vinculados con lo sanitario, lo ambiental y el acceso) de la calidad del servicio (aspectos comerciales, comunicacionales, de trato al cliente y de imagen de la empresa prestadora).

7. Margen operativo o cobertura de costos.

8. Gastos en personal sobre el gasto total. Puede establecerse como meta en las proyecciones de costos y ligarlo al indicador global de productividad, con el crecimiento de las conexiones en el tiempo.

9. Estructura financiera de la empresa (deuda/patrimonio).

Objetivo general

Sistematizar el seguimiento del desempeño de operadoras de servicios sanitarios a través de un registro periódico de información, que permita además llevar un control sobre la sustentabilidad financiera de las prestadoras.

Objetivos específicos:

- Conocer de forma actualizada el grado de cobertura de las redes de agua y cloacas.
- Saber la ubicación de las obras de ampliación de la red.
- Obtener información sobre la eficiencia en el sistema y las pérdidas no contabilizadas.
- Recabar datos sobre los consumos y los niveles de tratamiento de efluentes.
- Lograr la proporción de macro y micro-medición.
- Monitorear el grado de avance de las obras.
- Alcanzar la eficiencia del sistema tarifario en términos de cobrabilidad y de valores de las tarifas.

Componente V.

Acceso a agua, saneamiento e higiene en zonas rurales

En Argentina, existe una relevante disparidad entre las condiciones de acceso a agua segura entre las zonas urbanas y las rurales. Mientras el 88% de la población urbana (excluyendo a los barrios populares) y el 93% de la población rural agrupada cuentan con acceso a agua potable, este porcentaje se reduce a un 62,4% en la población rural dispersa. En este valor se incluyen modos poco seguros de acceso al agua en términos sanitarios, como la colecta en

acequias o ríos, o a partir de perforaciones sin protección. Asimismo, el 15% de esta población debe buscar agua fuera de su vivienda. Este problema afecta especialmente a mujeres y niñas, que, por ser quienes habitualmente se ocupan de las tareas de cuidado, suelen encargarse de transportar el agua hasta los hogares (DNAPyS, 2017). El déficit de cobertura de saneamiento alcanza al 38,8% de las personas que viven en zonas rurales agrupadas. Este porcentaje asciende al 65,2% de la población en zonas rurales dispersas (DNAPyS, 2020), lo cual tiene consecuencias en la salud de la población, y en la producción y reproducción de desigualdades sociales y de género.

Considerando las bajas densidades de la población rural, que imposibilitan la construcción y expansión de redes centralizadas para ampliar la cobertura, el modo de abastecimiento de los servicios de agua potable y saneamiento no puede ser igual que en las áreas urbanas. Esto implica la generación de estrategias y soluciones tecnológicas diferentes. En este sentido, para las zonas dispersas, se proponen sistemas descentralizados, de pequeña escala, como perforaciones a las napas, cosecha de agua de lluvia en cisternas, o sistemas de tratamiento cloacal intraprediales. En ámbitos rurales agrupados, la utilización de fuentes mejoradas para acceder a servicios seguros tiene una mayor factibilidad económica y técnica, teniendo en cuenta la dispersión poblacional.

Además, a partir de este enfoque, se ha ampliado la definición del acceso a agua potable y cloacas, incorporando los conceptos de "agua segura" y "saneamiento mejorado" para poder habilitar sistemas alternativos a las redes sanitarias y definir metas e indicadores diferentes a los de la cobertura por redes. Para la priorización de obras, se utilizará el índice de vulnerabilidad respecto a la falta de acceso a agua y saneamiento.

Objetivo general

Ampliar el acceso al agua y saneamiento para la población rural.

Objetivos específicos:

- Asegurar el acceso al agua segura para la población rural de la Argentina, en especial en áreas postergadas y con altos niveles de vulnerabilidad.

• Garantizar el adecuado tratamiento de las descargas cloacales de la población rural a través de sistemas de tratamiento alternativos y descentralizados, evitando riesgos sanitarios e impactos sobre el ambiente.

Componente VI.

Análisis del sistema tarifario

Ante la falta de sustentabilidad financiera para la ejecución de obras de agua y saneamiento, se plantea la redefinición del sistema de cálculo tarifario. Esta situación no solo se refleja desde lo económico, sino también en términos ambientales, debido a que quedan por fuera de la ecuación las restricciones del medio natural. En muchos casos, los sistemas sanitarios se enfrentan, por un lado, a costos ambientales y económicos cada vez mayores, exigiendo, en circunstancias extremas, el reemplazo de la fuente de agua potable; y, por otro lado, a conflictos legales con otras personas usuarias del agua.

Para poder abordar el cálculo de los sistemas tarifarios, se deberán tener en consideración:

- La oferta hídrica existente en la fuente de agua utilizada, en términos de calidad, cantidad y estacionalidad. Esto incluye la consideración del caudal ecológico a preservar en dicha cuenca.
- Los costos operativos reales de las redes y de las obras de rehabilitación o de ampliación necesarias.
- Los consumos y los tipos de usos.
- El pago por servicios ambientales.
- El pago por la contaminación.
- La integración de estos cálculos a escala de cuenca hídrica, como parte de una gestión integrada de cuenca, junto a la conformación de un fondo o economía del agua a escala de cuenca.

Objetivo general

Analizar el sistema tarifario actual y proponer mejoras.

Objetivo específico:

- Realizar estudios de factibilidad de distintos esquemas tarifarios.

Obras estratégicas Argentina Grande para la Gestión Integrada del Recurso Hídrico

Provincia	Obra
Buenos Aires	Sistema Riachuelo (Lotes 1, 2 y 3) - AMBA
	Ampliación de la capacidad del río Salado
	Nueva Planta de Tratamiento de Líquidos Cloacales - San Antonio de Areco
	Nueva Planta de Tratamiento de Líquidos Cloacales - Pinamar
	Nueva Planta Depuradora de Líquidos Cloacales - General Madariaga
	Nueva Planta Depuradora de Líquidos Cloacales - Carmen de Patagones
	Nueva Planta Depuradora de Líquidos Cloacales - Carlos Casares
	Nueva Planta de Tratamiento de Líquidos Cloacales - Villa Gesell
	Optimización hidráulica del cauce y embalses de atenuación de crecidas en la cuenca alta del río Matanza - Riachuelo
Catamarca	Red de Acueductos y Planta Potabilizadora Albigasta
	Presa Ampajango - San José
	Sistema de Desagües Cloacales Valle Viejo y Fray Mamerto Esquiú - Etapa II
	Presa Río Hondo - Londres
	Dique Paicuqui - Antofagasta de la Sierra
Chaco	Segundo Acueducto para el Interior del Chaco
	Abastecimiento de agua potable a las localidades de Wichí, El Sauzal y Misión Nueva Pompeya - Etapa II
Chubut	Ampliación de la Planta Potabilizadora y Acueducto de Rawson
	Presa Nacimiento Río Senguer
	Redes de Desagües Pluviales principales, secundarias y Reservorios en Zona Sur - Comodoro Rivadavia
	Redes secundarias, Reservorios y obras complementarias en Zona Norte - Comodoro Rivadavia
Entre Ríos	Sistema de Producción, Transporte y Distribución de agua potable para Concordia
	Provisión de agua potable para el Área Metropolitana de Paraná: Colonia Avellaneda, San Benito y Oro Verde
Formosa	Sistema de Abastecimiento de Agua Potable - Laguna Blanca
	Acueducto desde el río Paraguay a Misión Laishí y Mayor Vicente Villafañe
La Pampa	Acueducto del Río Colorado (Etapa Santa Rosa - Gral. Pico) y obras complementarias al Norte de Santa Rosa
	Readecuación de Desagües Pluviales en la Zona Oeste de la ciudad de General Pico - Etapa I
Mendoza	Ampliación del Establecimiento Depurador El Paramillo - Lavalle
Misiones	Sistema Cloacal de Aristóbulo del Valle
Neuquén	Aprovechamiento Multipropósito Chihuido I
Río Negro	Nuevo Colector Cloacal Costanero - San Carlos de Bariloche
	Planta Potabilizadora de Agua y Redes - Viedma
Salta	Obra de Toma, Planta Potabilizadora y Acueducto Rivadavia Banda Sur
	Ampliación y Optimización de la Planta Depuradora Sur de la Ciudad de Salta
San Juan	Acueducto Gran Tulum
	Ampliación y Optimización del Subsistema Cloacal de Rawson y Planta de Tratamiento de Líquidos Cloacales Cerrillo Barboza
	Acueducto El Tambillo - Rodeo
San Luis	Nuevo Acueducto La Florida II
Santa Fe	Readecuación de las obras de evacuación del Sistema de la Laguna La Picasa a la Cañada de las Horquetas

Obras estratégicas Argentina Grande para la Gestión Integrada del Recurso Hídrico**16**

Provincia	Obra
Santa Fe	Planta Depuradora de Líquidos Cloacales - Reconquista
	Ampliación de la Planta Potabilizadora Santa Fe
	Acueducto Gran Rosario - Etapa II
	Acueducto San Javier - Etapa San Javier-Tostado
Santiago del Estero	Nuevo Canal de La Patria
	Construcción Dique Tuhama y mejoramiento del Sistema de Canales Menores y obras complementarias
	Acueducto Pampa de los Guanacos - Sachayoj
	Saneamiento de la localidad - Añatuya
	Acueducto Simbolar - Añatuya
Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur	Nueva Planta de Pretratamiento y Emisario Submarino - Río Grande
	Nueva Planta de Tratamiento de Efluentes Cloacales Arroyo Grande - Ushuaia
Tucumán	Acueducto de Vipos
	Planta Depuradora de Líquidos Cloacales de San Andrés y Sistema de Desagües Cloacales en Alderetes, Banda del Río Salí y San Andrés
	Nueva Planta Depuradora de Líquidos Cloacales en Concepción - Departamento de Chicligasta
Interjurisdiccional	Acueducto Interprovincial Río Dulce Los Telares - Las Arrias - Santiago del Estero y Córdoba
	Obra Hidrovial sobre la Ruta Interprovincial entre Santa Fe y Santiago del Estero - Tramo III

Fuente: Elaboración propia DGPPOP (2023).

III. Infraestructura Urbana y Rural

Fundamentos

Programas y componentes



Nueva Torre de Desarrollo Académico de la Universidad Nacional de San Martín. Municipio de Graf. San Martín, provincia de Buenos Aires

Fundamentos

Los asentamientos, las urbanizaciones y los aglomerados de nuestro país, que a su vez integran los sistemas de ciudades, presentan una importante heterogeneidad a su interior, con fuertes desequilibrios en términos de tamaño, complejidad, recursos y oportunidades. Los mayores índices de vulnerabilidad social y pobreza estructural se concentran en las ciudades de las regiones más rezagadas del territorio nacional. Por otro lado, las grandes ciudades metropolitanas, que concentran la mayor riqueza, presentan grandes desigualdades, con altos índices de vulnerabilidad social y pobreza en sus periferias. El 50% de los hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) se encuentra localizado en las periferias de las seis mayores áreas metropolitanas (Región Metropolitana de Buenos Aires, Gran Córdoba, Gran Tucumán, Gran La Plata, Resistencia-Corrientes y Gran Rosario).

Las actividades económicas y la pobreza también están concentradas geográficamente: la zona central produce dos tercios del PBI nacional. Por otra parte, el NOA y el NEA presentan las tasas de pobreza más altas del país (25,4% y 33,2%, respectivamente). En consonancia con esto, el mayor porcentaje de NBI se encuentra en las localidades del norte con menos de 10 mil habitantes. Si bien el acceso al agua y a la educación primaria ha mejorado en las últimas décadas acortando la brecha entre regiones, el NOA y el NEA siguen rezagados en términos de acceso a saneamiento, educación secundaria y acceso a estándares básicos de calidad de vida.

Las ciudades y las áreas rurales son el producto de procesos económicos, sociales y políticos que se desarrollan sobre una matriz territorial en permanente transformación. Entendiendo que lo urbano y lo

rural guardan una relación de mutuo condicionamiento con el territorio, la agenda de la Obra Pública constituye una herramienta clave para el desarrollo. Uno de los principales desafíos es hacer posible el acceso a las infraestructuras y a la provisión de bienes y servicios para las y los habitantes, logrando una adecuada distribución territorial de las oportunidades y de los estándares de calidad de vida, tanto en áreas urbanas como rurales. Esto exige que el Estado Nacional atienda a las necesidades y los déficits de las áreas urbanas, de las localidades más pequeñas y de la población rural, acorde a sus particularidades, sus identidades y su entorno productivo.

En este sentido, es importante avanzar en la promoción de un sistema policéntrico y equilibrado de núcleos urbanos, que fortalezca a las ciudades intermedias que articulan el sistema nacional. Es por ello que resulta necesario desarrollar líneas de acción que contemplen las problemáticas de las diferentes escalas urbanas contextualizadas en su entorno territorial-regional, dando respuestas efectivas, tanto a las grandes ciudades y a la población que habita en sus periferias (donde se concentran los mayores índices de vulnerabilidad), como a las ciudades intermedias. Asimismo, resulta fundamental fomentar el arraigo y el desarrollo de las áreas rurales y su población, a través de infraestructuras específicas que consoliden y susciten la producción rural y la incorporación de valor agregado a la misma.

Brindar servicios de investigación y desarrollo no sería posible sin el capital humano que los lleva a cabo. En este marco, el sistema educativo adquiere gran relevancia en tanto primer eslabón de la cadena y como formador. Las universidades e instituciones de educación superior tienen un

rol fundamental en el desarrollo de capital humano y sistemas innovadores (OCDE, 2010). Los *clusters* de crecimiento e innovación se concentran en regiones donde la fuerza de trabajo cuenta con mayores habilidades y conocimientos, además de poseer una mayor infraestructura para la investigación. De esta manera, se destaca el rol de las instituciones de educación superior para favorecer la competitividad en materia de innovación de las regiones.

La Obra Pública es parte integral de la política territorial y de los procesos de transformación, cumpliendo un rol central para garantizar estándares equitativos de calidad de vida. Esto implica que debe ir asociada a los procesos territoriales, contemplando no solo los servicios, la accesibilidad, la conectividad, los equipamientos y la infraestructura hídrica que tenga en cuenta los riesgos y su prevención, sino también los procesos de transformación urbano-territoriales.

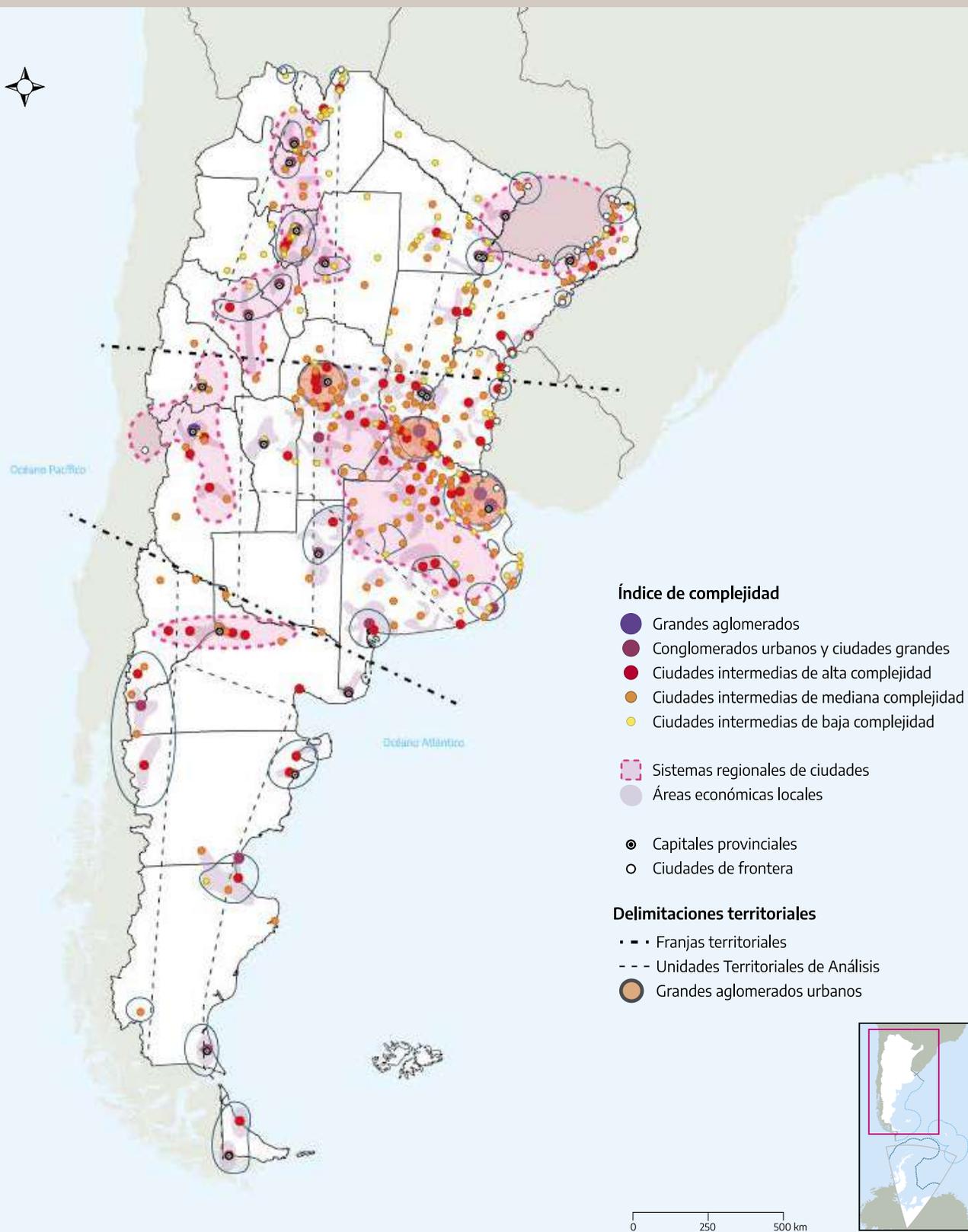
Este eje de gestión aborda problemáticas urbanas y rurales que, si bien tienen distintas características, comparten necesidades comunes a diferente escala. Las acciones y la Obra Pública han de brindar soluciones específicas a las personas que se encuentren dentro del contexto cultural, productivo y territorial donde se localizan. Las intervenciones propuestas se vinculan al mejoramiento de la calidad de vida, el acceso a servicios y equipamientos, el fortalecimiento de la matriz productiva y la gestión ambiental.

Sobre la base de esta reflexión, se concluye que, para estructurar un sistema de ciudades más equilibrado, hay que redistribuir territorialmente las oportunidades para acceder a un empleo, a una vivienda y a los servicios que permiten el desarrollo de una vida plena.



Sistemas de ciudades

73



Fuente: Elaboración propia DGPpyPOP.

Programas y componentes

PROGRAMAS

I Ciudades y Poblados

COMPONENTES

- I. Mejoramiento de la calidad de vida a través de la recualificación urbana
- II. Puesta en valor de edificios patrimoniales y espacios culturales
- III. Infraestructura del Conocimiento

II Infraestructura de Transporte

- I. Transporte público de pasajeros
- II. Movilidad no motorizada

III Infraestructura Productiva

- I. Infraestructura para Entramados Productivos Regionales
- II. Parques Industriales
- III. Centros logísticos
- IV. Adecuación y tratamiento en zonas urbanas de usos mixtos
- V. Acondicionamiento turístico

IV Infraestructura Ambiental

- I. Parques Argentinos: parques metropolitanos y corredores de biodiversidad
- II. Gestión de residuos (urbanos y agrícolas)

Programa I. Ciudades y Poblados

Objetivo general

Expandir y/o consolidar la infraestructura en las ciudades y poblados, apoyando a los gobiernos locales y provinciales, de manera tal que mejore la calidad de vida de la población, promoviendo la inclusión social y productiva.

Mediante este programa se busca contribuir al desarrollo de la complejidad de los asentamientos humanos. Para esto se trabajará en mejorar la oferta de servicios y la calidad del espacio público. De este modo, comenzarán a revertirse procesos de debilitamiento de las centralidades tradicionales, se cualificará el paisaje y mejorará el funcionamiento de los nodos de transporte público. A su vez, se intentará preservar y poner en valor el patrimonio inmaterial, material y natural de dichos lugares.

Infraestructura Universitaria, meta 2024:

se establece la ejecución de 167 intervenciones en universidades nacionales para mejorar sus condiciones edilicias, extender la cobertura y beneficiar a más de 1.5 millones de estudiantes y docentes de todo el país.

El objetivo principal de este componente, que incluye obras nuevas y de ampliación o refacción, como la construcción y/o renovación de aulas, laboratorios, talleres y auditorios, es ampliar la cobertura, contribuir a la calidad educativa y de investigación, y mejorar el Sistema Universitario Nacional. A su vez, y para acompañar el marcado proceso de aumento de la matrícula del nivel de educación superior en todo el territorio, se propone fortalecer el funcionamiento y/o los servicios que prestan las instituciones, y vincular el capital humano formado en las universidades con las fuerzas productivas locales.

Las obras son implementadas en articulación con la Secretaría de Políticas Universitarias del Ministerio de Educación, y reciben el financiamiento internacional del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y del Tesoro Nacional.



Componente I.

Mejoramiento de la calidad de vida a través de la recualificación urbana

Este componente posee el fin de promover el acceso democrático al suelo urbano y el derecho a la ciudad. Para ello, se buscará recualificar y jerarquizar las centralidades urbanas y barriales. A su vez, se busca revertir los procesos de debilitamiento y la pérdida de actividades de los centros tradicionales, y fortalecer la complejidad de los que pertenecen a las ciudades intermedias.

La pérdida de centralidad es producto de la tendencia a la segmentación del sistema de centros. Esto se debe a que se generan nuevas centralidades, localizadas en sectores de alto poder adquisitivo, de mediana/baja densidad, que promueven el uso del auto privado en detrimento del transporte público de pasajeros. Esta dinámica posee consecuencias en términos de segregación socioeconómica, e impactos ambientales por el aumento de las emisiones.

En este sentido, se buscará calificar el paisaje urbano, brindar certidumbres que mejoren el contexto de inversiones, potenciar la actividad terciaria y cuaternaria, y mejorar el funcionamiento del transporte público. Además, se promoverá el completamiento de la urbanización en barrios. Para ello, se realizarán nuevos proyectos de urbanización, lotes con servicios o procesos de dotación de infraestructura básica en ocupaciones informales donde los municipios dan curso a programas de regularización dominial. Finalmente, se tenderá a cualificar los espacios públicos urbanos, recreativos, de valor paisajístico y ambiental.

Objetivo general

Contribuir a la mejora de la calidad de vida de la población mediante intervenciones en materia de infraestructura y servicios, aportar a la consolidación de ciudades compactas, cuidar de sus antiguas áreas centrales y ayudar a la complejización de las ciudades.

Objetivos específicos:

- Ejecutar obras de lotes con servicio, consolidando ciudades compactas y eficientes

en materia ambiental, de infraestructura y servicios.

- Realizar obras como renovación o ensanche de veredas, plazoletas, bulevares, balnearios y costaneras, alcantarillado, accesibilidad, senderos peatonales, tratamiento de fachadas, señalización, cartelería y mobiliario urbano, entre otras.

- Elaborar proyectos de urbanización y dotación de infraestructura básica en ocupaciones informales, donde los municipios dan curso a programas de regularización dominial.

- Mejorar los centros barriales, buscando su consolidación y jerarquización, y procurando robustecer el sistema de centros que estructura las ciudades.

- Realizar obras en el espacio público como iluminación, arbolado urbano, tratamiento de solados y veredas, plazas y juegos.

- Mejorar el espacio público en áreas consolidadas de las ciudades, focalizando en aquellas céntricas que experimentan el incremento de complejidad.

- Apoyar los programas de la Secretaría de Infraestructura y Política Hídrica (SIPH) que se alineen con estos objetivos.

Componente II.

Puesta en valor de edificios patrimoniales y espacios culturales

Las ciudades y localidades del país presentan desafíos para preservar su patrimonio, que hace a la cultura e identidad de su población, además de constituir un recurso turístico que permite reactivar economías locales o regionales. En este sentido, se busca que el mismo adquiera valor como bien cultural, social y económico. Se abordará esta cuestión de forma integral para poder resolver la dualidad de preservar y, al mismo tiempo, renovar el tejido urbano, la identidad y el desarrollo. En esta línea, se propone apoyar las intervenciones de restauración patrimonial, especialmente en áreas centrales o en entornos urbanos. Finalmente, se busca el desarrollo de intervenciones sobre predios y edificios que poseen una función pública, pero que hoy día se hallan bajo el dominio privado del Estado. Más allá de las tareas habituales de mantenimiento, es necesario realizar obras de rehabilitación en espacios o edificios que experimentan largos períodos de

deterioro. Esto forma parte de la custodia de un patrimonio común que la población reivindica como parte de su identidad.

Objetivo general

Poner en valor bienes culturales y sociales del patrimonio nacional, de las provincias, y de sus pueblos y ciudades de diferentes períodos históricos.

Objetivos específicos:

- Asesorar y brindar apoyo técnico y financiero para la realización de obras de infraestructura en áreas de protección patrimonial establecidas por las jurisdicciones.

- Generar una red federal de directores de áreas patrimoniales, que comprenda a los ministerios, organismos y entes descentralizados, gobiernos provinciales y locales.

- Fortalecer institucionalmente las áreas de patrimonio a través de capacitaciones, y generar espacios de intercambio de experiencias.

- Promover el trabajo conjunto con la Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos (CNMLBH), dependiente del Ministerio de Cultura de la Nación, en los bienes nacionales catalogados, así como también con las áreas de patrimonio cultural provinciales y locales.

- Desarrollar documentación para convocar a licitaciones y financiar obras de patrimonio establecidas por la CNMLBH.

- Establecer convenios con otros ministerios, entes descentralizados e instituciones públicas para la preservación o puesta en valor del patrimonio material.

- Actuar ante situaciones de emergencia edilicia para la preservación de monumentos y edificios patrimoniales.

- Desarrollar informes de patologías de los bienes materiales. Sugerir y especificar soluciones posibles.

Componente III.

Infraestructura del Conocimiento

El desarrollo del conocimiento desempeña un papel central y dinamizador del progreso socioeconómico de las ciudades y las regiones. Sus efectos se ven reflejados en innovaciones en la producción, difusión y aplicación del conocimiento para mejorar el funcionamiento de los sistemas produc-

tivos y la calidad de vida de sus habitantes. En este sentido, la formación de los recursos humanos ocupa un lugar central para avanzar de manera eficiente con el aprovechamiento de los recursos naturales estratégicos de la Argentina.

Resulta necesario potenciar la generación del valor agregado en las cadenas, en los procesos productivos y en la industrialización, de manera que permitan llevar adelante un modelo productivo más complejo y diversificado, con generación de empleo local y regional. Esto se enmarca en la economía del conocimiento, la cual se refiere al conjunto de actividades económicas que requieren un intensivo aporte del conocimiento humano para generar valor y ofrecer a la sociedad nuevos productos y servicios, que pueden ser aprovechados por todas las ramas de la producción. Este componente busca incidir en los diferentes niveles educativos y pone un especial énfasis en los centros de investigación especializados y de tecnología e innovación, ya que cumplen un rol central para avanzar en este área, a lo largo de todo el territorio nacional.

En este sentido, el Ministerio de Obras Públicas lleva adelante obras de infraestructura en escuelas de Educación Primaria y Secundaria, Escuelas Técnicas de Educación Profesional Secundaria, universidades nacionales y centros de investigación.

Objetivo general

Fortalecer la infraestructura educativa de todos los niveles y, específicamente, de los centros de investigación especializados.

Objetivos específicos:

- Ampliar las universidades nacionales existentes en todo el territorio y construir nuevos edificios dependientes de las mismas.
- Apoyar la investigación y el desarrollo del país mediante la construcción de laboratorios, institutos y centros de investigación, *clústers* de innovación y tecnología, entre otros.
- Construir centros de formación docente y de capacitación laboral en todo el país.
- Construir espacios educativos, tales como escuelas secundarias, terciarias, técnicas, agrotécnicas, de educación especial, de nivel inicial, entre otras tipologías de obra posibles.

Programa II. Infraestructura de Transporte

Objetivo general

Mejorar la conectividad física, la seguridad vial, la transitabilidad y la movilidad de la ciudadanía en las principales áreas urbanas del país.

El fin de este programa es mejorar la competitividad e incrementar el dinamismo económico de las ciudades a través del desarrollo de obras públicas que garanticen su integración territorial. De esta manera, se podrá facilitar el acceso de los habitantes a sus demandas de trabajo, y la conexión con los centros de consumo y de acceso a la salud, educación, esparcimiento y recreación. Para ello, se harán obras en los grandes y medianos núcleos urbanos, que son aquellos que poseen mayores niveles de conflictividad, exclusión, inseguridad y desigualdad. Además, se intervendrá en las localidades de menor población en relación al ordenamiento urbano-vial.

Componente I.

Transporte público de pasajeros

El crecimiento acelerado de las ciudades plantea el desafío de intervenir y adaptar la infraestructura vial y de transporte para mejorar la funcionalidad urbana. Los nuevos patrones de crecimiento muestran que los centros de las ciudades pierden vitalidad y población, aunque siguen concentrando un amplio mercado laboral.

La distribución de los usos del suelo y la expansión urbana de baja densidad han incrementado las distancias de viaje, generando una dependencia en el uso del auto particular que, a su vez, provoca impactos funcionales y ambientales. Esto plantea el reto de integrar las intervenciones de Obra Pública a las políticas locales, para fomentar el acceso a sistemas de transporte seguros y accesibles para la población, en consonancia con los ODS a los que se ha suscrito la Argentina.

Históricamente, la localización de las ciudades se ha estructurado en el territorio a partir de las vías de transporte. La expansión urbana ha generado modificaciones en la ubicación de actividades logísticas, industriales, comerciales y residenciales. Estas avanzan sobre avenidas de tránsito pesado, circunvalaciones o sobre las rutas nacionales, generando disfuncionalidades y problemas de seguridad vial, entre el tráfico urbano, el pasante y de cargas. Por otro lado, la capacidad de las vías, los cruces, los puentes y los accesos a las ciudades han sido diseñados bajo parámetros que no contemplan las dinámicas actuales.

En este sentido, el desarrollo y el mejoramiento de las infraestructuras viales desempeña un rol central para el funcionamiento del transporte público de pasajeros y para la seguridad vial, la funcionalidad y la calidad de vida urbana.

Objetivo general

Introducir mejoras en los sistemas de transporte público de las principales ciudades del país.

Objetivos específicos:

- Facilitar y promover la intermodalidad de los sistemas de transporte público, aumentar la eficiencia operativa de las empresas operadoras y la seguridad de sus pasajeros.
- Fortalecer los circuitos de tránsito de cargas y logística de la matriz vial urbana.
- Asistir en la formulación de planes integrales de movilidad urbana en ciudades de mediana a gran escala.
- Contribuir a la eliminación paulatina de las barreras urbanas generadas por el sistema ferroviario y las condiciones geográficas del entorno, buscando minimizar las demoras causadas por las mismas, así como la segregación urbana.

Componente II.

Movilidad no motorizada

En un contexto de crecimiento acelerado y expansivo de las ciudades, la movilidad se ha vuelto una problemática central en términos funcionales y por la contaminación ambiental que genera, como consecuencia del incremento del transporte particular



que satura las vías de circulación urbanas. En las ciudades, el tráfico vehicular es una de las mayores fuentes de contaminación atmosférica y es responsable de alrededor de un tercio del total de las emisiones de dióxido de carbono. Esto trae aparejado desafíos ambientales y climáticos, como la reducción de la congestión, la contaminación y las emisiones, que llevan a redefinir la movilidad en su totalidad.

Este componente propone, desde una mirada integral de la movilidad urbana, la búsqueda de soluciones que incentiven la incorporación de la movilidad no motorizada en los distintos ámbitos urbanos y periurbanos de ciudades y áreas metropolitanas del país, tanto para responder a problemas de congestión como para favorecer un cambio modal orientado hacia la sustentabilidad, desalentando así el uso del automóvil. A través de la implementación de políticas de movilidad sustentable, las obras se podrán adecuar a los espacios, posibilitando así el uso de vehículos no motorizados como modos de transporte urbano accesible, saludable, inclusivo y sostenible.

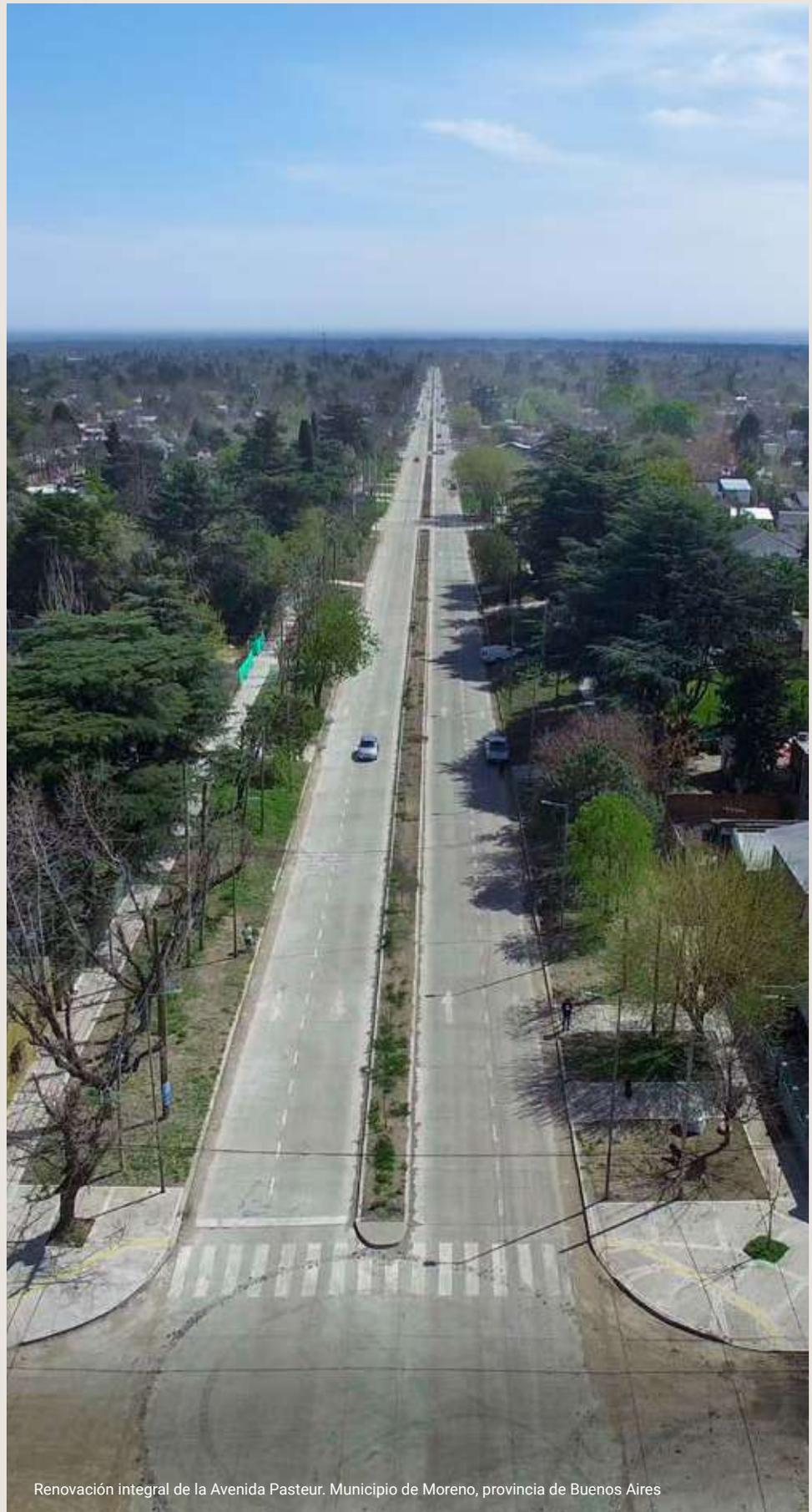
Las intervenciones que se proponen contribuirán a garantizar las condiciones para que los modos de movilidad no motorizada sean seguros y a recualificar los espacios públicos, volviéndolos más atractivos para su uso. Entre ellas, se incluye la construcción de infraestructura peatonal y ciclista, la capacitación de autoridades locales en la planificación, el diseño y la gestión de infraestructura para el uso de bicicletas y la peatonalidad, y la formulación de planes integrales de movilidad urbana.

Objetivo general

Promocionar la movilidad no motorizada en entornos urbanos.

Objetivos específicos:

- Promover y revalorizar los desplazamientos en modos no motorizados y activos, y también la micro-movilidad mediante la generación de infraestructura de calidad (veredas, ciclovías y bicisendas).
- Facilitar la peatonalidad y el uso de bicicletas como modo de transporte en entornos urbanos.
- Mejorar las condiciones del espacio público y la calidad del aire en entornos urbanos.



Renovación integral de la Avenida Pasteur. Municipio de Moreno, provincia de Buenos Aires

Programa III. Infraestructura Productiva

Objetivo general

Desarrollar obras civiles que permitan afianzar, potenciar y desarrollar circuitos productivos rurales y urbanos.

A través de este programa, resulta necesario desarrollar acciones de fortalecimiento de la matriz productiva que contribuyan a consolidar circuitos para el desarrollo de economías regionales. A su vez, se buscará mejorar el posicionamiento de algunas ciudades intermedias en las cadenas de valor. De este modo, se procura incrementar la competitividad de estas ciudades, que ofrecerán mejores condiciones para la localización de actividades productivas, favoreciendo a un mayor despliegue sobre el territorio.

Infraestructura para Entramados Productivos Regionales, meta 2024: se planifica la construcción de 26 Nodos de Abastecimiento Regional; 78 Espacios de Promoción de la Producción de Alimentos en ámbitos de Escuelas Agrarias; 100 módulos de DESPENSA (Desarrollo de Pequeños Nodos Solidarios de Alimentos); 6 Centros Regionales de Procesamiento de Semillas Nativas y Criollas; y 5 fábricas de bioinsumos en todo el país.

Parques Industriales, meta 2030: se apunta a realizar obras para mejorar la infraestructura vial de acceso y/o la provisión de servicios de agua y saneamiento para los parques industriales que han sido priorizados junto al Ministerio de Economía de la Nación. En una primera etapa se trabajará en 30 parques industriales de 7 provincias.

Catamarca

- Área Industrial El Pantanillo.

Chaco

- Parque Industrial Puerto Vilelas.

Jujuy

- Parque Industrial La Urbana.
- Agrupamiento Agroindustrial de Servicios y Comercial de la ciudad de Perico.
- Parque Industrial y de Servicios de Ledesma.

Mendoza

- Parque Industrial y Minero Eje Norte (P.I.M.E.N.).
- Parque Industrial y de Servicios Pata Mora.
- Parque Industrial y de Servicios Río Colorado.
- Parque Industrial Santa Rosa.
- Parque Industrial Municipal de San Rafael.
- Parque Industrial Provincial de Mendoza.
- Parque Industrial Municipal de Luján de Cuyo.
- Parque Industrial Alsina.

Misiones

- Parque Industrial Posadas.
- Parque Industrial Santa Ana.
- Parque Industrial San Ignacio.
- Parque Industrial Tecnológico y de Innovación de Oberá.
- Área Industrial San Vicente.
- Parque Industrial Campo Grande.
- Parque Industrial Capiovi.
- Parque Industrial de la ciudad de Eldorado.
- Parque Industrial de la ciudad de Apóstoles.

Santa Fe

- Área Industrial Oficial de Promoción de San Justo.
- Área Industrial Firmat.
- Área Industrial Oficial de Promoción de Malabrigo.
- Parque Industrial Cañada de Gómez.
- Área Municipal de Promoción y Servicios Castellanos.
- Área Industria Oficial de Promoción de San Jerónimo Norte.
- Área Industrial Carcarañá.

Tucumán

- Parque Industrial Agropecuario y Tecnológico.
- Parque Industrial San Isidro de Lules.

Centros logísticos, meta 2030: se planifica realizar obras para mejorar la accesibilidad de los centros logísticos analizados y priorizados por diferentes áreas gubernamentales nacionales: San Francisco, Cevil Pozo, Güemes, Recreo, Olacapato, Gral. Roca, San Rafael, Palmira y Garupá.

Componente I.

Infraestructura para Entramados Productivos Regionales

El fortalecimiento de los entramados productivos robustece el desarrollo en localidades pequeñas y medianas, promoviendo la diversificación productiva y la integración regional. Uno de los prin-

cipales obstáculos que deben enfrentar los pequeños productores es la limitada capacidad de acceder a infraestructuras adecuadas para el desarrollo de sus actividades productivas.

Por ello, se propone construir instalaciones y espacios que permitan reforzar las capacidades para el desarrollo del asociativismo con impacto social, y garantizar una distribución equitativa de oportunidades para la producción, la generación de ingresos y el empleo.

Objetivo general

Desarrollar obras de infraestructura y equipamientos logísticos que fortalezcan los entramados productivos regionales, y promuevan procesos de gestión compartida entre los gobiernos locales y las organizaciones del sector.

Objetivos específicos:

- Desarrollar obras de infraestructura que permitan fortalecer eslabones de la cadena productiva y promover el agregado de valor a la producción primaria. En este sentido se construirán, por ejemplo, galpones de empaque, de secado, acopio y distribución, salas de faena, salas de fileteado, salas y laboratorios de producción de semillas nativas y criollas, usinas lácteas, textiles y ladrilleras. De este modo, se apoyará también a las actividades emergentes en cada rincón del país.
- Ejecutar obras en mercados locales para facilitar el acopio y posibilitar la distribución local. Así, se apoyará la producción primaria a través del fortalecimiento del autoabastecimiento alimentario y de insumos básicos para cuidar la vida, robusteciendo las estrategias de comercialización asociativas y acortando los circuitos de distribución.
- Desarrollar infraestructuras destinadas a la producción agroecológica y a las actividades vinculadas con las economías verdes. Entre ellas se pueden mencionar, por ejemplo, plantas de producción de bioinsumos, que posibilitan la implementación de modelos de gestión diferenciada de residuos y su recuperación y reutilización. De este modo, se logrará un impacto en la preservación del ambiente, se desarrollará el agregado de valor y se fomentará el crecimiento del sector.



Obras y proyectos de Entramados Productivos Regionales

74



Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base a datos de la Unidad de Integración Interjurisdiccional de la Obra Pública del MOP (2023).

Subcomponentes:

1. Galpón de empaque y agregado de valor:

espacio de 200 m² equipado con núcleo húmedo sanitario, espacio de acopio en altura y características para la habilitación bromatológica.

2. Usina láctea: espacio de 200 m² acondicionado para la habilitación bromatológica para la recepción de leche fluida, pasteurización y ensachadora.

3. Sala de faena: lugar multiespecie para animales medianos con características edilicias para la habilitación bromatológica y para el tránsito provincial (SENASA).

4. Sala de fileteado de pescado: espacio de 60 m² propicio para la habilitación bromatológica y para tránsito provincial (SENASA).

5. Nodo de acopio, distribución y logística: galpón de 200 m² con sanitarios, vestuarios, cocina y sala de reuniones para la concentración de la producción y funcionamiento como nodo logístico.

6. Centro de comercialización: espacio de 200 m² para la comercialización directa, con baños, vestuarios, cocina, sala de reuniones y espacio de acopio.

7. Centro de producción de semillas nativas y criollas: lugar de 200 m² para la producción, limpieza, análisis de calidad, empaque, distribución y comercialización de semillas para la agricultura familiar.

8. Salas de elaboración de alimentos: espacio de 60 m² para la elaboración de alimentos conforme al código alimentario argentino para la consolidación de pequeñas unidades productivas de alimentos, según los tipos productivos:

1. Dulces, mermeladas y conservas.
2. Productos horneados de panadería y confitería.
3. Extracción y fraccionamiento de miel.
4. Quesos de pasta dura, semidura, queso llo y dulce de leche.
5. Cerveza artesanal, bebidas alcohólicas, fermentadas, espirituosas, destiladas y licores.

9. Biofábrica y centro de tratamiento de residuos: espacio de 250 m² con núcleo húmedo sanitario, para el procesamiento de residuos húmedos urbanos, la producción de biofertilizantes, el recupero de biomasa y la fábrica de lombricompostos, o para la separación y el recupero de residuos sólidos urbanos (RSU).

10. Cámara de frío: espacio de 20 m² para acopio de producción con equipo de frío.

Componente II.

Parques Industriales

Los procesos industriales tienden a concentrarse en las grandes ciudades, que ofrecen condiciones adecuadas para la localización de las empresas. En este sentido, se destacan cuestiones vinculadas con la accesibilidad vial, la oferta de energía y la existencia de redes de agua, cloaca y desagües. En los casos de procesos más complejos, se incluyen plantas de tratamiento, oferta de frío, galpones, silos y otras instalaciones que consolidan la incorporación de esta localización dentro de cadenas de valor distribuidas sobre el territorio.

Con este componente, se incrementará el desarrollo de las ciudades, las cuales ofrecerán mejores condiciones para la localización de las actividades productivas. Esto generará un mayor despliegue en el territorio e incrementará las posibilidades de los emprendedores locales y nuevos inversores para la radicación de sus actividades productivas. De este modo, se aproximarán a los lugares de producción de insumos rurales y se consolidarán polos de apoyo técnico y logístico para el trabajo de contratistas y prestadores de servicios de la actividad agropecuaria.

Objetivo general:

Desarrollar infraestructura vial de acceso y/o provisión de servicios de agua y saneamiento en parques industriales para contribuir a la optimización de su funcionamiento y potenciar su actividad.

Objetivos específicos:

- Promover la radicación de pymes en parques industriales y la ampliación de capacidad de las que ya se encuentran instaladas, permitiendo incrementar las posibilidades de emprendedores locales y de nuevos inversores. De este modo, se busca fomentar la localización de actividades productivas en los municipios.
- Potenciar los parques industriales existentes mediante el fortalecimiento de las infraestructuras, equipamientos y servicios, a través de proyectos de acceso y obras de conexión a los servicios correspondientes.

Componente III.

Centros logísticos

Con el desarrollo de este componente, se busca construir espacios donde se pueda llevar adelante la operación de camiones y contenedores, y las múltiples actividades asociadas a la cadena de suministro logístico. En este sentido, es necesario contar con una distribución de centros logísticos en todo el territorio nacional, asociados a los Corredores Federales de Integración y Desarrollo. De este modo, se incrementarán las posibilidades para que emprendedores locales y nuevos inversores realicen sus actividades productivas en los municipios. A su vez, acercará las industrias a los lugares de producción de insumos primarios, y se consolidarán polos para el trabajo de contratistas y prestadores de servicios de la actividad agropecuaria. Finalmente, hacer más eficiente la logística integral, permitirá avanzar en línea con un desarrollo de transporte multimodal y la reducción de costos y tiempos de viaje.

Objetivo general

Desarrollar equipamientos puntuales para la actividad logística de manera general, y la operación de los camiones y contenedores de manera específica, con el fin de reestructurar la red logística a nivel federal.

Objetivos específicos:

- Priorizar el establecimiento de equipamientos logísticos asociados a los Corredores Federales de Integración y Desarrollo (CoFID). De esta manera, se permitirá asegurar la disponibilidad de infraestructura con las características adecuadas para desarrollar la operación del transporte de cargas en diversos enclaves del territorio.
- Priorizar el establecimiento de equipamientos logísticos en localidades pequeñas o intermedias que puedan servir a un área de influencia mayor y aporten al desarrollo de la complejidad económica-productiva.

Subcomponentes:

- Puertos secos.
- Centros de transferencia multimodal.
- Playas de acopio y de movimiento de cargas.
- Hubs logísticos.

Componente IV.

Adecuación y tratamiento en zonas urbanas de usos mixtos

Se propone mejorar el nivel de instalaciones a las que acceden locales productivos ubicados en un contexto de tejido mixto, donde el tratamiento apunta a generar condiciones adecuadas para que la actividad productiva y la residencia coexistan dentro del mismo sector de la ciudad.

Este componente busca revertir la tendencia de la zonificación por actividades dentro de las ciudades. La separación de los espacios productivos respecto a las zonas residenciales o de actividades sociales y culturales, produjo dificultades en el acceso a servicios urbanos de las personas residentes en estos enclaves industriales, y por este motivo, resulta necesario suplir las necesidades de los diferentes usos en un mismo sector de la ciudad.

Su implementación requerirá un análisis particular de cada caso, seleccionando el tipo de intervención más adecuada para alcanzar los objetivos que se proponen. Asimismo, sus efectos generarán mejoras inmediatas en los procesos productivos que se desarrollan en el lugar, y en la relación entre los establecimientos y el vecindario, y se optimizarán las condiciones de producción en cuanto al saneamiento o la mitigación de efectos perjudiciales para la salud, el ambiente, la seguridad o la convivencia.

Objetivo general

Desarrollar estrategias de adecuación de zonas industriales en la trama urbana, permitiendo la coexistencia de usos diversos y modificando los procesos de zonificación de ciertas áreas.

Objetivos específicos:

- Reforzar la infraestructura vial, sanitaria, de energía y de transporte para permitir la coexistencia del uso productivo y residencial.
- Dotar a las zonas urbanas de equipamiento de apoyo logístico, como el acondicionamiento de playas de acopio y de movimiento de cargas para evitar la saturación de las vías de circulación de estos sectores de la ciudad.

Componente V.

Acondicionamiento turístico

En Argentina existe una gran cantidad de paisajes naturales de calidad escénica y una diversidad de ambientes a preservar. Por este motivo, cobra relevancia la consolidación de diferentes corredores turísticos en todo el territorio como una alternativa que, además de fomentar la actividad económica, colabora en la concientización sobre los recursos ambientales y la integración económica de las comunidades originarias.

Realizar intervenciones sobre estos ambientes ayuda a posicionar al país como un destino turístico de relevancia internacional, como sucede con las Cataratas del Iguazú, en la provincia de Misiones o con el Glaciar Perito Moreno, en la provincia de Santa Cruz, entre otros sitios de interés. Además, en estos corredores existen diversas obras de arquitectura patrimonial que constituyen un gran atractivo.

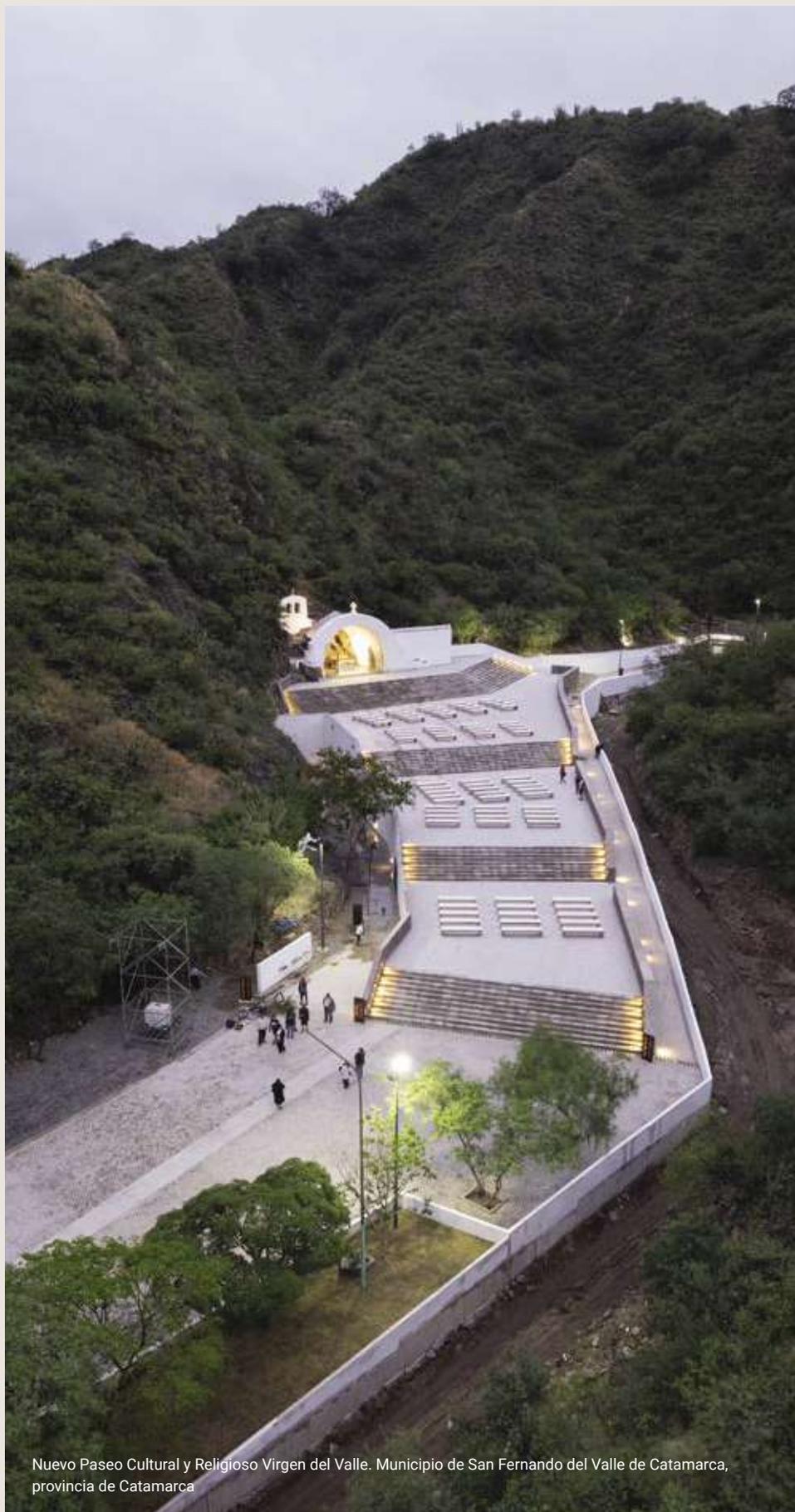
Con el fin de potenciar la actividad turística, tanto doméstica como receptiva, se plantea el financiamiento de obras que faciliten la accesibilidad a los centros y corredores turísticos de traslado y estadia. A su vez, se incluyen mejoras en los complejos turísticos estatales o de carácter público, y en edificios y espacios públicos de interés, como miradores y pasarelas, entre otros.

Objetivo general

Acondicionar la infraestructura edilicia turística para fomentar las actividades recreativas en todo el territorio nacional.

Objetivos específicos:

- Mejorar y readecuar los complejos turísticos del Estado Nacional.
- Poner en valor el recurso turístico y generar facilidades para su desarrollo.
- Generar caminos, rutas escénicas, áreas protegidas, paseos costeros o ribereños de valor paisajístico.
- Construir centros de interpretación.
- Mejorar los accesos a poblados históricos.
- Mejorar la accesibilidad y el estado de los sitios históricos.
- Desarrollar puntos turísticos estratégicos, como costaneras, miradores e íconos, entre otros.



Nuevo Paseo Cultural y Religioso Virgen del Valle. Municipio de San Fernando del Valle de Catamarca, provincia de Catamarca

Programa IV. Infraestructura Ambiental

Objetivo general

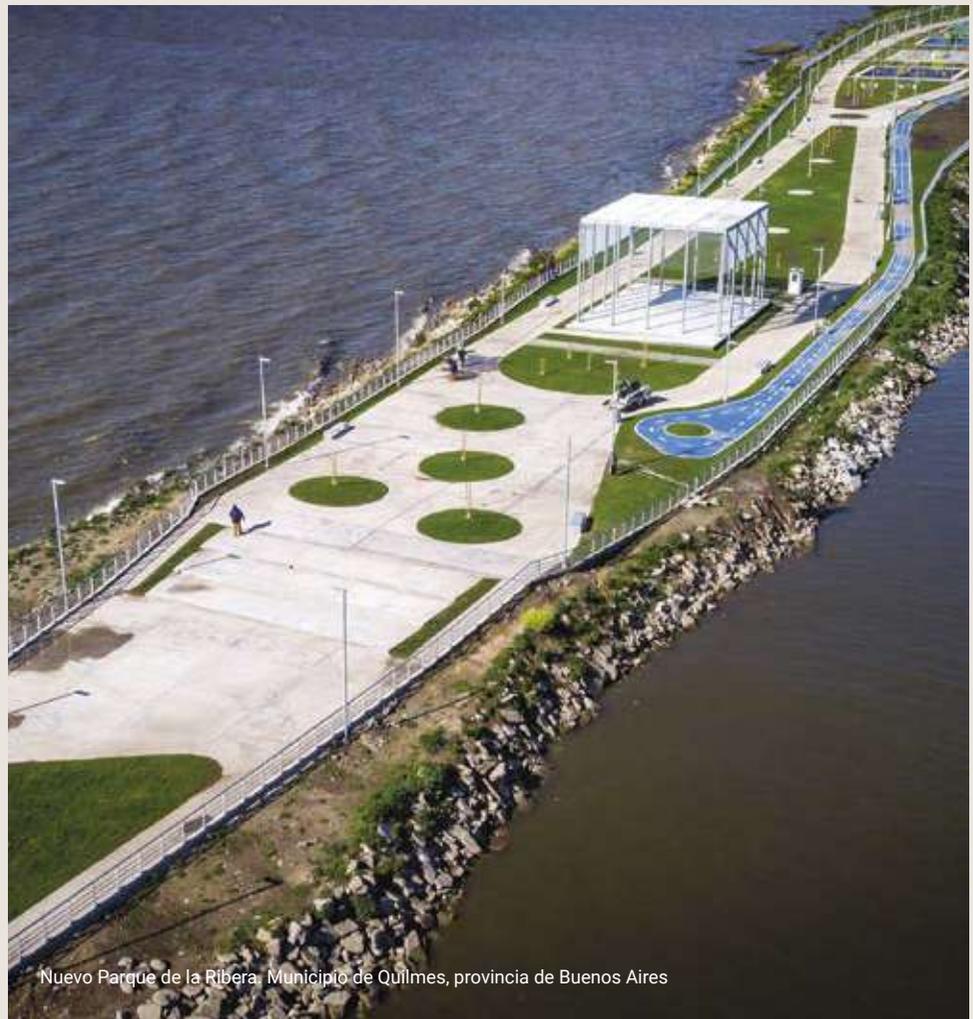
Desarrollar infraestructuras con un enfoque de desarrollo sostenible que aborden los desafíos ambientales vinculados a la contaminación, la gestión de residuos, y la pérdida de espacios verdes y áreas de valor ambiental.

Las ciudades muestran patrones de crecimiento acelerado, con prácticas de urbanización caracterizadas por una utilización elevada del suelo en relación a su aumento poblacional, y por altos niveles de segregación socio-espacial.

Uno de los ejes transversales de gestión del Ministerio es el de Ambiente y Sustentabilidad, a través del cual se impulsa la incorporación de la perspectiva ambiental, de desarrollo sostenible y de cambio climático en el diseño, la implementación y el seguimiento de las políticas de Obra Pública, en todas las etapas de su desarrollo. A través de este eje, el MOP realiza obras que contribuyen a reducir o compensar las emisiones de gases de efecto invernadero, y a disminuir la vulnerabilidad de poblaciones, infraestructuras y ecosistemas frente a los efectos del cambio climático.

En esta línea, y a fin de dar cumplimiento al Plan Nacional de Adaptación y Mitigación del Cambio Climático a 2030, se instituyó el Gabinete Ambiental del Ministerio de Obras Públicas. Este espacio permite mejorar la articulación entre el MOP y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, promoviendo y fortaleciendo el trabajo en conjunto entre los equipos técnicos, así como avanzar en diferentes estrategias para que todas las infraestructuras tengan una mirada de prevención, mitigación y/o minimización de los daños o impactos asociados al cambio climático.

Parques Argentinos, meta 2024: se establece la ejecución de 23 parques en 11 provincias con el objetivo de dar respuesta al déficit de áreas verdes por habitante desde una perspectiva sustentable y de inclusión



Nuevo Parque de la Ribera. Municipio de Quilmes, provincia de Buenos Aires

social. Estas intervenciones buscan dotar de infraestructura de calidad a núcleos urbanos con impronta local o regional, promoviendo la generación de bosques urbanos y espacios verdes de acceso público, con el fin de propiciar el cuidado del ambiente y garantizar el derecho al espacio público en el que convivan programas de usos recreativos y de encuentro social.

Gestión de residuos (urbanos y agrícolas), meta 2024: construir 38 plantas de gestión de Residuos Sólidos Urbanos.

Componente I.

Parques Argentinos: parques metropolitanos y corredores de biodiversidad

Las principales ciudades del país, en especial las que superan los 500 mil habitantes, tienen dificultad para proveer un sistema

de áreas verdes de envergadura. Asimismo, los organismos internacionales recomiendan alcanzar un mínimo de 4 m² de áreas verdes de proximidad, como plazas, bulevares y parques municipales, y 10 m² de parques regionales por habitante.

El problema principal no es la falta de tierras destinadas a los espacios públicos, sino que las mismas están siendo utilizadas como parques, áreas recreativas, balnearios, costaneras y campings, que no han sido objeto de trabajos de acondicionamiento y puesta en valor, u otras acciones que permitan su reconocimiento como espacios públicos de calidad. Tampoco están sujetas a un plan de manejo y a tareas regulares de mantenimiento, supervisión, control, trabajos de jardinería y seguridad, lo cual no permite que puedan estar habilitadas para el desarrollo de actividades sociales, deportivas, recreativas, cívicas y culturales, como las que se están requiriendo.

La implementación de este componente, que incluye obras que promueven un ambiente sano, equilibrado y sostenible, a partir de incorporar en su diseño criterios de sostenibilidad y resiliencia, permitirá que las y los habitantes de algunas de las ciudades más pobladas del país cuenten con un sistema de parques públicos a los que la ciudadanía pueda acceder para realizar actividades aeróbicas, recreativas, deportivas, cívicas o culturales.

Además, se integrarán corredores de biodiversidad que atraviesen el tejido urbanizado, de modo tal que mejoren las condiciones ambientales de sus áreas de influencia. Por último, mediante la habilitación de algunos espacios dentro de estos parques, podrán incluirse actividades productivas, como huertas, o de servicios, como instalaciones para diversas propuestas de entretenimiento. Esto permitirá, a su vez, diversificar de manera sustancial las actividades que se desarrollan dentro de estos espacios.

Objetivo general

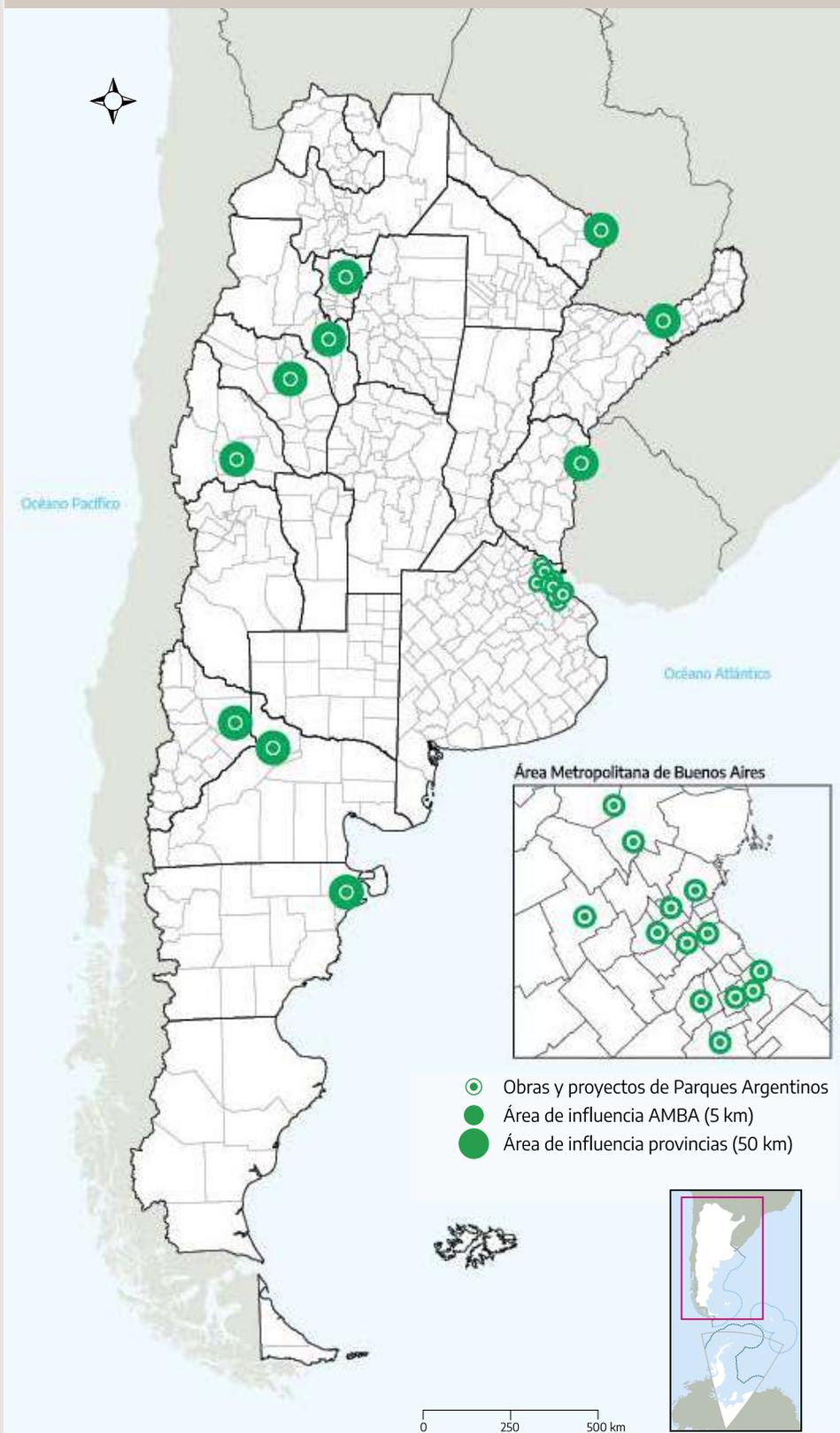
Crear, restaurar y conservar espacios verdes o parques metropolitanos con importante valor paisajístico, cultural, recreativo, turístico y ambiental en diferentes puntos del país.

Objetivos específicos:

- Potenciar los servicios ambientales que proveen las áreas verdes y naturales en los contextos urbanos, contribuyendo a incrementar las superficies de absorción de excedentes hídricos y a moderar la temperatura frente al efecto isla de calor o incremento de la temperatura. Esto mejorará la calidad de vida de los habitantes.
- Acondicionar los espacios públicos verdes metropolitanos existentes y consolidar un plan de manejo común de los sistemas de parques actuales.
- Poner en valor los espacios inutilizados o de infraestructura obsoleta para el desarrollo de lugares verdes de acceso y uso público.
- Tratar áreas verdes y parques metropolitanos, mediante el manejo y/o la creación de reservas naturales y corredores verdes, como bordes costeros, parques lineales, entre otros.

Obras y proyectos de Parques Argentinos

75



Fuente: Elaboración propia DGP y POP, en base a datos de la Secretaría de Obras Públicas (2023).

Componente II.

Gestión de residuos (urbanos y agrícolas)

En Argentina, en 2019, el promedio de generación diaria de residuos fue de 1,15 kg per cápita. Esto representó unas 49.300 toneladas diarias y alrededor de 18 millones de toneladas anuales. Los impactos derivados de la gestión deficitaria de los Residuos Sólidos Urbanos son múltiples y afectan a los millones de personas que viven en áreas urbanas y periurbanas de todo el país.

En los sectores rurales se estima que, a raíz de la producción agrícola, se generan 90 millones de toneladas de desechos al año. Dentro de ellos, el 80% proviene de cultivos de maíz y caña de azúcar (Universidad Nacional del Litoral, 2015). Este tipo de residuos tienden a ser quemados, lo cual genera una serie de problemáticas en el ambiente donde se desarrolla esta actividad, entre las que se destacan la contaminación de los cursos de agua subterráneos por infiltración, y el riesgo de incendios forestales en zonas sensibles del país, entre otras.

Los efectos negativos que impactan de manera directa en la población incluyen: riesgos sanitarios, la contaminación del suelo y las aguas superficiales y subterráneas, el desaprovechamiento de las fuentes de energía y de recursos naturales, la devaluación del valor de la tierra, la generación de economías de subsistencia en condiciones insalubres, entre otros.

Estos problemas se materializan, por ejemplo, en los basurales a cielo abierto, que constituyen una de las principales fuentes emisoras de gases de efecto invernadero por emisión de metano, uno de los factores que contribuyen a acelerar el cambio climático. La generación de RSU es responsable del 4% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero a nivel nacional.

En este sentido, cobran especial relevancia un tratamiento adecuado de los RSU y el financiamiento de intervenciones en centros de separación o disposición final, así como también obras viales complementarias, priorizando aquellos municipios que posean un programa de gestión integrada de residuos. De la misma manera, es importante avanzar con iniciativas que permitan aprovechar los usos alternativos de estos desechos para la producción, entre otras, de energías limpias.

Si bien la producción de energía no es competencia específica del Ministerio de Obras Públicas, la construcción de galpones que faciliten este tipo de desarrollos permite contribuir con esta política.

Objetivo general

Apoyar a las administraciones locales, a través de distintas intervenciones de Obra Pública, en las estrategias de gestión integrada de los residuos, tanto en ámbitos urbanos como rurales, a escala local e incluso metropolitana.

Objetivos específicos:

- Construir centros de separación o disposición final, además de realizar obras viales complementarias para facilitar la llegada de los camiones recolectores a estos puntos de tratamiento.
- Fortalecer los sistemas de recolección, tratamiento y disposición de los RSU.
- Fortalecer las instancias regionales de gestión compartida para la radicación de nuevos predios de disposición final.
- Apoyar las campañas de educación ambiental a nivel municipal y regional.

Obras estratégicas Argentina Grande para Infraestructura Urbana y Rural

17

Provincia	Obra
Buenos Aires	Construcción de Espacio de Memoria y Promoción de los Derechos Humanos en el ex CCDTyE Campo de Mayo - San Miguel
	Puesta en valor y restauración de la Casa sobre el Arroyo - Mar del Plata
	Restauración del Descanso del Peregrino y Basílica de Luján
	Refuncionalización y puesta en valor del Hotel N° 4 de la Unidad Turística Chapadmalal - Gral. Pueyrredón
CABA	Restauración de la Basílica de San Francisco y de la Capilla San Roque
Catamarca	Paseo Cultural y Religioso Virgen del Valle - San Fernando del Valle de Catamarca
	Revitalización del Circuito Turístico Dique El Jumeal - San Fernando del Valle de Catamarca
Córdoba	Refuncionalización y puesta en valor del Hotel N°1 de la Unidad Turística Embalse
Mendoza	Finalización del Complejo Penitenciario Federal VI - Luján de Cuyo
Neuquén	Nueva Costanera de los ríos Neuquén y Limay - Neuquén
Salta	Ciudad Judicial de Orán - Etapa I
Santa Fe	Puesta en valor del Monumento Nacional a La Bandera (Etapa II) - Rosario
	Centro Federal Penitenciario del Litoral Argentino - Coronda
Santiago del Estero	Puesta en valor y ampliación del Edificio de la Escuela N° 1 del Centenario - Santiago del Estero
Tucumán	Complejo Penitenciario Benjamín Paz

Fuente: Elaboración propia DGPYPOP (2023).



IV. Infraestructura del Cuidado

Fundamentos

Programas y componentes



Fundamentos

Las tareas de cuidado de las personas son un trabajo imprescindible para la reproducción social, el bienestar cotidiano y el desarrollo. Estos trabajos se realizan, normalmente, en la esfera privada y, mayoritariamente, son ejecutados por mujeres, niñas y disidencias. Se estima que el 91,6% de las mujeres realiza alguna tarea no remunerada vinculada al trabajo doméstico o de cuidados, mientras que el porcentaje de varones es de 73,9% (ENUT, INDEC, 2021).

La perspectiva de género y, en particular, el acento en la necesidad de abordar la infraestructura del cuidado, deben ser considerados aspectos centrales para promover el desarrollo con inclusión social.

Las deficiencias en los servicios de cuidado, infraestructura sanitaria, agua potable y saneamiento impactan en el tiempo destinado al trabajo doméstico y de cuidado no remunerado en los hogares. La pobreza de tiempos limita la capacidad de desarrollarse o de acceder a fuentes de ingresos complementarias (MOP, 2021). Durante la pandemia por el COVID-19, los hogares con dificultades de acceso a este tipo de servicios incrementaron su nivel de vulnerabilidad. Por eso, la prioridad estatal estuvo puesta en fortalecer la infraestructura sanitaria y, a partir de 2021, se redistribuyó la inversión, aumentando la oferta de infraestructura y servicios de cuidado, mejorando las condiciones de vida e impactando sobre las brechas de género de manera concreta.

Según la definición que retoma la Mesa Interministerial de Políticas de Cuidado, creada por la Decisión Administrativa 1745 (2020) y de la cual participa el MOP de forma activa, el cuidado incluye: el autocuidado, el cuidado directo de otras personas, la provisión de las precondiciones en las que se realiza el cuidado (limpieza, compra y

preparación de alimentos, entre otras) y la gestión del cuidado (coordinación de horarios, traslados, entre otros).

El mismo puede adquirir distintas características según las condiciones en que se produzca: voluntario, profesional, remunerado, no remunerado, basado en lazos familiares o comunitarios. A su vez, varía la esfera desde la cual se provee el cuidado: estatal, mercantil, comunitario o familiar. Lo que es indiscutible es que su cumplimiento debe estar garantizado por el Estado, protegiendo el bienestar, tanto de quienes brindan cuidados como de quienes lo reciben.

Dentro de este ámbito, se propone consolidar una agenda de derechos en materia de cuidados, pasando de un esquema de políticas sociales asistenciales a la definición de parámetros mínimos de dignidad, mediante los distintos instrumentos que el Estado tiene a su alcance (Mesa Interministerial de Políticas de Cuidado, 2020). El Ministerio de Obras Públicas es parte de esta red y, a través de sus intervenciones, visibiliza la importancia económica y social de los cuidados. Asimismo, se trabaja de manera colaborativa con otros organismos de la Administración Pública Nacional, como el Ministerio de Desarrollo Social, el Ministerio de Salud, y el Ministerio de las Mujeres, Géneros y Diversidad, entre otros. Para expandir el paradigma de políticas de cuidado, resulta fundamental aumentar: el presupuesto, mediante transferencias; el tiempo, a través de nuevas regulaciones y normativas sobre licencias; y los servicios, para cuidar y proteger el bienestar del personal que realiza el trabajo del cuidado.

La infraestructura del cuidado abarca a aquellos bienes físicos que hacen posible el cuidado de las personas que lo requieren. Contribuye a la promoción y protección integral de los derechos de la primera infancia,

y reduce la carga del trabajo doméstico y de cuidado no remunerado en los hogares. A su vez, facilita la igualación de oportunidades entre los géneros y apunta a la protección integral de poblaciones específicas con mayor vulnerabilidad, como las infancias y las juventudes, entre otros.

La Infraestructura del Cuidado integra las siguientes tipologías de obra:

- Infraestructura sanitaria.
- Servicios de cuidados para la primera infancia.
- Centros integrales para los géneros y diversidades.
- Espacios para las juventudes.
- Atención a las personas mayores y las personas con discapacidad.
- Otras obras relacionadas al fortalecimiento de la Infraestructura del Cuidado.

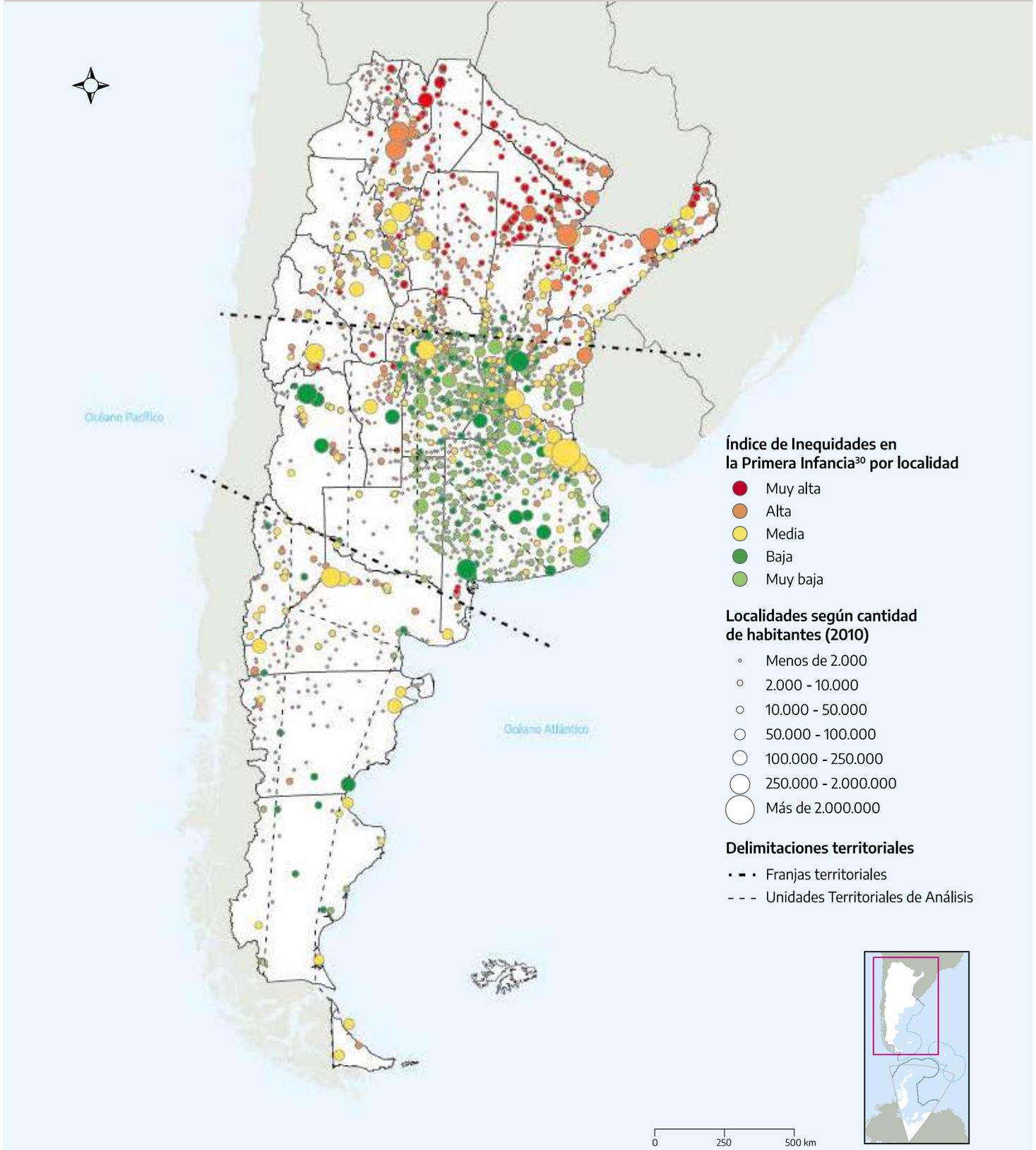
El aporte al objetivo 5 de los ODS, "Igualdad de género", transversaliza la agenda de políticas del Ministerio, en especial en relación a los componentes de infraestructura y de servicios necesarios para incidir en la reducción de las brechas entre los géneros y en la agenda de cuidados.

30. El Índice de Inequidades en la Primera Infancia se compone por variables que apuntan a las desigualdades de género y niñez (porcentaje de niñas/os de 0 a 4 años con NBI, la tasa de mortalidad infantil, familias residentes en barrios populares sobre el total de hogares, y porcentaje de población de 0 a 4 años en hogares monoparentales con jefatura femenina), y variables demográficas (porcentaje de niñas/os en lista de espera sobre los asistentes a los CDI, población de 0 a 4 años, porcentaje de población de 0 a 4 años sobre total de población general, y tasa de natalidad).



Índice de Inequidades en la Primera Infancia

76



Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base a la Dirección Nacional de Integridad y Transparencia del MOP (2022).

Programas y componentes

PROGRAMA

❶ Infraestructura del Cuidado

COMPONENTES

- I. Infraestructura para Centros de Desarrollo Infantil
- II. Infraestructura Sanitaria
- III. Centros Territoriales Integrales de Políticas de Género y Diversidad
- IV. Espacios para las Juventudes
- V. Espacios de cuidados para las personas mayores y las personas con discapacidad

Programa I. Infraestructura del Cuidado

Objetivo general

Ampliar y fortalecer los servicios existentes en las áreas de cuidado para quienes lo reciben (infancias, adolescencias, personas mayores, personas con discapacidad) y también para quienes lo brindan (personal de trabajo que, en su gran mayoría, son mujeres).

Este programa tiene como fin generar una red de Infraestructura del Cuidado, con obras destinadas a garantizar el derecho a recibir y a brindar cuidados, igualar oportunidades, reducir las brechas de género, edad y territorio, y posibilitar la ampliación de sus capacidades de desarrollo. En tal sentido, esta línea de acción se entiende como una respuesta estatal que reconoce al cuidado en su triple carácter de necesidad, derecho y trabajo, que posee un rol socioeconómico fundamental.

De este modo, se proveen los bienes físicos necesarios para contar con entornos de cuidado adecuados, tanto para las personas que reciben cuidados como aquellas que los brindan. Los objetivos centrales son: contribuir a la promoción y a la protección integral de los derechos de la primera infancia; reducir la carga del trabajo doméstico y de cuidados no remunerados en los hogares; facilitar la igualdad de oportunidades entre los géneros, con foco en la protección integral de poblaciones en situaciones de mayor vulnerabilidad; reducir las brechas de género y cuidado; e impulsar el desarrollo económico y la generación de empleo.

Centros de Desarrollo Infantil, meta 2024: en articulación con el Ministerio de Desarrollo Social, se establece la construcción de 500 CDI que funcionarán como espacios de cuidado, acompañamiento y protección de derechos a niñas y niños de 45 días a 4 años de edad de las localidades más vulnerables de las 23 provincias del país.



Red Federal de Infraestructura Sanitaria, meta 2024: se establece la ejecución de 280 obras nuevas o intervenciones de equipamientos sanitarios existentes en todo el país para fortalecer la atención del sistema público de salud. Las tipologías de obras e intervenciones, articuladas con el Ministerio de Salud, son: Hospitales Modulares de Emergencia; Centros Modulares Sanitarios; Centros de Aislamiento Sanitario; Centros Modulares Sanitarios de Frontera; como así también la construcción de hospitales y centros de salud, y ampliación y refuncionalización de edificios existentes.

Centros Territoriales Integrales de Políticas de Género y Diversidad, meta 2024: en el marco del Plan Nacional de Acción Contra las Violencias por Motivos de Género del Ministerio de las Mujeres, Géneros y Diversidad, se planifica la construcción de 30 nuevos centros en 21 provincias para fortalecer el abordaje integral de las situaciones de violencias por motivos de género en todo el país.

Casas de Día para Jóvenes, meta 2024: junto a la Secretaría de Políticas sobre Drogas de la Nación Argentina (SEDRONAR), dependiente de la Jefatura de Gabinete de Ministros, se establece la construcción de 30 espacios para el abordaje de la prevención y/o el tratamiento de consumos problemáticos de sustancias en todo el país. Estos espacios tienen el objetivo de brindar contención y acompañamiento integral a quienes atraviesan este tipo de consumos dentro de la población de entre 15 y 29 años de edad, que representa alrededor del 23% de la población total argentina.

Escuelas Técnicas de Educación Profesional Secundaria, meta 2024: se establece la construcción de 100 nuevas escuelas técnicas en todo el país para beneficiar a 100.000 estudiantes. La iniciativa, que se realiza junto al Ministerio de Educación y a través del Instituto Nacional de Educación Tecnológica, busca fortalecer la política pública educativa para garantizar el acceso a la educación secundaria obligatoria a jóvenes de entre 15 y 18 años, favorecer su formación profesional y, a la vez, promover su inclusión y desarrollo integral en el entramado comunitario de pertenencia. Es decir, se construyen bajo el compromiso de garantizar el acceso a la educación secundaria obligatoria como un bien público y como un derecho personal y social.

Obras estratégicas Argentina Grande para Infraestructura del Cuidado

18

Provincia	Obra
Neuquén	Nuevo Edificio Hospital Norpatagónico - Etapa I - Ciudad de Neuquén
San Juan	Nuevo Edificio Hospital Dr. Aldo Cantoni - Calingasta

Fuente: Elaboración propia DGPYPOP (2023).

Componente I.

Infraestructura para Centros de Desarrollo Infantil

A fines de 2019, 6 de cada 10 niñas y niños menores de 17 años eran pobres (EPH, INDEC). A su vez, el 8,1% del total de este grupo etario poseía severas privaciones en términos de vivienda, hábitat y servicios básicos, educación, protección social y acceso a la salud. Durante los primeros años de vida, esta población es considerada dependiente y su autonomía e independencia se van construyendo a lo largo del tiempo. De esta manera, la presencia y acompañamiento de las personas adultas es fundamental para este sector de la población; para que haya un proceso de conocimiento, apropiación e identificación con el medio y los otros, que promueva y garantice el derecho a la identidad, a partir de un entramado que sostenga, acompañe y respete esa constitución subjetiva.

En este sentido es que se constituye este componente, con el objetivo de igualar oportunidades para la primera infancia y reducir las brechas existentes de pobreza, género, distribución territorial y de acceso a espacios de desarrollo infantil. El Programa de Infraestructura para Centros de Desarrollo Infantil (CDI) contempla la construcción de espacios de cuidado, acompañamiento y promoción de derechos para las niñas y los niños desde los 45 días hasta los 4 años de edad en todo el país. Además de brindar un cuidado integral a la primera infancia, esta política apunta a ampliar la oferta de estos espacios y a revertir las desigualdades existentes, para que las mujeres que cuidan puedan disponer de su tiempo y se pueda alcanzar una distribución más justa de dichas tareas.

La iniciativa se ejecuta en articulación con el Ministerio de Desarrollo Social (MDS) y las provincias o los municipios. Mientras que el

MOP se ocupa del diseño, el financiamiento y la construcción de los CDI, el MDS tiene a su cargo la adquisición del equipamiento inicial y el acompañamiento económico, y los gobiernos locales proveen la disponibilidad de los lotes y el mantenimiento de los recursos humanos y de los edificios.

Con el objetivo de dar respuestas concretas a las necesidades de cada territorio, se desarrollaron tres prototipos de CDI: el primero cuenta con una capacidad para 96 niñas y niños; el segundo fue diseñado para las localidades que poseen menos de 7 mil habitantes y tiene capacidad para 48 niñas y niños; y el tercero se realizó adaptado a las características geográficas de la región Patagonia. Estos espacios brindan asistencia nutricional, estimulación temprana y psicomotricidad, y disponen de sectores recreativos, juegos infantiles y salón de cunas. La localización de los mismos se rige a través del índice de Inequidades en la Primera Infancia (IPI), desarrollado por el Programa de Monitoreo y Evaluación del MOP, el cual permite identificar las localidades más vulnerables del país en términos de pobreza extrema.

Objetivo general

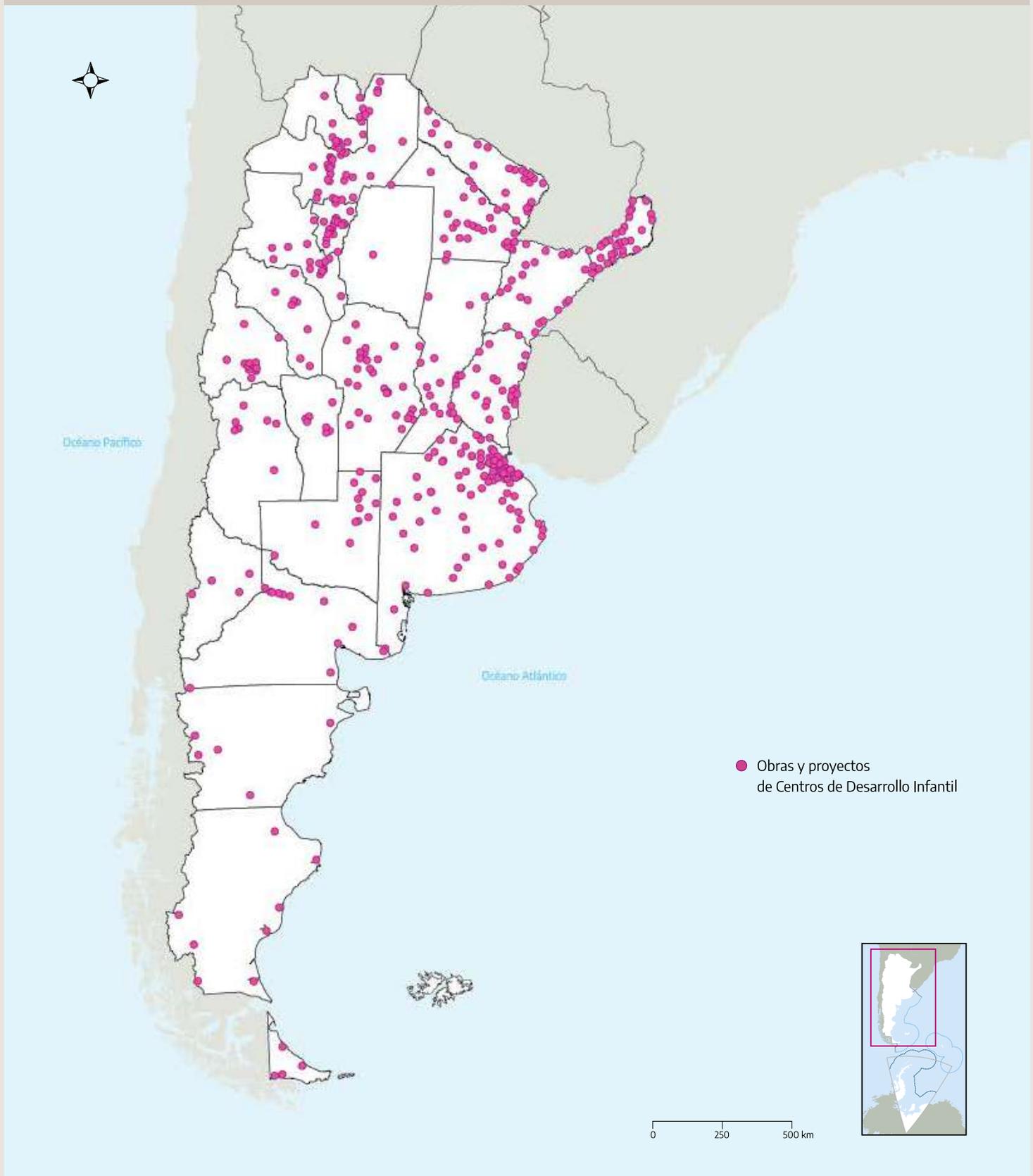
Promover y proteger de manera integral los derechos de la primera infancia, y reducir la carga del trabajo doméstico y de cuidados no remunerados en los hogares por parte de las mujeres.

Objetivos específicos:

- Construir CDI en las localidades que presentan mayor vulnerabilidad social del país, para niñas y niños desde 45 días hasta 4 años de edad.
- Brindar atención integral para el desarrollo de las infancias, que incluye asistencia nutricional, estimulación temprana y psicomotricidad.

Obras y proyectos de Centros de Desarrollo Infantil

77



Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base a datos de la Secretaría de Obras Públicas (2023).

Componente II.

Infraestructura Sanitaria

El acceso universal a la salud implica que todas las personas cuenten con la cobertura, sin discriminación alguna, de servicios integrales de salud adecuados, oportunos y de calidad, a nivel federal.

Este componente, que se desarrolla en articulación con el Ministerio de Salud en todo el país, comprende proyectos de ampliación, remodelación y refacción de centros de salud y hospitales existentes, así como también la ejecución de nuevos centros de salud y hospitales, como hospitales modulares de emergencia, centros de atención primaria, unidades de pronta atención, hospitales de distinta escala (local y regional) y especialidad. A su vez, incluye la planificación de postas sanitarias, laboratorios, centros de diagnóstico, centros de aislamiento sanitario en complejos penitenciarios provinciales y federales, centros de frontera y en zonas turísticas, entre otras.

Asimismo, el refuerzo de la infraestructura sanitaria actúa sobre las inequidades y discriminaciones que sufren las mujeres y las niñas, pero también apunta a incluir a las diversidades en cuanto a la garantía de la información, la prestación de servicios, el acceso a derechos sexuales y reproductivos, y salud mental, y la prevención de enfermedades que son producto de factores sociales y biológicos, y repercuten con mayor fuerza en la población de mujeres y LGBTI+ (ONU, 2018).

Objetivo general

Proteger el derecho a la salud de la población, a través de una mayor inversión pública en la infraestructura de servicios de salud, para generar, de este modo, una cobertura igualitaria en todo el territorio.

Objetivos específicos:

- Mejorar la infraestructura existente de centros de salud y hospitales que se encuentran en funcionamiento.
- Construir nuevos centros de salud de diferente complejidad que permitan aumentar la capacidad sanitaria y de internación del sistema público.

Obras y proyectos de Infraestructura Sanitaria

78



Fuente: Elaboración propia DGP y POP, en base a datos de la Secretaría de Obras Públicas (2023).

Componente III.

Centros Territoriales Integrales de Políticas de Género y Diversidad

La problemática de la población que atraviesa situaciones de violencia de género es significativa a nivel nacional. Las estadísticas señalan que en 2021 la línea 144, de atención, contención y asesoramiento en situaciones de violencia de género, recibió 113 mil llamadas, lo que representa un aumento de 54% en comparación con el registro de 2020.

En materia de infraestructura pública, se contempla la ejecución de Centros Territoriales Integrales de Políticas de Género y Diversidad para fortalecer el modelo de abordaje integral de las violencias por motivos de género. Estos espacios constituyen instancias de acción orientadas a la prevención de las violencias, la promoción de derechos, la asistencia integral a personas en situación de violencia por motivos de género, y la protección y el fortalecimiento del acceso a la justicia para las mujeres y LGBTI+.

La iniciativa se desarrolla en forma articulada con el Ministerio de las Mujeres, Géneros y Diversidad y con la asistencia financiera del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).

En estos edificios, las mujeres y LGBTI+, podrán desarrollar actividades comunitarias y de formación, recibir acompañamiento psicológico, y acceso a la justicia. A su vez, se prevé incorporar oficinas donde se puedan realizar denuncias y recibir asesoramiento jurídico en caso de atravesar situaciones de violencia.

Objetivo general:

Abordar de forma integral las situaciones de violencia por motivos de género y llevar a cabo políticas de prevención, asistencia, protección y fortalecimiento del acceso a la justicia desde una perspectiva interseccional, con el fin de contribuir a la reducción de la desigualdad de género.

Objetivos específicos:

- Construir edificios polivalentes que cuenten con espacios de atención a personas que atraviesan situaciones de violencia por motivos de género.
- Brindar una atención integral e interdisciplinaria y multiagencial.

Obras y proyectos de Centros Territoriales Integrales de Políticas de Género y Diversidad



Fuente: Elaboración propia DGPYPPOP, en base a datos de la Secretaría de Obras Públicas (2023).

Componente IV.

Espacios para las Juventudes

En Argentina viven 10,5 millones de adolescentes y jóvenes entre los 15 y los 19 años (INDEC, 2021), lo que representa el 23% de la población total del país. Al menos 6 de cada 10 hogares donde vive un joven o adolescente cuentan con alguna privación material, es decir, se encuentran en una situación de pobreza multidimensional no monetaria. Esto se traduce en diferentes barreras que esta población debe enfrentar para acceder a servicios educativos y sanitarios, como también a espacios recreativos, deportivos y de contención.

Una situación que afecta a este grupo etario especialmente se relaciona con el consumo problemático de sustancias psicoactivas, lo cual se ha incrementado durante la pandemia por el COVID-19. En el transcurso del aislamiento social, preventivo y obligatorio, la mitad de las consultas telefónicas por consumo de sustancias psicoactivas eran en referencia a personas de entre 18 y 30 años (OAD, 2020). Asimismo, en el período 2020-2021 la tasa promedio de abandono interanual en la escuela de nivel secundario fue de 4,48%, alcanzando el 15,94% en el último año.

En respuesta a esto, el MOP implementa una estrategia integral y multidimensional para abordar las dificultades que enfrentan las poblaciones adolescentes y jóvenes desde diferentes enfoques. Los centros y espacios para las juventudes tienen como fin promover la participación y el desarrollo de esa población, para facilitar el acceso a lugares de capacitación y actividades diversas, recreativas y culturales.

La ejecución de las Escuelas Técnicas de Educación Profesional Secundaria tiene como objetivo garantizar el acceso a la educación secundaria obligatoria a jóvenes de entre 15 y 18 años, favorecer su formación profesional y, a la vez, promover su inclusión y desarrollo integral en el entramado comunitario de pertenencia. Esta política se desarrolla en todo el país junto al Ministerio de Educación (ME) y a través del Instituto Nacional de Educación Tecnológica (INET). De esta manera, este componente busca mejorar el cumplimiento de la Ley de Educación, según la cual los fines y objetivos de la política educativa nacional deben ser asegurar una educación de calidad con

Obras y proyectos de Escuelas Técnicas de Educación Profesional Secundaria

80



Fuente: Elaboración propia DGPYPOP, en base a datos de la Secretaría de Obras Públicas (2023).

igualdad de oportunidades y posibilidades, sin desequilibrios regionales ni inequidades sociales. Cabe destacar que las privaciones socioeconómicas en jóvenes de entre 15 y 19 años representan un obstáculo en sus trayectorias educativas que aumenta las posibilidades de esta población de presentar vulnerabilidad educativa.

Las nuevas escuelas se constituirán como el entorno formativo donde los jóvenes realizarán sus estudios durante el ciclo lectivo, y a la vez, funcionarán como un espacio abierto a la comunidad con actividades y propuestas que permitan integrar, convocar y vincular a esta población durante todo el año.

Asimismo, el Ministerio lleva adelante la construcción de las Casas de Día para Jóvenes, que permite contar con la infraestructura necesaria para el abordaje del tratamiento de consumos problemáticos, de manera tal que se avance en el fortalecimiento del cuidado, la atención y el acompañamiento a las juventudes en equipamientos sociales. Este desarrollo se realiza en articulación con la Secretaría de Políticas Integrales sobre Drogas de la Nación (SEDRONAR) y la Jefatura de Gabinete de Ministros.

Objetivo general:

Promover, a través de la construcción de infraestructuras, los ámbitos para la participación de las juventudes, dado que son actores estratégicos del desarrollo económico, social y político del país.

Objetivos específicos:

- Construir edificios polivalentes que garanticen el acceso a la educación y promuevan el desarrollo integral de las juventudes, con actividades culturales y sociales diversas, tales como congregaciones, seminarios y talleres, deporte, danza, teatro, recitales, recreación y ocio.
- Construir edificios polivalentes para el abordaje de la prevención y/o el tratamiento de consumos problemáticos, que apunten a fortalecer las políticas públicas de prevención, cuidado, atención y acompañamiento a las juventudes. Este trabajo se articulará con los organismos que tengan competencia en la materia y con los gobiernos subnacionales.

Obras y proyectos de Casas de Día para Jóvenes



Fuente: Elaboración propia DGPYPPOP, en base a datos de la Secretaría de Obras Públicas (2023).

Componente V.

Espacios de cuidados para las personas mayores y las personas con discapacidad

Este componente tiene como objetivo generar infraestructura que permita igualar las oportunidades de cuidado, capacitación, acceso a la información y esparcimiento para las personas mayores y las personas con discapacidad, así como también promover sus derechos.

El equipamiento de las ciudades suele ser pensado para el uso de la población económicamente activa, relegando los derechos y las necesidades de los otros sectores poblacionales. En este sentido, las infraestructuras especializadas tienen un rol fundamental con respecto a la promoción y la garantía de los derechos sociales de las personas mayores y las personas con discapacidad.

El Ministerio lleva adelante obras y proyectos en diferentes puntos del país, como la ejecución, remodelación, renovación y/o finalización de espacios de cuidado en los que se brinda atención y se realiza un abordaje integral y acompañamiento.

Las intervenciones buscan mejorar los espacios de cuidado existentes y construir edificios en los que esta población pueda desarrollar diversas actividades que les permita ser protagonistas y mejorar su calidad de vida, promoviendo su autonomía personal, asegurando los apoyos necesarios y facilitando la relación con su entorno y la comunidad, en pos de la inclusión y de un envejecimiento saludable.

Objetivo general:

Promover y proteger de manera integral, a través de la construcción de infraestructuras, los derechos de las personas mayores y las personas con discapacidad.

Objetivos específicos:

- Construir edificios que prevean la posibilidad de encuentros sociales y el desarrollo de actividades artísticas, deportivas y culturales.
- Mejorar la infraestructura edilicia de los centros y espacios que se encuentran en funcionamiento.

Obras y proyectos de Espacios de cuidados para las personas mayores y las personas con discapacidad

82



Fuente: Elaboración propia DGPpyPOP, en base a datos de la Secretaría de Obras Públicas (2023).



**Índice de cuadros,
gráficos, mapas
y tablas**

Bibliografía



Índice de cuadros, gráficos, mapas y tablas

Índice de cuadros

Cuadro 1. Estructura del Plan de Obras Públicas para el Desarrollo de la Nación.

Cuadro 2. Conglomerados o constelaciones urbanas.

Cuadro 3. Iniciativas para el abordaje transversal de políticas del Ministerio de Obras Públicas.

Cuadro 4. Momentos de la planificación.

Índice de gráficos

Gráfico 1. Indicadores sociodemográficos de la Franja Norte.

Gráfico 2. Tránsito medio diario anual promedio por km según franja.

Gráfico 3. Kilómetros de red ferroviaria operativa según franja.

Gráfico 4. Toneladas de carga en puertos containerizada según franja (2017-2021).

Gráfico 5. Toneladas de carga en puertos no containerizada según franja (2017-2021).

Gráfico 6. Indicadores sociodemográficos de la Franja Centro.

Gráfico 7. Indicadores sociodemográficos de la Franja Sur.

Gráfico 8. Porcentaje de población afectada por inundaciones según quintil de ingresos.

Gráfico 9. Distribución de superficies provinciales bajo riego.

Gráfico 10. Distribución de tipos de cultivo bajo riego.

Gráfico 11. Cantidad de prestadores de servicios de agua y cloacas según naturaleza jurídica y jurisdicción.

Gráfico 12. Composición por tipo de la matriz de generación energética nacional.

Gráfico 13. Evolución de la oferta total de energía por tipo.

Gráfico 14. Evolución de la demanda total de energía por tipo.

Gráfico 15. Evolución de la potencia instalada hidroeléctrica y la potencia instalada de otras fuentes.

Gráfico 16. Generación de energía hidroeléctrica

por regiones.

Gráfico 17. Participación intermodal transporte de cargas.

Gráfico 18. Distribución de los siniestros fatales por tipo de vía.

Gráfico 19. Serie histórica de toneladas de carga trasladadas por kilómetro por modo ferroviario.

Gráfico 20. Participación de los principales sectores y complejos exportadores.

Gráfico 21. Porcentaje de población según ciudades por nivel de complejidad.

Gráfico 22. Variación poblacional intercensal (2001-2010) según ciudades por nivel de complejidad.

Gráfico 23. Déficits de acceso a agua y saneamiento según ciudades por nivel de complejidad.

Gráfico 24. Población urbana según variables de vulnerabilidad por franja.

Gráfico 25. Población en localidades rurales pequeñas según variables de vulnerabilidad por franja.

Gráfico 26. Población rural agrupada según variables de vulnerabilidad por franja.

Gráfico 27. Población rural dispersa según variables de vulnerabilidad por franja.

Índice de mapas

Mapa 1. Franjas y Unidades Territoriales de Análisis.

Mapa 2. Unidades Territoriales de Análisis y Ecoregiones.

Mapa 3. Ciudades según complejidad.

Mapa 4. Población rural.

Mapa 5. Franja Norte: Características ambientales y recursos naturales.

Mapa 6. Franja Norte: Conectividad logística.

Mapa 7. Franja Norte: Vulnerabilidad social.

Mapa 8. Franja Norte: Población urbana, rural y pueblos originarios.

Mapa 9. Franja Norte: Sistemas de ciudades.

Mapa 10. Franja Centro: Características ambientales y recursos naturales.

Mapa 11. Franja Centro: Conectividad logística.

Mapa 12. Franja Centro: Vulnerabilidad social.

Mapa 13. Franja Centro: Población urbana, rural y pueblos originarios.

Mapa 14. Franja Centro: Sistemas de ciudades.

Mapa 15. Franja Sur: Características ambientales y recursos naturales.

Mapa 16. Franja Sur: Conectividad logística.

Mapa 17. Franja Sur: Vulnerabilidad social.

Mapa 18. Franja Sur: Población urbana, rural y pueblos originarios.

Mapa 19. Franja Sur: Sistemas de ciudades.

Mapa 20. Sistema nacional de cuencas hidrográficas.

Mapa 21. Inundaciones de magnitud máxima.

Mapa 22. Remoción en masa, magnitud máxima.

Mapa 23. Principales amenazas ante el cambio climático.

Mapa 24. Comités de cuencas interjurisdiccionales y comisiones internacionales.

Mapa 25. Estado de institucionalidad de las cuencas interjurisdiccionales.

Mapa 26. Déficit de acceso a saneamiento.

Mapa 27. Déficit de acceso a agua de red.

Mapa 28. Capacidad de presas, potencia instalada y producción media de energía.

Mapa 29. Presas fiscalizadas por el ORSEP.

Mapa 30. Tránsito medio diario anual.



Mapa 31. Flujo total de camiones.
Mapa 32. Flujo de camiones con productos industrializados.
Mapa 33. Flujo de camiones con productos regionales.
Mapa 34. Flujo de camiones con combustibles.
Mapa 35. Red ferroviaria en operación y flujos en toneladas por pasos fronterizos y puertos.
Mapa 36. Sistema de puertos argentinos.
Mapa 37. Puertos de contenedores y cargas generales de exportación.
Mapa 38. Puertos internacionales de contenedores y cargas generales.
Mapa 39. Aeropuertos de carga.
Mapa 40. Puestos de trabajo formales en servicios de transporte y almacenamiento.
Mapa 41. Puestos de trabajo formales en la industria manufacturera.
Mapa 42. Puestos de trabajo formales en la explotación de minas y canteras.
Mapa 43. Puestos de trabajo formales en agricultura, ganadería, pesca y silvicultura.
Mapa 44. Masa salarial total por departamento.
Mapa 45. Puestos de trabajo formales en minería y flujo de camiones del sector.
Mapa 46. Ejes de integración propuestos por IIRSA y COSIPLAN.
Mapa 47. Hogares sin acceso a red cloacal.
Mapa 48. Hogares sin acceso a agua potable y presencia de arsénico en el agua.
Mapa 49. Porcentaje de barrios populares en ciudades por nivel de complejidad.
Mapa 50. Empleo formal predominante en ciudades por nivel de complejidad.
Mapa 51. Masa salarial total por índice de complejidad urbana.
Mapa 52. Índice de vulnerabilidad social en ciudades por complejidad y mortalidad infantil por departamento.
Mapa 53. Niñas y niños menores de 4 años con NBI en ciudades.
Mapa 54. Mujeres en hogares monoparentales con NBI en ciudades.
Mapa 55. Personas mayores con NBI en ciudades.
Mapa 56. Índice de vulnerabilidad social en localidades rurales y mortalidad infantil por departamento.
Mapa 57. Niñas y niños menores de 4 años con NBI en localidades rurales y población dispersa.
Mapa 58. Mujeres en hogares monoparentales con NBI en localidades rurales y población dispersa.
Mapa 59. Personas mayores con NBI en localidades rurales y población dispersa.
Mapa 60. Corredores Federales de Integración y Desarrollo.
Mapa 61. Tipologías de obra sobre el CoFID Norte.
Mapa 62. Tipologías de obra sobre el CoFID Centro.

Mapa 63. Tipologías de obra sobre el CoFID Sur.
Mapa 64. Tipologías de obra sobre el CoFID Norte-Sur ("Ruta 50").
Mapa 65. Obras de ampliación de capacidad proyectadas.
Mapa 66. Obras de rehabilitación y mantenimiento (Mallas CReMa) proyectadas.
Mapa 67. Rutas concesionadas por Corredores Viales S.A.
Mapa 68. Red vial nacional no pavimentada.
Mapa 69. Cuencas interjurisdiccionales.
Mapa 70. Microdrenajes y Macrodrenajes del Plan Nacional de Drenajes Urbanos.
Mapa 71. Obras y proyectos de Centrales Hidroeléctricas.
Mapa 72. Red federal de presas, acueductos y canales.
Mapa 73. Sistemas de ciudades.
Mapa 74. Obras y proyectos de Entramados Productivos Regionales.
Mapa 75. Obras y proyectos de Parques Argentinos.
Mapa 76. Índice de Inequidades en la Primera Infancia.
Mapa 77. Obras y proyectos de Centros de Desarrollo Infantil.
Mapa 78. Obras y proyectos de Infraestructura Sanitaria.
Mapa 79. Obras y proyectos de Centros Territoriales Integrales de Políticas de Género y Diversidad.
Mapa 80. Obras y proyectos de Escuelas Técnicas de Educación Profesional Secundaria.
Mapa 81. Obras y proyectos de Casas de Día para Jóvenes.
Mapa 82. Obras y proyectos de Espacios de cuidados para las personas mayores y las personas con discapacidad.

Índice de tablas

Tabla 1. Escalas de intervención y Ejes de gestión.
Tabla 2. Déficit en la cobertura sanitaria y hábitat seguro, según composición de los hogares, en el total de aglomerados urbanos de la Argentina.
Tabla 3. Políticas del Ministerio de Obras Públicas para la reducción de brechas de género.
Tabla 4. UTA de la Franja Norte.
Tabla 5. UTA de la Franja Centro.
Tabla 6. UTA de la Franja Sur.
Tabla 7. Estado de la red vial nacional por distrito DNV.
Tabla 8. Puertos principales y cargas.
Tabla 9. Población en condición de vulnerabilidad, según ciudades por nivel de complejidad.
Tabla 10. Variables, dilemas y escenarios.
Tabla 11. Programas, componentes y objetivos.
Tabla 12. Tipo de pavimento de la red vial provincial por jurisdicción.
Tabla 13. Obras estratégicas Argentina Grande para Conectividad e Infraestructura Vial.
Tabla 14. Acceso a agua potable – Meta 2030.
Tabla 15. Acceso a saneamiento – Meta 2030.
Tabla 16. Obras estratégicas Argentina Grande para Gestión Integrada del Recurso Hídrico.
Tabla 17. Obras estratégicas Argentina Grande para Infraestructura Urbana y Rural.
Tabla 18. Obras estratégicas Argentina Grande para Infraestructura del Cuidado.

Bibliografía

- Agencia Argentina de Inversiones y Comercio Internacional (2021). Incremento de las exportaciones de agroalimentos como herramienta para potenciar el desarrollo regional. Inversiones e impacto del incremento de la producción a partir de la ampliación de la superficie agrícola irrigada argentina. Informe final. Argentina.
- Banco Mundial (2021). Argentina: Valorando el Agua. Washington DC: World Bank.
- Banco Mundial (2022). Directrices para una estrategia de puertos y vías navegables en Argentina. Washington DC: World Bank.
- Bello, Omar (coord.) (2018). Análisis retrospectivo de las inundaciones: lecciones y recomendaciones. Argentina. Santiago: Naciones Unidas, Unidad de Desarrollo Sostenible y Desastre de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Bertoni, Juan Carlos et al. (2004). Inundaciones urbanas en Argentina. Córdoba: Instituto Nacional del Agua.
- Brest López, Caterina, Fernando García Díaz y Martín Rapetti (2019). El desafío exportador de Argentina. Buenos Aires: CIPPEC.
- CAF, Banco de Desarrollo de América Latina (2016). Perfil logístico de América Latina. Buenos Aires: Corporación Andina de Fomento.
- Calzada, Julio y Blas Rozadilla (2020). "¿A cuánto asciende anualmente el Transporte de cargas en Argentina? 538 millones de toneladas", en Informativo semanal Mercados (enero). Rosario: Bolsa de Comercio de Rosario.
- CEPAL (2015). Complejos productivos y territorio en la Argentina. Santiago: Naciones Unidas.
- CEPAL (2017). Territorio, infraestructura y economía en la Argentina. Santiago: Naciones Unidas.
- Chase-Dunn, Christopher y Andrew Jorgenson (s. f.). "Sistema de Asentamientos: pasado y presente", en Instituto de Investigación N°45, Vínculos urbano-rurales para promover el Desarrollo Territorial Integrado: principios rectores y marco de acción en Sistemas Mundiales. Riverside: Universidad de California.
- Cities Alliance (2019). Connecting Systems of Secondary Cities. Bruselas: Cities Alliance/UNOPS. Bélgica: Cities Alliance.
- Del Moral Ituarte, Leandro (2009). "Nuevas tendencias en gestión del agua, ordenación del territorio e integración de políticas sectoriales", en Scripta Nova, vol. XIII, N° 285. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018). The World's Cities in 2018-Data Booklet. Washington: Naciones Unidas.
- Dirección Nacional de Calidad de Servicios de Salud y Regulación Sanitaria (s. f.). Dataset. Registro Federal de Establecimientos de Salud (REFES).
- Dirección Nacional de Estadísticas del Sector Externo y Cuentas Internacionales (2021). Complejos exportadores. Año 2021. Informes Técnicos. Vol. 6, N° 37. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: INDEC.
- Dirección Nacional de Migraciones (2018). Panorama movimientos migratorios 2018. Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.
- Dirección Nacional de Observatorio Vial, Dirección de Estadística Vial (2021). Anuario Estadístico de Seguridad Vial, 2019. Actualización mayo 2022. Ministerio de Transporte.
- Dirección Nacional de Integridad y Transparencia de la Secretaría de Gestión Administrativa del Ministerio de Obras Públicas (2021). Infraestructura del Cuidado. Aporte para la toma de decisiones: obras públicas, género y niñez: Documento de Trabajo N° 1, Roxana Mazzola (dir.). Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas.
- Dirección Nacional de Integridad y Transparencia de la Secretaría de Gestión Administrativa del Ministerio de Obras Públicas (2021). Avances en Infraestructura del Cuidado. Aporte para la toma de decisiones: obras públicas, género y niñez: Documento de Trabajo N° 3, Roxana Mazzola (dir.). Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas.
- Dirección Nacional de Integridad y Transparencia de la Secretaría de Gestión Administrativa del Ministerio de Obras Públicas (2021). Presupuesto con perspectiva de género y Obras Públicas. Aporte para la toma de decisiones: obras públicas, género y niñez: Documento de Trabajo N° 2, Roxana Mazzola (dir.). Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas.
- FAO, Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (2015). Estudio del Potencial de Ampliación del Riego en Argentina. Buenos Aires: Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca.
- Farromeque, Rafael (2018). Corredores y ámbitos logísticos de integración, dinamizadores de la productividad: una propuesta de intervención desde CAF. Buenos Aires: CAF, Banco de Desarrollo de América Latina.
- García, Natalia (2019). La planificación del transporte por agua en Argentina. Límites y desafíos para los próximos años, en Instituto de Transporte, Documento N° 13. Buenos Aires: Universidad Nacional de San Martín.
- Hassing, Jan, Niels Ipsen, Torkil Jørnch Clausen, Henrik Larsen y Palle Lindgaard-Jørgensen (2009). Integrated Water Resources Management in Action, en Dialogue Paper. DHI Water Policy, UNEP-DHI, Centre for Water and Environment.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (2006). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001. Resultados definitivos.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (2012). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Censo del Bicentenario. Resultados definitivos.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (2022). Encuesta Nacional de Uso del Tiempo 2021. Resultados definitivos.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (2023). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022. Resultados provisionales.
- Instituto Argentino del Transporte (2015). Plan Federal Estratégico de



Transporte, Movilidad y Logística. Buenos Aires: Ministerio del Interior y Transporte.

- Instituto Geográfico Nacional (2020). "Argentina y el mundo: Límites y fronteras internacionales", en ANIDA. Atlas Nacional Interactivo de Argentina. Buenos Aires: Instituto Geográfico Nacional.
- Instituto Nacional del Agua (2021). Bajante 2021. Situación Actual y Perspectiva. Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas.
- Jefatura de Gabinete de Ministros (2020). Buenos Aires: Decisión Administrativa 1745/2020. Creación de la Mesa Interministerial de Políticas de Cuidado.
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2020). Segunda Contribución Determinada a Nivel Nacional de la República Argentina. Buenos Aires: Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
- Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva (2012). Núcleo Socio-Productivo Estratégico: Recursos Hídricos. Buenos Aires: Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva.
- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2008). Plan Estratégico Territorial. Avance 2008. Buenos Aires: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.
- Ministerio de Transporte (2019). Análisis de derivabilidad de carga del modo vial al modo ferroviario. Buenos Aires: Ministerio de Transporte.
- Ministerio de Transporte (2016). Matrices Origen Destino. Año 2016. Cargas y logística. Buenos Aires: Ministerio de Transporte.
- Moral Ituarte, Leandro (2009). "Nuevas tendencias en gestión del agua, ordenación del territorio e integración de políticas sectoriales", en Scripta Nova, Vol. XIII, N° 285. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Morello, Jorge, Silvia Matteucci y Andrea Rodríguez (2012). Ecorregiones y complejos ecosistémicos argentinos. Buenos Aires: Orientación Gráfica Editora.
- Muzzini, Elisa, Beatriz Eraso Puig, Sebastián Anapolsky, Tara Lonnberg y Viviana Mora (2016). Liberando el potencial de las ciudades argentinas: Marco de acción para las políticas públicas. Panorama General. Washington: Banco Mundial.
- OCDE (2010). Education Ministerial Meeting Investing in Human and Social Capital: New Challenges. París: OCDE.
- ONU (2015). Objetivos de Desarrollo Sostenible.
- ONU-Hábitat (2019). Marco de Acción para Promover el Desarrollo Territorial Integrado. Nairobi: Naciones Unidas.
- Peralta, Antonela y Estela Mónica López Sardi (2012). "Los Acuíferos de nuestro país: un tesoro para las generaciones venideras", en Ciencia y Tecnología.
- PIUBAT (2016). Ferrocarriles de carga para el norte argentino. Aportes desde la UBA. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Centro Paco Urondo, Facultad de Filosofía y Letras, UBA.
- PIUBAT (2018). Logística en Argentina: agenda de problemas y propuestas. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Programa Transporte y Territorio del Instituto de Geografía de la UBA.
- Reig Martínez, Goerlich Gisbert y Cantarino Marti (2016). Delimitación de áreas rurales y urbanas a nivel local. Demografía, cobertura del suelo y accesibilidad. Informes 2016. Bilbao: Fundación BBVA.
- Roberts, Brian H. (2014). Managing Systems of Secondary Cities. Bruselas: Cities Alliance/UNOPS.
- Rodríguez Enríquez, C. M., & Marzonetto, G. L. (2016). Organización social del cuidado y desigualdad: el déficit de políticas públicas de cuidado en Argentina. Revista Perspectivas de Políticas Públicas, Año 4, N° 8.
- Secretaría de Energía (2022). Estadísticas de Hidroelectricidad en Argentina. Buenos Aires: Ministerio de Economía.

- Secretaría de Planificación del Transporte (2022). "Resolución 1/2022", en Boletín Oficial. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ministerio de Transporte.
- Secretaría de Infraestructura y Política Hídrica (2019). Plan Nacional de Agua. Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas.
- SINAGIR (2018). Plan Nacional para la Reducción del Riesgo de Desastres 2018-2023 Secretaría de Energía de la Nación. Estudio para la mejora del conocimiento y la promoción de oferta hidroeléctrica de pequeños aprovechamientos. Buenos Aires: Ministerio de Seguridad.
- Subsecretaría de Energía Eléctrica (s.f.). Centrales hidroeléctricas. Buenos Aires: Ministerio de Energía y Minería.
- Unidad de Investigación y Desarrollo de Ingeniería Civil (UIDIC) (2016). Propuesta para instrumentar un plan nacional de transporte interurbano. La Plata: Universidad Nacional de La Plata.
- Universidad Nacional de San Martín (2012). Propuestas para una política nacional de transporte ferroviario de cargas. Buenos Aires: Instituto Tecnológico Ferroviario de la Universidad Nacional de San Martín.

Autoridades del Ministerio de Obras Públicas

Ministro de Obras Públicas

Gabriel Katopodis

Secretario de Obras Públicas

Carlos Rodríguez

Subsecretario de Ejecución de la Obra Pública

Edgardo Depetri

Director de Gestión de Obras Originadas en la Articulación Territorial

Paciano Ocampo

Director Nacional de Gestión de Obras

Jorge Luis Ríos

Directora de Ejecución de Proyectos Específicos

María Romina Gómez Zambón

Directora de Servicios de Ejecución de Proyectos

Mariana Paula Quiroga

Director Nacional de Gestión de Infraestructura del Transporte

Gabriel Alberto Yankowsky

Directora de Ejecución de Proyectos Específicos de Infraestructura del Transporte

Carina Andrea Di Candia

Director de Servicios de Ejecución de Proyectos de Infraestructura del Transporte

Edwin Wilber Arias Romero

Subsecretaría de Planificación y Coordinación Territorial de la Obra Pública

María Cecilia Larivera

Director Nacional de Arquitectura

Tomás Eugenio Vanrell Cerruti

Directora de Planificación de Obra Pública

María Elena Duarte de Jesús

Director de Diseño de Proyectos de Obra Pública

Juan Fermín Labaqui

Director Nacional de Infraestructuras del Transporte

Gustavo Adolfo Raik

Director de Planificación de Infraestructura del Transporte

Diego Edgardo Martín

Director de Diseño de Proyectos de Infraestructura del Transporte

Carlos Martín Clusella

Directora Nacional de Gestión de Proyectos de Obras

Griselda Margarita Campagno

Directora de Normas y Estándares

Flavia Romina Decastelli

Secretaría de Infraestructura y Política Hídrica

Subsecretario de Planificación y Gestión Operativa de Proyectos Hídricos

Fernando Zárate

Director Nacional de Política Hídrica y Coordinación Federal

Pablo Alfredo Storani

Directora de Sistemas de Monitoreo de los Recursos Hídricos

Mariana Sosa

Director de Proyectos Hidráulicos

Martín Maximiliano Bella

Director Nacional de Agua Potable y Saneamiento

José María Regueira

Director de Políticas y Programación

Rolando Alberto Bonardi

Director de Asistencia Técnica y Fortalecimiento

Damiano Tagliavini

Directora Nacional de Aprovechamiento Multipropósito

Liliana Marisa Guerrero

Subsecretario de Obras Hidráulicas

Gustavo Villa Uría

Director Nacional de Obras Hidráulicas

Mario Adolfo Gschaider

Director de Ejecución de Obras

José Guillermo Viveros Stricker

Directora Nacional de Gestión de Proyectos Hídricos

Andrea María Castro Arce

Director de Ejecución de Proyectos Hídricos Específicos

Sergio Daniel Sole

Directora de Servicios de Ejecución de Proyectos Hídricos

Karina Mabel Moro

Secretario de Gestión Administrativa

Guillermo Sauro

Directora de Sumarios

Andrea Elizabeth Rodríguez Usandizaga

Directora de Gestión Documental

María Laura Rodríguez

Directora de Control de Gestión

Verónica Beatriz Boletta

Director Nacional de Preinversión

Alejandro Víctor Phatouros

Director de Generación de Proyectos de Preinversión

Alfredo Eduardo Villaggi

Directora Nacional de Integridad y Transparencia

Roxana Cecilia Mazzola

Directora de Integración de Políticas de Transparencia en Infraestructura

Romanela Cristina Conte



Directora de Acceso a la Información Pública

Ana Carina Larocca

Directora General de Administración

Liliana Belmonte

Director de Fondos Fiduciarios

Oscar Octavio Dávila

Coordinador de Programación Financiera de Fondos Fiduciarios

Pablo Julio Ragazzo

Director de Contabilidad y Finanzas

Rodrigo Martín Romero

Coordinadora de Tesorería

Andrea Mariel Riesgo

Coordinador de Rendición de Cuentas

Lionel Julián Rodríguez Frías

Director de Programación y Control Presupuestario

Claudio Manuel Puente

Director de Patrimonio y Gestión de Bienes

Sergio Gustavo Leiva

Coordinador Técnico Operativo y de Servicios

Diego Alberto Gargiulo

Director de Compras y Suministros

Mariano Germán Méndez

Director de Análisis y Redeterminación de Precios

Julio César Horacio Harisgarat

Director General de Asuntos Jurídicos

Víctor Manuel Marcelo Di Salvo

Director de Dictámenes

Ignacio Luis María Azarola

Director de Asuntos Judiciales

Daniel Osvaldo Descals

Directora de Asistencia Técnico-Legal

Lorena Gloria Caratzu

Dirección General de Recursos Humanos**Director de Administración de Recursos Humanos**

Martín Hernán Peña

Directora de Desarrollo de Recursos Humanos

María Laura Lucero

Directora General de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

María José Gutiérrez

Director de Gestión de Proyectos y Sistemas

Alejandro Enrique Mahmoud

Director de Infraestructura y Comunicaciones

Fernando Raúl Tagliaferri

Director de Información de Gestión

Adrián Augusto Mondino

Director General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales

Martín Oscar Valli

Director de Gestión de Proyectos Sectoriales y Especiales

Jorge Alberto Gómez

Director de Administración Financiera y Presupuestaria

Rodrigo Germán Cabado

Directora de Monitoreo de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales

Claudia Mónica Pesciallo

Titular de la Unidad Gabinete de Asesores

Cecilia Cardini

Director General de Planificación y Programación de la Obra Pública

Alfredo Garay

Director de Programación de la Integración Regional

Julián González Durán

Director de Programación de la Integración Territorial Internacional

César Antonio López

Directora General de Coordinación de la Gestión

Camila Vignola

Director de Ceremonial y Protocolo

Mario Mundo

Director General de Prensa y Comunicación

Alonso González Calderón

Directora de Prensa

Antonela Galiani

Directora de Comunicación

Vanina Muraca

Directora General de Relaciones Institucionales

María Pía Vallarino

Directora de Género y Diversidad en la Obra Pública

Florencia Moragas

Titular de la Unidad Ejecutora Especial Temporaria 'Belgrano Norte Grande'

Sisto Terán Nougués

Titular de la Unidad Ejecutora Especial Temporaria 'Unidad de Integración Interjurisdiccional de la Obra Pública'

Oscar Alberto Minteguía

Titular de la Unidad Ejecutora Especial Temporaria 'Unidad de Implementación de la Obra Pública Ejecutada por Cooperativas de Trabajo de la Economía Popular'

Matías Coco

Titular de la Unidad de Auditoría Interna

Guillermo Ernesto Mardaras

Auditora Interna Adjunta

Patricia Andrea Campana

Supervisora de Auditoría Contable y de Sistemas

Moira Lorena Vegas

Supervisora de Auditoría Legal

Julieta Perrusi

Supervisor de Auditoría Operativa

Ángel Javier Laguna

Créditos

Dirección General de Planificación y Programación de la Obra Pública

Director General de Planificación y Programación de la Obra Pública

Alfredo Máximo Garay

Director de Programación de la Integración Regional

Julián Gonzalez Durán

Director de Programación de la Integración Territorial Internacional

César Antonio López

Equipo técnico

Coordinación general

María Agustina Alvaro Grand, Alejandra Ramírez Cuesta, Marcelo Somenson

Producción de Información y Datos Espaciales

María Lorena Ardissono, Mariana Campi, Marcelo Castillo, Julián Corvaglia, Daniela Grifoni,

Laura Liliana Marcos, Micaela Rapisardi

Análisis para el Desarrollo Regional

Gonzalo Arregui, Carolina Amaya, Agostina Beveraggi Vidal, Franco Buonacosa, María Laura Carena,

María Daels, Manuel Iñaki Fernández Molina, Mariano Fernández Reddel, Federico Frasccheri, Carlos Fulco,

María Emma Irene Panozzo Moschetti, Luciana Mora Wainer

Análisis para la Integración Internacional

Ricardo Canevari, Hernán Petrelli, Rita Noemí Rapani, Sabrina Szatan

Colaboradores

Marcelo Corti, Roberto Monteverde, Carlos Verdecchia

Administración

Wielhem Cameron

Dirección General de Prensa y Comunicación

Asesor del Ministro

Federico Bleta

Director General de Prensa y Comunicación

Alonso González Calderón

Coordinación y edición de contenidos

Vanina Muraca, Luciana Betteto y Melisa Marturano

Coordinación de diseño gráfico

Martín Etchebehere

Diseño gráfico

Román Baima, Javier Risso, Liat Kejsefman

Fotografía

Alejandro Lypszyc, Leandro Córdoba, Anahí Anzotegui, Pablo Machiavelli, Ian Quintana, Pilar Estévez

Colaboración

Antonela Galiani, Carla Maccarone, Blas Eloy Martínez, Verónica Palkowski, Eva Coronel Gorojod,

Daniela Ramírez Restrepo, Marco Simionato, Santiago Salinas, David Hardoy

Diseño editorial

Agustina Lerones

Impresión

Área Cuatro S.R.L





ESCUELA TÉCNICA DE FORMACIÓN PROFESIONAL SECUNDARIA

Nueva Escuela Técnica de Educación Profesional Secundaria. Municipio de San Miguel, provincia de Buenos Aires



ARRECIFES 37
CAP. SARMIENTO 70
BUENOS AIRES 220



Plan de Obras Públicas para el Desarrollo de la Nación

Argentina **GRANDE**



Ministerio de Obras Públicas de la Nación

Hipólito Yrigoyen 250, piso 11 | C1086AAB
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina
www.argentina.gob.ar/obras-publicas





República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: EX-2023-136987269- -APN-DGD#MOP - ANEXO II - Plan de Obras Públicas para el Desarrollo de la Nación | Argentina Grande

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 282 pagina/s.