



Clorinda-Puerto Falcón, ubicado en las cabeceras del Puente Internacional San Ignacio de Loyola, permite el acceso vial a la ciudad de Asunción. Se trata de la principal vinculación carretera entre Argentina y Paraguay en materia de comercio internacional. En este punto fronterizo los controles se encuentran integrados binacionalmente con el criterio país de entrada, país sede.



Pasarela La Fraternidad, vincula Clorinda con Nanawa. Este punto es de singular importancia por la gran cantidad de pasajeros que transitan diariamente y por el comercio informal y de menor cuantía que se verifica.



Puerto Pilcomayo-Itá Enramada, vincula Clorinda con Asunción por medio de un servicio de balsa que transporta vehículos y pasajeros. Tiene importancia para el transporte de cargas con sentido hacia Paraguay.

Resultados del Estudio

El Estudio se encuentra en ejecución con finalización prevista para mediados del 2015. A continuación se presentan los principales resultados de la Fase 1.

Diagnóstico integral: principales conclusiones

- » Paso Clorinda-Puerto Falcón, demoras y falta de integridad, particularmente en el control del transporte de cargas
- » En la cabecera argentina existen restricciones de espacio, si bien se cuenta con terrenos linderos que podrían ser aprovechados para ampliación del ACI
- » Las vías de acceso al paso se encuentran ocupadas con camiones estacionados en ambas banquetas a la espera de acceder a las instalaciones de control
- » La fluidez de la circulación está condicionada por la ubicación y funcionalidad de las instalaciones de control
- » El vínculo fluvial Puerto Pilcomayo-Itá Enramada es un punto importante para las mercaderías que ingresan a Paraguay
- » En la pasarela La Fraternidad, el flujo de personas es libre y es escasa la aplicación de la normativa relativa al Tránsito Vecinal Fronterizo
- » Ambos países acordaron implantar una nueva conexión física en el Nodo en el mismo sitio de la vinculación fluvial: Puerto Pilcomayo-Itá Enramada
- » En el marco de los comités de integración, Paraguay ha presentado el anteproyecto de implantar una cabecera única de cargas y pasajeros en el lado paraguayo



Imagen satelital de la vinculación Clorinda-Puerto Falcón.

Alternativas de solución: Programa de Inversiones

En función de las debilidades e insuficiencias detectadas en el Diagnóstico Integral y efectuado el relevamiento de las opiniones de todos los organismos de control presentes en los pasos de frontera, se elaboraron un conjunto de alternativas que se sintetizan a continuación:

Asimismo en todas las alternativas se incluyen:

- » Obras de infraestructura vial
- » Centros de control fronterizo e instalaciones secundarias

- » Una nueva conexión vial sobre el río Paraguay: Itá Enramada -Puerto Pilcomayo
- » Un nuevo puente en San Ignacio de Loyola, paralelo a la actual vialidad de conexión

En ocasión de la última reunión del Grupo Técnico Mixto Argentina-Paraguay, los países acordaron dar continuidad al Estudio, solicitando a los consultores profundizar en la Fase 2 las alternativas 3 y 6, respectivamente.

Tabla 6. Programa de Inversiones y Costos Estimados

NODO CLORINDA-ASUNCIÓN / SÍNTESIS DE COSTO DE LAS ALTERNATIVAS PROPUESTAS POR COMPONENTE EN US\$						
ALTERNATIVA	NUEVO PUENTE RÍO PILCOMAYO	NUEVO PUENTE S/ RÍO PARAGUAY	INSTALACIONES DE CONTROL	OBRAS VIALES	TOTAL	TIR
CUC Falcón CUP Loyola con nacionalización	2.288.000	69.288.200	45.892.427	44.428.750	161.897.377	15,2%
CUC Falcón CUP Loyola sin nacionalización	2.288.000	69.288.200	51.719.610	44.428.750	167.724.560	15,1%
CU Falcón con nacionalización	2.288.000	69.288.200	44.024.306	44.428.750	160.029.256	15,3%
CU Falcón sin nacionalización	2.288.000	69.288.200	49.619.006	44.428.750	165.623.956	15,1%
DC PEPS Falcón-Loyola sin nacionalización	2.288.000	69.288.200	53.021.002	44.428.750	169.025.952	15%
DC PEPS Falcón-Loyola con nacionalización	2.288.000	69.288.200	48.602.710	44.428.750	164.607.660	15,1%

Optimización de la Conectividad Territorial del Nodo Ñeembucú-Río Bermejo

Objetivo del Estudio Binacional

El Estudio tiene como objetivo evaluar la factibilidad técnica, económica, financiera, ambiental e institucional por fases de los Programas de Inversión que permitan desarrollar la conectividad territorial del Nodo Ñeembucú-Río Bermejo, definido al sur del Paso Puerto Formosa-Puerto Alberdi y al norte del Paso Puerto Las Palmas-Humaitá.

Este deberá identificar y evaluar el conjunto de intervenciones de infraestructura que faciliten el cruce fluvial y el desarrollo de un nuevo puente.

Fases del Estudio

El Estudio Binacional se desarrollará en dos fases consecutivas cuyos contenidos específicos e informes se detallan en el Diagrama de flujos. [Ver Figura 7]

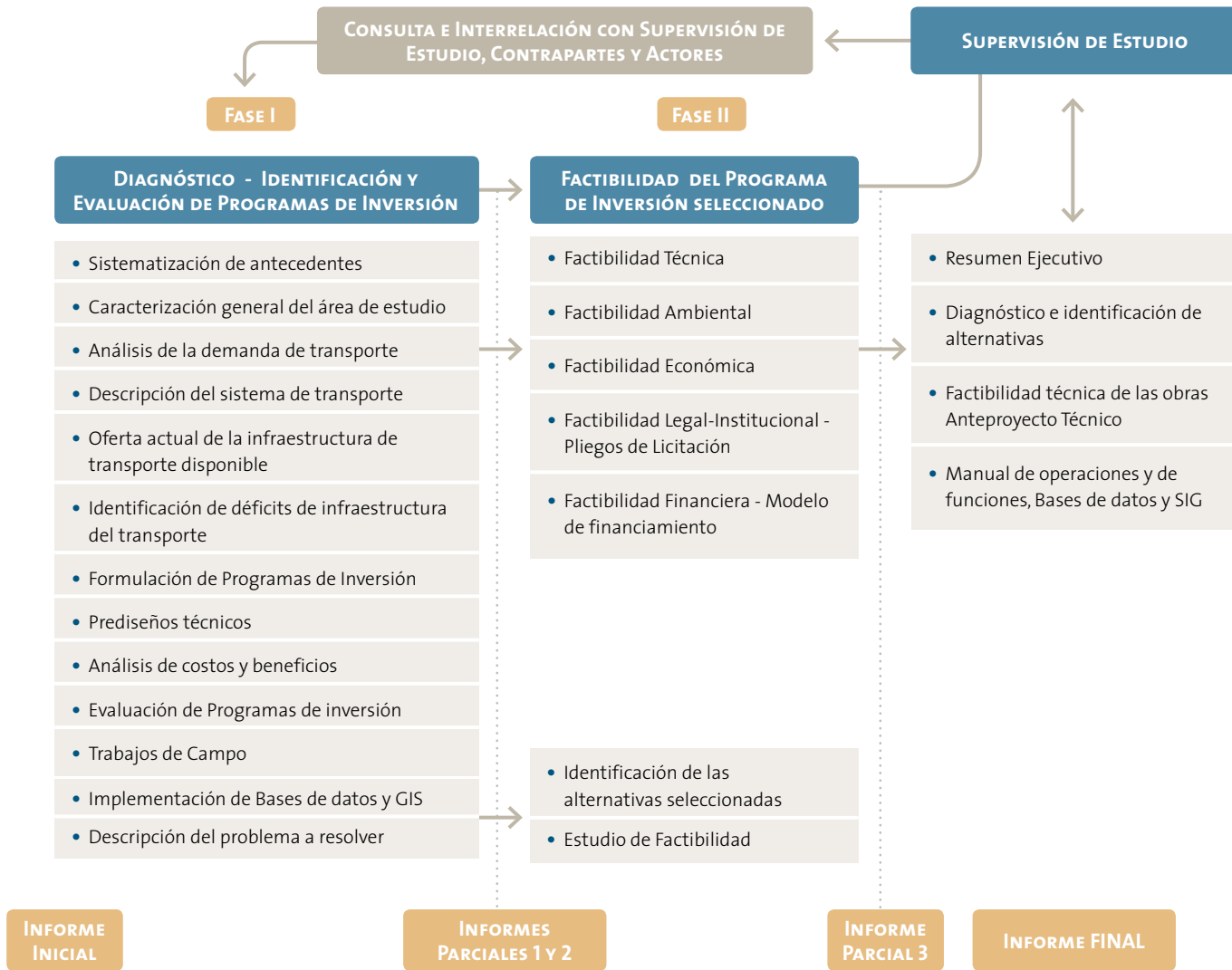
Área de estudio

El área de estudio está determinada por los territorios a ambos lados de la frontera común que constituye el curso del río Paraguay, limitados al norte por el paso Formosa-Alberdi y al sur por Puerto Las Palmas-Humaitá. El área geográfica de influencia está compuesta por las Provincias de Formosa y Chaco, por parte de Argentina, y el departamento de Ñeembucú, por parte de Paraguay. A lo largo del curso del río se encuentran habilitados una serie de pasos fronterizos en los cuales es posible realizar el traslado al país vecino utilizando medios fluviales. [Mapa 18]

Resultados

El Estudio se encuentra en ejecución con finalización prevista para mediados de 2015. A continuación se presentan los principales resultados de la Fase 1.

Figura 7. Diagrama de Flujos Plan de Trabajo

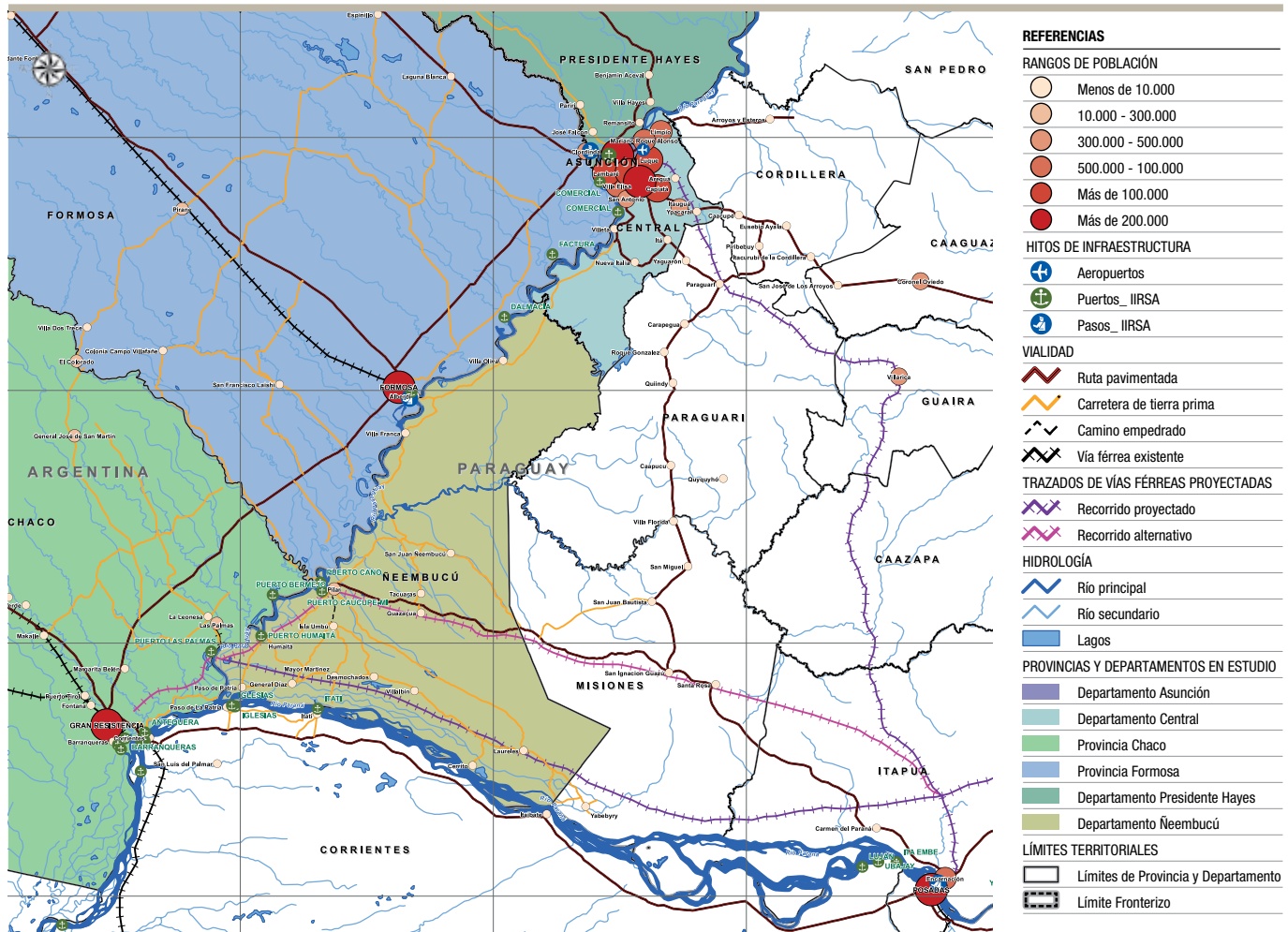


Fuente. Elaboración propia.

Diagnóstico Integral: principales conclusiones

- » La conectividad física en este Nodo está alineada con el Eje de Integración y Desarrollo de Capricornio (IIRSA) y deberá posibilitar la optimización del acceso de las producciones localizadas tanto al este como al oeste del curso del río Paraguay
- » La zona de influencia del Nodo se caracteriza por su altísima capacidad de producción alimentaria, por lo tanto la nueva conexión tiene una visión estratégica, ya que será un eje de integración entre dos territorios de enorme potencial productivo
- » El desarrollo socioeconómico regional se vería impulsado si contara con una conectividad física que enlazara los territorios a ambas márgenes del río Paraguay y les facilitara el acceso al sistema portuario fluvial
- » Se deberían mejorar los estándares de servicio de la conectividad fluvial actual entre Argentina y Paraguay, teniendo en cuenta que las poblaciones se vinculan por actividades cotidianas relativas a la educación, la salud y el comercio
- » Las cadenas logísticas buscan principalmente llegar al río Paraguay-Paraná, no obstante se presenta la existencia de fuertes asimetrías entre las redes viales, las redes ferroviarias y las dotaciones de infraestructura portuaria entre ambos países
- » Los productores piden mejoras en la vialidad y en la operación, a partir de lo cual es posible sostener que no consideran, al menos en este momento, optar por una forma alternativa de transporte

Mapa 18. Nodo Río Bermejo



Fuente. Estudio de Factibilidad por Fases del Programa de Optimización de la Conectividad Territorial del Nodo Ñeembucú-Río Bermejo.

Factibilidad de la alternativa de puente ferroviario

Existe una diferencia técnica en el desarrollo del nuevo puente que está condicionada por su modalidad, ya sea vial o ferroviaria. Si bien el tablero, o tramo principal sobre el canal de navegación, es un plano único, las pendientes máximas permitidas de las sendas de aproximación hasta la altura pautada por el gálibo sobre el río son diferentes para una y otra modalidad: 5% para el caso de la modalidad vial y 1,2% para el caso de la modalidad ferroviaria.

Esto hace que los desarrollos longitudinales de los terraplenes hacia el nuevo puente propiamente dicho sean sensiblemente diferentes entre sí, dado que el conjunto del nuevo puente ferroviario puede llegar a duplicar la extensión del nuevo puente vial.

La alternativa de un único puente ferroviario no es factible en este caso. Por este motivo, se seleccionó la opción de dos puentes independientes entre sí.



Síntesis de alternativas propuestas y costo estimado

A excepción de la primera alternativa, por su cercanía a la reserva natural Laguna de la Oca en la Provincia de Formosa, existen mínimas variaciones en relación con las evaluaciones

económico-financieras. No es posible identificar elementos que indiquen que alguna de estas alternativas sea ostensiblemente más apropiada.

Tabla 7. Tipos de construcción

ALTERNATIVAS (COSTOS EN US\$)	SEPARADO					JUNTOS	
	PUENTE VIAL	PUENTE FERROVIARIO	ACONDICIONAMIENTO TERMINALES FLUVIALES	TOTAL	TIR	TOTAL	TIR
Formosa-Alberdi	195.404.000	600.289.000	3.500.000	799.193.000	-8,92%	689.362.143	-8,92%
Colonia Cano-Pilar. Variante 1	170.234.000	621.521.000	5.000.000	796.755.000	10,13%	684.309.857	11,36%
Colonia Cano-Pilar. Variante 2	219.225.000	636.782.000	5.000.000	861.007.000	9,51%	728.076.143	10,85%
Puerto Bermejo-Naranjito	274.529.000	662.449.000	5.000.000	941.978.000	8,95%	823.982.857	9,99%
Puerto Bermejo-Humaitá	307.908.000	560.285.000	5.000.000	873.193.000	9,54%	759.355.000	10,60%
Las Palmas-Curupayty	292.546.000	488.404.000	2.500.000	783.450.000	9,27%	678.976.286	10,00%

Alternativas seleccionadas

En ocasión de la última reunión del Grupo Técnico Mixto Argentina-Paraguay, y considerando que la República del Paraguay ha realizado un estudio de factibilidad para la construcción de su sistema ferroviario que ubica el puente ferroviario en la alternativa Curupayty-Las Palmas, ambos países acordaron que el puente ferroviario se ejecutará en el emplazamiento recomendado por el estudio y que la profun-

dización de dicho estudio se realizará en forma conjunta con el desarrollo de la vía férrea.

Los países acordaron dar continuidad al estudio, solicitando a los consultores profundizar en la Fase 2 las siguientes alternativas viales:

1. Colonia Cano-Pilar, variante norte
2. Puerto Las Palmas-Curupayty

Estudio Binacional Puente Eldorado-Mayor Otaño

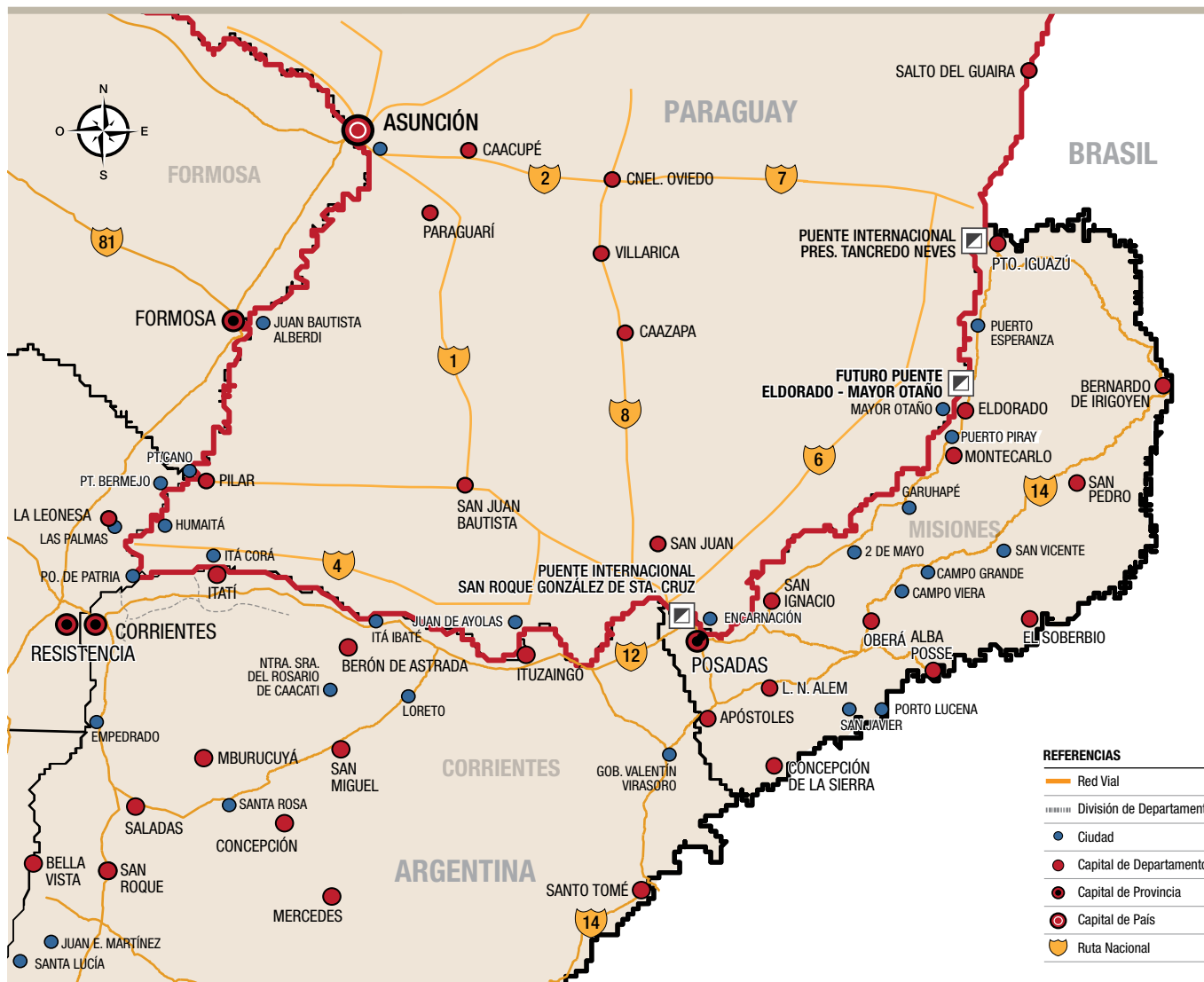
Antecedentes

A fin de profundizar la cooperación e integración fronteriza mediante la ejecución de proyectos que impulsen y optimicen la conectividad entre la República Argentina y la República del Paraguay, ambos países ratificaron en la I Reunión Binacional de Ministros de Argentina y Paraguay, realizada en noviembre de 2013, la necesidad de avanzar con las gestiones conjuntas para obtener la Cooperación Técnica No Reembolsable por parte del Banco Interamericano de Desarrollo para la realización del estudio de referencia.

Objetivos

El objetivo general del Estudio es definir la viabilidad de un Programa de Inversiones en infraestructura de conectividad para las ciudades de Mayor Otaño (Paraguay) y Eldorado (Argentina), el cual incluirá la construcción de un puente fronterizo, la ampliación o adecuación de la infraestructura que pudiera serle complementaria (puertos, centro de frontera y pavimentación vial) y que por otra parte brinde alternativas de conectividad, así como la elaboración de proyectos de mejora de carácter operativo e institucional.

Mapa 19. Conectividad internacional de Misiones



Fuente. Elaboración propia.

Enfoque

Para abordar este Estudio será necesario identificar y caracterizar la estructura de flujos internacionales, regionales y locales en los distintos cortes temporales, y realizar un análisis de la diversidad de los tipos de transporte de cargas y pasajeros, sus características y la racionalidad implícita en las decisiones de cuándo y cómo realizar un viaje.

También se le deberá dar particular importancia al estudio de las características de la población fronteriza de Eldorado y Mayor Otaño, ya que esta mantiene rasgos propios y formas de relaciones sociales, económicas y familiares distintivas entre estas dos ciudades.

Ejecución y supervisión

Durante el año 2014, la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, gestionó y culminó con los pasos administrativos que implica la solicitud de una Asisten-

cia Técnica No Reembolsable. Asimismo, durante ese período elaboró y consensuó con su contraparte de la República del Paraguay los Términos de Referencia, el Plan de Trabajo y la Planilla Presupuestaria.

Se estima el costo del Estudio binacional en US\$ 550.000 y su período de ejecución en diez meses, aproximadamente. Por último, se acordó entre las partes que el BID será quien llame a licitación y que las contrapartes nacionales serán las encargadas del seguimiento y de la supervisión técnica.

Módulos del Estudio

El Estudio se compondrá de tres módulos, los cuales se indican y desglosan a continuación.

Primer módulo. Se realizará una descripción y análisis territorial del área de estudio junto con un diagnóstico del sistema de transporte y logístico actual, identificando todos los factores que influyan en la dinámica diaria de la zona (sociales, culturales, ambientales, económicos, productivos).

Segundo módulo. Se buscará estimar el comportamiento futuro de las principales variables que influyan en la lógica de movilidad transfronteriza para poder formular y fundamentar la definición de alternativas de solución.

Tercer módulo. Se deberá proponer un Plan de Acción Estratégico que incluya y desarrolle un Programa de Inversiones Integral así como propuestas de mejoras operativas, entre otros aspectos. **III**

DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO		
MÓDULO 1	Descripción del área de estudio	Diagnóstico normativo-institucional
	Caracterización económica y evaluación del potencial productivo	Descripción del sistema de conectividad: demanda, logística, costos, infraestructura
	Análisis socioambiental	Diagnóstico de la situación actual
	Presentación de Informe parcial	
FORMULACIÓN DE ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN		
MÓDULO 2	Formulación de alternativas de solución	Inventariado y evaluación económica de las alternativas
	Prediseños técnicos	Selección de alternativa
	Presentación de Informe parcial	
IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DE UN PROGRAMA DE INVERSIONES		
MÓDULO 3	Factibilidad técnica del proyecto	Factibilidad financiera y modelo de financiamiento
	Factibilidad ambiental del proyecto	Factibilidad legal e institucional. Pliegos de licitación
	Factibilidad económica del proyecto	Plan de Acción Estratégico (PAE)
	Presentación de Informe parcial	
	Elaboración de talleres informativos	
	Presentación de Informe final	



Introducción

Los numerosos acuerdos históricos entre la República Argentina y la República Federativa de Brasil, tales como el Tratado de Integración, Cooperación y Desarrollo y el Protocolo Regional Fronterizo, ambos firmados el 29 de noviembre de 1988, fueron relevantes en la gradual adecuación de la conectividad física bilateral y en el proceso supranacional de consolidación de un espacio económico común.

En esa dirección, el Mercado Común del Sur fue pionero en promover la eficiencia de las infraestructuras y de los servicios de transporte en la región, en beneficio de las complejas demandas sociocomerciales.

La conjunción de factores como el crecimiento sostenido en la mayoría de las economías de estos países y la mayor estabilidad político-institucional proporcionó las condiciones ideales para la concreción de inversiones significativas que, a su vez, aumentaron la necesidad de mejoras en la infraestructura existente. Este desarrollo fue encauzado, en un primer momento, en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana y luego, con el objetivo de profundizar la integración de la región, dentro de la Unión de Naciones Suramericanas y sus diferentes ámbitos de debate sectorial específico.

Foros

Adicionalmente a las distintas instancias de debate y acuerdo generadas en el marco de las instituciones mencionadas, existen distintos foros en los que participan tanto actores públicos como privados. Entre estos, resulta importante destacar los comités de integración que anualmente se realizan en distintos puntos de la frontera binacional:

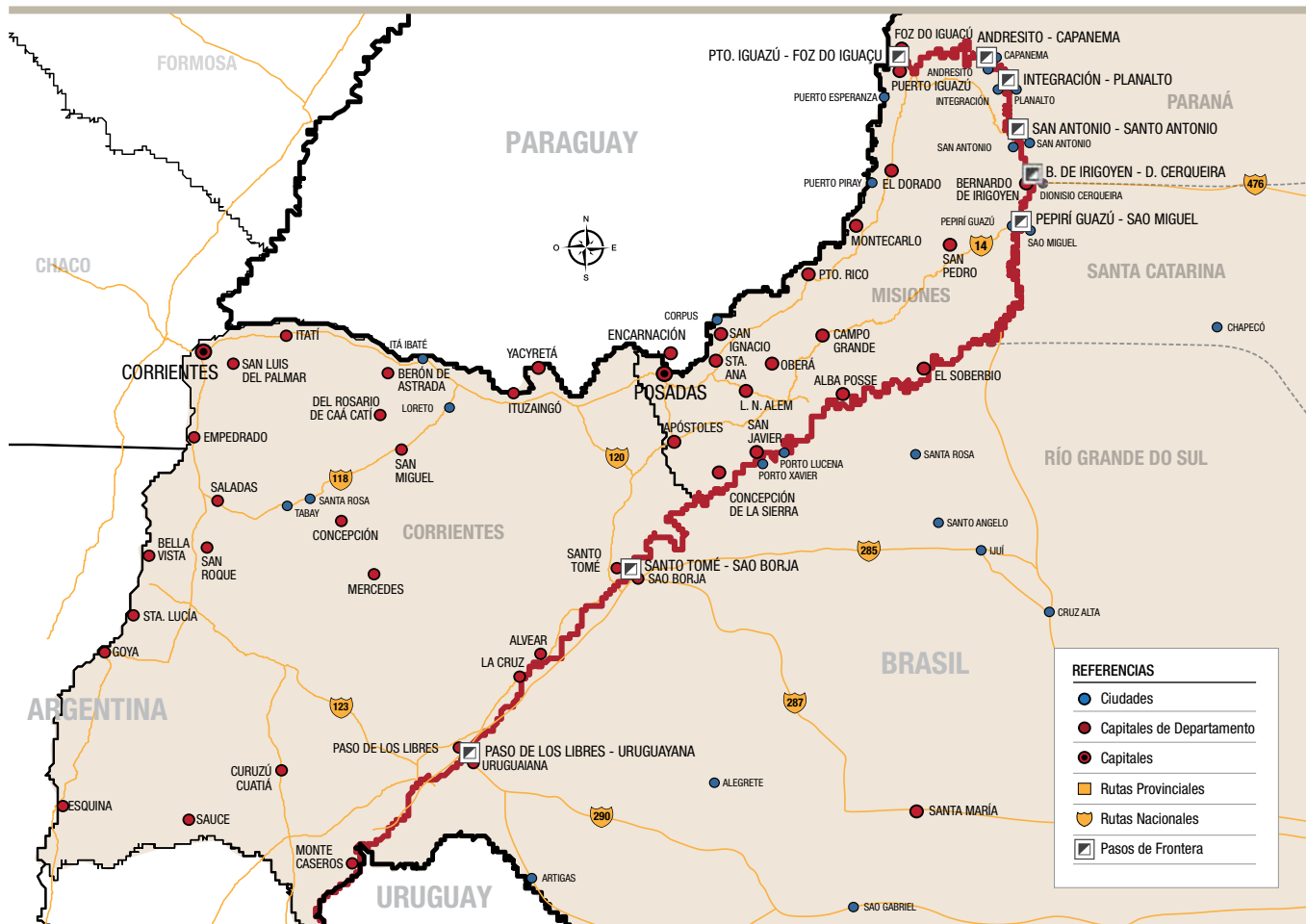
- » Puerto Iguazú-Foz do Iguazú
- » Bernardo de Irigoyen-Dionísio Cerqueira-Barracão
- » Paso de los Libres-Uruguayana

Estudios en ejecución

Se encuentra actualmente en desarrollo el Estudio de Viabilidad de un Programa de Inversiones para Optimizar la Conectividad entre la República Argentina y la República Federativa de Brasil.

Dicho Estudio es el fruto de un anhelo histórico materializado en el Acuerdo para la Viabilización de la Construcción y Operación de Nuevos Puentes sobre el Río Uruguay, firmado el 15 de diciembre de 2000 y posteriormente ratificado por los respectivos congresos de ambos países.

Mapa 20. Frontera Argentina-Brasil



Fuente. Elaboración propia.

Estudio de Viabilidad de un Programa de Inversiones para Optimizar la Conectividad entre la República Argentina y la República Federativa de Brasil

El Estudio, con finalización prevista para mediados de 2015, se ejecuta en el marco de la Comisión Binacional Argentina-Brasil para los Nuevos Puentes sobre el Río Uruguay. La Coordinación Técnica-Administrativa es realizada por la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, por Argentina, y el Departamento Nacional de Infraestructura del Transporte, por Brasil. El objetivo general es identificar los proyectos de infraestructura del transporte cuya ejecución en un horizonte de corto y mediano plazo permita mejorar la conectividad terrestre entre ambos países y las condiciones de operación del transporte internacional. En este sentido, las alternativas para la implantación de los futuros puentes y las obras complementarias y conexas son: Alvear-Itaqui, San Javier-Porto Xavier y Alba Posse-Porto Mauá.

Área de estudio

Se definieron, mediante criterios específicos, tres áreas a escalas diferenciadas donde la extensión de cada una de ellas está funcionalizada con un objetivo particularizado.

Macrorregión

Se considera como Macrorregión a las Provincias de Corrientes y Misiones en la República Argentina, y al Estado de Río Grande do Sul, a partir de la consideración de las regiones de Celeiro, Fronteira Noroeste, Missões y Fronteira Oeste, en la República Federativa de Brasil. Esta escala permite asociar y contextualizar los flujos regionales e interacciones que utilizan los corredores de interconexión.

Área de influencia

Integran el área de influencia los departamentos de Paso de los Libres, San Martín, General Alvear y Santo Tomé en la Provincia de Corrientes y los departamentos de Apóstoles, Concepción de la Sierra, San Javier, Oberá, 25 de Mayo y Guaraní en la Provincia de Misiones, en la Argentina, y los municipios de la franja fronteriza que va desde Tiradentes do Sul hasta Itaqui, en Brasil.

Área operativa

El área operativa es el espacio envolvente de la localización de cada uno de los futuros puentes y las obras complementarias y conexas, y de las zonas directamente afectadas. Involucra las localidades de Alvear, San Javier, Alba Posse, en la República Argentina, y las de Itaqui, Porto Xavier y Porto Mauá, en la República Federativa de Brasil.

Actividades

Descripción geográfica y ambiental

Se realizó la caracterización geográfica y ambiental del área de estudio, estableciendo los criterios generales y específicos para su definición y delimitación.

Descripción de las economías regionales

Se recopiló y sistematizó información cuali-cuantitativa sobre los principales sectores de actividad productiva que dinamizan estas economías regionales, profundizando el análisis en los departamentos y en los municipios donde se proyectan los futuros puentes internacionales.

Matriz de transporte en el comercio Argentina-Brasil

Se estudió la preferencia o asociación producto-modo de transporte y la competencia entre modos para un mismo producto permitiendo profundizar en las variables que determinan la elección modal, así como explorar la probabilidad de cambios en esas elecciones.

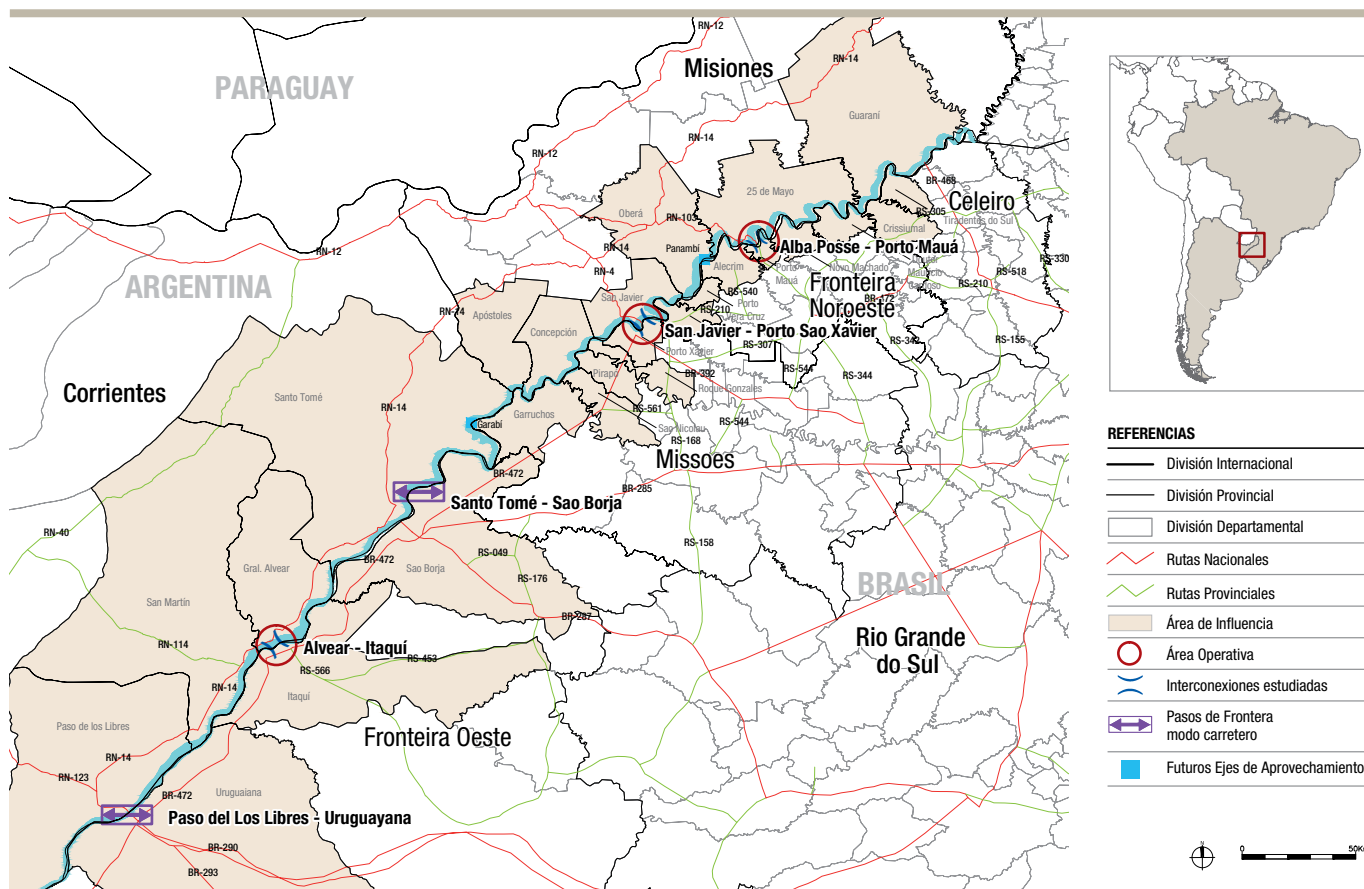
Descripción y análisis de las cadenas logísticas

Se analizaron los principales aspectos de las cadenas más importantes en el flujo comercial Brasil-Argentina que utiliza los pasos terrestres: automotriz, petroquímica y, como representantes de la cadena de agronegocio que se moviliza por vía terrestre, las de arroz y cebolla.

Análisis de la infraestructura de transporte bilateral

Se llevó adelante una caracterización de los distintos componentes, realizando especialmente un análisis con un mayor detalle para los modos carretero y ferroviario, identificando los principales nodos de generación, recepción y transbordo de los flujos de carga y pasajeros.

Mapa 21. Frontera Argentina-Brasil



Fuente. Estudio de los Nuevos Puentes sobre el Rio Uruguay.

Análisis y modelización del sistema de transporte

Utilizando el paquete TransCad, se confeccionó un modelo de demanda que explica el sistema de transporte a fin de predecir y cuantificar los cambios en los diferentes modos involucrados, en términos de volúmenes de viajeros y de carga, y sus costos asociados.

Estimación y asignación de la demanda futura

Las diferencias entre la red actual y la de cada uno de los proyectos estudiados, originan distintos costos operativos y tiempos. Se realizaron asignaciones mediante el método STOCH para el año base y para las sucesivas proyecciones del tránsito, en relación con cada escenario modelado.

Planteo y selección de alternativas de trazado

En cada una de las localizaciones identificadas para el análisis de nuevos enlaces se realizaron estudios in situ y mediante cartografía para definir los trazados. En los casos en que fue posible y necesario, se plantearon distintas variantes para analizarlas luego con una matriz multicriterio que ayudara en la toma de decisión y selección de la alternativa.

Asimismo, considerando las características de los sitios de implantación de los futuros pasos fronterizos internacionales, resultó necesario establecer criterios básicos ambientales y territoriales que permitieran garantizar, desde las etapas iniciales de diseño, tanto la sustentabilidad de las obras como la protección del ambiente y la calidad de vida de las poblaciones involucradas. [Tabla 8]

Aprovechamientos Hidroeléctricos de Garabí y Panambí

Uno de los principales condicionantes reconocidos prioritariamente y considerados en la confección de los anteproyectos

corresponde al nivel máximo de crecidas del río Uruguay en su situación actual y a partir del funcionamiento de los futuros complejos hidroeléctricos sobre dicho río, Garabí y Panambí, particularmente en cuanto a la cola de remanso.

Tanto la localidad de Alba Posse como también la zona costera/portuaria de la localidad de Porto Mauá, resultarán parcialmente afectadas cuando se construya la represa de Panambí. En este sentido, el puente principal respeta la cota del proyecto Panambí, y luego la traza recorre un sector con pendientes pronunciadas, buscando evitar la zona que resultará inundada.

Elaboración de anteproyectos

Como premisa general que gobernó la implantación de la estructura de cruce del río, se procuró buscar los sectores de menor profundidad, coincidentes con los anchos mayores. Si bien esto implica una estructura de cruce de mayor longitud total, las luces de los vanos son menores y las fundaciones más simples, lo que permite obtener una estructura de menor costo.

Desde el punto de vista del diseño vial se procuró situar los trazados evitando en lo posible los terrenos excesivamente quebrados o con fuertes pendientes, los sectores con suelos de mala calidad y la afectación de edificaciones. Se procuró minimizar el impacto del proyecto en la afectación de propiedades. Para ello se ubicó el eje en forma lo más paralela posible a los límites de parcelas para evitar la afectación diagonal y la generación de remanentes.

Para la ubicación de los centros de frontera se tuvo en cuenta la premisa de que existiera un sector de trazado rectilíneo con pendientes suaves y suficiente ancho para ubicar las instalaciones correspondientes. El diseño del centro de frontera se refiere a un centro tipo, adecuado a la zona bajo análisis, para el cual se desarrollan soluciones geométricas y arquitectónicas y la definición de los diseños preliminares de varios edificios y las áreas de control de tránsito y playa de camiones.

Porto Do Itaquí, Brasil



Estimación de costos de los proyectos identificados

Se realizaron las estimaciones de costos correspondientes a la liberación de traza requerida en cada caso, junto a las inversiones correspondientes a los puentes, accesos y centros de frontera. De acuerdo a la información recabada en la zona de los proyectos, se estimaron valores promedio para la adquisición de terrenos para implantar las trazas de los accesos, distinguiendo valores diferentes según se trate de áreas netamente rurales o de aquellas que se consideran terrenos suburbanos.

Para determinar el volumen necesario de terraplenes y excavaciones se realizó un modelo digital del terreno a partir de la

Tabla 9. Estimación de costos de inversión (en US\$)

CONCEPTO	ALVEAR ITAQUÍ	SAN JAVIER PORTO XAVIER	ALBA POSSE PORTO MAUÁ
Liberación de Traza	6.094.000	1.066.600	884.100
Puente Principal	15.988.000	10.428.500	15.432.800
Puente Secundario	0	5.001.300	678.000
Puente Secundario	0	3.492.200	0
Accesos Viales	24.731.000	18.281.500	8.951.100
Control de Vehículos Livianos	2.857.900	2.857.900	2.857.900
Playa de Camiones	15.422.900	15.422.900	15.422.900
TOTAL INVERSIÓN	65.093.800	56.550.900	44.226.700

Tabla 8. Descripción de las variantes elegidas

VARIABLE	ALVEAR-ITAQUÍ	SAN JAVIER-PORTO XAVIER	ALBA POSSE-PORTO MAUÁ
Entorno	Suburbano	Rural	Rural
Característica	Cercana a ambos poblados	Alejada de ambos poblados	Alejada de ambos poblados
Longitud accesos	5.500 m (Argentina)	2.740 m (Argentina)	870 m (Argentina)
	3.580 m (Brasil)	4.458 m (Brasil)	3.070 m (Brasil)
Longitud de Puente Especial	570 m	-	1.260 m
Longitud de Puente Estándar	-	900 m	-
Longitud de Puente Adicional 1	-	450 m	45 m
Longitud de Puente Adicional 2	-	315 m	-
Longitud Total de Puentes	570 m	1.665 m	1.305 m
Distancia traza a borde urbano	100 m (Argentina)	700 m (Argentina)	170 m (Argentina)
	50 m (Brasil)	2.000 m (Brasil)	300 m (Brasil)
Km lineales de zonas productivas intervenidas	2,5 km (Argentina)	2,6 km (Argentina)	0,8 km (Argentina)
	0,9 km (Brasil)	4,0 km (Brasil)	3,0 km (Brasil)
Conecta con ruta	RN 14 (Argentina)	RP2 (Argentina)	RP8 (Argentina)
	BR 472 (Brasil)	BR 472 (Brasil)	RS 344 (Brasil)
Respeto el catastro urbano-rural (menor expropiación)	En parte	Sí	No

Balsa Alba Posse



cartografía disponible con curvas de nivel y luego, empleando un software específico para diseño vial (Civil 3D), se trazó el eje planimétrico, se dibujó la rasante y se incorporaron los datos del perfil transversal típico, incluyendo los datos de la estructura de pavimentos de calzadas y banquetas. Para los puentes, se elaboraron los costos de los rubros más significativos de las obras, incluyendo en ellos todos los costos de los elementos adicionales que se requieren para la ingeniería y la ejecución de las obras, tales como construcción de obradores, plantas de prefabricación, explotación de yacimientos y transporte de materiales. [Tabla 9]

Identificación de impactos ambientales

Se concluye que las trazas estudiadas y seleccionadas son adecuadas y cumplen con los criterios planteados sobre las incidencias ambientales. Asimismo, los impactos potenciales esperados guardan relación con la hipótesis de estudio y son mitigables, a pesar de las características de irreversibilidad que presentan algunos. En correspondencia con la evaluación, se han identificado las medidas y acciones de mitigación correspondientes.

Tabla 10. Plan de Manejo Ambiental - Etapa construcción (en US\$)

PROGRAMAS	ALVEAR-ITAQUÍ	SAN JAVIER-PORTO XAVIER	ALBA POSSE-PORTO MAUÁ
Organización: estructura funcional	749.158	898.990	449.495
Control de contaminación del agua	82.937	99.525	49.762
Control de contaminación del aire	139.520	186.026	93.013
Control de contaminación de suelo	81.256	97.507	48.753
Protección de la fauna	62.235	93.352	62.235
Protección de vegetación	186.388	279.582	186.388
Protección del suelo	311.378	373.653	186.827
Protección de los recursos hídricos	27.838	33.406	16.703
Plan de contingencia	461.245	553.494	276.747
Información a las Comunidades	213.282	255.938	127.969
Protección del patrimonio	35.459	42.551	21.275
Comunicación social	116.365	139.638	69.819
Forestación compensatoria	133.254	199.881	133.254
TOTAL	2.600.313	3.253.541	1.722.240

Conclusiones

Una vez finalizado el Estudio, ambos países contarán con un exhaustivo análisis de la frontera, realizado en forma estratégica e integrada. Esto constituye una base fundamental a partir de la cual deben darse los próximos pasos para materializar en obras los proyectos aquí descritos. Entre otros productos derivados del Estudio se encuentran:

» Los anteproyectos de los nuevos puentes sobre el río Uruguay, sus accesos viales y los respectivos centros de frontera

- » La estimación de costos correspondiente a cada una de las inversiones desarrolladas
- » La estimación del tránsito actual y futuro para esas vinculaciones a partir de los resultados de un modelo desarrollado específicamente para dicho fin
- » El detalle de la viabilidad técnica, económica, social, institucional y ambiental de cada una de las intervenciones propuestas III



Introducción

El río Uruguay tiene una extensión de más de 1.800 km de longitud, de los cuales poco más de 500 km constituyen la frontera entre Argentina y Uruguay. Esta frontera fluvial fue objeto de intervenciones en infraestructura de conexión desde mediados del siglo XX y es, actualmente, una de las áreas centrales dentro del MERCOSUR, objeto de nuevos proyectos de mejora de la conectividad.

En ese contexto, tras superar las diferencias generadas por la instalación de una fábrica de producción de celulosa en la ciudad de Fray Bentos (Uruguay) en el año 2010 y con un nuevo paradigma en términos de planificación de la conectividad, ambos países retomaron el diálogo con la convicción de mejorar y promocionar la integración física como forma de impulsar el desarrollo económico, social y cultural de sus pueblos.

En función de ello, tanto Argentina como Uruguay han establecido gran parte de sus agendas bilaterales teniendo como premisa que el desarrollo integrado de la infraestructura y de todos los aspectos que hacen a la conectividad sea una prioridad. Esto implica ir más allá de las meras obras de conectividad física aisladas y orientarse hacia una perspectiva que permita la articulación del territorio y sus distintas dimensiones, y la consolidación de una plataforma que armonice las aspiraciones nacionales.

Foros

El área de frontera, su gestión y su infraestructura asociada, cuentan con la implementación de instancias puntuales que hacen a la operatividad y/o manejo específico en las zonas de influencia. Existe tanto un organismo binacional con competencia sobre el río Uruguay, como también comités de integración con presencia en las zonas de frontera, los cuales funcionan como instancias de participación de organismos de control y/o de injerencia o relación con el paso fronterizo. Estos son:

- » Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU)
- » Comité de Integración Gualaguaychú-Fray Bentos
- » Comité de Integración Colón-Paysandú
- » Comité de Integración Concordia-Salto

Estudios en ejecución

Más allá de los acuerdos binacionales, en otras instancias multilaterales donde participan los gobiernos de Argentina y Uruguay, se han planeado proyectos de mejoras de interconexión. En la Iniciativa IIRSA, constituida por los doce gobiernos de la región en el año 2000, se incluyeron proyectos de transporte ferroviario, fluvial y vial sobre el río Uruguay, de carácter bilateral. Esta Iniciativa, a partir de la constitución de la UNASUR, y con

Mapa 22. Argentina-Uruguay



Fuente. Elaboración propia.

ello el COSIPLAN, pasó a integrar uno de los foros técnicos, avanzando en la formulación de proyectos. Es dentro de este marco

donde se formula el Programa de Inversiones para la Mejora de la Integración Territorial entre Argentina y Uruguay.

Estudio Binacional para la Mejora de la Integración Territorial entre Argentina y Uruguay

Introducción

El Programa, financiado conjuntamente por el Gobierno Nacional y la Comisión Andina de Fomento a través de una Asistencia Técnica No Reembolsable, se centrará en el análisis de las necesidades de desarrollo de infraestructura de integración territorial entre Argentina y Uruguay en su frontera común sobre el río Uruguay. El Estudio requerirá la aplicación de métodos y modelos que permitan analizar diferentes escenarios de desarrollo e integración de actividades sociales y productivas y de inserción regional y a nivel global.

A partir de dichos escenarios se deberán plantear los requerimientos de infraestructura de conectividad e integración, y la identificación y evaluación de proyectos que permitan responder a las demandas de transporte y logística asociadas.

Objetivo general

Se planteó como objetivo general del Estudio definir un programa de inversiones en infraestructura de conectividad y proyectos de optimización operativa e institucional, cuya ejecución en un horizonte de planeación al 2030 permita mejorar la integración territorial entre Argentina y Uruguay en su frontera común sobre el río Uruguay.

En lo referido al área de estudio, se ha propuesto como primera aproximación que el área de influencia directa esté comprendida por los siguientes territorios:

- » Argentina: las Provincias de Entre Ríos y Corrientes
- » Uruguay: los departamentos que se encuentran sobre la margen del río Uruguay (Artigas, Salto, Paysandú, Río Negro, Soriano y Colonia)

Objetivos específicos

- » Identificar y proponer proyectos de infraestructura que consoliden la integración territorial entre Argentina y Uruguay y contribuyan a mejorar la operación de los servicios de transporte y de logística entre ambos países
- » Identificar en los pasos fronterizos proyectos de infraestructura y mejoras operativas y/o institucionales que permitan atender la demanda actual y futura, en la forma más eficiente posible
- » Evaluar y establecer la necesidad de inversiones para facilitar las transferencias intermodales y actividades logísticas, incorporando en el análisis los escenarios de competitividad global

- » Elaborar una estrategia que aborde de manera sistemática y expeditiva los riesgos y oportunidades resultantes de la ejecución de los proyectos y acciones identificados para consolidar la conectividad entre Argentina y Uruguay

Actividades y avances del Estudio

Actividades

El Estudio Binacional para la Mejora de la Integración Territorial entre Argentina y Uruguay está organizado en tres módulos, los cuales se indican y desglosan a continuación.

1. CARACTERIZACIÓN, DIAGNÓSTICO Y PROYECCIÓN TERRITORIAL		
MÓDULO 1	Caracterización y diagnóstico territorial del Área de Influencia Directa	Pasos fronterizos
	Análisis de la integración regional del Área de Influencia Indirecta	Clasificación de factores estratégicos
	Presentación de Informe	
2. SISTEMA DE TRANSPORTE PARA LA INTEGRACIÓN TERRITORIAL		
MÓDULO 2	Evolución del transporte internacional	Modelación de la red de transporte
	Caracterización de la demanda de transporte	Diagnóstico de la situación actual y futura de la red de referencia
	Caracterización de la infraestructura de transporte	Cartografía digital
	Descripción del sector transporte	Inventario preliminar de Proyectos
	Presentación de Informe	
3. PROGRAMA DE INVERSIONES PARA LA INTEGRACIÓN TERRITORIAL		
MÓDULO 3	Proyección de demanda	Evaluación de impacto socioambiental
	Modelación de alternativas de conectividad	Identificación y evaluación de un Programa de Inversiones
	Proyecciones e identificación de proyectos	Recomendaciones
	Presentación de Informe	
Transferencia de desarrollos informáticos, elaboración de talleres informativos y capacitación general		

Avances del Estudio, Taller Nacional de Presentación y Primer Informe Parcial

A fines de noviembre del 2014 se dio comienzo al Estudio y el día 12 de febrero del 2015 la Subsecretaría organizó un taller para su presentación formal.

El encuentro tuvo como objetivo exponer ante los organismos involucrados en los pasos fronterizos, los antecedentes, alcances, características, la metodología y los pasos a seguir por parte del equipo consultor que lleva adelante el Estudio. Se contó con la presencia de Administración Federal de Ingresos Públicos, Migraciones, Aduana, Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria, Cancillería, Ministerio del Interior y Trans-

porte, Vialidad Nacional y representantes de las Provincias de Entre Ríos y Corrientes.

Días después, la consultora hizo entrega a la Subsecretaría de Argentina y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay del Primer Informe Parcial del Módulo 1. Este, además de contener la Caracterización, Diagnóstico y Proyección Territorial, fue enviado con una base cartográfica en formato digital, la que quedará como insumo del Estado Nacional para futuras proyecciones territoriales.

Por último, se estima que a inicios del segundo semestre del corriente año la consultora presente el Modelo de Transporte en funcionamiento y el Informe Final con su respectivo Programa de Inversiones para la Integración Territorial. ■■■

INTEGRACIÓN TERRITORIAL MULTILATERAL

En materia de integración territorial multilateral, el objetivo principal es la planificación del desarrollo de la infraestructura regional en un marco de competitividad y sostenibilidad crecientes, de forma tal de generar las condiciones para alcanzar en la región un patrón de desarrollo estable, eficiente y equitativo, identificando los requerimientos de tipo físico, normativo e institucional necesarios y procurando mecanismos de implementación que fomenten la integración física a nivel continental.

Se trata, al mismo tiempo, de planificar este crecimiento y de articularlo con las estrategias de los distintos niveles y espacios de integración. Es así que han surgido diferentes foros, a escala regional y continental, que agrupan a los países que considerando sus planes nacionales buscan ampliar sus sinergias asociándolos y armonizándolos con los de los otros países miembros y obtener así una escala que facilita la competitividad regional y la inserción global buscada.

En el ámbito de la integración regional, la coordinación de

inversiones para el desarrollo de obras de infraestructura favorece la integración económica, social y política, fomenta la competitividad conjunta de los territorios y una mejor inserción internacional de los países participantes. Se considera que las inversiones destinadas a desarrollar el transporte, la energía y las comunicaciones juegan un papel determinante y dinamizador, ya que para crecer de manera sostenida es un primer requisito construir la infraestructura básica. Sin embargo, es necesario desarrollar, al mismo tiempo, otras acciones para que dicha infraestructura sea sostenible también desde el punto de vista social, ambiental e institucional.

La Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública ha articulado la participación sectorial y territorial argentina en los foros de planeamiento de la infraestructura regional creados, principalmente en la Unión de Naciones Suramericanas y la Comisión de Estados Latinoamericanos y Caribeños, cuyos alcances y resultados se describen a continuación.

Reunión del Grupo Técnico Ejecutivo de Integración y Facilitación Fronteriza del COSIPLAN. Buenos Aires, octubre de 2014



UNIÓN DE NACIONES SURAMERICANAS

UNASUR es un organismo internacional conformado por los doce países de la región suramericana: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela. Tiene como objetivo construir un espacio de integración en lo cultural, económico, social y político, respetando la realidad de cada nación.

Sus desafíos principales son eliminar la desigualdad socioeconómica, alcanzar la inclusión social, aumentar la participación ciudadana, fortalecer la democracia y reducir las asimetrías existentes, manteniendo siempre una especial atención por la soberanía e independencia de los Estados.

UNASUR está conformada por cuatro órganos que toman decisiones, de acuerdo a su nivel jerárquico:

1. Consejo de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno
2. Consejo de Ministras y Ministros de Relaciones Exteriores
3. Consejo de Delegadas y Delegados
4. Secretaría General

UNASUR cuenta con doce Consejos Ministeriales Sectoriales que fueron creados por las Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno conforme al art. 6 del Tratado Constitutivo. Son consejos temáticos que responden a los objetivos del organismo multilateral y a los lineamientos establecidos por sus órganos políticos.



III Cumbre UNASUR, Argentina

- » 12 países, 400 millones de habitantes
- » Más de 17 millones de km²
- » Más de 6 billones de dólares de Producto Bruto Interno



Nueva Sede UNASUR. Situada en la Ciudad conocida como Mitad del Mundo, en las cercanías de Quito, Ecuador, fue inaugurada en diciembre de 2015 y bautizada Néstor Kirchner a modo de homenaje al ex presidente argentino y primer secretario general de la UNASUR

CONSEJO SURAMERICANO DE INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO

El COSIPLAN es la instancia de discusión política y estratégica, a través de la consulta, evaluación, cooperación, planificación y coordinación de esfuerzos y articulación de programas y proyectos para implementar la integración de la infraestructura regional de los países miembros de la Unión de Naciones Suramericanas.

Fue creado en la Tercera Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR realizada en la Ciudad de Quito el 28 de enero de 2009. El Estatuto y el Reglamento del Consejo fueron aprobados por los ministros en la Primera Reunión Ordinaria del COSIPLAN (Buenos Aires, diciembre de 2009) y ratificados posteriormente por la Cuarta Reunión del Consejo de Jefas y Jefes de Estado de UNASUR (Georgetown, noviembre de 2010). Estos instrumentos orientan el trabajo del Consejo a través de la definición de sus principios y objetivos y lo dotan de una estructura que le permitirá concretar las acciones encomendadas. Durante el año 2011 el COSIPLAN avanzó hacia la construcción de los dos instrumentos que guiarán su trabajo en los próximos diez años: el Plan de Acción Estratégico 2012-2022 (PAE) y la

Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API).

En líneas generales, que luego serán desarrolladas, se puede decir que a la fecha el COSIPLAN cuenta con lo siguiente:

- » Planes de trabajo anuales que se ejecutan considerando el PAE 2012-2022
- » La identificación, evaluación y actualización permanente de una Base y Cartera de Proyectos de Infraestructura de Integración
- » El establecimiento de prioridades desde una óptica regional en la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración
- » Un sistema de monitoreo para evaluar los avances y ajustes al proceso de implementación de dichos proyectos
- » La elaboración de metodologías específicas para incorporar las distintas dimensiones del desarrollo a la identificación y ejecución de la infraestructura para la integración
- » Mayor disponibilidad de asistencia técnica para estudios de preinversión
- » Articulación entre las distintas escalas y dimensiones de la planificación de la integración regional

Cartera de Proyectos de Integración de América del Sur

La conformación de esta Cartera fue posible a partir del desarrollo y la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa, que parte de la identificación de Ejes de Integración y Desarrollo, los cuales organizan el territorio suramericano y ordenan la Cartera de Proyectos. La aplicación de esta metodología se llevó a cabo a través de las reuniones de los Grupos Técnicos

Ejecutivos bajo un esquema de trabajo participativo de los doce países. El marco conceptual elegido por IIRSA y continuado por el COSIPLAN fue innovador en cuanto a su enfoque, al ubicar en el centro de atención a los EID, el análisis se desplazó al territorio y a su dinámica, trascendiendo la mira más estrecha de los eslabones de infraestructura y de los corredores de transporte.

Planificación territorial indicativa a nivel regional

Procesos Sectoriales de Integración

Normas o procedimientos que facilitan la utilización eficiente de las infraestructuras, entre los que destacan:

- » Pasos de frontera
- » Tecnologías de la Información y la Comunicación
- » Integración energética
- » Instrumentos de financiamiento
- » Transporte aéreo
- » Transporte marítimo
- » Transporte multimodal
- » Logística

Mapa 23. Ejes de Integración y Desarrollo, franjas territoriales multinacionales donde se identifican proyectos de integración



Fuente. Elaboración propia.

Metodologías para profundizar los análisis territoriales

METODOLOGÍAS

- » Evaluación Ambiental y Social Estratégica
- » Integración Productiva y Logística
- » Programas Territoriales de Integración
- » Prevención y Gestión de Riesgos y Catástrofes en la infraestructura

Se desarrollaron los instrumentos para transitar desde una planificación territorial de la infraestructura hacia una planificación territorial del desarrollo, con los siguientes objetivos:

- » Identificar acciones complementarias de alcance económico, socioambiental, logístico, institucional.
- » Evaluar y perfeccionar el diseño de los grupos de proyectos
- » Consolidar informaciones de las bases geográficas

A partir del año 2006 se comenzó el desarrollo de estas metodologías, de las que se tiene una mayor maduración y experiencia de implementación con EASE e IPrLG. Respecto a PTI y Gestión de Riesgos se encuentran en su primera aplicación, a partir de la cual se podrá contar con una metodología más robusta.

La metodología de planificación territorial indicativa se encuentra en continua evolución, a fin de dotar a la Cartera de Proyectos de la optimización necesaria en el proceso de identificación de infraestructura requerida para la integración regional, considerando las múltiples dimensiones del desarrollo humano sostenible.

Formulación de la Cartera de Proyectos

La Cartera del COSIPLAN está compuesta por proyectos de transporte, energía y comunicaciones que promuevan la conectividad regional y generen desarrollo económico y social sustentable para América del Sur.

- » Definición de los EID
- » Requerimientos de infraestructura de transportes, energía y comunicación
- » Agrupamiento de proyectos por EID
- » Evaluación de la sostenibilidad y factibilidad de los agrupamientos de proyectos



CARTERA DE PROYECTOS DE INTEGRACIÓN PONDERADA Y PRIORIZADA

Los proyectos de la Cartera fueron seleccionados por los doce países de América del Sur a partir de la aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa.

La Cartera es actualizada en forma permanente a través de reuniones anuales de los Grupos Técnicos Ejecutivos de los Ejes de Integración y Desarrollo.

Actualización anual de la Cartera de Proyectos

La conformación original de la Cartera de Proyectos se produjo en 2004 como parte del trabajo de la Iniciativa IIRSA y fue atravesando sucesivas actualizaciones como resultado de la profundización del proceso de planificación territorial.



En 2010 se realizó el último ejercicio de actualización en el marco de IIRSA y en junio de 2011 el primero en el marco del COSIPLAN.

Esta actividad se realiza anualmente como parte del Plan de Trabajo del COSIPLAN, siendo la última versión la de 2014.

La información relativa a los proyectos de la Cartera se encuentra consolidada en el Sistema de Información de Proyectos del COSIPLAN (SIP).

La Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública articula la participación de las distintas instancias sectoriales y territoriales, nacionales y provinciales.

La Cartera de Proyectos en cifras

Para el año 2014:

- » 578 proyectos para la integración en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, seleccionados por los países de sus planes nacionales y con distinto alcance territorial
- » 48 grupos de proyectos
- » Inversión estimada de US\$ 163.324,5 millones

Figura 8. Cantidad y Costo de Proyectos por Etapa de Ejecución

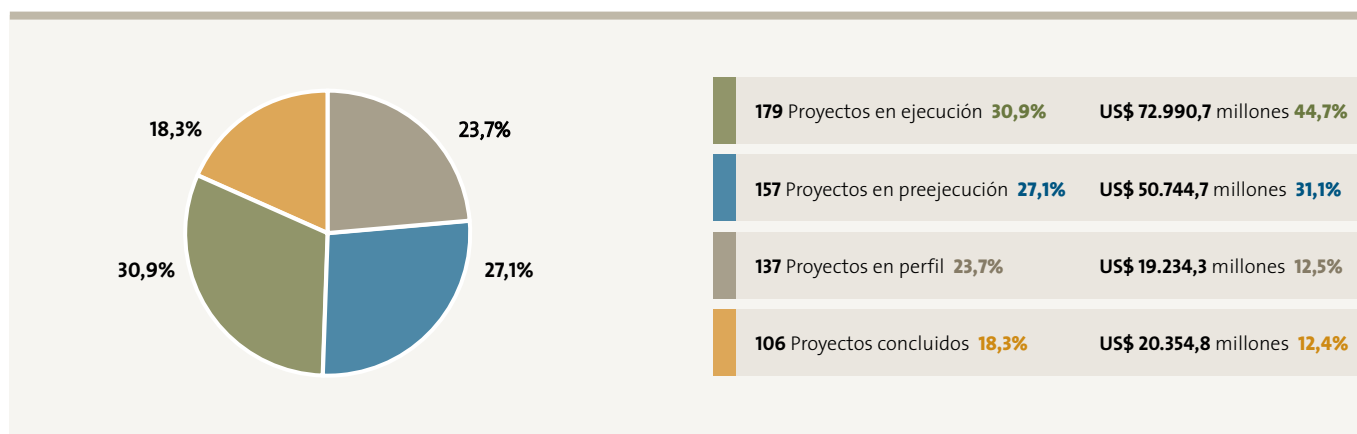


Figura 9. Alcance Territorial de los Proyectos

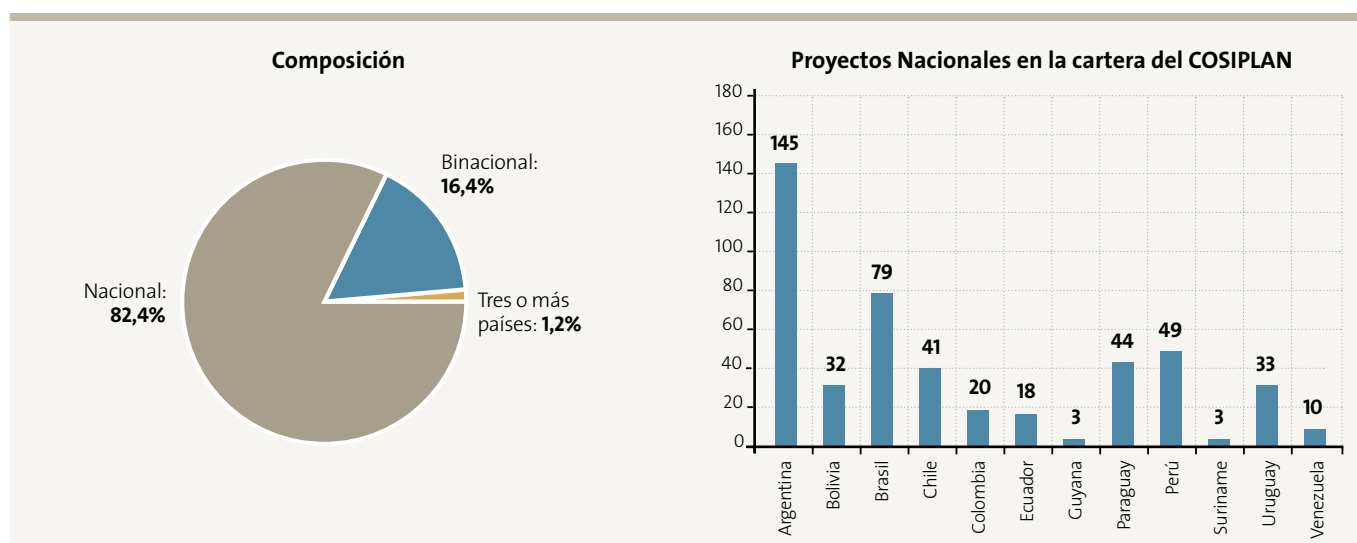
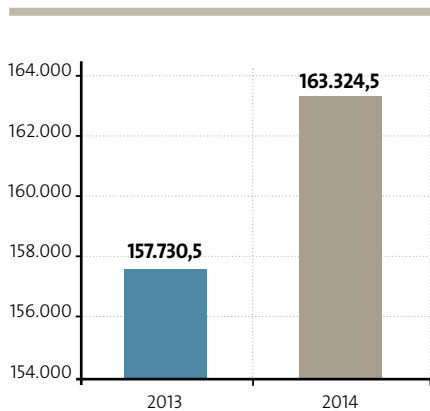
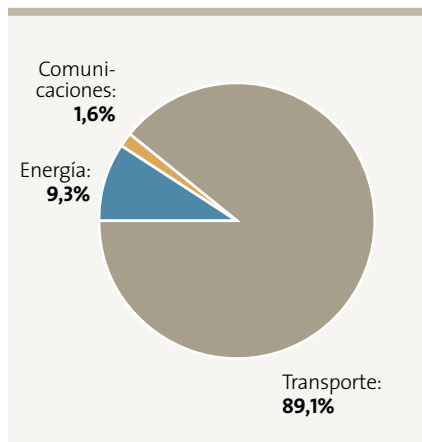


Figura 10. Inversión estimada en millones de US\$



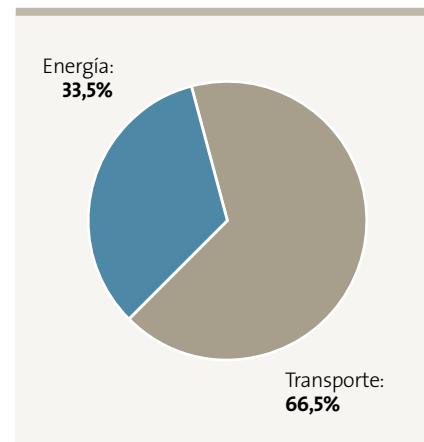
Se observa un aumento en la inversión estimada que se relaciona con la revisión y actualización de los proyectos en curso y la inclusión de nuevas iniciativas por parte de cada uno de los países.

Figura 11. Composición sectorial como % del número de proyectos



El número de proyectos en la Cartera del COSIPLAN está concentrado en el sector transporte, en particular en transporte carretero, que a su vez se concentra en tres ejes: MERCOSUR-Chile, Capricornio y Andino.

Figura 12. Composición sectorial como % de la inversión estimada



Los proyectos ferroviarios y carreteros explican más del 80% de la inversión en transporte. Comunicaciones no tiene una participación significativa, más allá de que se está elaborando el Proyecto de Anillo de Fibra Óptica Suramericano.

Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración

¿Qué es la API?

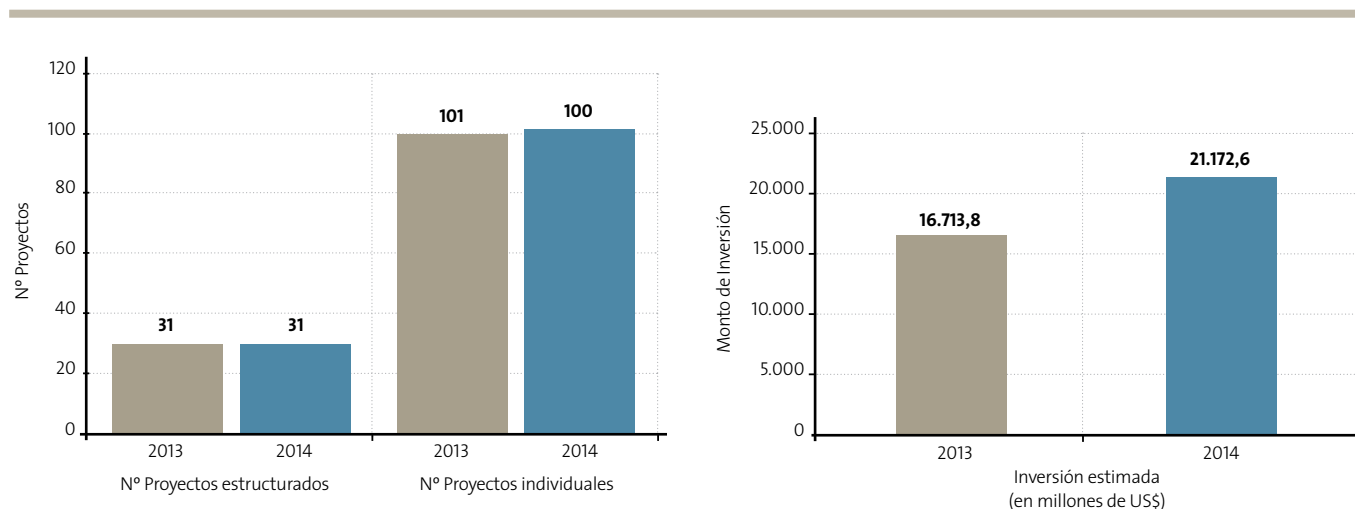
La API representa la prioridad de UNASUR para el próximo decenio en materia de proyectos para la integración física de Suramérica.

La Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración es el resultado de los esfuerzos convergentes de cooperación, diálogo y acuerdos entre los países suramericanos para la planificación de la infraestructura del territorio con una visión regional y compartida. Estos trabajos fueron reconocidos e incorporados a partir de 2011 en el marco institucional provisto por el COSIPLAN en la UNASUR.

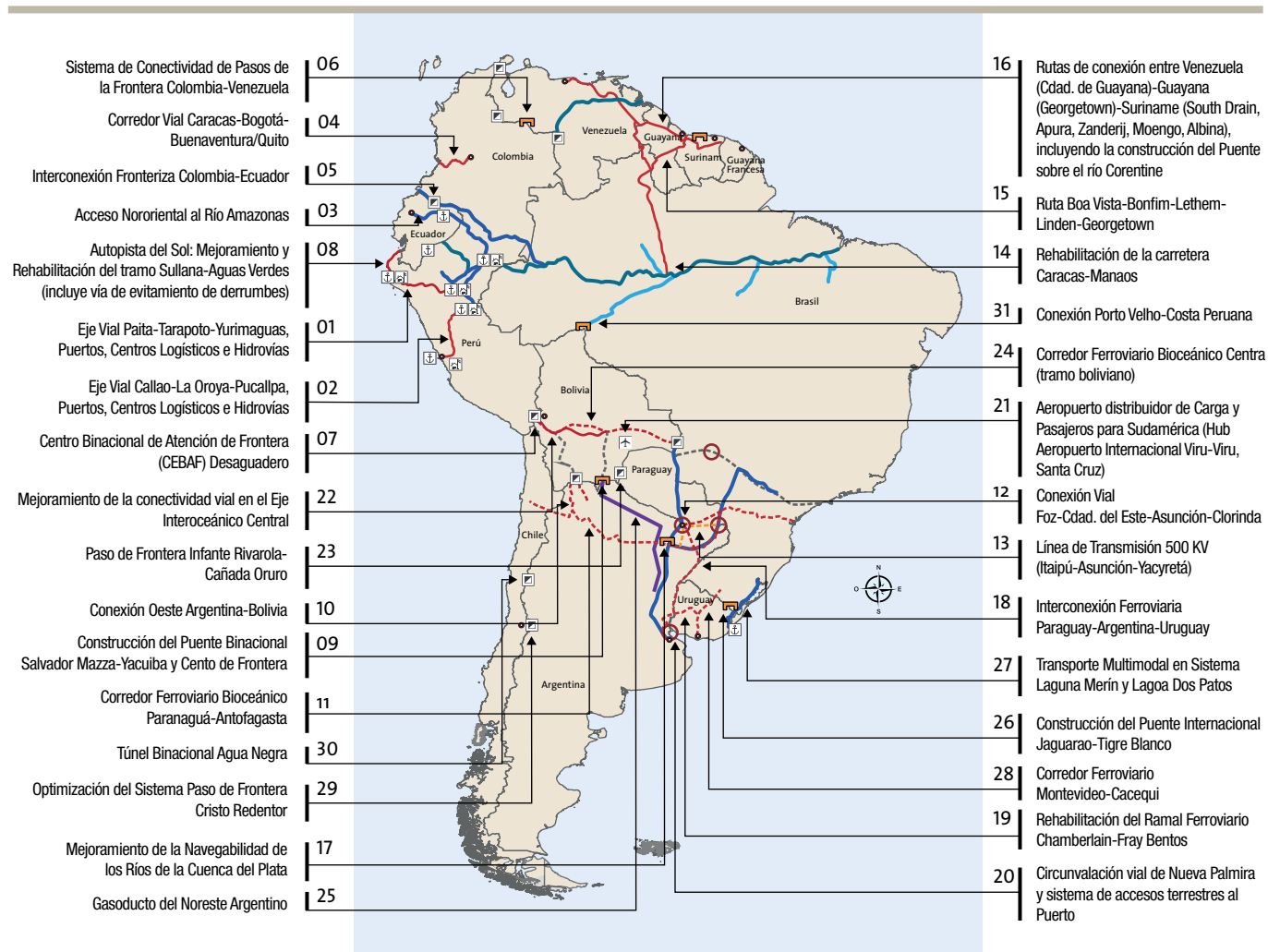
Características

- » Conformada por proyectos estructurados de alto impacto para la integración física regional, constituidos por proyectos individuales que pueden ser nacionales, binacionales o multinacionales, que pertenecen a la Cartera de Proyectos y/o a los Procesos Sectoriales
- » Los doce países están representados y existe un equilibrio en el número de proyectos impulsados por cada país
- » Los proyectos son seleccionados por consenso a partir de criterios definidos, entre los que se destaca el contar con evaluaciones y compromisos por parte de los países involucrados

Figura 13. Cantidad de proyectos e inversión estimada de la API

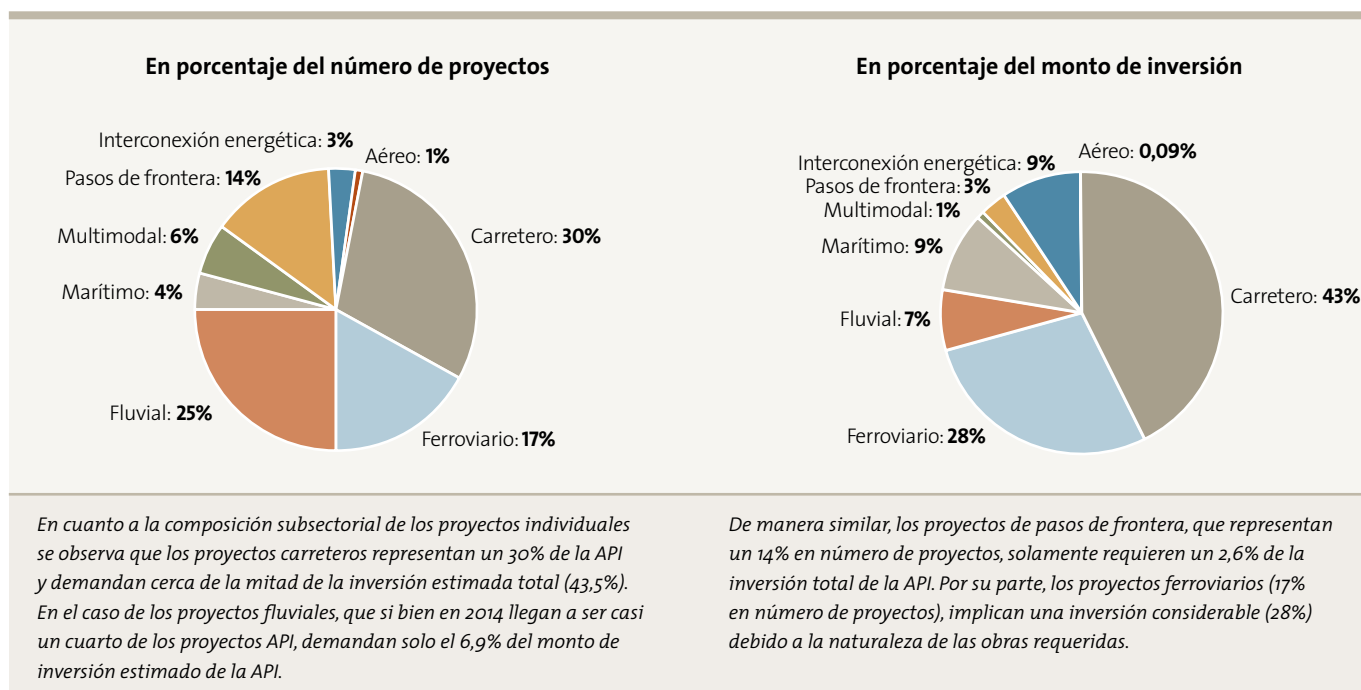


Mapa 24. Proyectos prioritarios de integración de la UNASUR



Fuente. Elaboración propia.

Figura 14. Composición sectorial y subsectorial de la API



Proyectos de Argentina en la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración

La República Argentina participa en la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración de la UNASUR en un total de nueve proyectos estructurados.

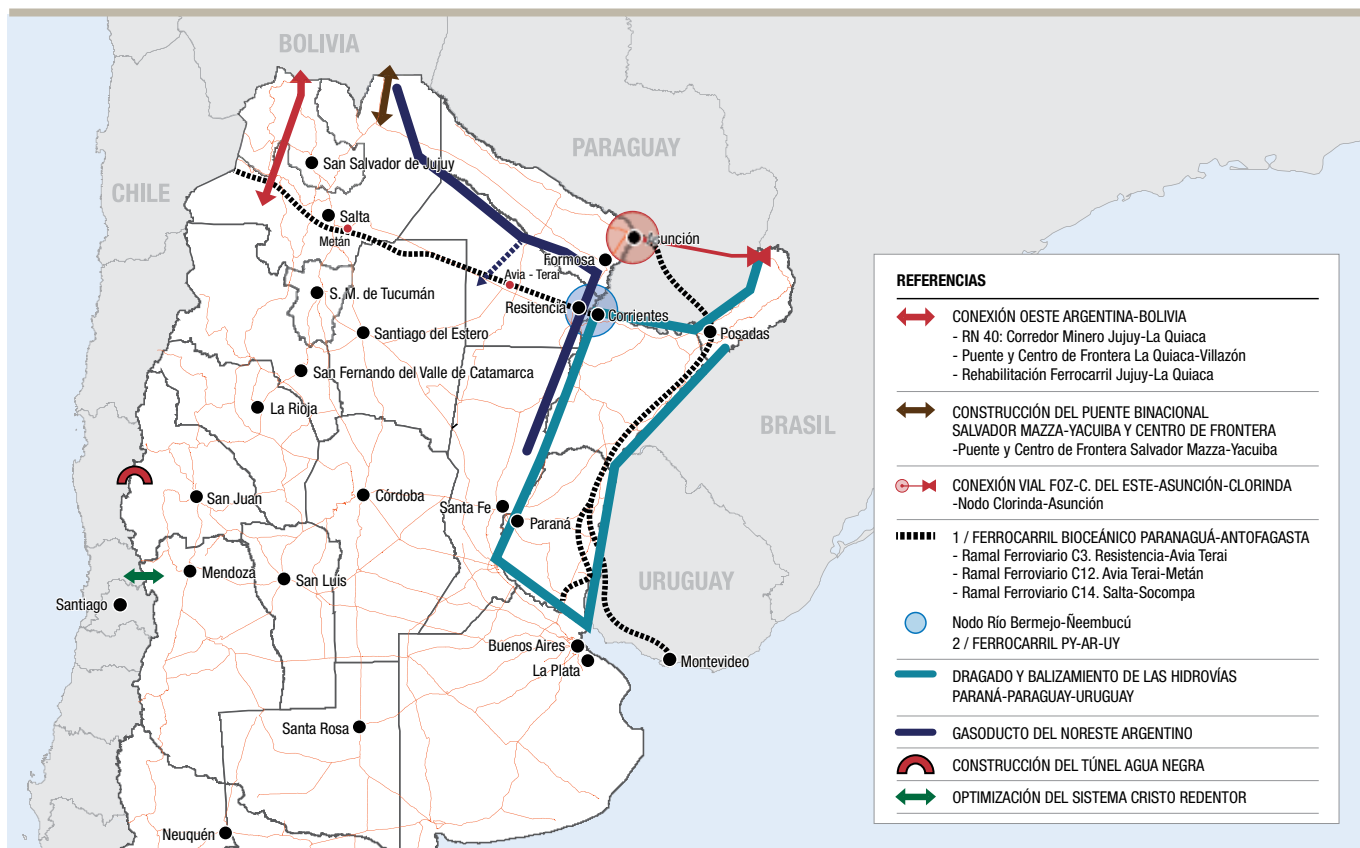
Con respecto a estos proyectos, que están conformados en algunos casos por varios proyectos individuales, la Subsecretaría viene desarrollando acciones en distintos momentos del ciclo de proyectos en los que estos se encuentran, a fin de apoyar su formulación e implementación, así como también identificar sinergias con otros proyectos y acciones complementarias.

Se describen a continuación tres de los proyectos en los cuales se están llevando adelante estas acciones complementarias:

- » Optimización del Sistema Cristo Redentor
- » Corredor Bioceánico Ferroviario Antofagasta-Paranáguá
- » Túnel Binacional Agua Negra

Por su parte, los casos de los Nodos Clorinda-Asunción y Río Bermejo-Ñeembucú, que son proyectos individuales que integran distintos proyectos estructurados, fueron también presentados en el análisis bilateral en la relación con Paraguay.

Mapa 25. Proyectos de Argentina en la API



Fuente. Elaboración propia.

Grupo Técnico Financiamiento



Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor

El Proyecto Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor fue incluido en la API de la UNASUR, elaborada por el COSIPLAN, y se compone por las siguientes obras:

- » Centro de cargas de Uspallata
- » Centro de control de pasajeros Los Horcones
- » Centro de control de pasajeros Los Libertadores
- » Readecuación Túnel Cristo Redentor y Túnel Caracoles
- » Sistema Binacional de Control de Gestión del Paso Sistema Cristo Redentor

Proyecto Ejecutivo Sistema de Control de Gestión

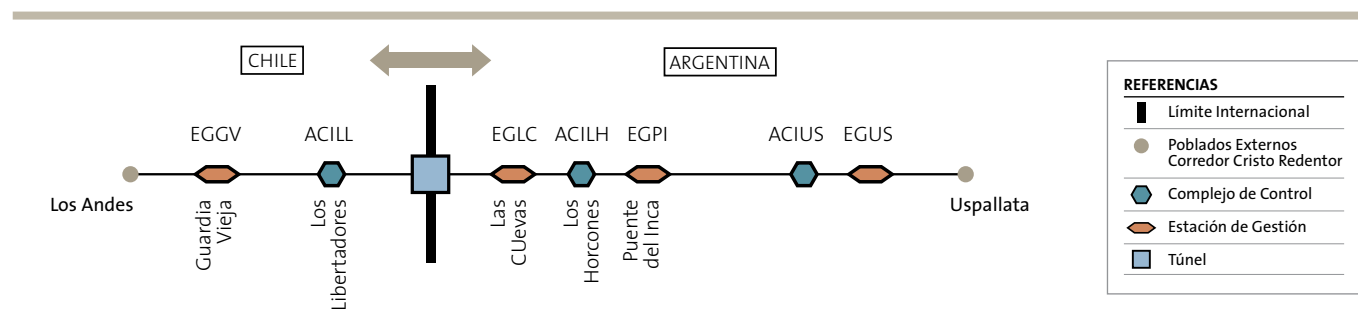
- » Se consensuaron los Términos de Referencia del Estudio para elaborar el Proyecto Ejecutivo
- » Se encuentra en elaboración por parte del BID el Convenio de Asistencia Técnica No Reembolsable por US\$ 765.000 (50% cada país)

Mapa 26. Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor



Fuente. Elaboración propia.

Figura 15. Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor



Fuente. Elaboración propia.

Refuncionalización del Túnel Caracoles

La Comisión Binacional abordó el tema por mandato presidencial en su V Reunión y, con los objetivos de otorgar mayor seguridad al túnel y convertirlo en alternativa de circulación, se formalizó la Mesa Técnica Túnel Caracoles, que comenzó sus trabajos en agosto de 2014.

Túnel Agua Negra

La ejecución del Proyecto Túnel Binacional Agua Negra permitirá contar con un paso alternativo y complementario al Paso Cristo Redentor y contribuirá a la integración física, económica y social de Argentina y Chile y, en particular, de las Provincias argentinas y regiones chilenas de su área de influencia. Esta integración no solo fortalecerá los flujos comerciales Chile-Argentina sino que también facilitaría el acceso al comercio de Asia-Pacífico a una importante región.

Mapa 27. Túnel Agua Negra



Fuente. Elaboración propia.



PTI Taller Binacional Coquimbo, Túnel Agua Negra

Además se beneficiaría el sector turismo al facilitar el tránsito de los vehículos livianos que hoy requieren o bien desviarse hacia el Paso Cristo Redentor o hacer uso del Paso Agua Negra, ubicado a 4.780 m sobre el nivel del mar y sin pavimento, lo que resulta en un fuerte desincentivo a su uso para los vehículos livianos, concentrándose este en los meses de enero y febrero.

Programa Territorial de Integración del Túnel Agua Negra

Objetivo:

El objetivo principal es identificar los proyectos y las acciones complementarias a la ejecución del Proyecto Túnel de Agua Negra a

desarrollar en su área de influencia directa, que promuevan:

- » El desarrollo sustentable
- » La integración interna e internacional
- » El ordenamiento territorial

Participantes:

Instancias sectoriales nacionales de Chile y Argentina, las Provincias de San Juan y La Rioja y la Región de Coquimbo.

Coordinación:

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública de Argentina y Ministerio de Obras Públicas de Chile.

Duración:

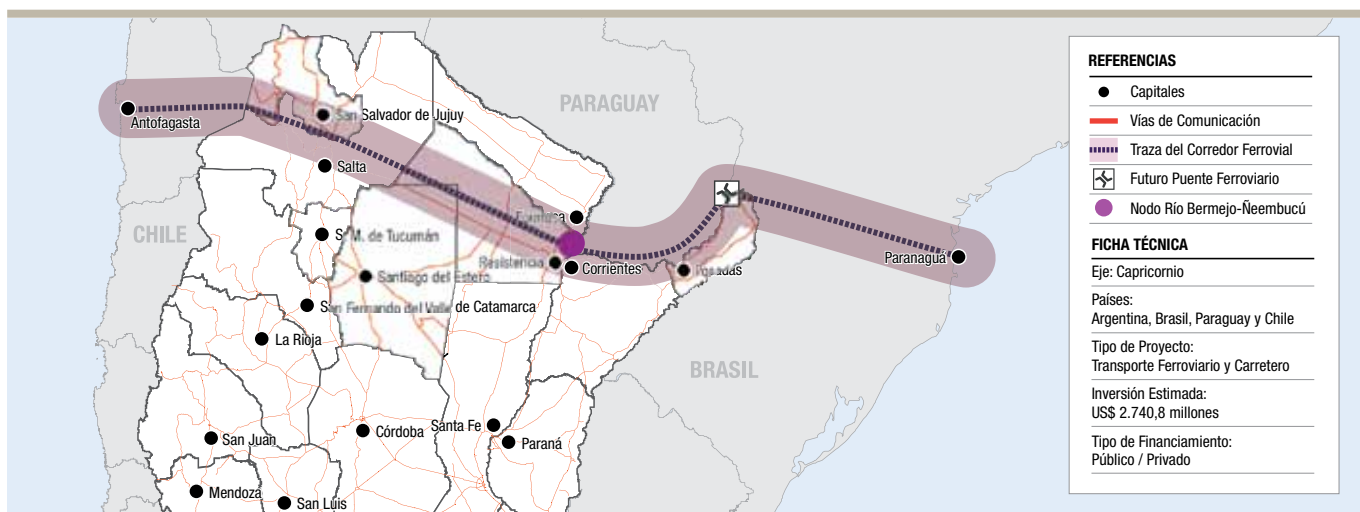
El Taller Inicial del Programa se realizó en noviembre del año 2014 y su finalización está prevista para el mes de agosto de 2015.

Corredor Bioceánico Ferroviario Antofagasta-Paraná

Los nueve proyectos individuales que conforman este proyecto estructurado están orientados a rehabilitar líneas férreas existentes, a ejecutar tramos que son eslabones faltantes y a

reforzar u optimizar puentes y patios de cargas, resultando en un ferrocarril con trocha de 1 m que interconectará los cuatro países y los océanos Pacífico y Atlántico.

Mapa 28. Corredor Bioceánico Ferroviario Antofagasta-Paraná



Fuente. Elaboración propia.