



SECRETARÍA DE
**PLANEAMIENTO e
INFRAESTRUCTURA**
PROVINCIA DE ENTRE RÍOS



Gobierno de Entre Ríos
ENTRE TODOS

JERARQUIZACIÓN DE LA CARTERA DE PROYECTOS DE INVERSIÓN DE ENTRE RÍOS

INFORME FINAL
Lic. ANDRES DABIN
B.U. RAUL OCHOA y GOMEZ



PROVINCIA DE ENTRE RÍOS

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

JERARQUIZACIÓN DE LA CARTERA DE PROYECTOS DE INVERSIÓN

INFORME FINAL

Octubre de 2009

**Lic. ANDRES IGNACIO DABIN
B. U. RAUL OCHOA y GOMEZ**



INDICE TEMATICO

	Pág.
1. ASPECTOS INTRODUCTORIOS	5
1.1. ASPECTOS METODOLOGICOS.....	6
1.2. ACLARACIONES GENERALES	17
1.3. SOFTWARE UTILIZADO	18
1.4. REGIONES OPERATIVAS	20
2. REGION NORTE.....	21
2.1. PROYECTOS EVALUADOS	25
2.2. PONDERACION DE LOS PROYECTOS	34
2.3. CARTERA PONDERADA REGIONAL	37
3. REGION PARANA	38
3.1. PROYECTOS EVALUADOS	43
3.2. PONDERACION DE LOS PROYECTOS	54
3.3. CARTERA PONDERADA REGIONAL	57
4. REGION DEL URUGUAY	58
4.1. PROYECTOS EVALUADOS	62
4.2. PONDERACION DE LOS PROYECTOS	74
4.3. CARTERA PONDERADA REGIONAL	79
5. REGION CENTRO	81
5.1. PROYECTOS EVALUADOS	84
5.2. PONDERACION DE LOS PROYECTOS	95
5.3. CARTERA PONDERADA REGIONAL	100



6.	REGION DELTAICA	101
6.1.	PROYECTOS EVALUADOS	105
6.2.	PONDERACION DE LOS PROYECTOS	109
6.3.	CARTERA PONDERADA REGIONAL	112
7.	CARTERA DE PROYECTOS PROVINCIAL JERARQUIZADA.....	113

1. ASPECTOS INTRODUCTORIOS

El presente estudio analiza los principales proyectos de inversión en materia de infraestructura pública provincial, utilizando herramientas metodológicas desarrolladas de manera conjunta con el gobierno nacional, para dar cuenta de la contribución de cada proyecto en el logro de las metas estratégicas de desarrollo provincial. En este sentido, este conjunto de proyectos, o cartera, se ponderan de acuerdo a criterios preestablecidos para elaborar información que contribuya en el proceso técnico – político de toma de decisiones.

La modalidad de trabajo desarrollada en el estudio permite distinguir diferentes momentos del mismo. En una primera etapa, se conformaron las herramientas metodológicas que se utilizaron para analizar los proyectos de inversión. Estas herramientas son la Matriz de Análisis de Impactos por Proyectos y la Matriz de Impactos Cruzados. En el primer caso consiste de una matriz multicriterio donde se le atribuyen diferentes valores o pesos a cada criterio en función de las características regionales y de las metas de desarrollo establecidas. El segundo caso corresponde a una matriz que permite analizar las interacciones entre los proyectos. Ambas herramientas son complementarias y permiten realizar un abordaje integral que evite sesgos en el análisis de los proyectos.

Un segundo momento lo constituyó la recopilación de los proyectos de inversión. Los mismos surgieron de las entrevistas con los funcionarios provinciales vinculados a la infraestructura y el planeamiento. En esta instancia se realizó una modificación con respecto a lo que habían sido las estimaciones iniciales que dieron origen al estudio. En un principio se consideró la posibilidad de analizar un universo cercano a los doscientos cuarenta proyectos, sin embargo, la celebración de convenios de financiamiento de obras con el Poder Ejecutivo Nacional, hicieron que el número se redujera y quedara en torno a los setenta proyectos. Estos proyectos fueron analizados a la luz de las herramientas construidas en la primera instancia.

Por último, como resultado de los análisis regionales de los proyectos y del entrecruzamiento metodológico se arribó a la construcción de cinco carteras



regionales ponderadas (en correspondencia con las regiones operativas) y a la Cartera Ponderada de Proyectos de Inversión de Entre Ríos.

1.1 ASPECTOS METODOLOGICOS

Ponderar - como trabajo de jerarquización - significa atribuir un valor a un elemento o variable dentro de un conjunto que se pretende medir o expresar en un índice. Este es el punto de partida para la conformación de una matriz que refleje las valoraciones provinciales en materia de proyectos de inversión.

La Matriz de Análisis de Impactos de Proyectos es un esquema modelo que fue provisto a todas las provincias argentinas por la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación. Sin embargo, cada provincia debe definir, en función de sus prioridades de desarrollo y de las estrategias seleccionadas para alcanzar dichas metas, que valor o peso le asigna a los criterios, subcriterios y subcriterios¹ que conforman la matriz. Es aquí donde cada provincia adapta el modelo para ponerlo al servicio de sus necesidades y donde se traducen las diferentes modalidades de acción seleccionadas por cada provincia y por cada región de las mismas.

El proceso de construcción de una matriz de evaluación de impactos hace necesario conjugar diferentes factores que responden a lógicas disímiles. Por una parte, el establecimiento del peso que tendrá cada criterio, subcriterio y subcriterio¹ se basa en decisiones técnico - políticas que definen las prioridades de desarrollo provincial y configuran el modelo deseado de provincia a largo plazo, por lo tanto se trata de elementos con una impronta de subjetividad. Por otra parte, los impactos esperados de cada proyecto son introducidos mediante una escala numérica que permite la elaboración de índices, es decir, una cuantificación de las puntuaciones valorativas de los proyectos de inversión.

La elaboración de la Matriz de Análisis de Impactos de Proyectos de Inversión y la asignación de los pesos específicos a cada criterio, subcriterio y subcriterio 1 obedecen a las definiciones estratégicas técnico - políticas de las metas de desarrollo provincial a largo plazo y de una priorización acerca de cuales son los aspectos a fomentar para lograr dichos objetivos. En este sentido, existen aproximaciones ya definidas sobre el modelo deseado que la provincia de Entre Ríos persigue con horizontes de trabajo a 2016. Estas definiciones se encuentran plasmadas en dos documentos de referencia que son el **Plan Estratégico Territorial Argentina del Bicentenario 1816 – 2016**¹ y el documento **Argentina, horizonte 2016. Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial**. Sección: Provincia de Entre Ríos. Modelo Territorial Deseado².

Los pesos representan la importancia o el grado en que contribuye un criterio, subcriterio o subcriterio1 en relación con la concreción del modelo deseado provincial, a través de inversiones que están vinculadas fundamentalmente a la obra pública.

Por lo tanto, la asignación de los pesos responde a lineamientos que definen la estrategia a través de la cual se planea modificar la realidad para alcanzar las metas de desarrollo propuestas. Se puede decir que la determinación de dichos pesos constituye el momento de la decisión técnica - política en el proceso de ponderación de los proyectos de inversión. Es por esto que la selección de los pesos de cada uno de los criterios y subcriterios estuvo en manos de los funcionarios políticos provinciales con incumbencia en la temática, nos estamos refiriendo al Secretario de Planeamiento e Infraestructura Arq. Guillermo Federik y a la Directora de Planificación Arq. Luz Goldman.

¹ Plan Estratégico Territorial Argentina del Bicentenario 1816 – 2016. Avance 2008. Poder Ejecutivo Nacional. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Año 2008

² Argentina, horizonte 2016. Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. Sección: Provincia de Entre Ríos. Modelo Territorial Deseado. Gobierno de Entre Ríos. Dirección General de Planificación. Año 2007



La Matriz de evaluación de impactos de proyectos que se presenta a continuación es producto de entrevistas mantenidas con dichos funcionarios provinciales y responde al tipo de proyectos que están involucrados.

Los proyectos que se analizarán se componen mayoritariamente de obras vinculadas a los siguientes rubros: vial / transporte (construcción, reparación o mantenimiento de rutas nacionales o provinciales, puertos y vías navegables, estaciones multimodales, infraestructura ferroviaria y aeroportuaria, caminos rurales, accesos, puentes y alcantarillas), saneamiento (desagües pluviales, plantas potabilizadoras y pozos de toma de agua, distribución urbana de agua, desagües cloacales y lagunas de tratamiento de efluentes), arquitectura (viviendas, edificios educativos, hospitales y centros de salud, gimnasios y polideportivos, centros comunitarios y terminales de ómnibus), energía (distribución de gas natural, provisión de energía eléctrica y estaciones transformadoras) e hidráulicas (manejo de los recursos hídricos, control de inundaciones y protección de costas). Dado el tipo de proyectos se realizó una asignación de pesos que permita dimensionar la prioridad provincial con respecto a los impactos que generen dichas obras.

A continuación se describe la conformación de la Matriz de Análisis de Impactos por Proyectos y se detalla la escala utilizada para ponderar los proyectos analizados.

TABLA Nº 1 MATRIZ DE ANALISIS DE IMPACTOS POR PROYECTOS				
Crterios	Subcriterios	Subcriterios 1	Escala	Ponderación
ECONÓMICO	Producción Regional	Costos de producción	Óptimo: 15% Alto Positivo: entre 14,9 y 10 % Medio positivo: entre 9,9 y 5% Bajo Positivo: entre 4,9 y 1% Neutro: 0 Idem negativos	Óptimo: 1 Alto Positivo: 0.7 a 0.9 Medio positivo: 0.4 a 0.6 Bajo Positivo: 0.1 a 0.3 Neutro: 0 Bajo Negativo: - 0.1 a - 0.3 Medio Negativo: - 0.4 a - 0.6 Alto Negativo: - 0.7 a - 0.9 Negativo: -1
		Exportaciones	Óptimo: exportaciones de alcance internacional Alto Positivo: exportaciones de alcance nacional Medio Positivo: exportaciones de alcance regional Bajo Positivo: exportaciones de alcance local Neutro: 0 Idem negativos	
		Volumen de Producción	Óptimo: 40% sumado a la aparición de una empresa nueva Alto: 20 y 39% Medio: 10 y 19% Bajo: 0 y 9% Neutro: 0 Idem negativos	
	Empleo	Empleo	Óptimo: el proyecto satisface las necesidades de empleo en su área de emplazamiento en un 50% o superior. Alta Positivo: el proyecto satisface las necesidades de empleo en un 25 y 50%. Medio Positivo: el proyecto satisface las necesidades de empleo entre un 10 y 25%. Bajo Positivo: el proyecto satisface las necesidades de empleo en un porcentaje inferior al 10%. Neutro: el proyecto no implica un cambio en la cantidad de personas ocupadas respecto a su situación actual.	Óptimo: 1 Alto Positivo: 0.7 a 0.9 Medio positivo: 0.4 a 0.6 Bajo Positivo: 0.1 a 0.3 Neutro: 0

TABLA N° 1 MATRIZ DE ANALISIS DE IMPACTOS POR PROYECTOS				
Criterios	Subcriterios	Subcriterios 1	Escala	Ponderación
	Diversificación Económica	Carácter del empleo	Optimo: permanente y formal Alto: transitorio y formal Medio: permanente e informal Bajo: transitorio e informal Neutro: el proyecto no implica un cambio en el carácter del empleo.	Optimo: 1 Medio Positivo: 0,5 Neutro: 0
		Diversificación sectorial	Optimo: implica 2 sectores o más Medio Positivo: 1 Neutro: 0	
		Diversificación productiva	Optimo: 4 productos o más Medio Positivo: entre 2 y 4 productos Neutro: 0	
SOCIO – CULTURAL	Accesibilidad	Vivienda y saneamiento básico	Optima: El Proyecto satisface las demandas de vivienda o cubre la demanda de servicios básicos en un 100% en la región/ localidad. Alto Positivo: entre el 70 y 100%. Medio Positivo: entre 30 y 70%. Baja Positivo: entre 0 y 30 %. Neutro: un Proyecto sin vinculación con la vivienda y sus servicios básicos. Nota: las demandas se calculan sobre la porción no satisfecha de las mismas.	Optimo: 1 Alto Positivo: 0.7 a 0.9 Medio positivo: 0.4 a 0.6 Bajo Positivo: 0.1 a 0.3 Neutro: 0
		Salud	Optimo: El Proyecto satisface en 100% la demanda de los servicios de salud. Alto Positivo: entre el 60 y 100%. Medio Positivo: entre 30 y 60%. Bajo Positivo: entre 0 y 30%. Neutro: un Proyecto sin vinculación con la temática de salud. Nota: las demandas se calculan sobre la porción no satisfecha de las mismas.	

TABLA N° 1 MATRIZ DE ANALISIS DE IMPACTOS POR PROYECTOS				
Criterios	Subcriterios	Subcriterios 1	Escala	Ponderación
		Educación	<p>Optima: El Proyecto satisface las demandas de educación en un 100% en la región/ localidad.</p> <p>Alto Positivo: entre el 60 y 100%.</p> <p>Medio Positivo: entre 30 y 60%.</p> <p>Bajo Positivo: entre 0 y 30%.</p> <p>Neutra: un Proyecto sin vinculación con la educación.</p> <p>Nota: las demandas se calculan sobre la porción no satisfecha de las mismas.</p>	
	Cultura e identidad	Identidad local		<p>Impacto positivo: 1</p> <p>Impacto neutro: 0</p> <p>Impacto negativo: -1</p>
		Patrimonio Cultural y/o Natural		<p>Impacto positivo: 1</p> <p>Impacto neutro: 0</p> <p>Impacto negativo: -1</p>

TABLA N° 1 MATRIZ DE ANALISIS DE IMPACTOS POR PROYECTOS				
Crterios	Subcriterios	Subcriterios 1	Escala	Ponderación
AMBIENTAL	Riesgos y usos de suelo	Compatibilidad de uso del suelo/ tierra	<p>Óptimo: el proyecto se localiza en un área compatible con su uso futuro y respeta las condiciones de explotación.</p> <p>Medio Positivo: el proyecto se localiza en un área compatible con su uso futuro y exige para su funcionamiento el acompañamiento de medidas no estructurales que aseguren su viabilidad en el mediano/ largo plazo</p> <p>Bajo Negativo: el proyecto corresponde a un área compatible con el uso (consecuencia del Proyecto) pero su formulación propone una aceleración a mediano/ largo plazo del proceso de intensificación de uso de la tierra o se localiza en un área incompatible con el uso pero sus efectos no resultan agresivos respecto a sus condiciones iniciales</p> <p>Medio Negativo: el proyecto corresponde a un área compatible con el uso (consecuencia del Proyecto) pero su formulación propone una aceleración a corto plazo del proceso de intensificación de uso de la tierra.</p> <p>Alto Negativo: el proyecto se localiza en un área incompatible con el uso (consecuencia del Proyecto)</p>	<p>Optimo: 1</p> <p>Medio positivo: 0.4 a 0.6</p> <p>Bajo Negativo: - 0.1 a - 0.3</p> <p>Medio Negativo: - 0.4 a - 0.6</p> <p>Alto Negativo: - 0.7 a - 0.9</p>
		Amenazas de Origen Natural	<p>Alto Negativo: El proyecto se localiza en un área de ocurrencia de amenazas y potencia los efectos de esa amenaza.</p> <p>Medio Negativo: El proyecto se localiza en un área de ocurrencia de amenazas.</p>	<p>Alto Negativo: - 0.7 a - 0.9</p> <p>Medio Negativo: - 0.4 a - 0.6</p> <p>Bajo Negativo: - 0.1 a - 0.3</p> <p>Neutro: 0</p> <p>Medio positivo: 0.4 a 0.6</p>

TABLA N° 1 MATRIZ DE ANALISIS DE IMPACTOS POR PROYECTOS				
Criterios	Subcriterios	Subcriterios 1	Escala	Ponderación
		Amenazas de Origen Antrópico	<p>Bajo Negativo: El proyecto se localiza en un área de ocurrencia de amenazas y se ejecutan medidas de mitigación/ corrección de efectos negativos.</p> <p>Neutro: El proyecto se localiza fuera del área de ocurrencia de amenazas.</p> <p>Medio Positivo: el Proyecto contribuye a mitigar/ reducir los efectos negativos que genera la ocurrencia de una amenaza.</p>	<p>Alto Negativo: - 0.7 a - 0.9</p> <p>Medio Negativo: - 0.4 a - 0.6</p> <p>Bajo Negativo: - 0.1 a - 0.3</p> <p>Neutro: 0</p> <p>Medio positivo: 0.4 a 0.6</p>
	Afectación de los Recursos Naturales	Suelo	<p>Alto Negativo: El proyecto acentúa la degradación del suelo en intensidad y extensión Alta, ocupando el área de influencia del Proyecto, escala regional.</p> <p>Medio Negativo: El proyecto acentúa la degradación del suelo en intensidad y extensión Media, ocupando el área directa del Proyecto.</p> <p>Bajo Negativo: El proyecto acentúa la degradación del suelo en intensidad y extensión Baja, ocupando el área operativa del Proyecto.</p> <p>Neutro: no hay alteración.</p> <p>Medio Positivo: El proyecto favorece la conservación del recurso suelo o indirectamente promueve la implementación de prácticas de recuperación y preservación del recurso.</p>	<p>Alto Negativo: - 0.7 a - 0.9</p> <p>Medio Negativo: - 0.4 a - 0.6</p> <p>Bajo Negativo: - 0.1 a - 0.3</p> <p>Neutro: 0</p> <p>Medio positivo: 0.4 a 0.6</p>

TABLA Nº 1 MATRIZ DE ANALISIS DE IMPACTOS POR PROYECTOS				
Criterios	Subcriterios	Subcriterios 1	Escala	Ponderación
		Recursos hídricos	<p>Alto Negativo: El proyecto acentúa la degradación de los recursos hídricos en intensidad y extensión Alta, ocupando el área de influencia del Proyecto, escala regional.</p> <p>Medio Negativo: El proyecto acentúa la degradación de los recursos hídricos en intensidad y extensión Media, ocupando el área directa del Proyecto.</p> <p>Bajo Negativo: El proyecto acentúa la degradación de los recursos hídricos en intensidad y extensión Baja, ocupando el área operativa del Proyecto.</p> <p>Neutro: no hay alteración.</p> <p>Medio Positivo: El proyecto promueve el aprovechamiento del recurso en forma sustentable o los insumos que demanda para su funcionamiento se adecuan a la disponibilidad/ capacidad de captación del recurso hídrico.</p>	<p>Alto Negativo: - 0.7 a - 0.9</p> <p>Medio Negativo: - 0.4 a - 0.6</p> <p>Bajo Negativo: - 0.1 a - 0.3</p> <p>Neutro: 0</p> <p>Medio positivo: 0.4 a 0.6</p>
		Biota	<p>Alto Negativo: el Proyecto acentúa la degradación de la biota en intensidad y extensión Alta, ocupando el área de influencia del Proyecto, escala regional.</p> <p>Medio Negativo: el Proyecto acentúa la degradación de la biota en intensidad y extensión Media, ocupando el área directa del Proyecto.</p> <p>Bajo Negativo: el Proyecto acentúa la degradación de la biota en intensidad y extensión Baja, ocupando el área operativa del Proyecto.</p> <p>Neutro: no hay alteración.</p> <p>Medio Positivo: el Proyecto promueve la preservación, conservación o restauración de áreas naturales así como promueve el desarrollo de áreas de amortiguación.</p>	<p>Alto Negativo: - 0.7 a - 0.9</p> <p>Medio Negativo: - 0.4 a - 0.6</p> <p>Bajo Negativo: - 0.1 a - 0.3</p> <p>Neutro: 0</p> <p>Medio positivo: 0.4 a 0.6</p>

TABLA N° 1 MATRIZ DE ANALISIS DE IMPACTOS POR PROYECTOS				
Crterios	Subcriterios	Subcriterios 1	Escala	Ponderación
ESPACIAL	Equilibrio demográfico	Migraciones	<p>Impacto Positivo: El proyecto estimula los procesos considerados benéficos y desalienta los procesos no deseados en el área o región de implementación del mismo</p> <p>Impacto Neutro: El proyecto no genera alteraciones en los flujos migratorios</p> <p>Impacto Negativo: El proyecto desalienta los procesos considerados benéficos y estimula los procesos no deseados en el área o región de implementación del mismo.</p>	<p>Impacto positivo: 1</p> <p>Impacto neutro: 0</p> <p>Impacto negativo: -1</p>
		Policentrismo	<p>Óptimo: el Proyecto desconcentra población de los centros existentes o genera nuevas centralidades</p> <p>Neutro: el Proyecto no influye en la actual centralidad regional.</p> <p>Negativo: concentra población en los centros existentes.</p>	<p>Impacto óptimo: 1</p> <p>Impacto neutro: 0</p> <p>Impacto negativo: -1</p>
	Conectividad / Accesibilidad	Accesibilidad espacial	<p>Óptimo: cubre las demandas insatisfechas de accesibilidad en un 100%</p> <p>Medio Positivo: cubre las demandas de accesibilidad en forma parcial.</p> <p>Neutro: no refleja modificaciones en las demandas.</p>	<p>Impacto óptimo: 1</p> <p>Impacto medio positivo: 0.4 a 0.6</p> <p>Impacto neutro: 0</p>
		Conectividad	<p>Óptimo: satisface en forma total las demandas de conectividad de un área</p> <p>Medio Positivo: satisface en forma parcial las demandas de conectividad de un área</p> <p>Neutro: el proyecto no incide en la conectividad.</p>	<p>Impacto óptimo: 1</p> <p>Impacto medio positivo: 0.4 a 0.6</p> <p>Impacto neutro: 0</p>

TABLA N° 1 MATRIZ DE ANALISIS DE IMPACTOS POR PROYECTOS				
Criterios	Subcriterios	Subcriterios 1	Escala	Ponderación
	Gobernanza espacial	Fortalecimiento institucional	Positivo: el proyecto genera un aporte significativo en este aspecto Neutro: el proyecto no genera efectos en este sentido	Impacto positivo: 1 Impacto neutro: 0
		Conflictividad	Positivo: el proyecto contribuye significativamente a reducir la conflictividad Neutro: el proyecto no incide significativamente Negativo: el proyecto aumenta significativamente el grado de conflictividad	Impacto positivo: 1 Impacto neutro: 0 Impacto negativo: -1

1.2 ACLARACIONES GENERALES SOBRE LOS CRITERIOS Y SU VALORACIÓN

El concepto de regiones operativas constituye un elemento que permite diseñar políticas que reconozcan las características y potencialidades de cada territorio. Pero se enmarcan en un proyecto mayor e integrador que es el desarrollo provincial. En este sentido, se pueden observar cómo los lineamientos regionales que se expresaron en cada una de las matrices regionales tiene aspectos comunes con las ideas fuerzas de carácter provincial que le dieron origen. Por ello, se puede resumir la importancia de los criterios en términos generales de la siguiente manera:

El Criterio Económico fue uno de los de mayor peso en todas las regiones, esto se vincula directamente con la estrategia provincial de fomento de las actividades productivas y de generación de empleo que permitan recrear las condiciones necesarias para la atracción de inversiones destinadas al sector industrial y productivo. En este sentido se plantea la necesidad de ampliar la dotación de infraestructura capaz de mejorar la competitividad territorial, incrementar la conectividad física y garantizar la provisión energética que permita el pleno funcionamiento de las actividades actuales y la radicación de futuros emprendimientos. Dentro de este criterio, la Producción regional y el Empleo son los subcriterios de mayor peso, por sobre la Diversificación Económica. Se considera que las acciones deben estar dirigidas principalmente al aumento de los volúmenes producidos y a la cantidad de puestos de trabajo generados, y en menor medida, al fomento de la diversificación del ámbito económico.

La priorización del criterio económico se basa en el efecto multiplicador que posee la actividad sobre otros aspectos incluidos en los demás criterios. Se considera que la concreción de algunos objetivos económicos, dinamiza y fomenta la realización de otros aspectos incluidos en la matriz de evaluación de proyectos.

El Criterio Sociocultural es otro de los principales en todas las matrices, ello se debe al subcriterios¹ que agrupa la salud, la vivienda, el saneamiento básico y la educación. Ello demuestra que las prioridades de inversión apuntan en el sentido del desarrollo humano a la par de la generación de empleo como ejes de las estrategias de transformación de la provincia. El modelo deseado provincial plantea dentro de

sus objetivos un territorio con una prestación uniforme de los servicios básicos vinculados a la salud, la educación y el saneamiento, que busca superar la desigual prestación de los mismos que existe actualmente en el territorio.

El Criterio Ambiental en términos generales recibió el menor peso específico, sin embargo ello no supone una menor importancia dentro de las prioridades de desarrollo provincial, sino una forma de entender el tipo de acciones necesarias para abordar cada temática. En este sentido, se considera que las cuestiones vinculadas al criterio ambiental, es decir, los riesgos y usos del suelo y la afectación de los recursos naturales, necesitan de estrategias donde predominen las acciones ligadas a la regulación, la concientización, la fiscalización y el control, y en menor medida a la ejecución de proyectos de inversión.

El Criterio Espacial recoge una serie de aspectos que representan un punto de encuentro de los otros criterios y que conforman los intangibles territoriales que caracterizan determinado espacio. Además, la valoración que recibe el criterio espacial y sus subcriterios obedece principalmente a la convicción de que muchos de estos aspectos se persiguen de manera indirecta cuando se priorizan inversiones ligadas a la producción y a la prestación de servicios básicos, ya que los mismos contribuyen a la constitución de un territorio más equilibrado, con mayor accesibilidad y con mejores índices de gobernanza espacial.

1.3 EL SOFTWARE UTILIZADO

Para realizar la evaluación de los impactos de los proyectos, la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación, ha provisto un software libre específicamente diseñado para dicho propósito. El software *DECISION ANALYST* (Copyright 2005-2006 Coastal CRC) consiste en una matriz multidiseño donde se debe ingresar la información proveniente de la matriz regional y luego puntuar cada uno de los proyectos. El software realiza el trabajo de analizar la puntuación ingresada, a la luz de los pesos asignados a cada criterio, subcriterio y

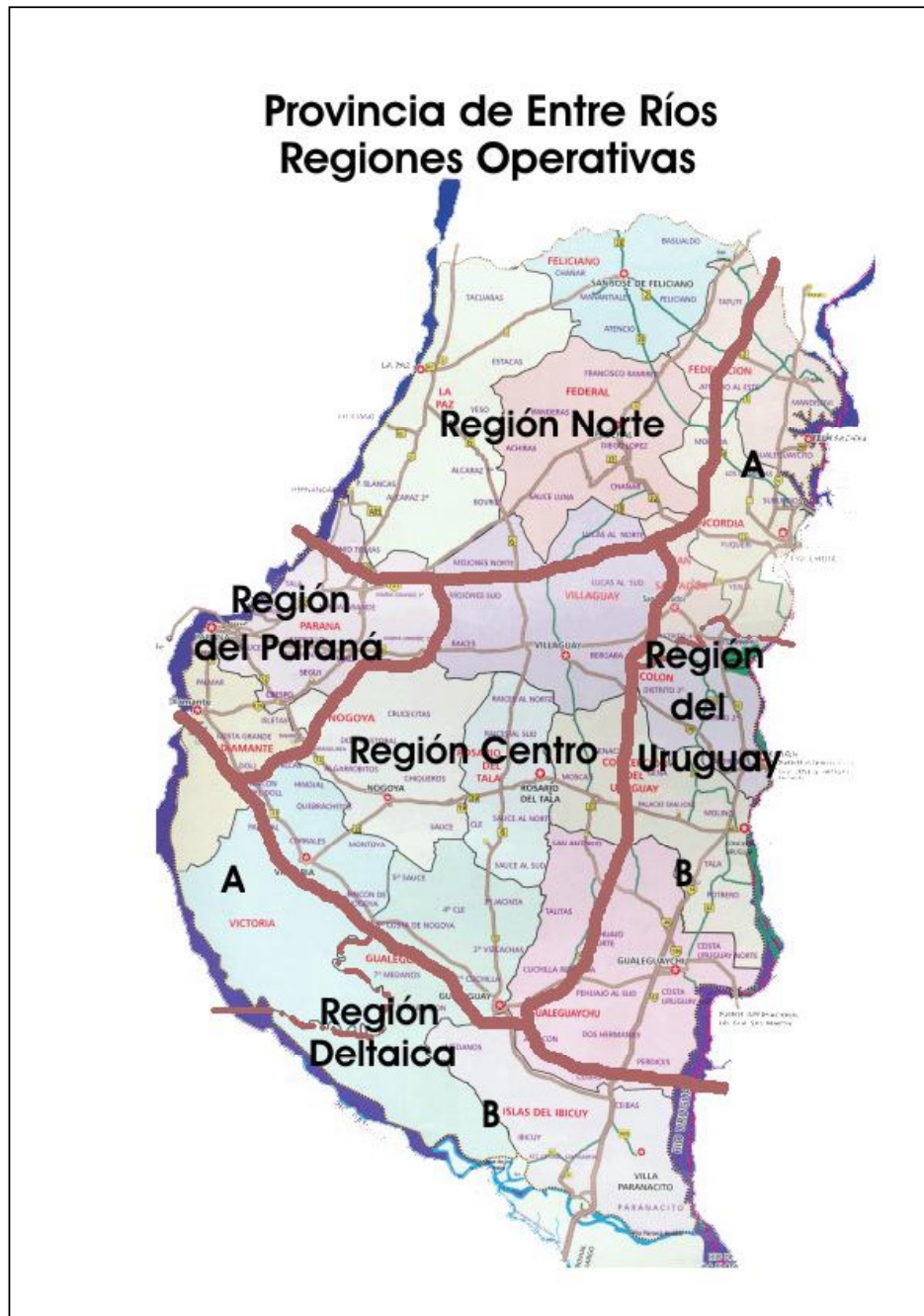


subcriterio1. De esta manera elabora un índice de ponderación de cada proyecto evaluado.

Una vez construida la matriz se comienza a ingresar los proyectos y se los comienza a puntuar en relación a cada subcriterio1. Luego el programa realiza el cálculo de los impactos de cada proyecto, de acuerdo al peso asignado previamente. En este punto es donde las diferencias entre una región y otra son percibidas, ya que un mismo proyecto que se desee implementar en distintas regiones terminará teniendo diferentes índices de ponderación que estarán en relación a las prioridades regionales de desarrollo.

1.4 REGIONES OPERATIVAS DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS

La información concerniente a las regiones entrerrianas se basa en los principios rectores establecidos en el documento “Estudio de regionalización provincial”, elaborado por la Secretaría de Planeamiento e Infraestructura de la Provincia de Entre Ríos en el año 2008, como así también en los aportes de la Dirección General de Planificación de la Provincia de Entre Ríos.



2. REGIÓN DEL NORTE

Como su nombre lo indica, la región se ubica en el Noroeste de la Provincia, comprendiendo los Departamentos de La Paz, Feliciano y Federal, y sectores limítrofes de los Departamentos de Paraná, Villaguay, Concordia y Federación. Los principales centros urbanos son La Paz, Santa Elena, Federal, San José de Feliciano, Bovril, Hernandarias, Hasenkamp y San Jaime de la Frontera.

El soporte natural está conformado por suelos predominantemente vertisoles, que se caracterizan por su baja capacidad de drenaje, convirtiéndolos en poco apto para la actividad agrícola. Esto ha fomentado la explotación ganadera, que ha avanzado sobre el monte nativo, reduciendo sus dimensiones naturales y agravando los problemas erosivos.

En su dimensión económica productiva, la región presenta una serie de factores que han contribuido a que actualmente sea una de las de menor desarrollo relativo en el contexto provincial. Dentro de estos factores encontramos un esquema productivo altamente primarizado donde predomina la ganadería extensiva y de subsistencia. Ello se conjuga con una escasa población, un promedio de ingresos medios y medios bajos y escasa vinculación con los grandes centros de producción y consumo. La situación se retroalimenta mediante la baja tasa de creación de puestos laborales y la consecuente expulsión del personal calificado.

Esta situación ha conducido a un progresivo empobrecimiento de los pequeños y medianos productores y ha agudizado la concentración de la tierra en latifundios con preponderancia de propietarios extraregión. Este proceso ha dificultado aún más la elevación del nivel productivo regional.

El sistema urbano reproduce esta condición dando lugar a un esquema poco articulado en el que se destacan las poblaciones costeras al Paraná y las que se encuentran a la vera de la traza de la Ruta Nacional N° 127 en un entorno de pequeñísimos centros de servicios rurales. En consonancia con esta tendencia, la región presenta un proceso de concentración de la población en las cabeceras

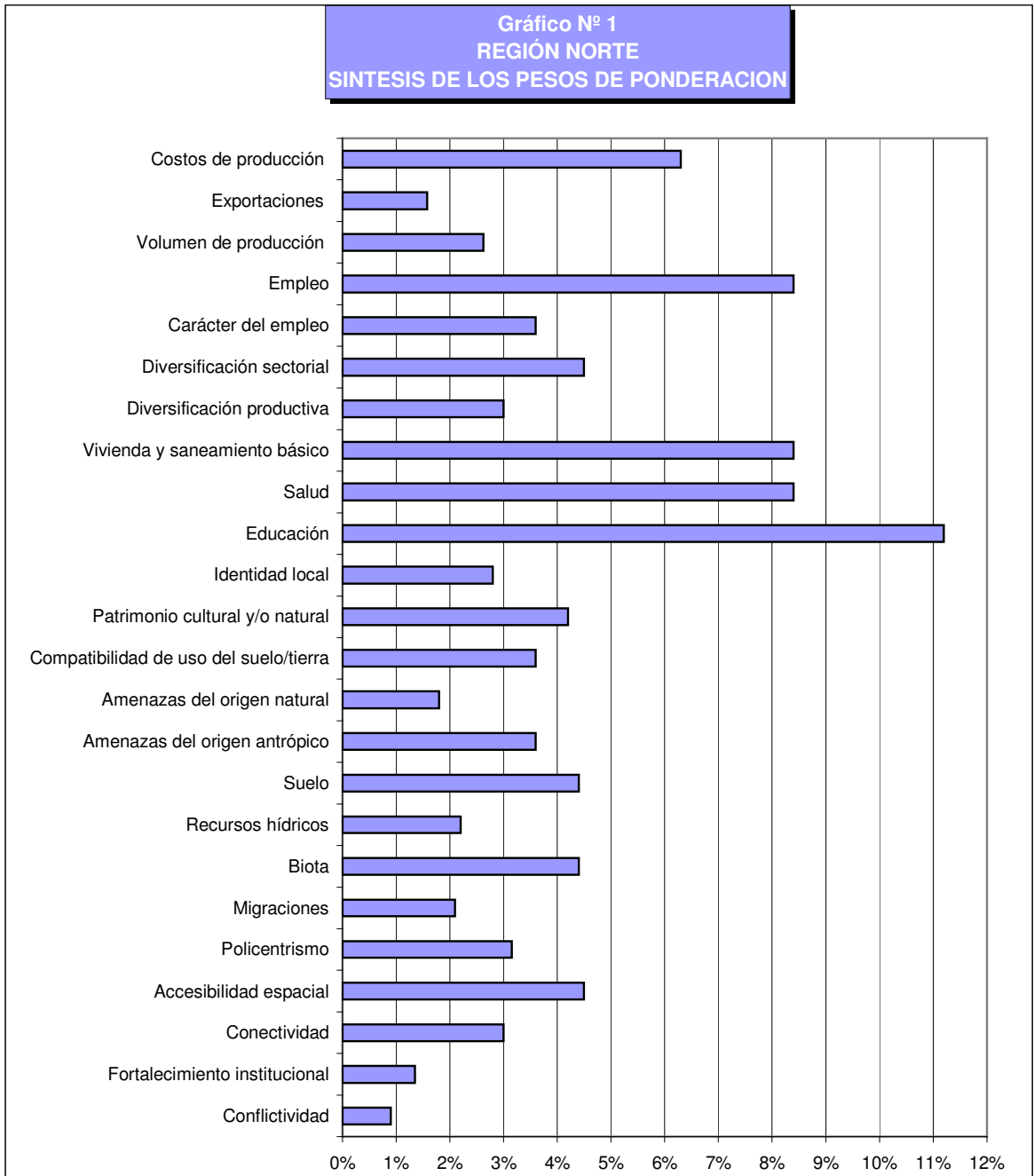


departamentales en detrimento de los poblados menores y la población rural dispersa.

La perspectiva socioeconómica presenta una situación donde los indicadores de Necesidades Básicas Insatisfechas superan a la media provincial en todos los cortes espaciales relevados (población urbana, rural agrupada y rural dispersa). Dicha situación se ve agravada por la escasa cobertura del sistema de salud pública en el territorio y la baja capacidad de resolución que presentan la mayoría de los mismos.

En cuanto a las conectividades, se pueden reconocer como principales dotaciones en materia de infraestructura vial regional a la Ruta Nacional N° 127 que atraviesa la región en sentido Suroeste-Noreste, conectando la ciudad de Paraná y la provincia de Corrientes. Esta ruta, además, forma parte del llamado Corredor Bioceánico que conecta Brasil y el Océano Pacífico. Por su parte, la Ruta Nacional N° 12 hace su recorrido en sentido Norte – Sur, bordeando el río Paraná. Completan el tramado conectivo las Rutas Provinciales N° 1, N° 2, N° 5 y N° 28.

TABLA Nº 2 REGIÓN NORTE SÍNTESIS DE LOS PESOS DE PONDERACIÓN					
Criterio	Peso	Subcriterio	Peso	Subcriterio1	Peso
ECONÓMICO	30%	Producción regional	35%	Costos de producción	60%
				Exportaciones	15%
				Volumen de producción	25%
		Empleo	40%	Empleo	70%
				Carácter del empleo	30%
		Diversificación económica	25%	Diversificación sectorial	60%
Diversificación productiva	40%				
SOCIO CULTURAL	35%	Accesibilidad	80%	Vivienda y saneamiento básico	30%
				Salud	30%
				Educación	40%
		Cultura e identidad	20%	Identidad local	40%
				Patrimonio cultural y/o natural	60%
AMBIENTAL	20%	Riesgos y usos del suelo	45%	Compatibilidad de uso del suelo/tierra	40%
				Amenazas del origen natural	20%
				Amenazas del origen antrópico	40%
		Afectación de recursos naturales	55%	Suelo	40%
				Recursos hídricos	20%
				Biota	40%
ESPACIAL	15%	Equilibrio demográfico	35%	Migraciones	40%
				Policentrismo	60%
		Conectividad / accesibilidad	50%	Accesibilidad espacial	60%
				Conectividad	40%
		Gobernanza espacial	15%	Fortalecimiento institucional	60%
				Conflictividad	40%





2.1 PROYECTOS EVALUADOS DE LA REGIÓN NORTE

1. Pavimentación Ruta Provincial N° 5 - Tramo La Paz - Federal.

Inversión Estimada: \$ 135.000.000,00.-

Estado del Proyecto: Proyecto Ejecutivo

La Ruta Provincial N° 5 entre La Paz y Federal tiene una extensión de 75 km., de calzada enripiada, que con la ejecución de la obra básica, pavimento y puentes, se prevé conectar a Concordia, a través de la Ruta Provincial N° 22.

La ejecución del proyecto implicará incrementar la dotación de infraestructura vial en un sector donde el impacto es altamente sinérgico y significa sumar nuevos kilómetros de ruta pavimentada, situación inédita en los últimos diez años.

En el proyecto de la nueva ruta deberá preverse la construcción de un sistema de nuevos puentes sobre el río Feliciano, en Paso Birrinchín, de dimensiones evaluadas según estudios previos en un puente principal de 250m y 2 aliviadores de 80 metros cada uno..

2. Rehabilitación Ruta Provincial N° 6

Inversión Estimada: \$ 370.000.000.-

Estado del Proyecto: Anteproyecto avanzado

La Ruta Provincial N° 6 conecta el centro de la provincia, con un recorrido de 185 km que une desde la Ruta Nacional N° 12 en cercanías de La Paz, en sentido Norte – Sur y atravesando las Rutas Nacionales N° 127 y N° 18 y la Provincial N° 39.

Se prevé la reparación de banquetas, y se completa el proyecto con la señalización horizontal y vertical, la ejecución de dos dársenas y la reposición de barandas metálicas, a lo largo de 36,7 kilómetros.

El proyecto ejecutivo, estima una obra completa con mejoramientos de 185 km divididos en 3 tramos:



Tramo 1: Cruce Ruta Nac. N° 12 - Cruce Ruta Nac. N° 127;

Tramo 2: Cruce Ruta Nac. N° 127 - Cruce Ruta Nac. N° 18;

Tramo 3: Cruce Ruta Nac. N° 18 - Cruce Ruta Pcial. N° 39

3. Mejoramiento Ruta Provincial N° 1. Tramo La Paz – San José de Feliciano

Inversión Estimada: \$ 60.000.000,00.-

Estado del Proyecto: Anteproyecto

Se prevé una restauración integral de la Ruta Provincial N°1 en el tramo comprendido entre San José de Feliciano y la Ruta Nacional N° 12, las mismas incluyen tareas de recuperación, sellado de fisuras, bacheo y relleno de huellas con concreto asfáltico, fresado y ensanche de la calzada existente

El proyecto esta contemplado en la Demanda Nacional 2010-2012.

4. Circunvalación de la Ciudad de Federal

Inversión Estimada: \$ 10.000.000,00.-

Estado del Proyecto: Anteproyecto

Actualmente, confluyen en la ciudad de Federal la Ruta Provincial N° 5, proveniente desde La Paz; la Ruta Nacional N° 127, Corredor del MERCOSUR; y la Ruta Provincial N° 22, que conecta con la Ruta Nacional N° 14 y la ciudad de Concordia. Esta situación vuelve inseguro el tránsito urbano y peatonal, que se hace complejo debido al tránsito pasante entre las rutas mencionadas. Para evitar la concurrencia de diferentes tipologías de tránsito y mejorar sustancialmente la seguridad vial, se prevé ejecutar un anillo circunvalar que ordene, otorgue mayor fluidez y accesibilidad a la ciudad. El anteproyecto estima una longitud de 5 km. en el trazado de la obra.



5. Ampliación y Optimización Red Cloacal de la ciudad de San José de Feliciano

Inversión Estimada de \$ 2.500.000,00.-

Estado del Proyecto: Proyecto Ejecutivo

Este proyecto, busca la extensión del servicio de cloacas y el mejoramiento del servicio sanitario a través de la construcción de colectoras domiciliarias de cloacas que se conectarán al sistema existente y que se podrán habilitar en forma inmediata a su terminación.

Los impactos esperados están fundamentalmente asociados a la mejora de la calidad de vida vinculada a la salud de la población y la sustentabilidad ambiental del tratamiento de los efluentes cloacales de manera adecuada.

6. Acueducto del Norte Entrerriano para Riego Superficial. Sector La Paz – San José de Feliciano

Inversión Estimada: \$ 200.000.000,00.-

Estado del Proyecto: Perfil

Implementar un sistema colectivo de riego en la zona norte de la provincia para la producción agrícola, es de gran importancia, ya que aportaría la cantidad necesaria de agua con la finalidad de satisfacer los requerimientos que se presenten con cada tipo de cultivo; además se mejoraría el actual sistema de prácticas de riego para lograr una mejoría en el producto obtenido, apuntando de esta manera a nuevos mercados de exportación que requieren el cumplimiento de ciertas normas referidas al tamaño, calidad y forma.

En el plano social se lograría elevar la calidad de vida de los pobladores dentro del ámbito del proyecto, creando condiciones favorables para nuevos asentamientos poblacionales en esta región, que es considerada como marginal por las pocas posibilidades que ofrece, fijando y aumentando el empleo rural con mayor valor agregado.



De esta manera se pretende obtener mediante la incorporación de la innovación tecnológica un desarrollo sustentable para la región.

Este proyecto incluye dos acueductos con distintas zonas de captación, siendo una de ellas desde el embalse de Salto Grande y la otra sobre un brazo del Río Paraná. La finalidad de los mismos es el desarrollo del riego colectivo mediante la utilización de agua a partir de una fuente segura y hacia una zona de muy buena aptitud de tierras tanto para la citricultura en el primer caso como para el cultivo de arroz en el segundo.

En primer medida y refiriéndonos al proyecto citrícola, es el que está enmarcado en el plan de acciones para apoyar al sector en el Norte Entrerriano, como así también favorecer la incorporación del cultivo de arándano.

La citricultura ha pasado paulatinamente de ser una explotación semi-intensiva a una actividad desarrollada con mentalidad empresarial, de forma tal que la irrigación de los mismos comenzó en nuestra zona a aplicarse en el año 1964 como una necesidad para satisfacer los mercados a nivel exportación.

El total de superficie citrícola a nivel provincial es de aproximadamente de 41.976,5 hectáreas (según censo año 2003), de las cuales 27.409 ha (65,5 por ciento provincial) pertenecen al departamento Federación.

Con respecto al proyecto del acueducto procedente del Río Paraná, se prevé regar los actuales cultivos de la zona como ser maíz, soja, pasturas y el arroz. La provincia de Entre Ríos posee una experiencia importante en el riego de arroz, ya que en la década del 30, se inician este tipo de actividades con el uso de diversas fuentes de agua; como ser tomas de arroyos y posteriormente con perforaciones profundas.

En la década de los 90' se comenzó también a utilizar las presas para la acumulación de agua para riego, como alternativa menos costosa que la tradicional explotación de agua subterránea. No obstante, estudios realizados por la Facultad de Ciencias Agropecuarias de la Universidad de Entre Ríos en el 2003, demostraron la incapacidad de dichas presas de mantener la superficie regada para la cual fueron diseñadas, dado que las mismas se encuentran en las cabeceras de las cuencas,

con baja capacidad de recarga en particular en los períodos de sequía. Realizar un acueducto del Norte Entrerriano, dotaría a un área marginal del acceso al agua para riego, y así mejoraría y estabilizaría las producciones agrícolas, aumentando de esta forma las superficies cultivadas, y posibilitaría la redistribución del recurso agua de manera que pueda ser utilizado por los pequeños y medianos productores con una aceptable relación costo beneficio, cosa que estaban imposibilitados de realizar con la alternativa de las presas , puesto que para ello era indispensable poseer grandes extensiones de terrenos cultivables, y además el agua subterránea de esta zona es de muy baja calidad. Otra ventaja del sistema de riego utilizando acueductos es que, a diferencia del sistema de acumulación de agua en presas, la provisión del agua necesaria al consorcio de regantes, no se encontraría tan influenciada por fenómenos estacionales como los vividos últimamente de extrema sequía.

Finalmente, se pueden expresar los beneficios que posee este proyecto tanto socio-económicos como medioambientales: Mejoramiento en la calidad de vida de los habitantes y fijación de los mismos; aumento de la producción por la incorporación del riego; revalorización de las propiedades por la posibilidad de acceder al agua; inyección de capitales a través de la construcción de la obra; aumento de mano de obra puntual en el momento de la construcción y posterior en el desarrollo del programa; mayor extensión de líneas energéticas, producto de los sistemas de bombes; generación de talleres metalúrgicos, empresas constructoras menores para la logística del riego; mejoramiento de caminos zonales, posibilidad de diversificación de la producción; uso alternativo del agua bombeada para otras producciones como la acuicultura.

También es beneficiosa la utilización de agua para el riego de mejor calidad, que evita la posibilidad de salinización de suelos; evita la utilización de motores de combustión para el riego, y el consiguiente riesgo de vertidos y contaminación; mejoramiento de la fauna y flora acuática en los pequeños embalses pulmones anexos al sistema, por el aporte de mejor calidad de agua y permanencia de los niveles.



7. Defensa y Cierre Arroyo Cabayú Cuatiá - Ciudad de La Paz

Inversión Estimada: \$ 7.500.000,00.-

Estado del Proyecto: Anteproyecto avanzado

El Arroyo Cabayú Cuatiá es parte integrante de la fisonomía urbana de la ciudad de La Paz, ya que su recorrido atraviesa gran parte de la trama urbana. Dicho curso de agua confluye en el río Paraná y fue utilizado antiguamente con embarcadero.

Actualmente existen numerosos inconvenientes en la época de crecida del río Paraná ya que sus márgenes ingresan a la ciudad por el arroyo, provocando en algunos casos serios anegamientos e inundaciones. Por otra parte, es sistema de desagües urbanos son arrojados en dicho arroyo generando la saturación del curso de agua y su contaminación.

Dada esta situación, el proyecto prevé la protección de costas y la contención de barrancas sobre el Arroyo Cabayú Cuatiá y la sistematización de los desagües urbanos.

8. Rehabilitación del Ramal Ferroviario Paraná – Federal – Concordia

Inversión Estimada de \$ 30.000.000.-

Estado del Proyecto: Anteproyecto

El desarrollo de la trama ferroviaria, esta compuesto por dos ramales, que parten desde la capital provincial y se abren como un compás, buscando el norte y el sur hacia la otra costa. Por un lado, se llega a Concepción del Uruguay siguiendo el sentido de la Ruta Nacional N° 12 y la Provincial N° 39, luego de pasar por Basavilbaso entre otras localidades. Por el otro, en la dirección de las Rutas Nacionales N° 12 y N° 127 se arriba a Federal. De ese nodo, surge una bifurcación que se dirige por el norte hacia la provincia de Corrientes, pasando por San Jaime de la Frontera y, por el sur, hacia Concordia. Por éste último ramal circulaba el ferrocarril Urquiza y contaba con la mayor afluencia de pasajeros.

Debe recordarse que de la red provincial hay un tramo enteramente operativo: es el troncal usado por ALL para el servicio de carga y por "El gran capitán" que sale de



Estación Lacroze, pasa por Urdinarrain, Basavilbaso, Villaguay y San Salvador, y toma por Concordia antes de dirigirse a Posadas, la capital misionera.

La rehabilitación del Ramal Paraná – Federal – Concordia implica la recuperación de los tramos viarios en mal estado, las estaciones terminales ferroviarias, el mejoramiento integral de la seguridad, relevamiento de rieles y los correspondientes test para evaluar si los rieles tienen quebraduras internas y distribución de la piedra. El tramo integral del ramal Paraná a Concordia, tiene una extensión de 240 kilómetros.

9. Parque Industrial ciudad de San José de Feliciano

Inversión Estimada: \$5.000.000

Estado del Proyecto: Anteproyecto

La región del norte provincial presenta un desarrollo económico relativo inferior al promedio provincial. Entre las razones que abonan esta situación encontramos un menor grado de equipamiento de infraestructura como soporte para los procesos productivos. Con el objetivo que equiparar las ventajas competitivas de la región y promover su desarrollo, se planea generar un entorno de promoción de las actividades industriales mediante la inversión en obras de infraestructura que permitan el desenvolvimiento de la actividad productiva.

En este marco, se inserta el proyecto de construir un parque industrial sujeto a las medidas de promoción industrial provincial y nacional, que cuente con la dotación de servicios de energía eléctrica, gas natural, provisión de agua para procesos industriales y desagües sanitarios. Se pretende agrupar y potenciar la incipiente realidad industrial de la región y atraer nuevas inversiones productivas.

10. Cierre Energético Norte: Los Conquistadores - La Paz

Inversión Estimada: \$ 80.000.000

Estado del Proyecto: Proyecto Ejecutivo



El proyecto de Cierre Norte consta de una estación transformadora en la ciudad de La Paz, la construcción de una estación transformadora definitiva en Los Conquistadores y una línea de 132 kV de aproximadamente 120 kilómetros que unirá estas dos estaciones transformadoras.

Con la ejecución de dicho proyecto, cierra en anillo el sistema eléctrico provincial en 132 kV, dando mayor seguridad al sistema, así como disponibilidad y confiabilidad en la provisión de energía en los niveles requeridos por los modernos procesos agroindustriales que se están instalando en el norte entrerriano.

De este proyecto obtendrán beneficios directos, los departamentos Paraná, Diamante, La Paz, Federal y Feliciano, que se verán beneficiados con la ET 500 y busca el mejoramiento de la estructura eléctrica de la provincia de Entre Ríos en general, tratando de acompañar la creciente demanda.

11. Desarrollo Urbano Zona Ex Cuarteles, ciudad de La Paz

Inversión Estimada: a determinar

Estado del Proyecto: Perfil

Los inmuebles que el Ejército Argentino poseía en la ciudad de La Paz fueron recientemente adquiridos por el Gobierno de Entre Ríos y se prevé desarrollar, conjuntamente con el municipio, un plan integral de aprovechamiento del predio de una dimensión de 200 hectáreas aproximadamente.

El predio donde antiguamente funcionaban los cuarteles y el Casino de Oficiales de La Paz, se encuentra en una ubicación estratégica para la ciudad, lindando en el sector sur de la misma, cuenta con un entorno paisajístico privilegiado, con vista a las barrancas sobre el río Paraná, zona de área natural protegida de bosques y selvas en galerías, una importante arboleda y donde la naturaleza aun es virgen.

Existen diferentes planteos sobre las posibilidades de aprovechamiento donde se vinculan los fines turísticos, educativos y de utilidad social. Además se plantea la



oportunidad de captar inversiones que permitan equipar de infraestructura el mismo para un mejor aprovechamiento.

La mejor forma de sopesar las alternativas existentes y lograr el mejor aprovechamiento posible consiste en el desarrollo de un plan maestro del predio. Este estudio está previsto realizarse con financiamiento de la Unidad de Preinversión de la Nación, y se prevé obtener una dimensión de las inversiones públicas y privadas a realizar a partir de dicho informe.

12. Planta Potabilizadora de Agua ciudad de La Paz

Inversión Estimada: \$ 3.400.000

Estado del Proyecto: Proyecto Ejecutivo

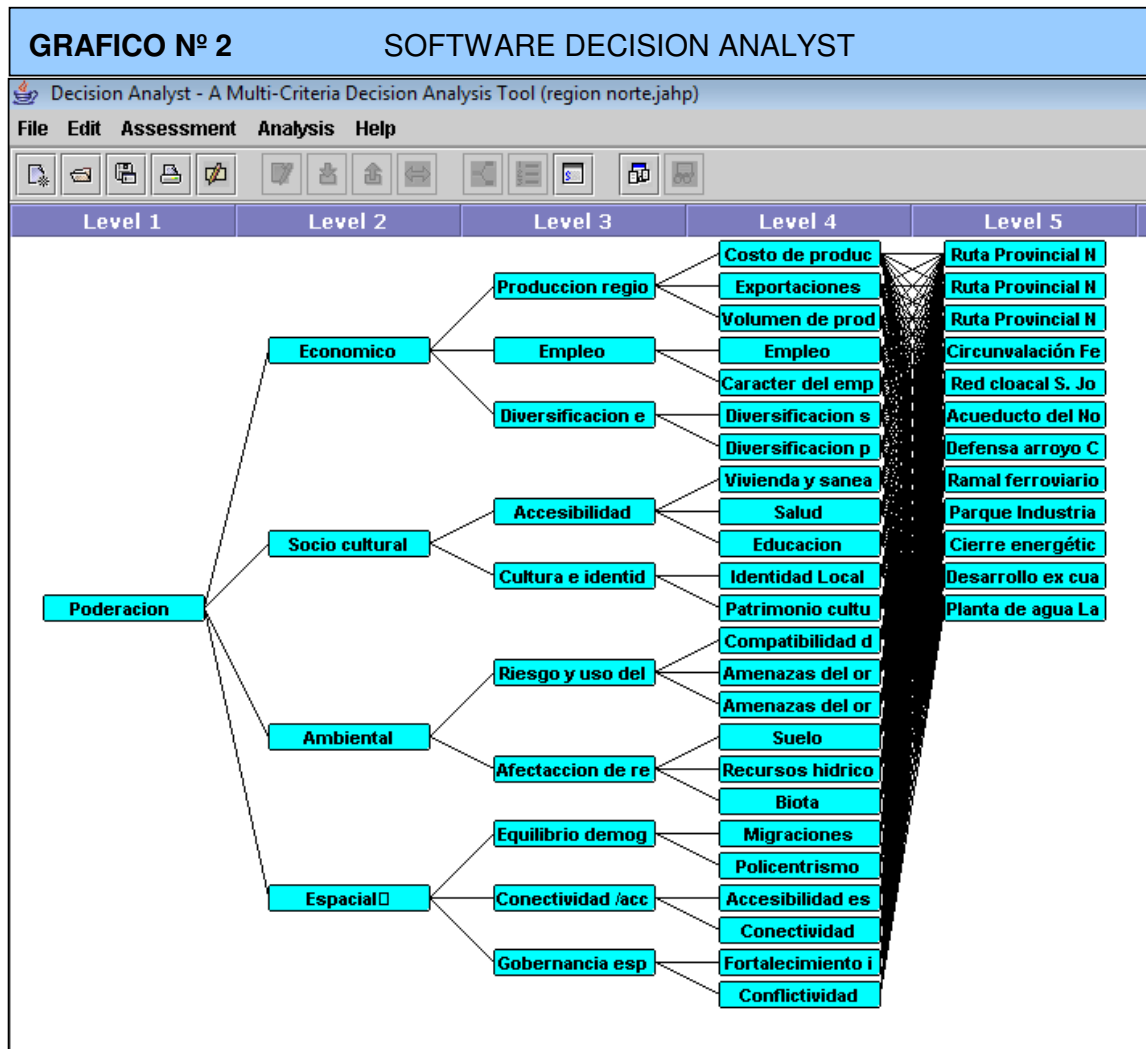
Se proyecta un nuevo establecimiento potabilizador ubicado en el predio del actual tanque y cisterna de almacenamiento. Precisamente de allí se realizará la captación de agua superficial que implicará el incremento en la disponibilidad.

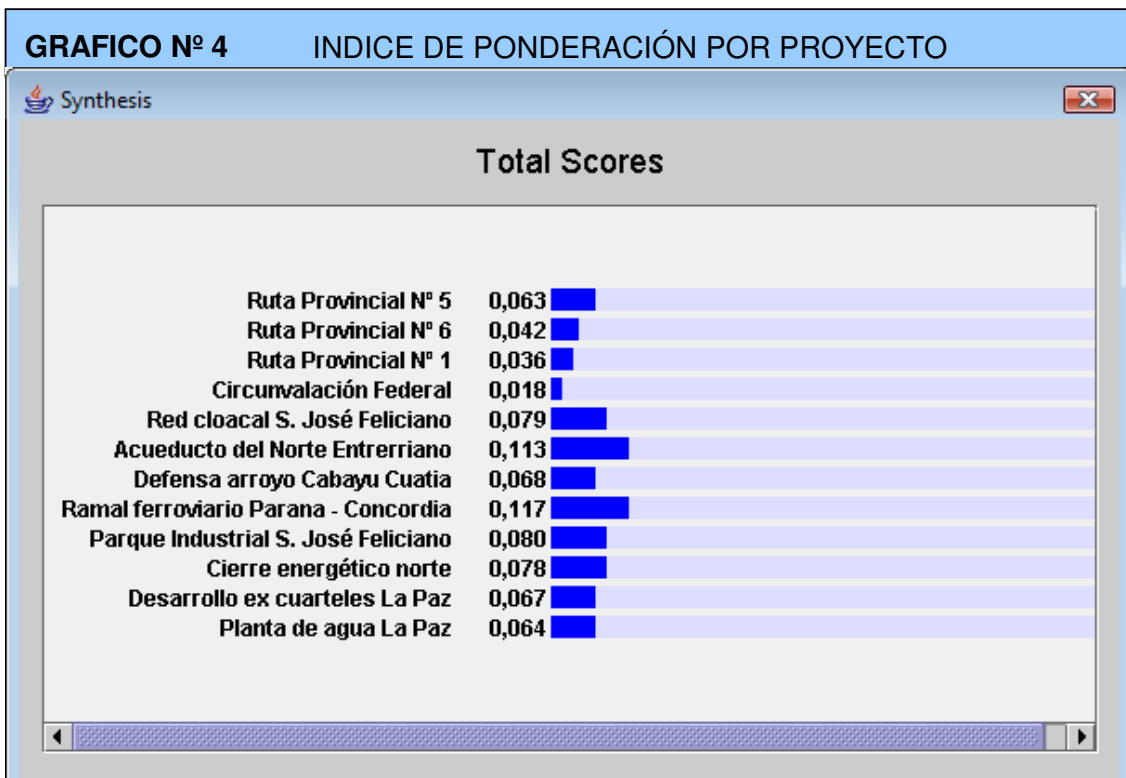
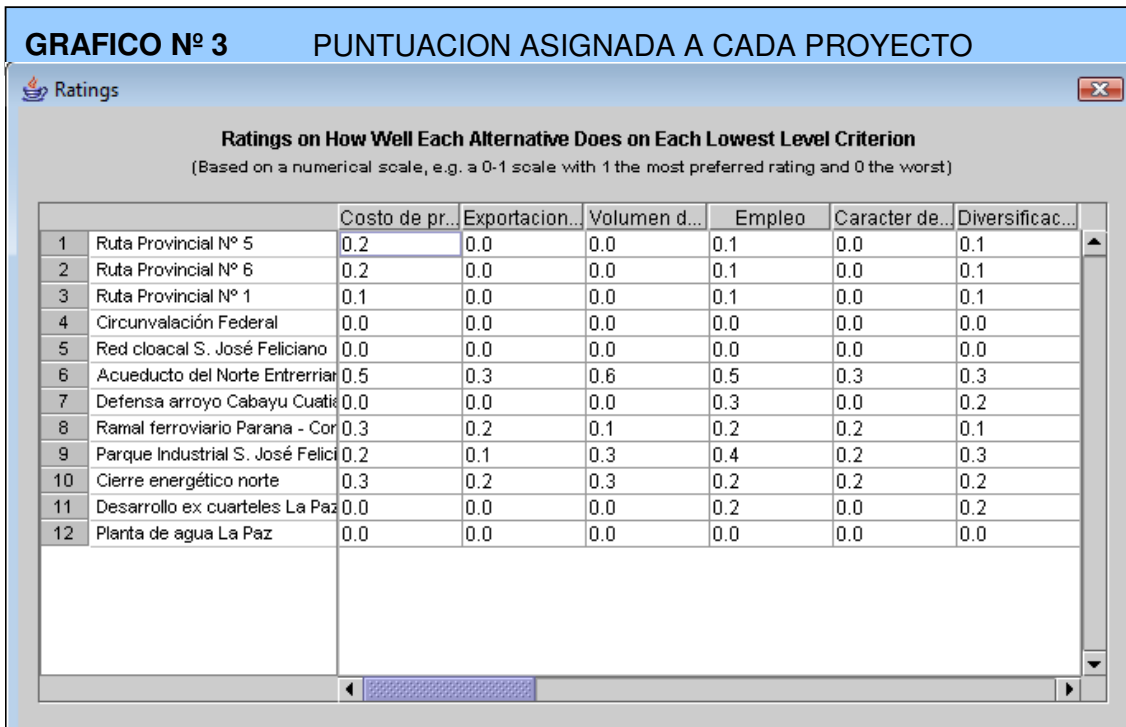
Para la implementación de la nueva planta, esta prevista la relación integral del sistema de provisión, incluyendo pruebas de automotricidad del sistema, detección de posibles fugas y búsqueda de los puntos de equilibrio en el agregado de productos químicos para la obtención de agua de calidad; también se llevarán a cabo las tareas necesarias para reposición muelle de toma, impulsión y adecuación de planta de tratamiento.

Con esta inversión se lograría un mejor servicio al existente y se extendería el mismo a los sectores donde actualmente es deficiente.

2.2 PONDERACIÓN DE LOS PROYECTOS

En los siguientes gráficos se puede apreciar el proceso de ponderación y los resultados obtenidos del mismo.





MATRIZ DE IMPACTOS CRUZADOS

MATRIZ DE IMPACTOS CRUZADOS REGIÓN NORTE																		
RECEPCION	PROYECTOS	GENERACION →											Suma Impactos Positivos	Cantidad de Impactos Positivos	Suma Impactos Negativos	Cantidad de Impactos Negativos		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11					12	
↓	1	2	1	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	5	4	0	0
	2	1	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	3	0	0
	3	1	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	3	0	0
	4	2	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	2	0	0
	5	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	6	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	7	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	8	1	1	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	3	3	0	0
	9	0	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	2	2	0	0
	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	1	1	0	0
	11	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	0	3	3	0	0
	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0
Suma Impactos Positivos		6	3	3	3	0	0	1	3	2	1	0	1					
Cantidad de Impactos Positivos		5	3	3	2	0	0	1	3	2	1	0	1					
Suma Impactos Negativos		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
Cantidad de Impactos Negativos		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					

Valores de puntuación

- 2. Fuerte sinergia positiva
- 1. Leve sinergia positiva
- 0. No hay interacción entre los proyectos
- 1. Leve sinergia negativa
- 2. Fuerte sinergia negativa



2.3 CARTERA PONDERADA REGION NORTE

Como resultado del análisis multicriterio y de la complementariedad entre ambas matrices, arribamos a la construcción de un listado ponderado de proyectos regionales.

1. Rehabilitación del Ramal Ferroviario Paraná – Federal – Concordia
2. Acueducto del Norte Entrerriano para Riego Superficial. Sector La Paz – San José de Feliciano
3. Parque Industrial ciudad de San José de Feliciano
4. Cierre Energético Norte: Los Conquistadores - La Paz
5. Pavimentación Ruta Provincial Nº 5 - Tramo La Paz - Federal.
6. Ampliación y Optimización Red Cloacal de la ciudad de San José de Feliciano
7. Desarrollo Urbano Zona Ex Cuarteles, ciudad de La Paz
8. Defensa y Cierre Arroyo Cabayú Cuatiá - Ciudad de La Paz
9. Planta Potabilizadora de Agua ciudad de La Paz
10. Rehabilitación Ruta Provincial Nº 6
11. Mejoramiento Ruta Provincial Nº 1. Tramo La Paz – San José de Feliciano
Circunvalación de la Ciudad de Federal

3. REGIÓN DEL PARANÁ

La Región del Paraná comprende la casi totalidad del departamento homónimo, más parte de los departamentos Diamante y Nogoyá. Los principales centros urbanos comprendidos son: Paraná, Crespo, Diamante, Viale, Cerrito, San Benito, María Grande, General Ramírez, Libertador San Martín y Seguí.

Esta región se encuentra en la ecorregión pampeana, caracterizada por suaves lomadas surcadas por numerosos cursos de agua menores afluentes del Río Paraná, con un frente de barrancas sobre el mismo. Las aguas subterráneas presentan moderadas depresiones en los niveles freáticos, registrándose aguas surgentes en la ciudad de María Grande, y sólidas prospectivas en otras localidades como Paraná, a una profundidad del orden de los 1150 metros. Las mismas presentan un importante componente salino y temperaturas de aproximadamente 43°, siendo utilizadas con fines terapéuticos – recreativos en un incipiente desarrollo del turismo termal.

Los suelos paralelos al Río Paraná son molisoles, que se extienden en pendientes onduladas y largas. Son tierras mayoritariamente aptas para el uso agrícola continuado. El problema más importante de degradación de suelos que puede observarse en la provincia de Entre Ríos, está dado fundamentalmente por los procesos de erosión hídrica. En esta región se da una erosión laminar y en surcos moderada a severa (esta última en el sureste del departamento Paraná y noreste del departamento Diamante).

Esta es la región con mayor concentración de infraestructura y servicios. Se concentran rutas nacionales y provinciales que parten desde la capital entrerriana hacia toda la provincia y además se conecta con la provincia de Santa Fe y con su ciudad capital a través de la Ruta Nacional N° 168.

Las rutas más importantes son las Nacionales N° 12 y N° 18, las Rutas Provinciales N° 11, N° 131 y N° 32. Estas dos últimas forman un arco que conecta ciudades con un perfil agro industrial de importante desarrollo actual y potencial.



Los corredores de transporte nacional e internacional están saturados con la consecuente inseguridad y deterioro de las vías. Se presentan cuellos de botella en los ingresos y egresos de la provincia.

El sistema urbano se encuentra polarizado por la presencia de la capital provincial y una serie de localidades fuertemente interrelacionadas en torno a ella a través de un consolidado entramado vial radio concéntrico.

La región del Paraná presenta desde lo socio cultural dos situaciones disímiles muy marcadas. Por un lado la registrada en la corona de pequeñas localidades del hinterland de la capital provincial donde, sobre la base de un fuerte componente migratorio externo de fines del siglo XIX y principios de XX (alemanes, italianos, españoles, etc.), se ha conformado una sociedad signada por los emprendedores y un fuerte compromiso productivo primario e industrial. Por otro, la capital provincial, dominada por la administración y los servicios, con un peso muy fuerte del público, es receptora de los procesos migratorios internos. Este volumen de emigrados – expulsados de sus lugares de origen, generalmente poco capacitados y sin recursos conforman grandes bolsones de pobreza e indigencia que caracterizan muy fuertemente la base social de la capital provincial.

Los establecimientos educativos constituyen una oferta importante para toda el área de influencia, en su diversidad y cantidad en todos los niveles. Preferentemente consolidados en el mayor centro urbano, con una tendencia distributiva positiva. Paraná es una ciudad estudiantil constituyendo uno de los nexos con la ciudad Santa Fe definitoria de una creciente área metropolitana contribuyendo en la formación ciudadana universitaria con alta capacitación de recursos humanos. El acceso a estos servicios adolece aún de cierta inequidad, y radica principalmente en las características socioeconómicas de la población

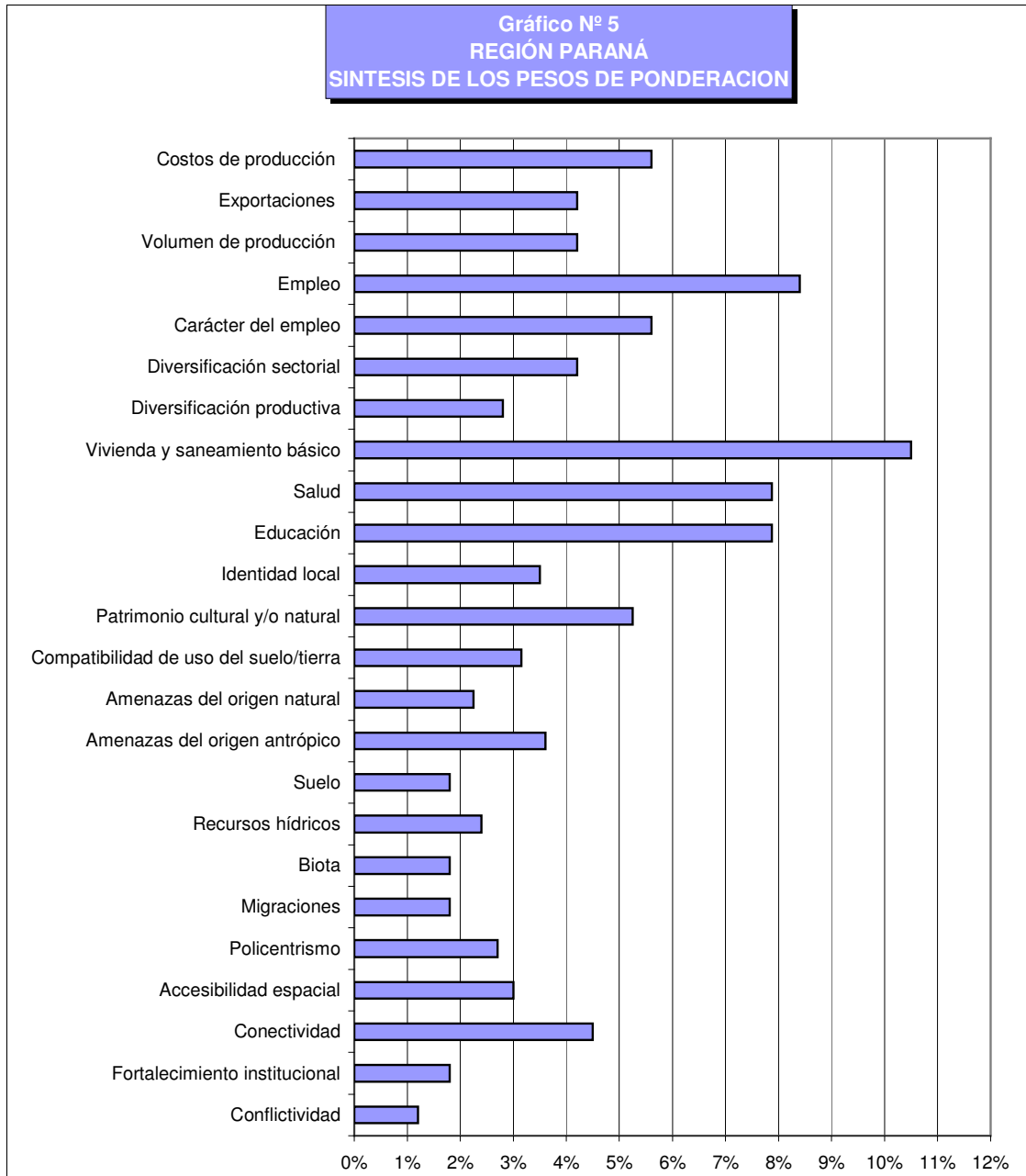
En esta región hay una fuerte concentración de todos los niveles de prestación de servicios de salud, en Paraná campaña se concentran los de nivel III. En la ciudad de Paraná se centraliza la demanda espontánea de la provincia en los Hospitales “San Martín” y “Materno Infantil San Roque”.



La base económica de la región está signada por la dualidad social descrita. Por un lado, sobre un soporte natural muy apto para el desarrollo de la agricultura, se ha consolidado un interesante complejo agroalimentario apoyado sobre la corona de ciudades enlazadas por la Ruta Provincial N° 131 y, por otro la capital provincial ha visto como uno de sus sectores económicos más dinámicos al comercio, los servicios y el turismo.

Esta es una de las regiones más dinámicas de la provincia, apoyada en sus condiciones naturales y las obras de infraestructura que como el túnel subfluvial la hicieron por muchos años la “puerta provincial al continente”. Es así que aporta prácticamente un tercio del producto bruto geográfico provincial en los sectores industrial, comercial y de servicios.

TABLA Nº 3 REGIÓN DEL PARANÁ SÍNTESIS DE LOS PESOS DE PONDERACIÓN					
Criterio	Peso	Subcriterio	Peso	Subcriterio1	Peso
ECONÓMICO	35%	Producción regional	40%	Costos de producción	40%
				Exportaciones	30%
				Volumen de producción	30%
		Empleo	40%	Empleo	60%
				Carácter del empleo	40%
		Diversificación económica	20%	Diversificación sectorial	60%
Diversificación productiva	40%				
SOCIO CULTURAL	35%	Accesibilidad	75%	Vivienda y saneamiento básico	40%
				Salud	30%
				Educación	30%
		Cultura e identidad	25%	Identidad local	40%
				Patrimonio cultural y/o natural	60%
AMBIENTAL	15%	Riesgos y usos del suelo	60%	Compatibilidad de uso del suelo/tierra	35%
				Amenazas del origen natural	25%
				Amenazas del origen antrópico	40%
		Afectación de recursos naturales	40%	Suelo	30%
				Recursos hídricos	40%
				Biota	30%
ESPACIAL	15%	Equilibrio demográfico	30%	Migraciones	40%
				Policentrismo	60%
		Conectividad / accesibilidad	50%	Accesibilidad espacial	40%
				Conectividad	60%
		Gobernancia espacial	20%	Fortalecimiento institucional	60%
				Conflictividad	40%





3.1 LOS PROYECTOS EVALUADOS DE LA REGIÓN DE PARANA

1. Planta de Tratamiento de Efluentes Cloacales – Ciudad de Paraná

Inversión Estimada: \$ 18.000.000

Estado del Proyecto: Proyecto Ejecutivo

El sistema cloacal original de la ciudad fue habilitado en el año 1905 y servía básicamente a lo que hoy es el casco céntrico. Este sistema volcaba con un pequeño tratamiento que se realizaba con un digestor que a los pocos años quedó fuera de servicio, a través de una cloaca máxima que atravesaba 1.200 metros de bañado y llegaba hasta un canal principal, en la zona sur, aguas debajo de la ciudad.

Hasta principios de los años 80, en que el servicio fue transferido de Obras Sanitarias Nacional a la Provincia y en forma simultánea a la Municipalidad de Paraná, las ampliaciones de la red de colectoras fueron muy pocas y fundamentalmente vinculadas a la construcción de nuevos barrios tipos FONAVI.

Debido a que la cloaca máxima original estaba totalmente destruida en el tramo que atravesaba el bañado y descargaba directamente en el mismo, zona ésta que durante un importante tiempo del año está seca, en el año 1982 se inició la construcción de una nueva, paralela a la existente, que además de reemplazarla tenía capacidad para un periodo de diseño 30 años para servir al 100% de la ciudad, la que fue habilitada a principios del año 1984.

Entre los años 1986 y 1989 se construyó el colector sudoeste, el que permitió brindar el servicio a una población prácticamente igual a la que ya contaba con el mismo.

Entre los años 1998 a 2000 se construyó el colector noreste, con el cual el radio servido se aumentó prácticamente al 85% de la población existente en ese momento y que actualmente abarca cerca del 75%, debido a la gran expansión territorial que ha sufrido la ciudad hacia ese sector.

Aún a la fecha, los efluentes se siguen descargando al río Paraná sin ningún tipo de tratamiento, y si bien la cloaca máxima es hermética en la zona de bañados, por la contracorriente que se produce cuando el río llega a un determinado nivel y se



empiezan a llenar, los mismos se ven afectados importantes barrios ribereños existentes en la zona.

2. Control de Inundaciones Cuenca Arroyo Crespo - Ciudad de Crespo

Inversión Estimada: \$ 8.800.000

Estado del Proyecto: Proyecto Ejecutivo

Se trata de una obra de desagües pluviales suburbanos que incluye conductos principales, secundarios y obras complementarias.

La ejecución del proyecto apunta a revertir las situaciones de anegamientos que afectan a un 40% de la población en ocasiones de precipitaciones medias a intensas. Se contempla la construcción de un sistema de desagüe pluvial compuesto por conductos de hormigón armado, cámaras de captación y registro.

3. Acceso Norte en Doble Vía a la ciudad de Paraná

Inversión Estimada: \$ 32.500.000

Estado del Proyecto: Anteproyecto

El proyecto consiste en la construcción de una segunda vía en el acceso norte a la ciudad de Paraná, conformando una doble vía de 9,5 Km desde Avda José Hernández hasta la Ruta Nacional N° 12.

Es una obra necesaria no solo por ser una conexión entre el Tunes Subfluvial y la RN N° 12, sino porque dicha arteria se encuentra colapsada por la cantidad de vehículos diarios.

Además faltan los 2,5 Km de continuación desde Avda Circunvalación para unir con RN N° 12 (Malla 533)



4. Centro Logístico de Transferencia de Cargas – Ciudad de Paraná

Inversión Estimada: \$ 4.000.000

Estado del Proyecto: Anteproyecto

El Gobierno Provincial tiene como objetivo prioritario el crecimiento de la infraestructura, como instrumento de desarrollo de la región y la integración de su territorio, además del crecimiento de la economía, industria y sociedad. Acompaña además con una inmejorable posición geoeconómica de la provincia. En el territorio provincial confluyen y se concentran los principales corredores que unen al MERCOSUR.

La íter modalidad es una de las condiciones ligadas al desarrollo de las nuevas tecnologías y a la implementación de estrategias eficientes en materia de transporte y logística.

El proyecto contempla diversos aspectos que permiten una gestión integral de las cuestiones logísticas. Así, se prevé un área administrativa, un patio fiscal, oficinas de aduana, depósito fiscal, área de estacionamiento, espacio para almacenamiento de contenedores, área de intercambio de contenedores y un área para operaciones e instalaciones ferroviarias.

El proyecto se localizará en la Estación Parera de la ciudad de Paraná, debido a las características de dicha área urbana, ya que cuenta con fluidos accesos ferroviarios y viales. Además, posee acceso al puerto fluvial a través del ferrocarril y se encuentra cercano al parque industrial de la ciudad.

5. Estabilización de Barrancas Costeras – Ciudad de Diamante

Inversión Estimada: \$13.500.000

Estado del Proyecto: Proyecto Ejecutivo

Diamante es una ciudad enclavada a la vera del río Paraná. Las barrancas forman la barrera natural que establece los límites al desborde del río durante los periodos de crecida. Sin embargo, los factores antrópicos, como el establecimiento de viviendas



precarias, y los factores climáticos, han contribuido a erosionar y provocar desmoronamientos de las barrancas. Esto genera importantes riesgos para la población que se asienta en dicha área e imposibilita el desarrollo urbano – ambiental planificado a largo plazo.

El proyecto apunta a detener el proceso erosivo y de deterioro para preservar las condiciones naturales y reducir el peligro de desmoronamiento. De esta manera se encuentra en mejores condiciones de afrontar los fenómenos hidrológicos y se establecen las medidas de seguridad para los pobladores del área de intervención.

6. Reurbanización Integral Bajada Grande - Ciudad de Paraná

Inversión Estimada: \$ 35.000.000

Estado del Proyecto: Proyecto Ejecutivo

El proyecto, consiste es un anillo de obras viales e hidráulicas de protección de costas que buscan integrar y embellecer urbanísticamente el sector noroeste de la ciudad de Paraná.

El emprendimiento implica la rehabilitación de Avenida Estrada con un nuevo acceso desde la rotonda del club Estudiantes; desde ahí nace un anillo que envuelve a todo el parque nuevo. La parte vial es una calzada rehabilitada con iluminación.

Llegando a la altura de la rotonda del actual pesquero de Bajada Grande se va a levantar una nueva costanera, manteniendo el estilo de la existente; de allí la obra sube por Avenida Larramendi hasta el Hipermercado. En tanto, la obra hidráulica implica la protección de barrancas para la seguridad de las viviendas sobre todo aquellas ubicadas en las dos cortadas.

7. Hospital Bicentenario - Ciudad de Paraná

Inversión Estimada: \$ 100.000.000

Estado del Proyecto: Proyecto Ejecutivo



El edificio, que ya está diseñado, espera ser emplazado en el lote que determinan la Avenida Ejército, Avenida General Espejo, Calle Pablo Cruzaz, y calle Sarobe.

Comprende dos plantas que ocupa toda una manzana y que constará de 150 camas, 20 consultorios para atención programada, emergencias materno infantil, emergencias adultos, terapia intensiva, neonatología, terapia intermedia, internación general, laboratorios de análisis clínicos, laboratorio de anatomía patológica con sala de autopsias, diagnóstico por imágenes, tratamientos sociales, hemoterapia, gimnasio para tratamientos físicos, quirófanos, salas de obstetricia, salas de hospital escuela y todos los servicios de apoyo.

8. Predio Ferial Multieventos - Ciudad de Paraná

Inversión Estimada: \$ 35.000.000

Estado del Proyecto: Proyecto Ejecutivo

El predio se proyecta con capacidad para organizar muestras, exposiciones, ferias y eventos especiales de todo tipo que lo convertirán en una referencia regional.

Su ubicación potencial es junto al autódromo de Paraná y prevé dos ingresos, desde las Rutas Nacionales N° 12 y N° 18.

El salón estará compuesto por tres pabellones con 5.600 metros cuadrados cubiertos con capacidad para eventos de hasta 3.500 personas, con áreas de servicio y estacionamiento conectado con la parte interna del circuito por un puente peatonal y otro bajo nivel para ingresos de emergencia.

9. Rehabilitación de la planta de tratamiento de efluentes industriales del Parque Industrial General Belgrano - Paraná

Inversión Estimada: \$ 3.500.000

Estado del Proyecto: Proyecto Ejecutivo

A principios de la década de 1970, cuando se creó el Parque Industrial de Paraná, se construyó una red de colectoras y una planta de tratamiento de los efluentes



cloacales, destinada a coleccionar y tratar en forma directa los efluentes provenientes del uso personal de los obreros y los de las industrias, para lo cual cada una de ellas debía realizar su propio tratamiento para lograr el vuelco con parámetros que se encuentren dentro de los fijados para uso domiciliario.

La descarga del sistema se produce en el Arroyo Las Tunas, el cual a su vez descarga al Río Paraná aproximadamente 3km aguas arriba de la toma de agua cruda del servicio de provisión de agua potable a la ciudad.

La planta de tratamiento en muy pocos años fue superada ampliamente en su capacidad y quedó fuera de funcionamiento.

Las consecuencias directas, es que el arroyo Las Tunas quedó totalmente contaminado en toda su extensión, desde la descarga del Parque Industrial hasta el Río, con el gravísimo problema de la posibilidad de que pueda afectar en algún momento el agua que se capta en la toma del servicio de provisión de agua potable a la ciudad.

10. Nuevo Centro Administrativo Gubernamental Provincial - Paraná

Inversión Estimada: \$ 17.000.000

Estado del Proyecto: Anteproyecto

Dada la falta de una estructura edilicia adecuada para albergar la actual dimensión del Poder Ejecutivo Provincial, éste debe recurrir a la locución de inmuebles que le permitan desarrollar normalmente sus actividades. Esto deriva en una diversificación y dispersión ineficiente y costosa.

Actualmente se encuentra en elaboración un proyecto para la determinación de un Nuevo Centro Gubernamental que mejore funcionamiento del Estado Provincial, permita una mejor atención al público y reduzca los gastos corrientes originados por los alquileres para oficinas públicas.

11. Nuevo Edificio Poder Legislativo Provincial

Inversión Estimada: \$ 11.000.000

Estado del Proyecto: Anteproyecto

La situación descrita para el Poder Ejecutivo, es similar a la del Poder Legislativo Provincial, ya que ambos comparten el espacio físico de la Casa de Gobierno, que presenta una saturación edilicia elevada.

Esta situación ha generado la necesidad de plantear la futura construcción de un palacio legislativo donde la Cámara de Diputados y la Cámara de Senadores puedan desarrollar sus actividades en condiciones adecuadas.

12. Nueva Planta Potabilizadora de Agua - Ciudad de Diamante

Inversión Estimada: \$ 27.000.000

Estado del Proyecto: Proyecto Ejecutivo

El proyecto consiste en la construcción de una nueva planta potabilizadora con nueva impulsión y nueva toma en la ciudad de Diamante. La localidad es la única ciudad entrerriana de la costa del río Paraná que no tiene agua dulce, ya que actualmente obtiene agua de perforaciones y no del río.

Además, el proyecto incluye la renovación de cañería para el transporte de agua, por lo tanto brinda una solución integral a la problemática situación de la prestación del servicio de agua potable en la ciudad

Su emplazamiento está previsto en cercanías del Puerto Diamante, donde se recibirá el agua cruda procedente de la toma ubicada en la zona del barrio San Roque. En el módulo de tratamiento se le adicionarán productos químicos para sacarle el sedimento en expansión y luego se le añadirá cloro.

El objetivo de dicha planta potabilizadora significa no sólo el mejoramiento de los servicios existentes sino expandir el servicio hacia aquellos sectores que aún no están conectados en la red pública del suministro.



13. Parque Industrial de la ciudad de Viale

Inversión Estimada: \$ 4.000.000

Estado del Proyecto: Anteproyecto avanzado

Se proyecta la construcción de un parque industrial en el ejido de Viale. El mismo tiene como objetivo generar las condiciones adecuadas para captar las inversiones productivas vinculadas fundamentalmente a la cadena de agroalimentaria y poder ofrecer un entorno con la infraestructura y las normativa legal de promoción industrial.

Actualmente se cuenta con un predio de 16 hectáreas producto de una donación del Estado Provincial a la Municipalidad de Viale y se planea dotar al mismo de la infraestructura necesaria para el desenvolvimiento industrial. La misma consiste en la provisión del servicio de gas natural, energía eléctrica, lagunas de tratamiento de efluentes y acceso desde la Ruta Provincial N° 32.

La materialización de este parque industrial, tenderá a satisfacer una antigua demanda de los industriales locales y de nuevos inversionistas que pretenden instalarse en la región, dando un gran impulso al desarrollo local.

14. Nuevo Enlace y Sistema Circunvalar Área Metropolitana Paraná - Santa Fe

Inversión Estimada: a determinar

Estado del Proyecto: Inicio de la prefactibilidad

Los continuos cambios en la economía internacional, promueven un contexto de integración, en el cual el crecimiento económico sólo será posible aumentando la capacidad de competencia e interaccionando con los nuevos centros productivos y comerciales que se están consolidando a nivel mundial. En este sentido, el Estado debe acompañar este proceso procurando consolidar corredores de producción que articulen las economías regionales con estos nuevos bloques.



Existe así, una interdependencia funcional entre los sistemas de transporte y los sistemas económicos, en la cual las conexiones físicas pueden ser consideradas como un sistema de relaciones adaptadas al desarrollo de las actividades.

En este sentido, la Vinculación Vial entre Paraná y Santa Fe, fomentará un desarrollo interactivo de las economías regionales de las provincias vinculadas, permitiendo solidificar la conexión este – oeste interoceánica y optimizar el aprovechamiento de las inversiones en infraestructuras Viales ya efectuadas, que conectan la Mesopotamia con Uruguay y Brasil.

La conexión física vial que vincula en la actualidad a las ciudades de Santa Fe y Paraná, atraviesa íntegramente al territorio con la Ruta Nacional Nº 168, conexión que se encuentra en avanzado proceso de convertirse en autopista y se completa con el Túnel Subfluvial en la llegada a Paraná y los Puentes Oroño y Colgante en el ingreso a la planta urbana de Santa Fe.

Actualmente, y a 40 años de su nacimiento, el Túnel Subfluvial “R. Uranga – C. Silvestre Begnis” tiene un tránsito diario de 10.000 vehículos, creciendo a una tasa anual del 5.7 %, lo que ha llevado al límite su capacidad para prestar de forma adecuada el servicio.

El enlace buscado, materializa como consecuencia inmediata, el vínculo entre el centro – sur de la región Mesopotámica con la Pampa Húmeda; constituyendo a su vez y en parte, una alternativa de importancia a las futuras exigencias que deba soportar el Puente Rosario – Victoria y como variante directa al mencionado Túnel, cuyo estado actual es prácticamente obsoleto, lo que lo imposibilita para hacer frente a la creciente demanda.

Finalmente, se destaca que la planificación integral del espacio geográfico junto al nuevo enlace, incrementará la competitividad de los municipios que integran la región Metropolitana Paraná – Santa Fe, generando una gran sinergia en su desarrollo.



15. Enlace Ferrovial Fluvial Diamante – Coronda

Inversión Estimada: a determinar

Estado del Proyecto: perfil

Se plantea la posibilidad de una nueva conexión entre las provincias de Entre Ríos y Santa Fe, que permita unir las localidades de Diamante y Coronda, respectivamente.

Se esboza la posibilidad de un enlace con una traza estimada en 23 kilómetros, que abarataría el costo de la circulación de bienes y podrá unir al ferrocarril con el puerto de Diamante, siendo este último de bajos costos en cuanto a mantenimiento ya que es considerado como autdragable; además, se constituiría como una obra más del corredor biocénico central y daría una posibilidad más de integración en la microregión metropolitana Santa Fe - Paraná - Diamante.

El proyecto incluye conjuntamente el desarrollo de los corredores viales, de las instalaciones portuarias y de las vías navegables.

16. Nueva Estación Transformadora Paraná Sur

Inversión Estimada: \$ 128.000.000

Estado del Proyecto: Proyecto Ejecutivo

La obra comprende, la instalación de una estación transformadora que se interconecta abriendo la línea extra de alta tensión ya existente que une la Estación Transformadora de 500 kV de la Central Hidroeléctrica Salto Grande con la Estación Transformadora Santo Tomé, próxima a la ciudad de Santa Fe.

Esta nueva Estación Transformadora poseerá una playa de maniobras en 500 kV y dos transformadores de potencia de 300 MVA. Y se complementará con obras en 132 kV que servirán para entregar la energía al sistema interconectado provincial de 132 kV, propiedad de ENERSA.

La concreción de dicho proyecto permitirá: independizar toda la zona centro y oeste de la provincia de Entre Ríos de dos vínculos aéreos en 132 kV desde la Estación Transformadora Calchines (Santa Fe); contar con la posibilidad de recibir energía en



la región central de Santa Fe y Entre Ríos desde dos estaciones transformadoras distintas e independientes entre sí; aumentar la oferta de potencia disponible en la región, mejorando al mismo tiempo tanto la calidad de producto como de servicio al ubicar el suministro más cerca de la carga; brindar confiabilidad y estabilidad en el Sistema Eléctrico Interconectado Provincial de 132 kV y con ello asegurar el crecimiento poblacional, agropecuario, industrial y comercial de toda la región Centro-Oeste de la Provincia.

De este proyecto obtendrán beneficios directos, los departamentos Paraná, Diamante, La Paz, Federal y Feliciano, que se verán beneficiados con la Estación Transformadora 500 y con el proyecto del Cierre Eléctrico Norte en 132 kV.

Según el proyecto, la planta estaría emplazada a 13 kilómetros del centro de Paraná.

17. Camino Costero Villa Urquiza - Paraná - Valle María

Inversión Estimada: a determinar

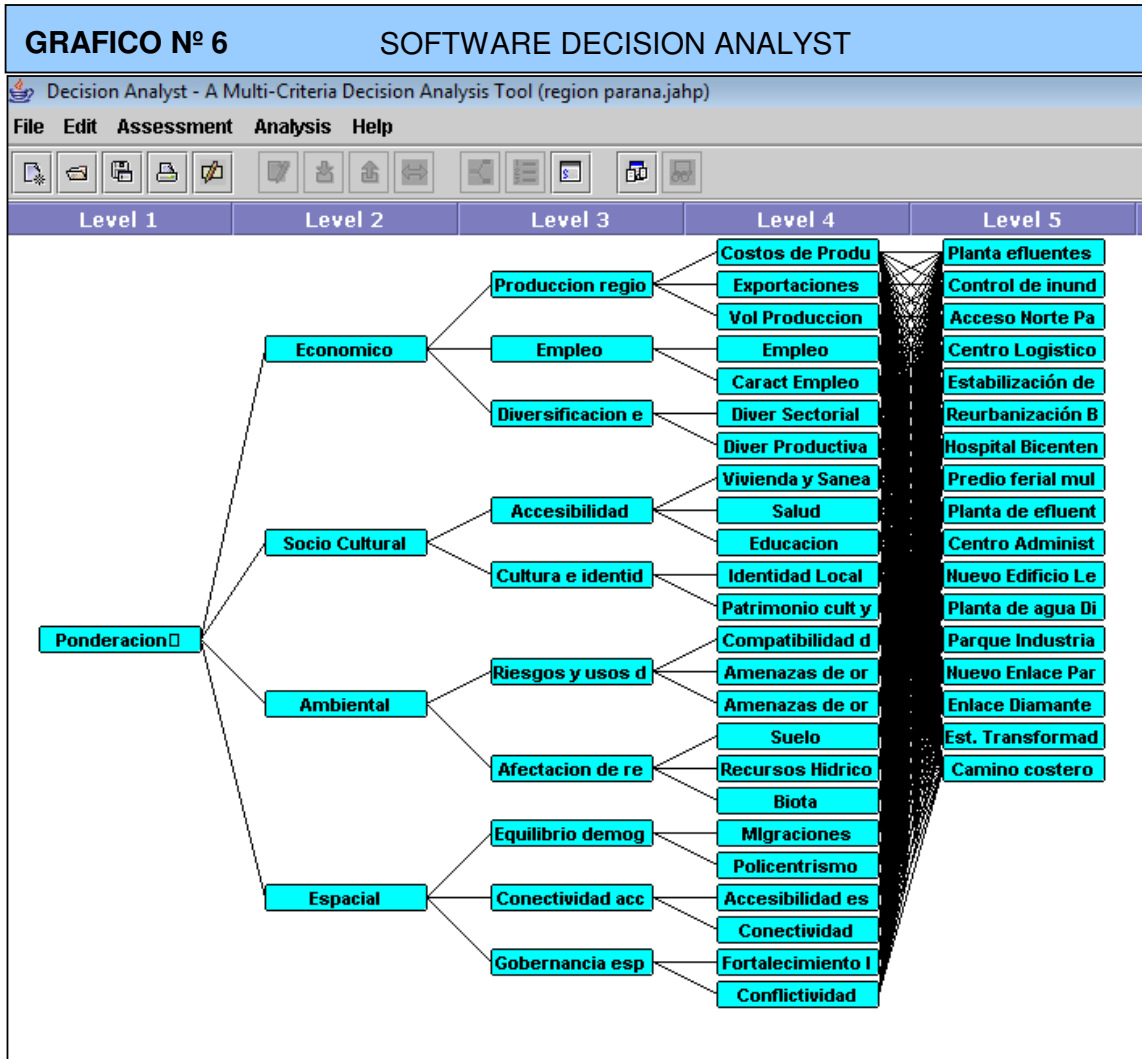
Estado del Proyecto: perfil

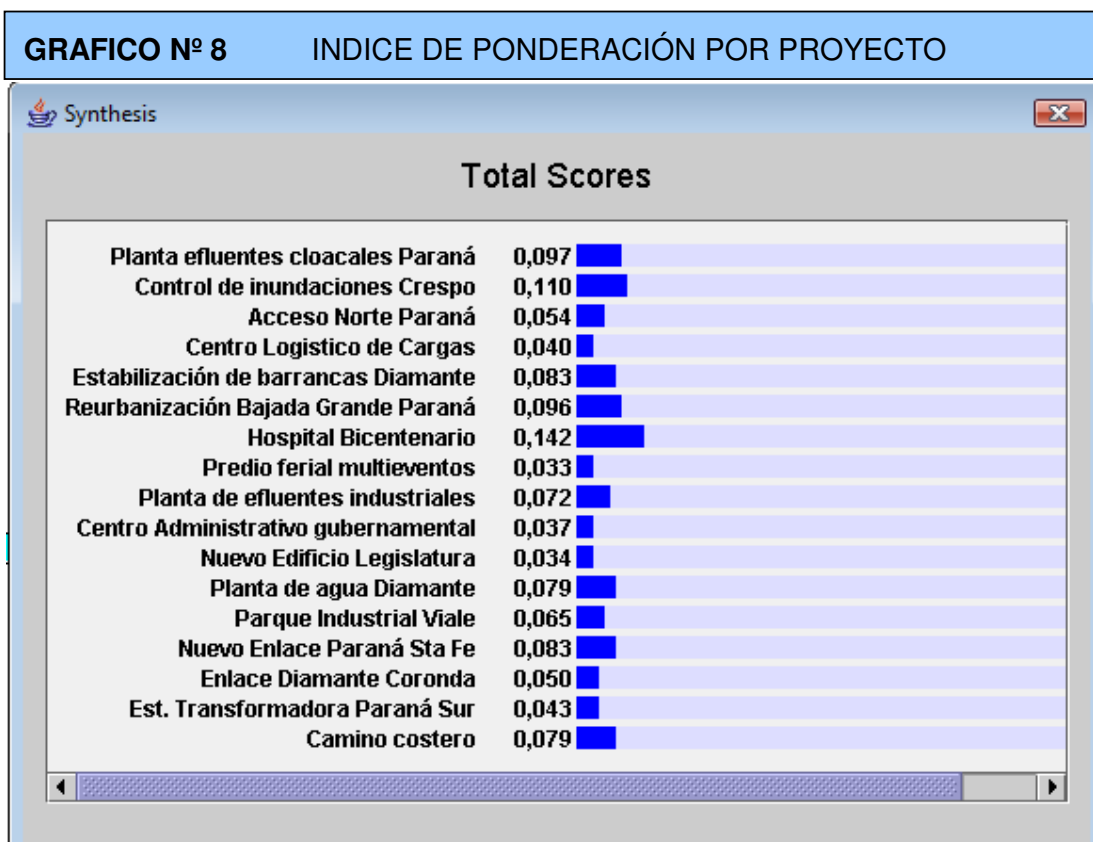
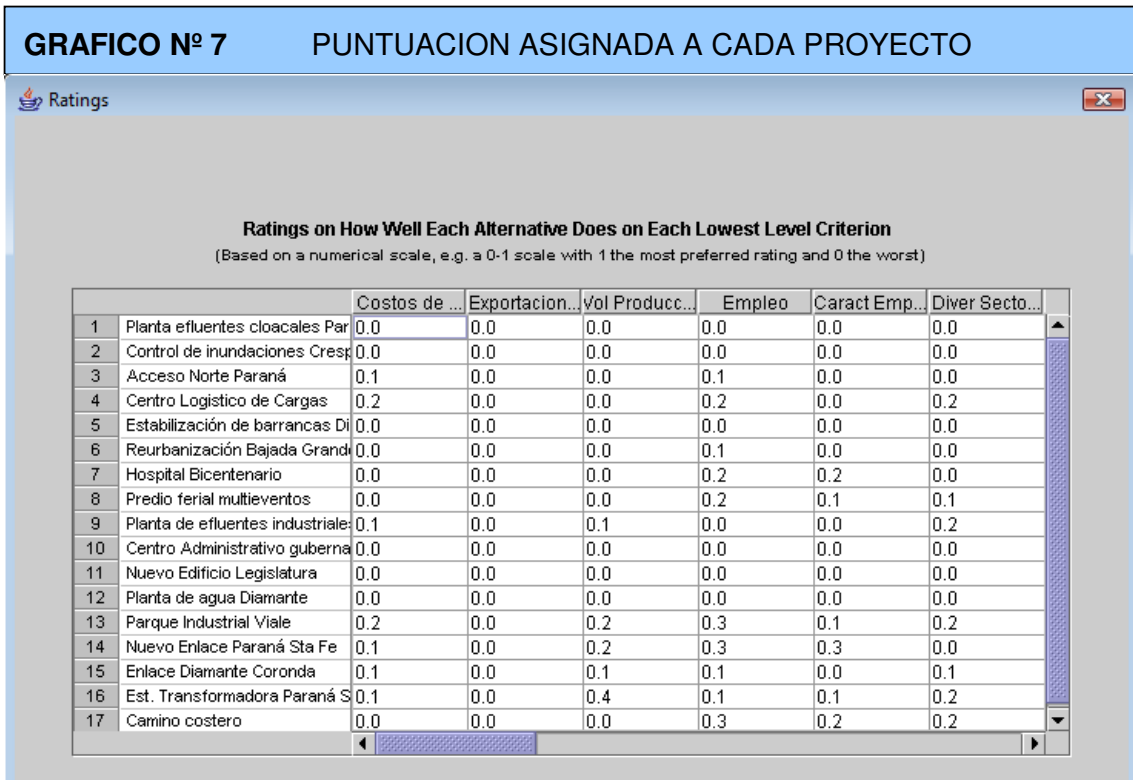
El proyecto contempla la creación de un circuito turístico integrado, que incluya el aprovechamiento de los distintos parajes sobre la costa del río Paraná que conservan toda la rusticidad del crecimiento espontáneo de vegetación cerrada de la costa, la irregularidad de su extensión permite la práctica de distintos deportes y actividades de recreación atravesando los senderos de las barrancas y descendiendo por las costas.

La propuesta del camino costero es una alternativa viable y válida porque la belleza que tiene es destacable y actualmente, se está trabajando en forma conjunta entre la Provincia y los Municipios de Paraná, Villa Urquiza y Valle María para enmarcar el proyecto de acuerdo a las posibilidades de cada localidad y a la traza que se delineó tentativamente.

Una vez que se termine de delinear la traza y se abran los caminos se prevé incorporar al sector privado en la radicación de inversiones a lo largo del recorrido.

3.2. PONDERACIÓN DE LOS PROYECTOS





MATRIZ DE IMPACTOS CRUZADOS

MATRIZ DE IMPACTOS CRUZADOS REGIÓN DEL PARANÁ																							
		GENERACION →																					
R E C E P C I O N ↓	PROYECTOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Suma Impactos Positivos	Cantidad de Impactos Positivos	Suma Impactos Negativos	Cantidad de Impactos Negativos	
	1	■	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
	2	0	■	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3	0	0	■	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	4	3	0	0
	4	0	0	2	■	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	4	2	0	0
	5	0	0	0	0	■	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	6	0	0	0	0	0	■	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	7	1	0	0	0	0	0	■	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
	8	0	0	1	1	0	0	0	■	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	3	0	0
	9	1	0	0	0	0	0	0	0	■	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	■	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	■	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0
	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	■	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	■	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	14	0	0	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	■	-1	0	0	0	4	3	-1	1
	15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	■	0	0	0	1	1	-1	1
	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	■	0	0	0	0	0	0
	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	■	0	0	0	0	0
Suma Impactos Positivos		2	0	5	3	0	0	0	3	1	1	1	0	0	5	0	0	0					
Cantidad de Impactos Positivos		2	0	3	3	0	0	0	3	1	1	1	0	0	3	0	0	0					
Suma Impactos Negativos		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1	0	0					
Cantidad de Impactos Negativos		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0					

Valores de puntuación

- 2. Fuerte sinergia positiva
- 1. Leve sinergia positiva
- 0. No hay interacción entre los proyectos
- 1. Leve sinergia negativa
- 2. Fuerte sinergia negativa



3.3. CARTERA PONDERADA REGION DEL PARANA

Como resultado del análisis multicriterio y de la complementariedad entre ambas matrices, arribamos a la construcción de un listado ponderado de proyectos regionales.

1. Hospital Bicentenario - Ciudad de Paraná
2. Nuevo Enlace y Sistema Circunvalar Área Metropolitana Paraná - Santa Fe
3. Control de Inundaciones Cuenca Arroyo Crespo - Ciudad de Crespo
4. Planta de Tratamiento de Efluentes Cloacales – Ciudad de Paraná
5. Reurbanización Integral Bajada Grande - Ciudad de Paraná
6. Nueva Planta Potabilizadora de Agua - Ciudad de Diamante
7. Camino Costero Villa Urquiza - Paraná - Valle María
8. Rehabilitación de la planta de tratamiento de efluentes industriales del Parque Industrial General Belgrano – Paraná
9. Parque Industrial de la ciudad de Viale
10. Acceso Norte en Doble Vía a la ciudad de Paraná
11. Estabilización de Barrancas Costeras – Ciudad de Diamante
12. Enlace Ferroviario Fluvial Diamante – Coronda
13. Nuevo Centro Administrativo Gubernamental Provincial – Paraná
14. Nueva Estación Transformadora Paraná Sur
15. Predio Ferial Multieventos - Ciudad de Paraná
16. Centro Logístico de Transferencia de Cargas – Ciudad de Paraná
17. Nuevo Edificio Poder Legislativo Provincial

4. REGIÓN DEL URUGUAY

La Región del Uruguay ocupa la costa este de la provincia y está conformada por parte de los departamentos Federación, Concordia, San Salvador, Colón, Concepción del Uruguay y Gualeguaychú.

Los principales centros urbanos de la región son: Concordia (141.971 hab.) Gualeguaychú (76.220 hab.), Concepción del Uruguay (67.474 hab.), Chajarí (30.655 hab.), Colón (21.100 hab.), San José (14.965 hab.), Federación (13.789 hab.), San Salvador (11.626 hab.), Villa Elisa (9.334 hab.), Basavilbaso (9.354 hab.) y Urdinarrain (7.992 hab.)³, que en conjunto representan aproximadamente la mitad de la población provincial.

La región por su vitalidad y nivel de oportunidades ha sido históricamente receptora de migraciones internas, en forma análoga a lo que sucede en la región del Paraná, esta situación ha ido progresivamente desbordando las capacidades de las infraestructuras sociales y urbanas, generando bolsones de marginalidad y pobreza. En particular en Concordia esta situación se vio agravada por la gran cantidad de mano de obra de baja calificación que demandó en su momento la construcción de la represa de Salto Grande. Terminada la misma, este importante número de operarios radicados en la ciudad desequilibró el mercado laboral local habitual, consolidando un cordón de pobreza urbano. A esto se suma la demanda estacional de mano de obra de escasa calificación para la producción frutícola, que atrae migraciones de las provincias norteañas, agravando las condiciones socioeconómicas.

La región del Uruguay posee un perfil económico productivo donde se destacan los sectores citrícola, forestal, arroceros, avícola y el complejo industrial alimenticio. Estas características se complementan con un pujante crecimiento del turismo en la región, donde diferentes opciones turísticas se complementan creando el Corredor Turístico del Río Uruguay.

³ Datos del Censo Nacional de Población 2001. INDEC 2001.



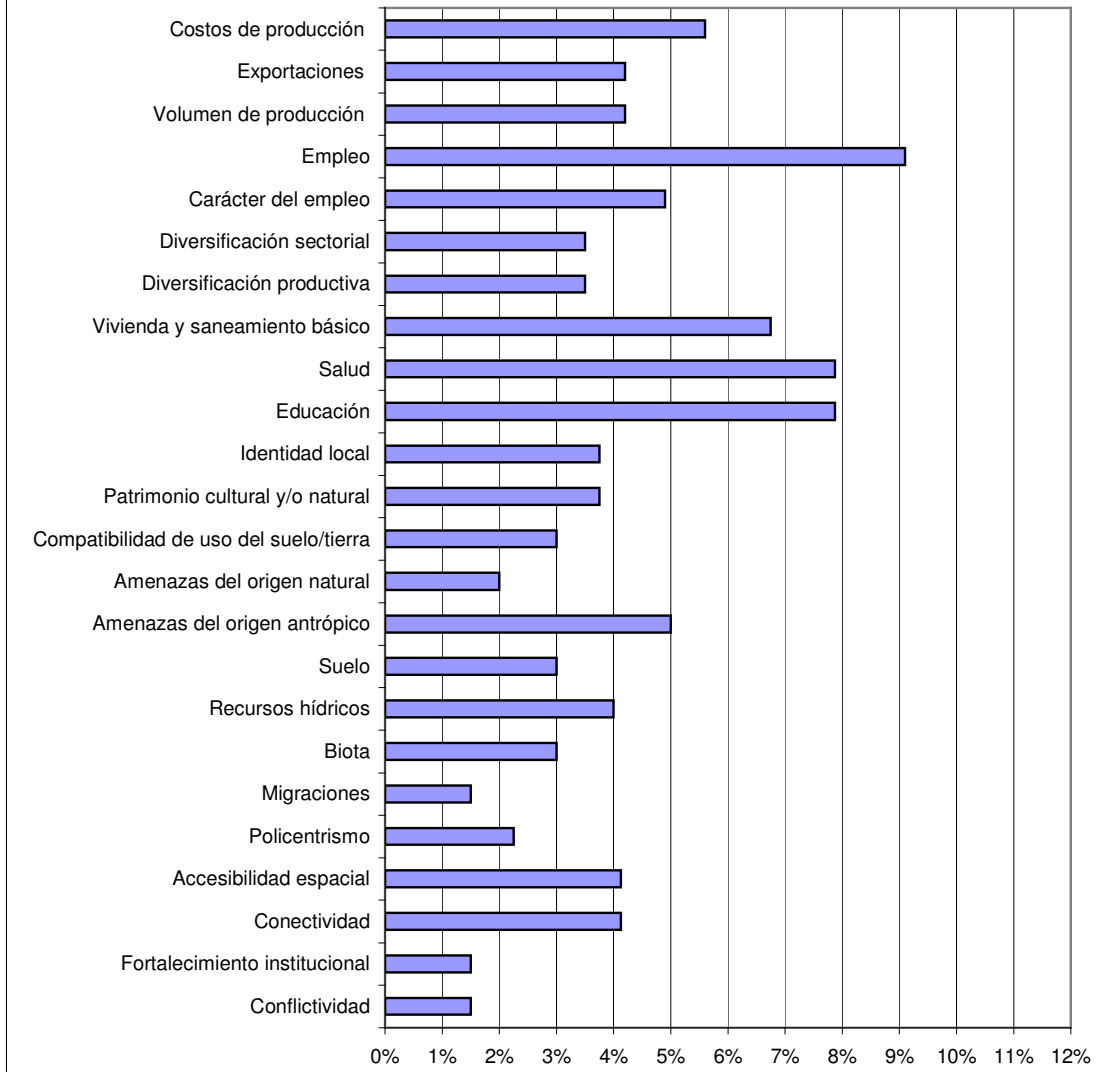
Desde el punto de vista de la infraestructura, hay que destacar la presencia de la Ruta Nacional N° 14, que constituye la columna vertebral de la región, estableciendo un eje Norte Sur del corredor bioceánico del MERCOSUR. Esta vía, en la actualidad en proceso de convertirse en autovía, es la de mayor tránsito de la provincia, con confluencia de portes liviano y pesado, local y regional. La obra vial solucionará los graves problemas que produce por saturación del corredor con altísima cantidad de accidentes.

Se destaca en esta región su carácter de “puerta” provincial y nacional por la presencia de los tres pasos fronterizos: Gualeguaychú - Fray Bentos; Colón – Paysandú y Concordia – Salto, que conectan con la República Oriental del Uruguay.

En la siguiente tabla se expresa la asignación de valores para las diferentes dimensiones que son susceptibles de generar impactos por medio de la implementación de proyectos. La asignación de los diferentes pesos a cada uno de los criterios y subcriterios obedecen a las prioridades técnico políticas que se han marcado para cada región en función de las problemáticas dominantes y de las potencialidades de desarrollo que presentan. En el caso de la Región del Uruguay, el esquema resalta el valor de la generación de empleo, de las coberturas de los servicios sociales básicos y la búsqueda de formas sustentables de producción. En este caso, la cuestión espacial no representa una preocupación de primer orden dado que posee una distribución policéntrica de la población y de los principales referentes económicos productivos.

TABLA Nº 4 REGION DEL URUGUAY SÍNTESIS DE LOS PESOS DE PONDERACIÓN					
Criterio	Peso	Subcriterio	Peso	Subcriterio1	Peso
ECONÓMICO	35%	Producción regional	40%	Costos de producción	40%
				Exportaciones	30%
				Volumen de producción	30%
		Empleo	40%	Empleo	65%
				Carácter del empleo	35%
		Diversificación económica	20%	Diversificación sectorial	50%
Diversificación productiva	50%				
SOCIO CULTURAL	30%	Accesibilidad	75%	Vivienda y saneamiento básico	30%
				Salud	35%
				Educación	35%
		Cultura e identidad	25%	Identidad local	50%
				Patrimonio cultural y/o natural	50%
AMBIENTAL	20%	Riesgos y usos del suelo	50%	Compatibilidad de uso del suelo/tierra	30%
				Amenazas del origen natural	20%
				Amenazas del origen antrópico	50%
		Afectación de recursos naturales	50%	Suelo	30%
				Recursos hídricos	40%
				Biota	30%
ESPACIAL	15%	Equilibrio demográfico	25%	Migraciones	40%
				Policentrismo	60%
		Conectividad / accesibilidad	55%	Accesibilidad espacial	50%
				Conectividad	50%
		Gobernanza espacial	20%	Fortalecimiento institucional	50%
				Conflictividad	50%

**Gráfico N° 9
REGIÓN URUGUAY
SINTESIS DE LOS PESOS DE PONDERACION**





4.1. LOS PROYECTOS EVALUADOS

1. Sistema de Riego Superficial del Perilago de Salto Grande

Inversión estimada: \$25.000.000

Estado del proyecto: anteproyecto avanzado

El proyecto apunta a mejorar la producción del sector cítrico y arandano aledaño al perilago de Salto Grande. Se prevé el riego mediante aspersión para un área de 1.500 hectáreas que se encuentran destinadas a cultivos de cítricos y arándanos.

El proyecto contempla la extensión de conductos de transporte de agua que es captada desde el perilago del embalse de Salto Grande. Estos conductos sirven como cañerías de aproximación a las parcelas productivas, quedando la ejecución de la obra de riego intra predial a cargo del propietario de cada explotación particular.

Se planea implementar un método mediante el cual el agua se aplica al suelo en forma de lluvia utilizando unos dispositivos de emisión de agua, denominados aspersores, que generan un chorro de agua pulverizada en gotas. El agua sale por los aspersores dotada de presión y llega hasta ellos a través de una red de tuberías cuya complejidad y longitud depende de la dimensión y la configuración de la parcela a regar.

El proyecto forma parte del Plan maestro de aprovechamiento de recursos hídricos provinciales, que permite previsibilidad en cuanto al manejo, uso y aprovechamiento de recursos acuáticos superficiales.

2. Rehabilitación ramales funcionarios secundarios tramos: San Salvador – Caseros; Federal – Concordia y Basavilbaso – Concepción del Uruguay

Inversión estimada: \$30.000.000

Estado del proyecto: anteproyecto avanzado



El proyecto, contempla trabajos de recuperación de las vías férreas entre Paraná y Concepción del Uruguay, que demandarán una inversión inicial de 30 millones de pesos.

Durante la primer etapa, se reacondicionarán los ramales, con el objetivo de fomentar el ferrocarril como medio de transporte, promover el rescate, restauración y preservación del patrimonio ferroviario entrerriano y recuperar la actividad de los trenes de pasajeros.

Dicho mejoramiento forma parte de un programa de reactivación para toda la infraestructura ferroviaria de Entre Ríos.

3. Nueva Unidad Penal de Concordia

Inversión estimada: \$6.000.000

Estado del proyecto: perfil

Gran parte de la infraestructura destinada a seguridad pública posee un elevado nivel de deterioro producto de la antigüedad de dichos edificios. Por ello se plantea necesario la construcción de un nuevo edificio penitenciario que brinde mayor seguridad, incrementar la capacidad de alojamiento existente y que se ajuste a las medidas que garantizan condiciones dignas de reclusión.

Por otra parte, el diseño de los nuevos edificios contempla la existencia de talleres laborales y espacios de ejercitación física, creando espacios propicios para la reinserción social del recluso.

4. Nuevo Estadio Deportivo Concordia

Inversión estimada: \$20.000.000

Estado del proyecto: proyecto ejecutivo en elaboración



Se encuentra en elaboración el proyecto ejecutivo para la realización de la segunda etapa de construcción del nuevo estadio deportivo de Concordia, que permitirá finalizar la obra ya iniciada en una primera etapa.

El proyecto contempla todas las medidas estándares de calidad internacional en cuanto a medidas de seguridad, capacidad, ingresos y ubicación urbana.

5. Nuevo Hospital de Gualaguaychú

Inversión estimada: \$120.000.000

Estado del proyecto: proyecto ejecutivo

El nuevo edificio que se planea levantar se adaptará a los parámetros de un hospital de referencia regional, con 18.970 metros cuadrados de superficie. Tendrá una capacidad para 230 camas y se construirá a continuación de la vieja edificación del hospital existente, en el contrafrente.

Se prevé la construcción de un subsuelo, planta baja y primer piso; la obra incluye todo el equipamiento médico y mobiliario, y el plazo de ejecución total es de 30 meses. Se definen dos etapas: primero, la ejecución, provisión de equipamiento y mobiliario, capacitación del personal y su puesta en funcionamiento; y segundo, la demolición parcial del viejo edificio para la creación en ese predio de un área parquizada y de estacionamiento, con el objeto de soportar el impacto urbano que generará el funcionamiento del nuevo hospital.

El acceso institucional se propone desde la calle Urquiza -una arteria de acceso y egreso a la ciudad con un flujo continuo de varias líneas de transporte urbano-, previéndose una amplia dársena en vereda, para no generar inconvenientes de tránsito. En el subsuelo se ubicarán cocheras para el personal del hospital con capacidad para 36 unidades y un depósito.

En la planta baja estará la administración, los consultorios externos, la sala de diagnóstico por imágenes, el servicio de hemoterapia, el laboratorio, el hospital de día y la farmacia.



En el primer piso, se ubicarán dos sectores de internación general con 66 camas cada uno; pediatría y maternidad con 60 camas; neonatología con 10 cunas, y centro obstétrico con un quirófano para cesáreas; 4 salas UTPR y una sala de recuperación obstétrica con 2 camas; la unidad de terapia intensiva con 8 camas; la unidad coronaria con 4 camas; el centro quirúrgico con 5 quirófanos y la sala de recuperación con 4 camas. En el área externa, habrá una parte parqueada y estará el estacionamiento.

6. Plan Totalizador de Agua Potable de Concepción del Uruguay (primera y segunda Etapa)

Inversión estimada: \$39.000.000

Estado del proyecto: proyecto ejecutivo

El proyecto contempla la ampliación de la planta potabilizadora de agua, la reparación y ampliación de la red de distribución domiciliaria en la ciudad, y la construcción de un nuevo acueducto para tomar agua desde el río Uruguay.

El objetivo del proyecto es mejorar los sectores en los cuales la infraestructura para la prestación del servicio de agua potable se encuentra obsoleta y saturada por una que se adecue a la nueva demanda y, por otra parte, ampliar la superficie actualmente servida.

El Plan Totalizador establece cuatro etapas de implementación, de las cuales dos se iniciarán este año y demandarán un plazo total de ejecución de 24 mes.

7. Planta de tratamientos de Efluentes Industriales Gualeguaychú

Inversión estimada: \$ 12.000.000

Estado del proyecto: proyecto ejecutivo

El proyecto prevé una ampliación y modernización de la actual planta de tratamiento de efluentes, que contemple un crecimiento industrial, como el que se ha venido



generando en Gualeguaychú y mejore la preservación del ambiente como causa del desarrollo.

Las mejoras y optimizaciones que se proyectan sobre la planta actual, la que ya ha cumplido su vida útil, se suman a la modificación del punto de vuelco que es aguas abajo de la toma de agua con lo cual se eliminaría cualquier problema ambiental.

8. Camino Costero y Puente sobre Arroyo Artaláz, Colón – San José

Inversión estimada:

Estado del proyecto: anteproyecto

Se aspira a construir una nueva vinculación física que amplíe la cantidad de vías de comunicación existentes entre las dos localidades vecinas. Además, el proyecto tiene una impronta fuertemente turística ya que se constituirá en un corredor costero de gran valor para el desarrollo urbano de ambas ciudades y para la atracción de nuevas inversiones al sector. La nueva vinculación se concretará a través de un puente sobre el arroyo Artaláz y la construcción de ocho kilómetros de camino costero.

Dicho puente contempla el crecimiento de Colón y San José, permitiendo un intercambio mas fluido entre estas ciudades separadas por 8 kilómetros y contribuyendo a un desarrollo ordenado, dado que este proyecto forma parte del Plan Estratégico de San José – Colón, basado en los conceptos de desarrollo humano, desarrollo sustentable, sostenible y equilibrado sobre la base de las potencialidades de la región.

9. Puente sobre Río Gualeguaychú entre Gualeguaychú y Pueblo Gral. Belgrano. Acceso Oeste a la ciudad de Gualeguaychú

Inversión estimada:

Estado del proyecto: idea



Actualmente este proyecto se encuentra en estado de idea y se ha desarrollado un acuerdo vinculado con la realización de los estudios y proyectos de un nuevo puente sobre el río Gualeguaychú, que vincule Pueblo General Belgrano y la cabecera departamental. En este sentido, el Gobierno Provincial, a través de la Dirección General de Planificación, se encuentra elaborando un estudio de alternativas a través de una matriz multicriterio. Una vez que se seleccione la ubicación, se realizarán los estudios básicos y el proyecto con la participación de las direcciones de Hidráulica y de Vialidad, en consulta con las localidades involucradas.

El proyecto surge de la necesidad de contar con una nueva vinculación que permita un nuevo diagrama de flujo de tránsito, aliviando las arterias de conexión existentes.

10. Nueva Unidad Penal Gualeguaychú.

Inversión estimada: 15.000.000

Estado del proyecto: idea

Gran parte de la infraestructura destinada a seguridad pública posee un elevado nivel de deterioro producto de la antigüedad de dichos edificios. Por ello se plantea necesario la construcción de un nuevo edificio penitenciario que brinde mayor seguridad, incrementar la capacidad de alojamiento existente y que se ajuste a las medidas que garantizan condiciones dignas de reclusión.

Por otra parte, el diseño de los nuevos edificios contempla la existencia de talleres laborales y espacios de ejercitación física, creando espacios propicios para la reinserción social del recluso.

11. Nueva Unidad Penal Concepción del Uruguay.

Inversión estimada: 15.000.000

Estado del proyecto: idea

Gran parte de la infraestructura destinada a seguridad pública posee un elevado nivel de deterioro producto de la antigüedad de dichos edificios. Por ello se plantea



necesario la construcción de un nuevo edificio penitenciario que brinde mayor seguridad, incrementar la capacidad de alojamiento existente y que se ajuste a las medidas que garantizan condiciones dignas de reclusión.

Por otra parte, el diseño de los nuevos edificios contempla la existencia de talleres laborales y espacios de ejercitación física, creando espacios propicios para la reinserción social del recluso.

12. Nueva Costanera Concepción del Uruguay

Inversión estimada: 80.000.000

Estado del proyecto: proyecto ejecutivo

El proyecto ejecutivo de la Nueva Costanera en Concepción del Uruguay, contemplan una serie de trabajos sobre la actual Avenida Costanera que demandarán una inversión superior a los 78 millones de pesos e incluirán distintos tipos de obras.

El proyecto ejecutivo presentado, prevé la construcción de un puente a la altura del acceso a la Defensa Sur, con una longitud estimada de 180 metros, un camino en la Isla del Puerto que la atravesará de oeste a este de aproximadamente 300 metros y una costanera sobre el sector este de la isla de 2.770 metros, con una calzada simple de 1.350 metros y una doble de 1.430 metros, la que tendrá su límite en una rotonda a la altura del faro de Stella Maris.

13. Circunvalación de la Ciudad de Federal

Inversión estimada: 10.000.000

Estado del proyecto: proyecto ejecutivo

Confluyen en esta ciudad la Ruta Provincial N° 5, desde La Paz, la Ruta Nacional N° 127, corredor del MERCOSUR, y la Ruta Provincial N° 22, hacia la Ruta Nacional N° 14, y Concordia. Esta situación vuelve inseguro el tránsito urbano y peatonal, que se hace complejo debido al tránsito pasante entre las rutas mencionadas. Esta obra



de cinco kilómetros de longitud permitirá evitar los problemas vinculados a la compleja trama vial y el denso tráfico actual.

14. Autovía Ruta Nacional N° 18 Tramo: Jubileo – RN N° 14

Inversión estimada: 140.000.000

Estado del proyecto: proyecto

El proyecto representa la primera etapa del proyecto integral de Autovía para la Ruta Nacional N° 18. En este tramo posee una extensión de 40 kilómetros y se comunica con la Ruta Nacional N° 14 que se encuentra en proceso de transformación en autovía, razón por la cual se refuerzan y complementan como corredores viales.

El proyecto de viabilidad técnica elaborado para el conjunto de la Ruta Nacional N° 18 fue desarrollado por la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) y cuenta con una extensión de 226,55 kilómetros entre el empalme de las ruta nacional N° 12 y la ruta nacional N° 14, siguiendo en general el trazado existente, pero produciendo las correcciones del nuevo eje en forma centrada con relación al existente o hacia alguno de los lados según resolución mas conveniente.

En el diseño del perfil transversal de la autovía, se ha considerado el aprovechamiento integral de las estructuras existentes en los diferentes tramos. El perfil transversal tipo se compone de dos calzadas de 7,30 metros de ancho (dos trochas de 3,65 metros) separadas por un espacio pavimentado de 2 metros. Se adoptaron en función del tránsito actual, banquetas de suelo común con revestimiento vegetal de 3 metros de ancho, con lo cual el ancho total alcanza a 22,60 metros.

En cada tramo resulta variable la posición del eje de la autovía en relación al eje del actual trazado. Se diferencian en el diseño los perfiles de las colectoras de las zonas rural y semiurbana. La sección en terraplén adopta taludes variables entre 1:3 - 1:1,5, según la altura del terraplén y las características resistentes del suelo. En las zonas de puentes se propone el ensanche de las estructuras existentes o construcción de nuevos puentes. Se ha previsto el ensanche de las alcantarillas



existentes en una longitud total superior a los 2.000 metros, de las cuales la mitad está prevista como ensanche centrado en un ancho faltante de 12 metros en promedio y las restantes hacia uno de los lados en promedio de ancho a construir de 9 metros.

Se diseñaron intersecciones en los distintos cruces con las rutas existentes, adaptándose para integrarlas al nuevo diseño de la vía, tales como la del inicio del tramo en la ruta nacional N° 12. En el acceso a Viale se ha previsto la resolución en alto nivel. Se plantearon nuevas intersecciones con soluciones tipo rotonda en los de la ruta nacional N° 32, ruta provincial N° 6, ruta provincial N° 20 y acceso a Villaguay.

Las intersecciones restantes se diseñaron a nivel, canalizadas, con la inclusión de calles colectoras en algunos casos. En todas las intersecciones se incluye el proyecto de iluminación además de la señalización vertical y horizontal correspondiente.

15. Ruta Provincial N° 23 Tramo: Villa Elisa – 1ro de Mayo – Pronunciamento – R.P. N° 39.

Inversión estimada: \$ 67.800.000

Estado del proyecto: proyecto ejecutivo

La Ruta Provincial N° 23 está ubicada en el centro – este de la provincia y se desarrolla en un sentido norte – sur. Conecta zonas rurales muy productivas, observándose numerosos establecimientos agropecuarios en su recorrido, especialmente los vinculados a la actividad avícola y sus industrias anexas. Dicha situación genera un elevado porcentaje de tránsito de camiones (aproximadamente un 30% del total de vehículos) por esta ruta que es colectora de una gran cantidad de caminos secundarios. Con una demanda que ascendía a 574 vehículos por día en el año 2001 y una proyección de 3% de crecimiento anual, conecta corredores provinciales de jerarquía como la RN N° 130 y la RN N° 18



A través de estas rutas y otras nacionales, como la RN N° 14 y la RN N° 135 (al puente Colón - Paysandú) se vincula al Puerto de Concepción del Uruguay y también con la República Oriental del Uruguay. Su cercanía con la RN N° 14 le brinda la posibilidad de salida de la producción hacia centros industriales y de comercialización, ya sea en esta provincia, como así también en Buenos Aires, Corrientes y Brasil.

Por dichos motivos se proyectó asfaltar 36 kilómetros de esta ruta que actualmente son de ripio, esto mejorará la productividad local permitiendo un tránsito regular durante todos los días del año.

El proyecto contempla la ejecución de obras básicas y pavimento en la RP N° 23, entre las localidades de Caseros (empalme con RP N° 39) y Villa Elisa. El proyecto se prevé ejecutar en dos tramos; uno de 15 Km entre las localidades de Caseros y Pronunciamiento, y los restantes 21 Km se desarrollan entre Pronunciamiento y Villa Elisa.

En el proyecto se contempla el traslado de alambrados en los sectores de ensanche, la construcción de nuevas obras de arte, alcantarillas transversales tipo cajón de hormigón armado en reemplazo de las existentes, la construcción de alcantarillas de acceso lateral, de badenes y cámaras en zonas urbanas. En los sectores del camino cuyo ancho existente impide la ejecución de los perfiles de diseño, se procederá a su ampliación mediante la afectación del terreno necesario a través de su gestión con los propietarios frentistas.

16. Planta de tratamiento del efluentes cloacales Concordia.

Inversión Estimada: 11.500.000

Estado del proyecto: proyecto ejecutivo

En la ciudad de Concordia, el primer trazado de los desagües cloacales poseía un radio que servía la zona centro y los barrios aledaños más antiguos. A fines de los años ochenta se construyó el Colector Sudoeste que colecta los efluentes de una importante cantidad de barrios situados en la zona sur y todos los existentes al



oeste, inclusive los ubicados al norte de la ruta N° 4. Este colector descarga en la cloaca máxima de la zona centro y vuelcan unificados al Río Uruguay

A mediados de los años noventa se construyó el Colector Noreste, el cual colecta hasta el Bº La Blanca y descargaba en forma directa al Río Uruguay con una cañería subacuática en la zona sur de la costanera, con lo cual quedaban dos descargas importantes, en forma separada y sin tratamiento.

Con posterioridad se construyó una estación elevadora que interceptaba el colector noreste y bombeaba sus efluentes hasta una única cloaca máxima que se construyó cercana a la existente que correspondía a las zonas centro y sudoeste.

Además del grave problema sanitario que genera una descarga de efluentes cloacales en forma directa a un curso de agua superficial, sin ningún tipo de tratamiento, en este caso particular se ve agravado por dos situaciones: 1) cuando el río está bajo los efluentes descargan a cielo abierto en una zona de playa debido a que la cloaca máxima queda fuera del agua y 2) durante las crecientes importante, si bien se han construido importantes defensas para evitar se que inunden algunos barrios, los que aun sufren inundaciones padecen las consecuencias del vuelco de los efluentes cloacales debido a que los mismos retornan a través de los colectores.

El proyecto permitirá tratar los efluentes cloacales del conjunto de la ciudad y realizar una eliminación final de los vertidos de manera adecuada, es decir evitando el reflujo causado por las variaciones del río.

17. Ampliación y Rehabilitación del Aeropuerto de la ciudad de Concordia, Comodoro Juan José Pierrastegui.

Inversión estimada: \$4.500.000

Estado del proyecto: perfil

En el área de la ciudad de Concordia existe un aeropuerto de cabotaje, el mismo está situado al norte de la ciudad, entre ésta y la represa de Salto Grande. Cuenta con una pista de aterrizaje pavimentada y plataforma de estacionamiento. El transcurso de los años ha deteriorado considerablemente el material de la pista y las



instalaciones han quedado inadecuadas para la demanda actual, por lo tanto el proyecto contempla la reparación de la pista y la plataforma de estacionamiento, así como la renovación, ampliación y mejoramiento de la sala de espera, baños y demás infraestructuras complementarias necesarias para la operatividad del aeropuerto.

18. Nuevo Centro Logístico de Cargas Concordia.

Inversión estimada: \$ 4.000.000

Estado del proyecto: perfil

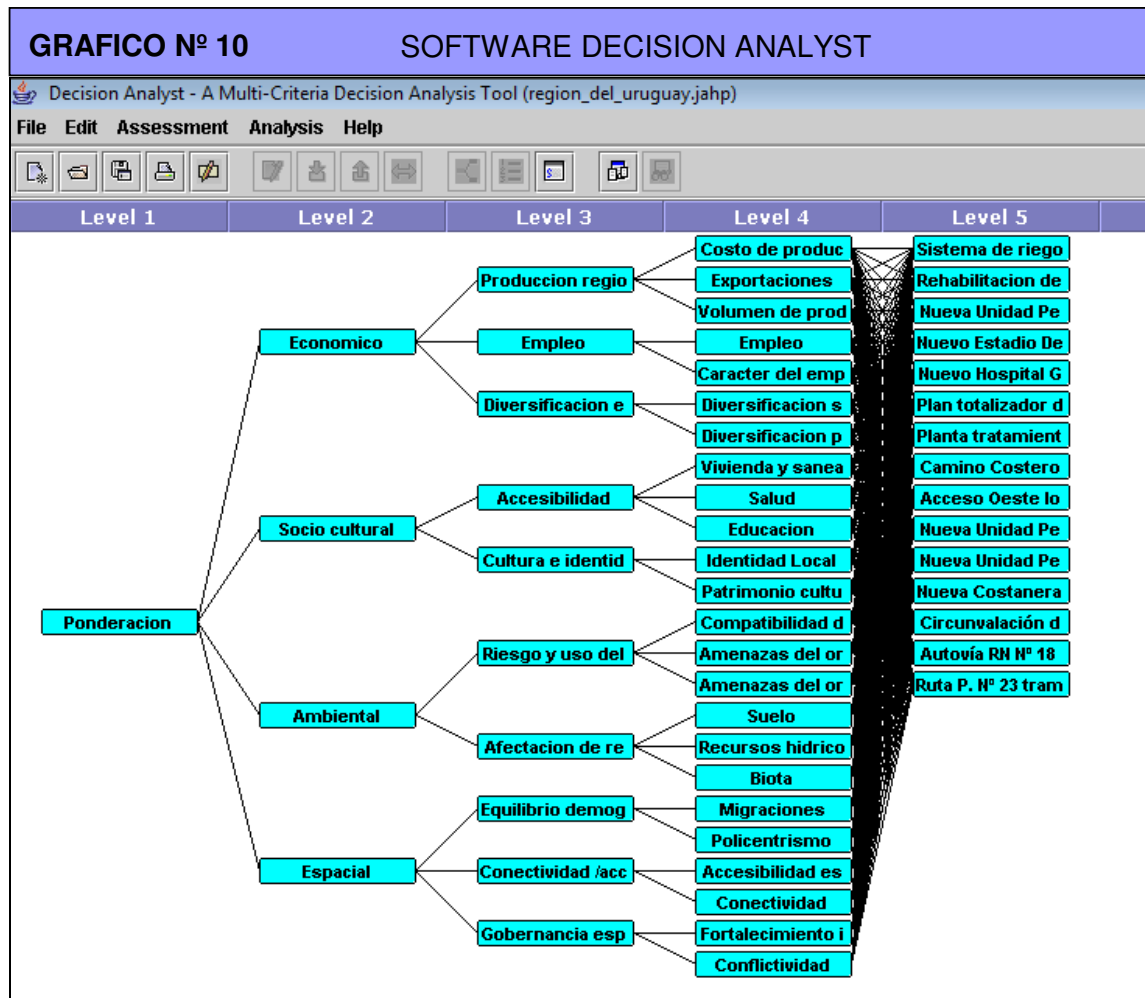
Dado el crecimiento de los flujos de tránsito de personas y bienes, así como el aumento de la complejidad en las modalidades y las interconexiones utilizadas, se hace necesario contar con un soporte logístico adecuado que optimice dichos procesos. Por ello el proyecto contempla diversos aspectos que permiten una gestión integral de las cuestiones logísticas. Así, se prevé un área administrativa, un patio fiscal, oficinas de aduana, depósito fiscal, área de estacionamiento, espacio para almacenamiento de contenedores, área de intercambio de contenedores y un área para operaciones e instalaciones ferroviarias.

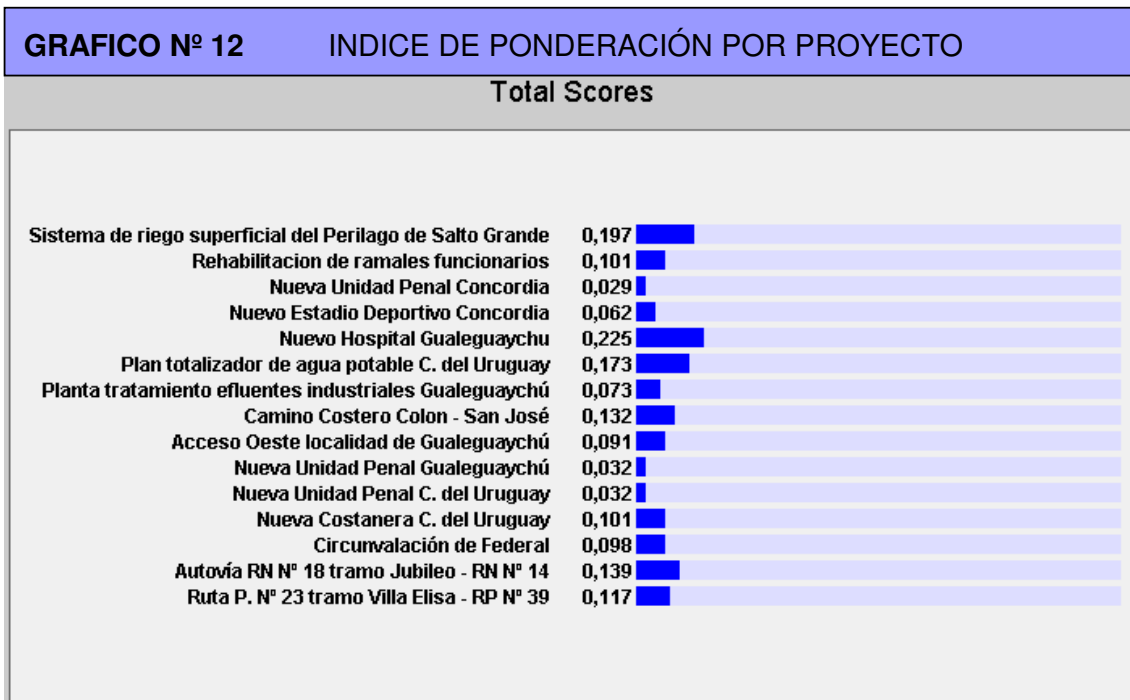
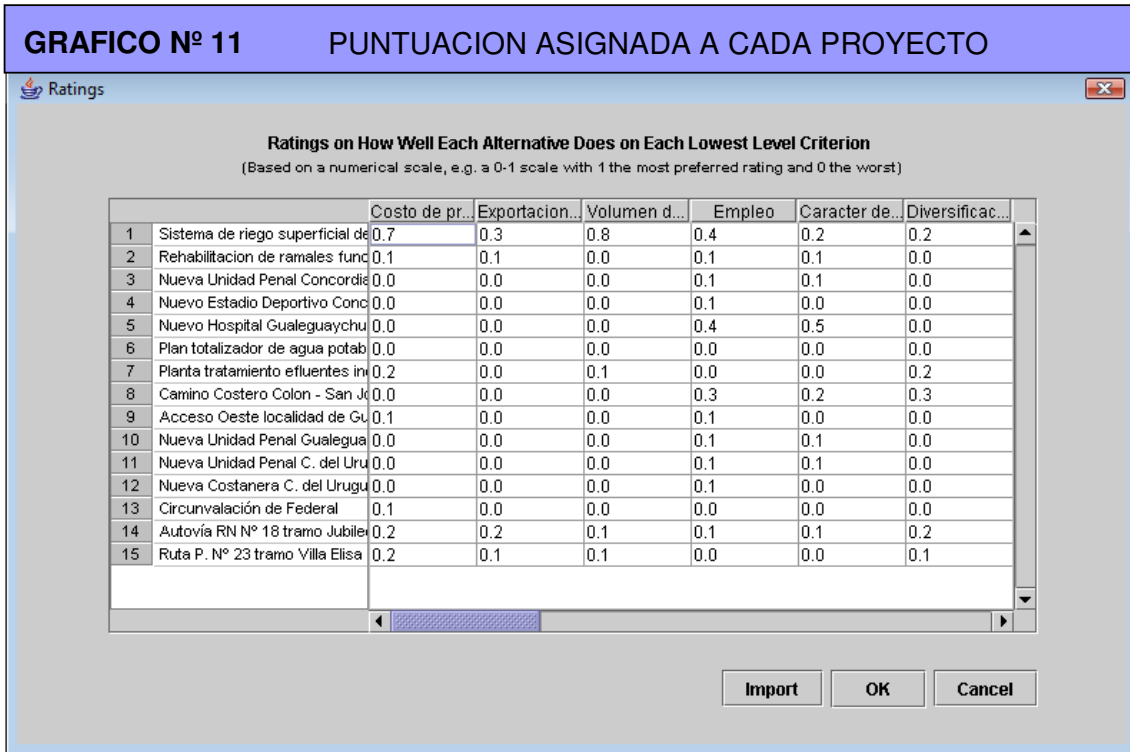
Aun se encuentra en estudio de alternativas el emplazamiento del emprendimiento.

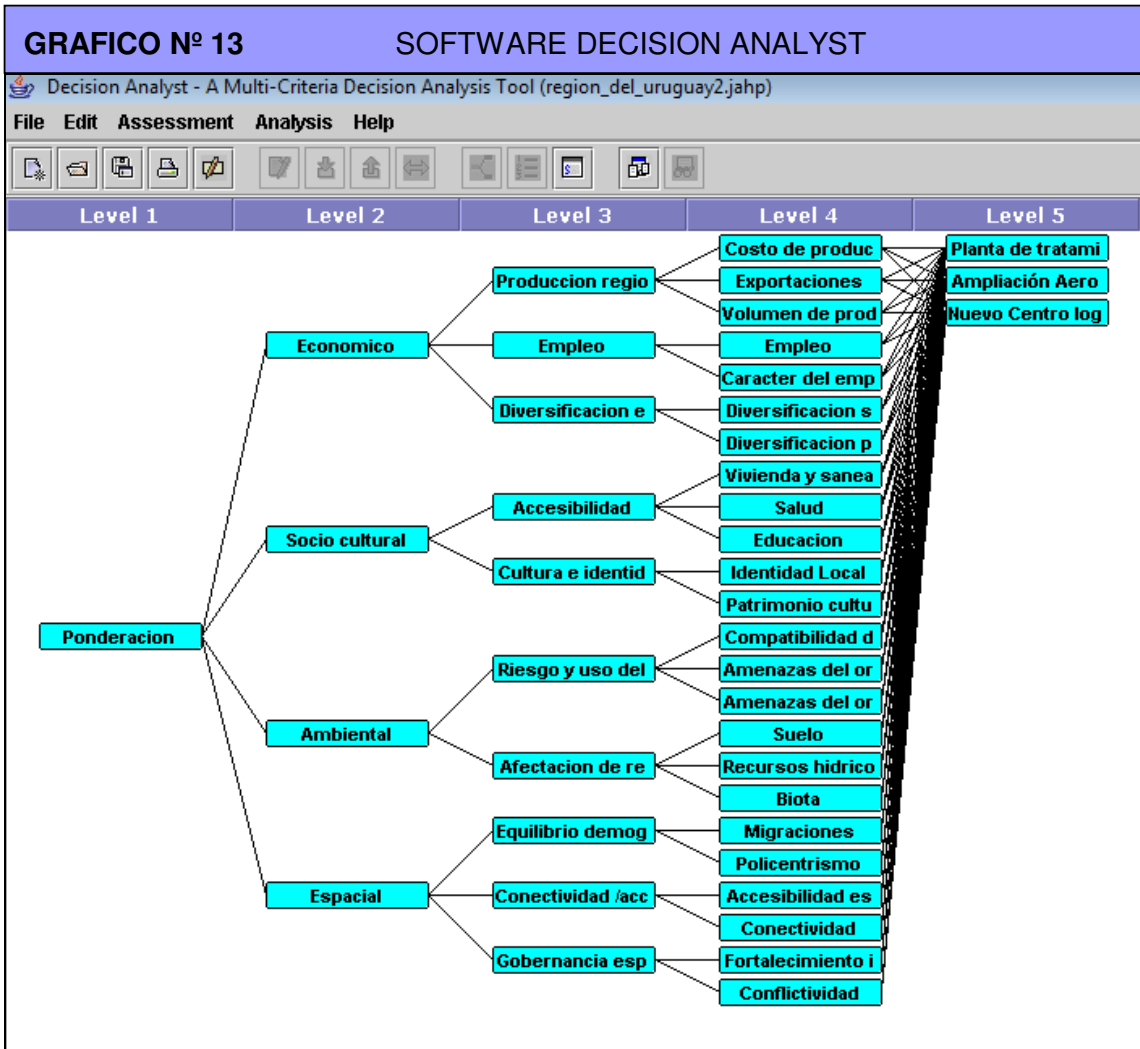
4.2. PONDERACIÓN DE LOS PROYECTOS

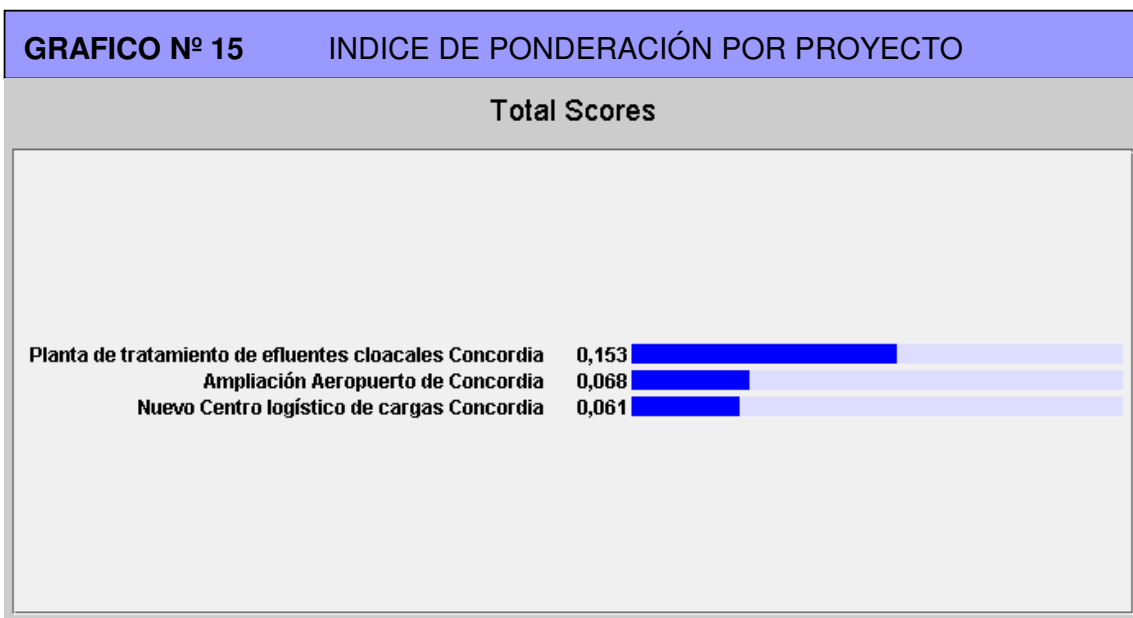
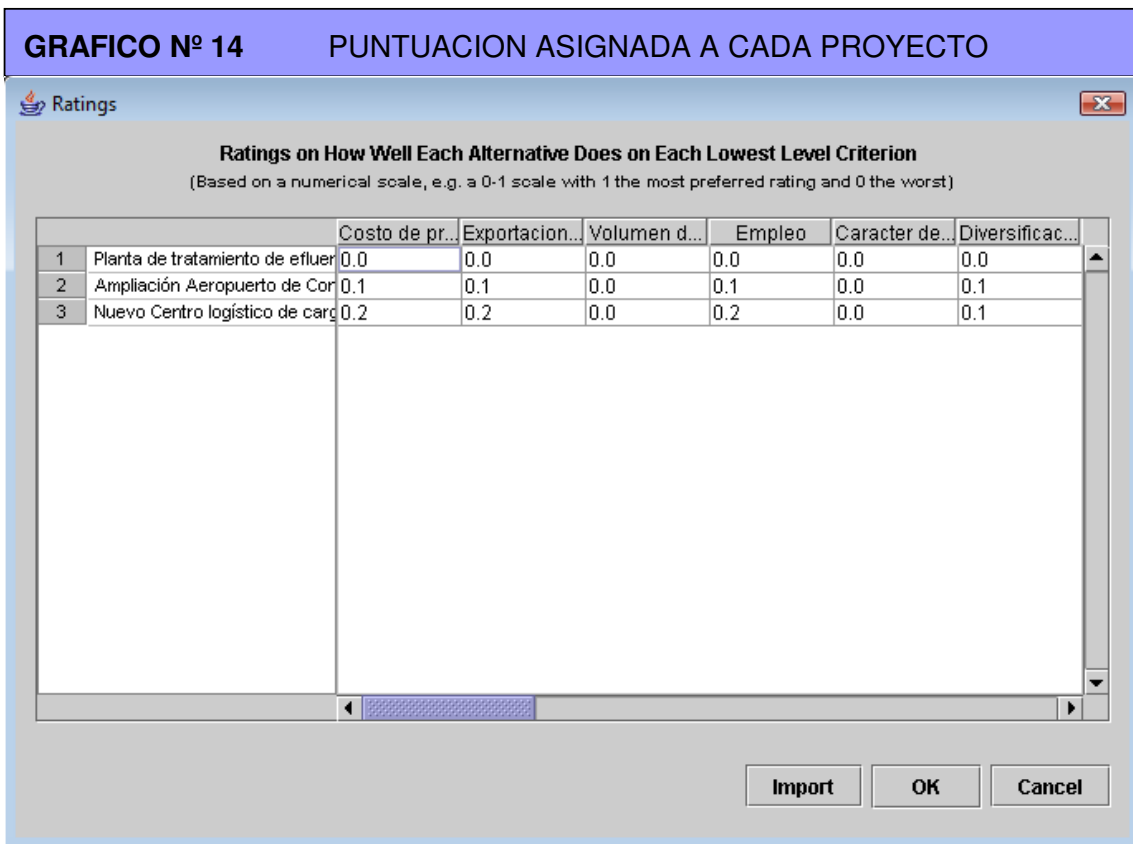
Debido a limitaciones propias del software específico, no se admite la ponderación conjunta de un número superior a los quince proyectos, razón por la cual se optó por realizar la puntuación en dos partes. Si bien son limitaciones que dificultan la elaboración y perjudican su presentación, las mismas no afectan el producto final, ya que los proyectos son ponderados individualmente con respecto a una matriz que es igual en ambos casos.

En los siguientes gráficos se puede apreciar las dos etapas en las cuales se cargaron los proyectos, proceso que se realizó observando el orden establecido precedentemente en la descripción que se realiza de los proyectos.









MATRIZ DE IMPACTOS CRUZADOS

MATRIZ DE IMPACTOS CRUZADOS REGIÓN DEL URUGUAY																								
		GENERACION →																						
R E C E P C I O N ↓	PROYECTOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Suma Impactos Positivos	Cantidad de Impactos Positivos	Suma Impactos Negativos	Cantidad de Impactos Negativos	
	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	4	3	0	0
	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	
	4	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	5	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	6	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	7	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	8	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	9	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	
	10	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	
	11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	
	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	13	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	
	14	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	2	2	0	0	
	15	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	
	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	
	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	1	0	0	
	18	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	0	0	
Suma Impactos Positivos	0	4	2	0	0	0	0	0	0	2	2	0	2	1	1	0	1	2						
Cantidad de Impactos Positivos	0	4	2	0	0	0	0	0	0	2	2	0	1	1	1	0	1	2						
Suma Impactos Negativos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
Cantidad de Impactos Negativos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						

Valores de puntuación

- 2. Fuerte sinergia positiva
- 1. Leve sinergia positiva
- 0. No hay interacción entre los proyectos
- 1. Leve sinergia negativa
- 2. Fuerte sinergia negativa



4.3. CARTERA PONDERADA REGION DEL URUGUAY

Como resultado del análisis multicriterio y de la complementariedad entre ambas matrices, arribamos a la construcción de un listado ponderado de proyectos regionales.

1. Nuevo Hospital de Gualeguaychú
2. Sistema de Riego Superficial del Perilago de Salto Grande
3. Plan Totalizador de Agua Potable de Concepción del Uruguay (primera y segunda Etapa)
4. Planta de tratamiento del efluentes cloacales Concordia.
5. Autovía Ruta Nacional N° 18 Tramo: Jubileo – RN N° 14
6. Rehabilitación ramales funcionarios secundarios tramos: San Salvador – Caseros; Federal – Concordia y Basavilbaso – Concepción del Uruguay
7. Ruta Provincial N° 23 Tramo: Villa Elisa – 1ro de Mayo – Pronunciamento – R.P. N° 39.
8. Camino Costero y Puente sobre Arroyo Artaláz, Colón – San José
9. Planta de tratamientos de Efluentes Industriales Gualeguaychú
10. Puente sobre Río Gualeguaychú entre Gualeguaychú y Pueblo Gral. Belgrano. Acceso Oeste a la ciudad de Gualeguaychú
11. Nueva Costanera Concepción del Uruguay
12. Circunvalación de la Ciudad de Federal
13. Nuevo Centro Logístico de Cargas Concordia.
14. Nueva Unidad Penal Gualeguaychú.
15. Nueva Unidad Penal de Concordia
16. Nueva Unidad Penal Concepción del Uruguay.
17. Nuevo Estadio Deportivo Concordia



18. Ampliación y Rehabilitación del Aeropuerto de la ciudad de Concordia,
Comodoro Juan José Pierrastegui.

5. REGIÓN DEL CENTRO

Como su nombre lo indica, esta región se ubica en el centro de la provincia e involucra a los departamentos Villaguay, Nogoyá, Tala, Gualeguay, Uruguay y Gualeguaychú. Los principales centros urbanos de la región son Gualeguay (39.035 hab.), Villaguay (32.027 hab.), Victoria (27.699 hab.), Nogoyá (22.285 hab.), Rosario del Tala (13.807 hab.), Basavilbaso (9.354 hab.), Urdinarrain (7.992 hab.), Larroque (5.764 hab.), Maciá (5.806 hab.) y Lucas González (4.466 hab.)⁴

El soporte natural se define como una llanura ondulada, producto de las cuchillas de Montiel y Grande. Entre las mismas se desplaza la cuenca del río Gualeguay que define la fisonomía del territorio y lo condiciona al inundar periódicamente más del 15% de su cuenca.

La constitución de los suelos las hace tierras relativamente aptas para el uso agrícola continuado y para la agricultura, aunque dicha aptitud es cada vez más limitada debido al proceso erosivo existente y a la susceptibilidad de los suelos.

La densidad poblacional de la región es media a media-baja con respecto al promedio provincial, al igual que el nivel de ingresos que perciben los habitantes.

La matriz de explotación del suelo muestra que el 80% de los establecimientos regionales tiene una dimensión de entre 1.000 a 3.000 hectáreas y que en ellos predomina el uso ganadero. El restante 20% corresponde a productores chicos a pequeños (entre 100 y 500 hectáreas) donde se realiza un uso mixto. El esquema productivo está complementado por actividades vinculadas a la industria alimenticia, especialmente molinos arroceros y harineros, frigoríficos cárnicos y avícolas y establecimientos lácteos.

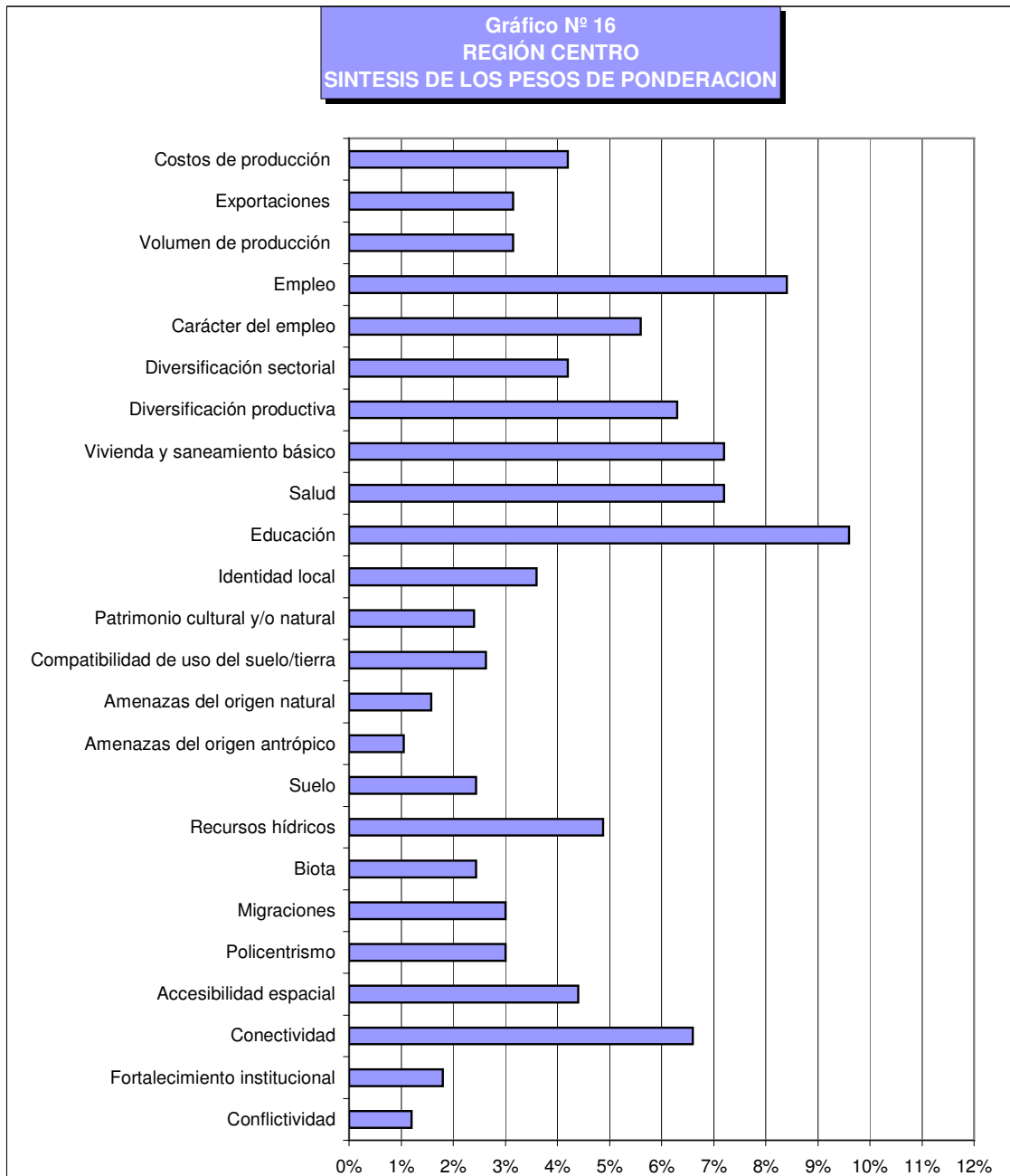
En la región se observa un moderado proceso expulsión poblacional especialmente vinculado a la insuficiente generación de oportunidades laborales y de acceso a la educación terciaria, que afecta particularmente a la población joven de la región.

⁴ Población censo 2001. FUENTE: INDEC - DEC de Entre Ríos, Censos Nacionales de Población.

En la siguiente tabla se expresa la asignación de valores para las diferentes dimensiones que son susceptibles de generar impactos por medio de la implementación de proyectos. La asignación de los diferentes pesos a cada uno de los criterios y subcriterios obedecen a las prioridades de desarrollo vinculadas a la Región Centro.

TABLA Nº 5 REGIÓN CENTRO					
SÍNTESIS DE LOS PESOS DE PONDERACIÓN					
Criterio	Peso	Subcriterio	Peso	Subcriterio1	Peso
ECONÓMICO	35%	Producción regional	30%	Costos de producción	40%
				Exportaciones	30%
				Volumen de producción	30%
		Empleo	40%	Empleo	60%
				Carácter del empleo	40%
		Diversificación económica	30%	Diversificación sectorial	40%
Diversificación productiva	60%				
SOCIO CULTURAL	30%	Accesibilidad	80%	Vivienda y saneamiento básico	30%
				Salud	30%
				Educación	40%
		Cultura e identidad	20%	Identidad local	60%
				Patrimonio cultural y/o natural	40%
AMBIENTAL	15%	Riesgos y usos del suelo	35%	Compatibilidad de uso del suelo/tierra	50%
				Amenazas del origen natural	30%
				Amenazas del origen antrópico	20%
		Afectación de recursos naturales	65%	Suelo	25%
				Recursos hídricos	50%
				Biota	25%
ESPACIAL	20%	Equilibrio demográfico	30%	Migraciones	50%
				Policentrismo	50%
		Conectividad / accesibilidad	55%	Accesibilidad espacial	40%
				Conectividad	60%

	Gobernancia espacial	15%	Fortalecimiento institucional	60%
			Conflictividad	40%





5.1. PROYECTOS EVALUADOS DE LA REGIÓN CENTRO

1. Mejoramiento Ruta Provincial N° 20 Tramo Basavilbaso – Gualeguaychú

Estado: proyecto ejecutivo

Monto Estimado: \$74.000.000

La obra consiste en la reparación integral de la Ruta Provincial N° 20 en su tramo Basavilbaso – Gualeguaychú, lo que implica la mejora de aproximadamente 80 Km., en un sector de gran tránsito vinculado a la producción y a la conexión interurbana de localidades de la región mediante un eje sureste – noroeste.

2. Nueva ruta Nogoyá-Villaguay

Estado: idea

Monto Estimado: \$135.000.000

Dentro de las razones que dan origen al proyecto se encuentra la intención de generar una nueva vinculación que permita mayor fluidez de los corredores productivos y de cargas asociados a la dinámica económica de la región y al eje del MERCOSUR, estableciendo una vía de contacto actualmente inexistente entre la Ruta Nacional N° 18 y la conexión Rosario – Victoria.

La obra permitiría darle continuidad y complementar el tramado vial provincial, propiciando la integración territorial y la vinculación entre ambas costas provinciales.

3. Ampliación Hospital Santa Rosa de Villaguay

Estado: anteproyecto

Inversión Estimada: \$3.000.000

El Hospital Santa Rosa de Villaguay es uno de los centros de salud de referencia de la región central de la provincia. El hospital cuenta con un predio de 16 hectáreas y



además de brindar servicios sanitarios, en sus instalaciones se dicta la Licenciatura en Kinesiología, dependiente de la Universidad Nacional de Entre Ríos y desarrolla sus actividades la Escuela de Agentes Penitenciarios.

La situación edilicia actual del hospital hace necesaria la inversión en refacciones y modificaciones que permitan responder adecuadamente a las necesidades de servicios de salud que la población demanda. Por ello, se planea reestructurar el área quirúrgica, construir nuevas habitaciones de internación, ampliar las salas de guardias, incorporar nuevos sanitarios y refuncionalizar la cocina.

De forma paralela se prevé desarrollar un plan maestro para lograr un mejor aprovechamiento de las instalaciones hospitalarias y de los predios que pudieran quedar desafectados de dicho uso y sean destinados a actividades vinculadas con el hidrotermalismo, el turismo sanitario o la educación sanitaria.

4. Rehabilitación de ramales ferroviarios Paraná – Nogoyá – Rosario del Tala – Basavilbaso – Concepción del Uruguay y Paraná – Cerrito – Bovril – Sauce de Luna – Concordia.

Estado: Anteproyecto

Inversión Estimada:

Se prevé realizar las obras de rehabilitación de los servicios ferroviarios de carga y pasajeros en dos circuitos; uno que conecta Paraná, Nogoyá, Rosario del Tala, Basavilbaso y Concepción del Uruguay. El otro circuito establece la vinculación Paraná, Cerrito, Bovril, Sauce de Luna y Concordia.

En total se planea rehabilitar ramales por una longitud total de 594 kilómetros, permitiendo recrear la vinculación entre más de 60 localidades correspondientes a los departamentos donde se asientan las dos terceras partes de la población de Entre Ríos.

El proyecto impacta en la región centro de la provincia mediante la conexión que establece para las localidades de Nogoyá, Lucas González y Rosario del Tala, pero



además por la capacidad de generar nuevas interacciones entre esta región y las dos costas de la provincia, sectores donde se concentra el mayor dinamismo socioeconómico provincial.

5. Circunvalación Ciudad de Nogoyá

Estado: Proyecto Ejecutivo

Inversión Estimada: \$8.000.000.-

El establecimiento de la vinculación Rosario – Victoria aumentó de manera exponencial el flujo de tránsito de la Ruta Provincial N° 26 que configura la continuación natural de dicho enlace para el tráfico con dirección hacia el centro norte provincial y hacia Brasil.

En el año 2007, por la Ruta Provincial N° 26 circulaban en promedio 2.250 vehículos diarios, que en su mayoría continuaban su trayecto por la Ruta Nacional N° 12. Esto implica que previamente deben atravesar la planta urbana de la ciudad de Nogoyá, con las consecuencias que ello acarrea en aspectos relacionados a la seguridad vial y el ordenamiento urbano.

Con el objetivo de mejorar la seguridad vial urbana y la fluidez del tránsito es que se contempla ejecutar la obra de la circunvalación de la ciudad de Nogoyá.

6. Circunvalación Ciudad de Villaguay

Estado: Anteproyecto

Inversión Estimada: \$10.000.000.-

La ciudad de Villaguay se encuentra en el centro de la provincia y se constituye en uno de los nodos en el diseño de la red vial. Su área de influencia se encuentra atravesada por las Rutas Nacionales N° 18 y N° 130; y por las Rutas Provinciales N° 6 y N° 20. Ésta última atraviesa la planta urbana de la ciudad generando importantes inconvenientes de tráfico al interior de la ciudad y agravando la problemática situación de la seguridad vial.



La construcción de la circunvalación de la ciudad permitirá diferenciar los distintos tránsitos entre pasante y urbano, brindar mayor fluidez al tráfico y resguardar la seguridad de los habitantes de la ciudad.

7. Reconversión Multitrocha Ruta Provincial N° 11

Estado: Anteproyecto

Inversión Estimada: \$144.000.000.-

La Ruta Provincial N° 11, corredor principal ubicado al suroeste de Entre Ríos, capta gran parte del tránsito proveniente del túnel subfluvial (centro norte del país y Chile) y es la ruta que recibe en primer término, el tránsito del puente Rosario – Victoria. Al norte conecta la región con las Rutas Nacionales N° 12 y N° 127 hacia el resto de la Mesopotamia y Brasil.

En su trayecto pavimentado, de transitabilidad permanente, colecta el tránsito proveniente de numerosos caminos secundarios y accesos a localidades en un área muy productiva de la Provincia. Esta ruta se caracteriza por la presencia de numerosas aldeas y colonias con actividad agropecuaria en su mayoría, y turística en la que se ubican cercanas al río Paraná e islas. Se encuentran establecimientos mixtos vinculados al tambo, dada su proximidad con la principal cuenca lechera de la provincia. Los departamentos Paraná, Diamante y Victoria tienen una importante producción agrícola-tambera, mientras que al llegar a Gualeguay se incrementa la producción ganadera.

El proyecto plantea intervenir la Ruta Provincial N° 11 en un tramo de aproximadamente 110 Km. que va desde Paraná hasta Victoria. En dicho tramo se prevé la rehabilitación y ensanche de calzada, mediante la pavimentación de banquetas de 3 metros de ancho a ambos lados. El proyecto contempla también el ensanche de las obras de arte que resultan suficientes y el reemplazo de las que no satisfagan las necesidades hidráulicas. Además, se incluye el reacondicionamiento del sistema de desagües del camino y la construcción de un tercer carril de sobrepaso en pendientes.

8. Ampliación de las Estación Transformadora Nogoyá

Estado: Proyecto Ejecutivo

Inversión Estimada: \$12.000.000.-

La capacidad de brindar energía esta relacionada con la generación de energía y con la dotación de infraestructura necesaria para transportarla, transformarla y distribuirla. En este sentido, encontramos limitaciones en las posibilidades de distribución de energía debido a que los transformadores existentes en zona de abastecimiento de Nogoyá se encuentran cercanos al límite de su capacidad operativa. Dada esta situación se planea la instalación de un segundo transformador de 15 megavatios (MVA) en la estación que funciona actualmente y se prevé la posibilidad de una futura ampliación de hasta 60 MVA.

Además de ampliar la capacidad, el proyecto contempla la instalación de tecnología que permita la operación del equipamiento mediante modalidades de telecomando para brindar una respuesta más ágil frente a posibles ajustes que deban realizarse.

9. Nueva Estación Transformadora Villaguay

Estado: Proyecto Ejecutivo

Inversión Estimada: \$25.800.000.-

El proyecto consiste en la construcción de una nueva estación transformadora en 132 kV en Villaguay y el campo de salida en 132 kV para la línea, ya ejecutada, entre San Salvador y Villaguay.

La planta permitirá una mejor conexión entre Villaguay y el sistema entrerriano de transporte de energía eléctrica. Además, beneficiará a la ciudad de San Salvador, situada 50 kilómetros al norte de Villaguay, cuya estación transformadora fue repotenciada al doble de su capacidad.

10. Centro de Convenciones de Villaguay

Estado: idea

Inversión Estimada: a definir

La ciudad de Villaguay se encuentra ubicada estratégicamente en el centro de la provincia, razón por la cual es elegida para desarrollar actividades y reuniones que convocan representantes de todo el ámbito entrerriano. Las posibilidades de llevar a cabo dichos eventos se ven reducidas por no contar con una mejor dotación de infraestructura destinada a tal fin.

En este sentido, el proyecto apunta a generar un espacio que permita realizar eventos con importante afluencia de asistentes, brindando las comodidades necesarias que permitan explotar la natural ventaja competitiva de la ciudad por su ubicación geográfica y que contribuya a consolidar una actividad que actualmente está instalada pero que presenta limitaciones para su crecimiento.

11. Autovía Ruta Nacional N° 18 Paraná - Concordia.

Estado: Anteproyecto

Inversión Estimada Total: \$870.000.000.-

La ejecución de la autovía entre Paraná y Concordia se enmarca en un proyecto vial que busca desplegarse armónicamente en todo el territorio. En rigor, la ruta nacional N° 18, ubicada en la zona central de la provincia, se desarrolla con sentido este-oeste, desde la ruta nacional N° 12 hasta la ruta nacional N° 14, uniendo ambos márgenes de la misma desde el río Paraná hasta la costa del Uruguay. De este modo, esta traza vincula a una gran cantidad de poblados rurales, además de las ciudades cabeceras de los cuatro departamentos que comunica: Paraná, Villaguay, San Salvador y Concordia.

El Plan de obras, en su marco general puede identificarse con una integralidad asociada al desarrollo productivo. Incluso, dentro del propósito se destaca que el



proyecto de la obra se ubica en áreas rurales muy productivas, cuyas actividades principales son las provenientes de la producción agrícola y ganadera, que se traduce en el 28 por ciento del tonelaje total de la producción de granos, el 22 por ciento del ganado y el 20 por ciento del ganado ovino.

Se estima que el proyecto de obra se ejecutará en 5 tramos, de los cuales, los que corresponden a la región centro son los tramos: A° Moreyra – Villaguay (55 Km), Villaguay – Jubileo (50 Km) y Jubileo – R.N. N° 14 (40 Km).

12. Planta de tratamiento de efluentes cloacales 1ª Etapa – Ciudad de Victoria

Estado: Anteproyecto

Inversión Estimada: \$60.000.000.-

El sistema cloacal de Victoria se comenzó a construir en el año 1.924 y fue habilitado en 1.928, con una descarga directa al Río Paraná, a través de una cloaca máxima construida en el sur de la ciudad y que luego de atravesar una zona de bañados descarga en un brazo principal.

Durante todos los años de existencia del sistema cloacal se fueron ejecutando ampliaciones de las redes, pero todas se fueron incorporando al existente y descargando a través de la cloaca máxima original.

Esta situación deriva en la existencia de graves problemáticas medioambientales y sanitarias. Ambas están íntimamente ligadas y se ven agravadas durante la época de creciente del río, en ella los habitantes de las zonas bajas resultan anegados por la elevación del nivel de las aguas, pero también resultan afectados por la contaminación que resulta de la descarga de los efluentes cloacales sin tratamiento previo.

La solución definitiva esta dada por la construcción de una planta de tratamiento de efluentes cloacales que permita tratar los residuos previamente a su volcado en el curso del río. De esta manera se evitan los problemas sanitarios y se reduce la carga biológica que se descarga en el río.

13. Reconversión en boulevard urbano de la ex traza de la Ruta Provincial N° 11 en el ejido de Victoria

Estado: Idea

Inversión Estimada:

La construcción del enlace vial Rosario – Victoria implicó una nueva configuración en la red de accesos a la ciudad de Victoria y conexiones destinadas a conducir el gran caudal de tránsito que se generó. Asimismo generó la desafectación de una parte de la traza de la Ruta Provincial N° 11 que hasta el momento atravesaba el ejido de la ciudad. Dicho sector de la traza quedó desactivado del tránsito continuo y paso a configurar un pasivo ambiental desde el punto de vista urbano.

El proyecto apunta a reconvertir en boulevard urbano a la ex traza de la ruta provincial N° 11 para poder incluirla urbanamente en el desarrollo de la ciudad y adaptarla a los nuevos usos que se generan para su aprovechamiento.

14. Reparación y optimización de la toma de agua y cañería de impulsión de la ciudad de Victoria

Estado: Proyecto Ejecutivo

Inversión Estimada: \$16.000.000.-

En el año 1.928 se habilitó la toma de agua cruda construida sobre el Río Paraná, la torre con las electrobombas de impulsión, la cañería de impulsión hasta la planta potabilizadora, la cual incluía un tramo subacuo, y la planta potabilizadora.

A través de los años el tramo de impulsión subacuo sufrió varias roturas, las que se fueron haciendo más frecuentes hacia fines de los años 70, hasta que llegó a un punto que se decidió construir provisoriamente una nueva toma de agua cruda en la zona de muelles hasta que se pudiera ejecutar una obra de rehabilitación y remodelación conforme a la nueva demanda de la ciudad. En esa etapa se amplió la planta potabilizadora aumentando su producción en un 33%, lo que exigía el mismo porcentaje de aumento en la infraestructura de captación e impulsión, aunque sobre las mismas no se realizó ninguna inversión.



El Riacho Victoria, sobre el cual fue construida la nueva toma de agua cruda, se ve muy afectado por las crecientes y bajantes del Río Paraná, además sus instalaciones están permanentemente expuestas a factores contaminantes debido a su ubicación.

En la cañería de impulsión se dejó fuera de servicio el sector subacuo y se siguió utilizando el instalado en terreno firme, conectándolo a la nueva obra de toma, también sobre terreno firme, pero con cañería de diámetro insuficiente ya que se trataba de una obra provisoria.

La cámara de carga de la planta potabilizadora es de un tamaño insuficiente para el caudal de ingreso que hoy se requiere, provocando constantes desbordes de la misma que impiden un correcto mezclado rápido de los reactivos agregados para una correcta potabilización.

Para revertir las deficiencias enumeradas y ampliar la capacidad de provisión de agua potable a las necesidades actuales y la demanda futura, se planean obras destinadas a la recuperación del viejo edificio de toma de agua construido sobre el Río Paraná, una nueva instalación electromecánica, con la instalación de las electrobombas en un nivel superior al de máxima creciente, una nueva cañería de impulsión de agua cruda hasta la planta potabilizadora, con un tramo subacuo y una nueva cámara de carga de la planta potabilizadora adaptada a las nuevas condiciones de funcionamiento del sistema.

15. Nueva unidad penal Victoria

Estado: Anteproyecto

Inversión Estimada: \$29.000.000.-

La unidad penitenciaria de la ciudad de Victoria presenta importantes limitaciones en su capacidad de brindar servicios vinculados a la seguridad pública. Estas limitaciones tienen origen en la antigüedad de la estructura edilicia y a que ha quedado integrada a la trama urbana de la ciudad, debido a la expansión de la misma.



Esta situación motiva la construcción de un nuevo edificio penitenciario que permita mejorar las condiciones de seguridad y reclusión. Se prevé su instalación en un lugar alejado de la ciudad y la recuperación del espacio ocupado por el actual edificio.

16. Circunvalación ciudad de Gualeguay

Estado: Proyecto Ejecutivo

Inversión Estimada: \$12.000.000.-

En la ciudad de Gualeguay representa uno de los nodos de la red vial provincial, ya que en ella se produce la intersección de la Ruta Provincial N° 11 y de la Ruta Nacional N° 12. El tránsito conjunto de ambas rutas significa un flujo diario aproximado de 4.000 vehículos que deben atravesar parte de la planta urbana en su recorrido. Esto genera importantes congestiones vehiculares, problemáticas asociadas a la seguridad vial e incompatibilidades en los usos urbanos y de transporte de carga del tráfico pasante.

Para evitar la incursión en la planta urbana se ha diseñado la ejecución de un anillo circunvalar a la ciudad con una longitud de 6 Km. que permita mejorar la fluidez del tránsito, distinguir los usos de acuerdo a los destinos de los conductores y mejorar la seguridad vial urbana.

17. Construcción de Centro logístico de transferencia de cargas, en la zona de influencia de la Ciudad de Victoria.

Inversión estimada: \$ 4.000.000

Estado del proyecto: perfil

Dado el crecimiento de los flujos de tránsito de personas y bienes, así como el aumento de la complejidad en las modalidades y las interconexiones utilizadas, se hace necesario contar con un soporte logístico adecuado que optimice dichos procesos.



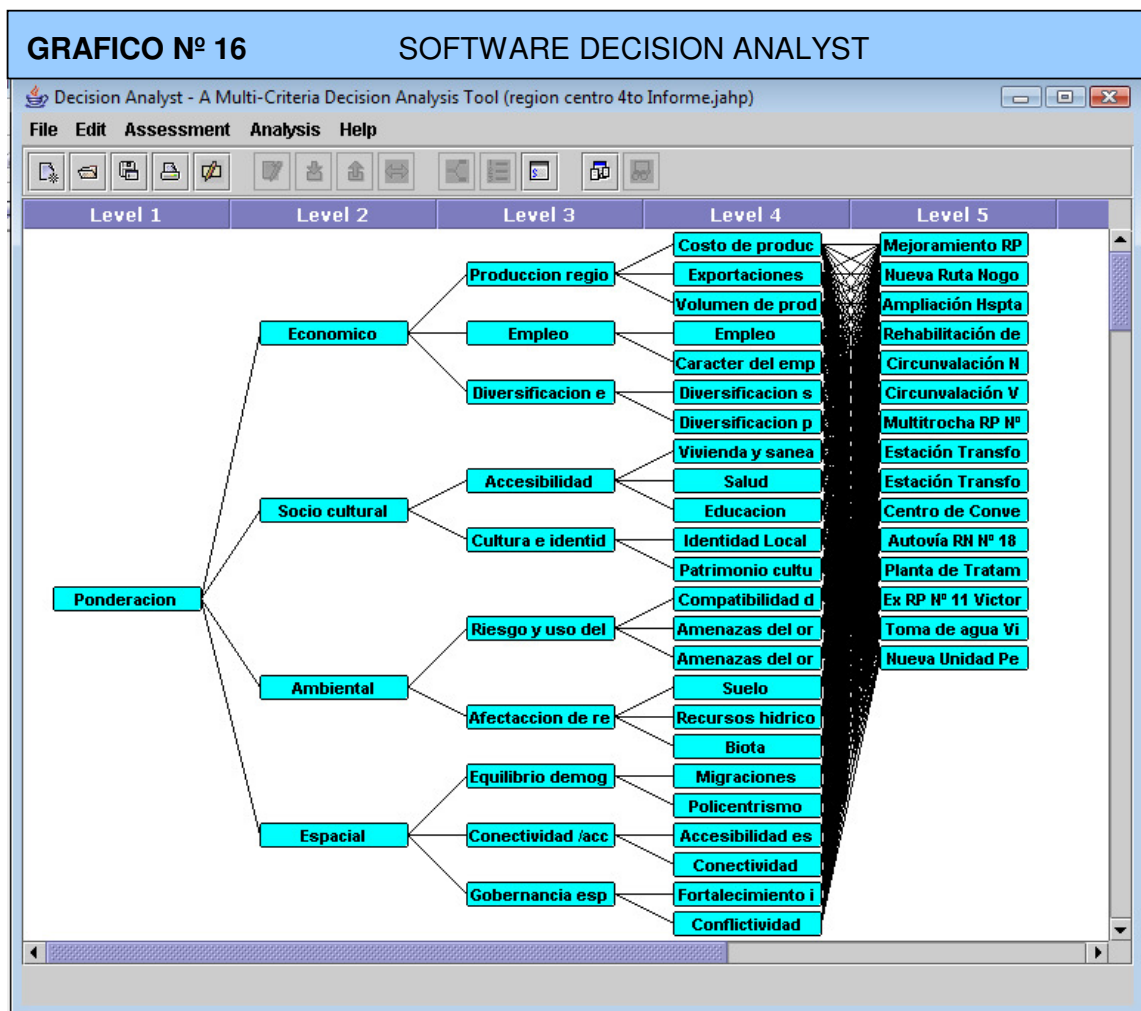
El gobierno provincial ha decidido desarrollar centros logísticos de transferencia de cargas en puntos estratégicos de la provincia, articulando una red de nodos comunicacionales que permita mejorar los servicios logísticos, reducir sus costos y brindar mayor competitividad.

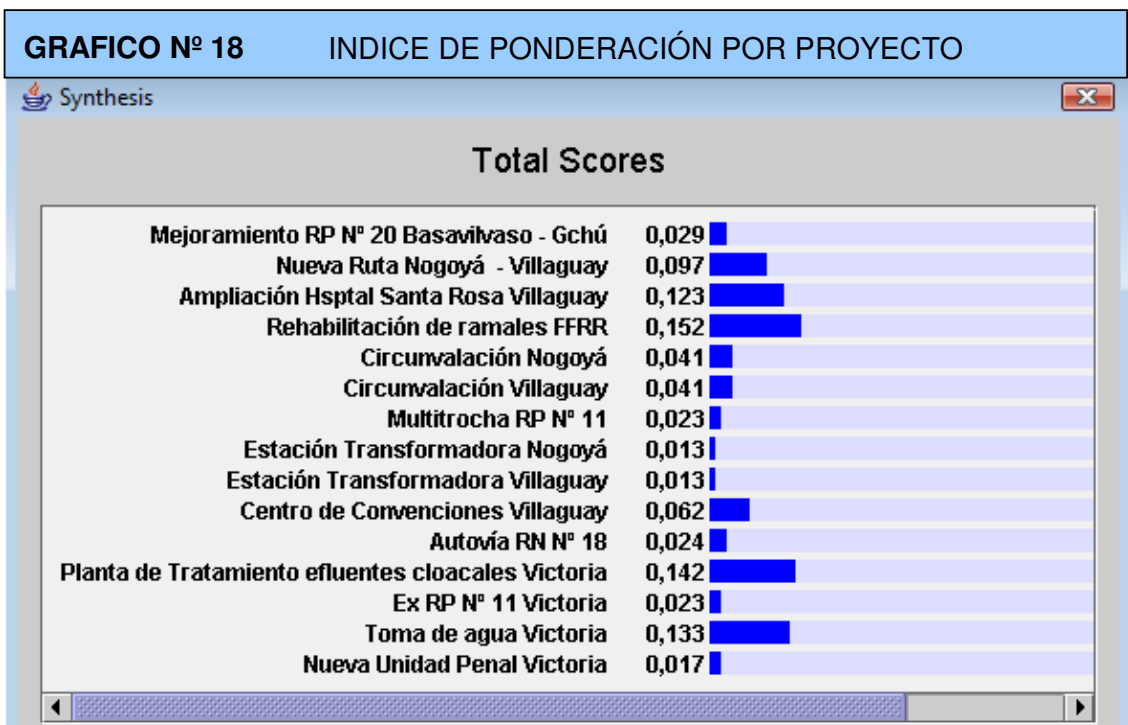
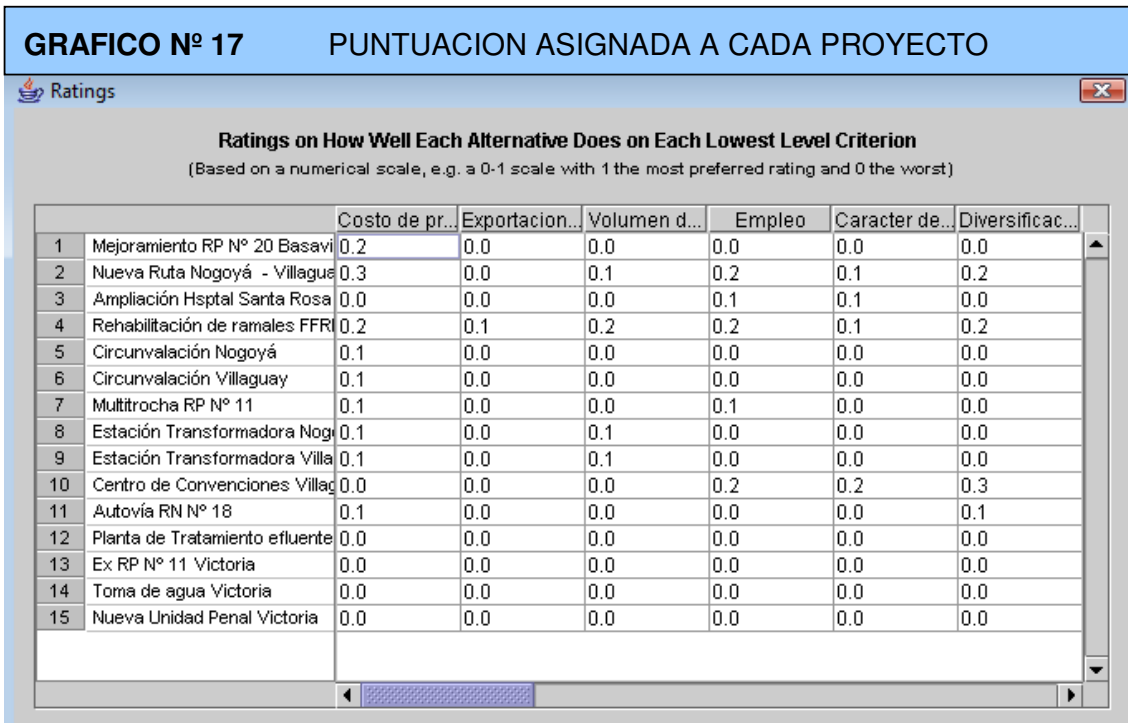
El proyecto contempla diversos aspectos que permiten una gestión integral de las cuestiones logísticas. Así, se prevé un área administrativa, un patio fiscal, oficinas de aduana, depósito fiscal, área de estacionamiento, espacio para almacenamiento de contenedores, área de intercambio de contenedores y un área para operaciones e instalaciones ferroviarias.

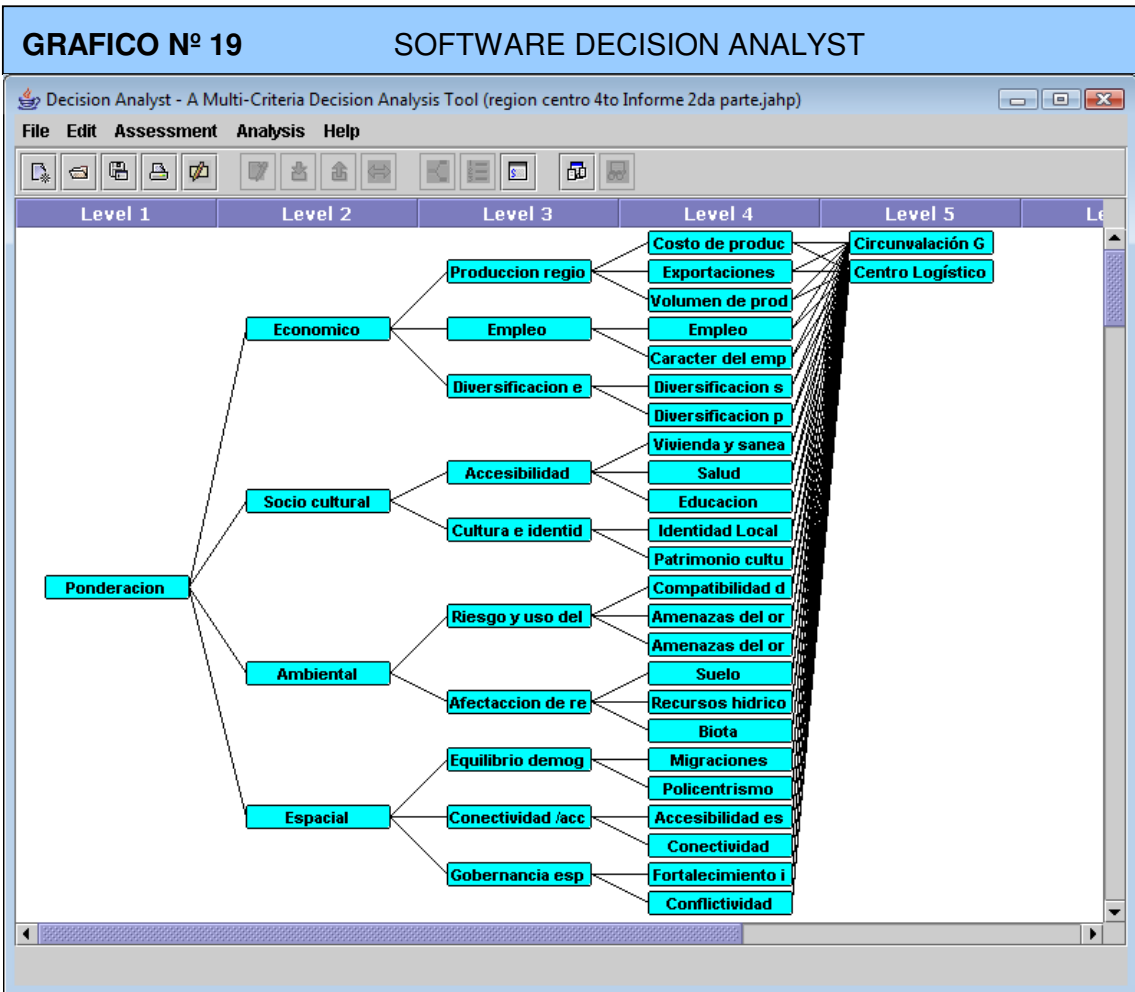
5.2. PONDERACIÓN DE LOS PROYECTOS

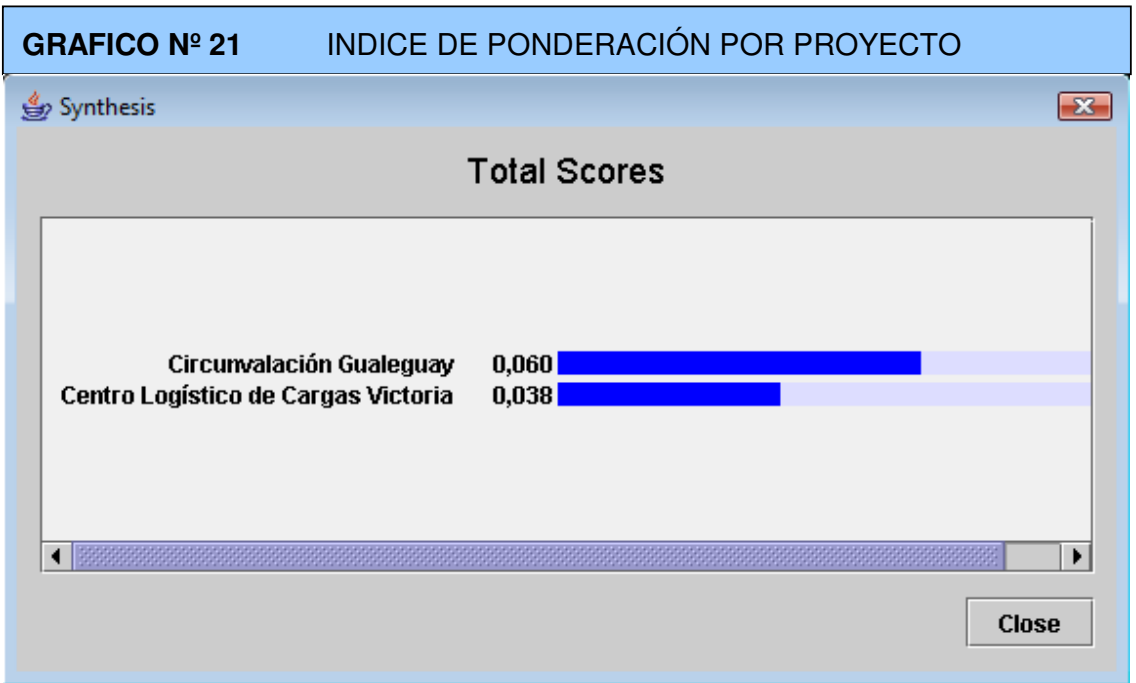
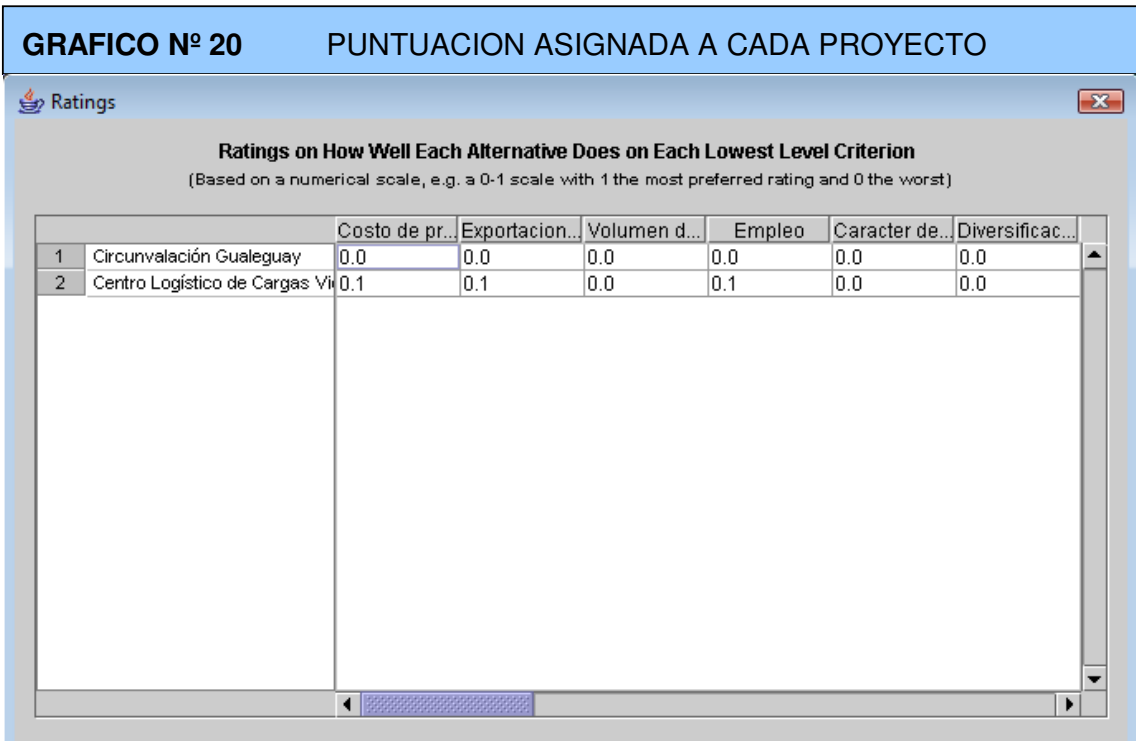
Debido a limitaciones propias del software específico, no se admite la ponderación conjunta de un número superior a los quince proyectos, razón por la cual se optó por realizar la puntuación en dos partes. Si bien son limitaciones que dificultan la elaboración y perjudican su presentación, las mismas no afectan el producto final, ya que los proyectos son ponderados individualmente con respecto a una matriz que es igual en ambos casos.

En los siguientes gráficos se puede apreciar las dos etapas en las cuales se cargaron los proyectos, proceso que se realizó observando el orden establecido precedentemente en la descripción que se realiza de los proyectos.









MATRIZ DE IMPACTOS CRUZADOS

MATRIZ DE IMPACTOS CRUZADOS REGIÓN CENTRO																						
		GENERACION →																				
R E C E P C I O N ↓	PROYECTOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Suma Impactos Positivos	Cantidad de Impactos Positivos	Suma Impactos Negativos	
	1	■	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
	2	0	■	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5	5	0
	3	0	0	■	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	4	1	2	0	■	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	7	6	0
	5	0	2	0	1	■	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0
	6	0	2	0	1	0	■	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	6	4	0
	7	0	1	0	0	1	0	■	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	4	4	0
	8	0	0	0	0	0	0	0	■	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
	9	0	0	0	0	0	0	0	1	■	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
	10	0	1	0	0	0	1	0	0	0	■	1	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0
	11	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	■	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0
	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	■	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	13	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	■	0	0	0	0	0	2	1	0
	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	■	0	0	0	0	1	1	0
	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	■	0	0	0	0	0	0
	16	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	■	0	0	3	2	0
	17	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	■	0	2	2	0
	Suma Impactos Positivos	2	10	0	6	3	4	6	1	1	1	5	1	0	0	0	1	1				
	Cantidad de Impactos Positivos	2	7	0	6	3	4	4	1	1	1	4	1	0	0	0	1	1				
	Suma Impactos Negativos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
	Cantidad de Impactos Negativos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				

Valores de puntuación

- 2. Fuerte sinergia positiva
- 1. Leve sinergia positiva
- 0. No hay interacción entre los proyectos
- 1. Leve sinergia negativa
- 2. Fuerte sinergia negativa

5.3. CARTERA PONDERADA REGION CENTRO

Como resultado del análisis multicriterio y de la complementariedad entre ambas matrices, arribamos a la construcción de un listado ponderado de proyectos regionales.

1. Rehabilitación de ramales ferroviarios Paraná - Concepción del Uruguay y Paraná - Concordia
2. Planta de tratamiento de efluentes cloacales 1ª Etapa – Ciudad de Victoria
3. Reparación y optimización de la toma de agua y cañería de impulsión de la ciudad de Victoria
4. Ampliación Hospital Santa Rosa de Villaguay
5. Nueva ruta Nogoyá-Villaguay
6. Autovía Ruta Nacional N° 18 Paraná - Concordia.
7. Nueva Estación Transformadora Villaguay
8. Circunvalación ciudad de Gualeguay
9. Circunvalación Ciudad de Nogoyá
10. Circunvalación Ciudad de Villaguay
11. Centro de Convenciones de Villaguay
12. Construcción de Centro logístico de transferencia de cargas, en la zona de influencia de la Ciudad de Victoria.
13. Mejoramiento Ruta Provincial N° 20 Tramo Basavilbaso – Gualeguaychú
14. Reconversión Multitrocha Ruta Provincial N° 11
15. Ampliación de las Estación Transformadora Nogoyá
16. Nueva unidad penal Victoria
17. Reconversión en boulevard urbano de la ex traza de la Ruta Provincial N° 11 en el ejido de Victoria

6. REGIÓN DELTAICA

La región comprende la zona deltaica de los departamentos Diamante, Victoria y Gualeguay, y el departamento de Islas del Ibicuy; siendo los principales centros urbanos Ibicuy (4.477 hab.), Villa Paranacito (3.998 hab.) y Ceibas (1.405 hab.).

La región deltaica tiene una población global del orden de los 14.000 habitantes, incluidos los centros urbanos precitados. No obstante por el tipo de explotaciones económicas que se desarrollan en la misma y dependiendo fuertemente de las condiciones hidrológicas, hay un número fluctuante de pobladores transitorios o temporales en las islas. Sólo en la ciudad de Victoria tienen residencia fija más de 1.200 pescadores que temporalmente son habitantes del delta entrerriano.

Los suelos de esta unidad abarcan aproximadamente una superficie de 1.600.000 hectáreas, lo que equivale al 20 % del total del territorio provincial. Ubicados sobre un típico ambiente deltáico es habitual encontrarlos en una de estas dos condiciones: a. Aquellos que están prácticamente todo el año bajo agua y consecuentemente cubiertos por una capa de material orgánico sin descomponer, de profundidad variable, que no los hace aptos para el uso agrícola; b. Aquellos sobre los que se han introducido mejoras (endicamientos y sistemas de drenaje) que ofrecen rendimientos interesantes para plantaciones forestales y de algunos cultivos de cosecha y hortícolas. La aptitud de las tierras está condicionada al régimen de las aguas o a las obras de control que se ejecuten como mejoras, registrándose un uso ganadero dominante en el Predelta y mixto forestal – agrícola – ganadero en el delta.

La región deltaica presenta un muy bajo nivel de ocupación poblacional y sus características socio – culturales están signadas por dos modos de “vivir” las islas. Por una parte, la población asentada en forma estable en los centros poblados, sean estos dentro de la propia región como Ibicuy, Villa Paranacito y Ceibas o limítrofes como Diamante, Victoria o Gualeguay, y por otra parte, la población que realiza actividades económicas en las islas con residencia semipermanente en las mismas.

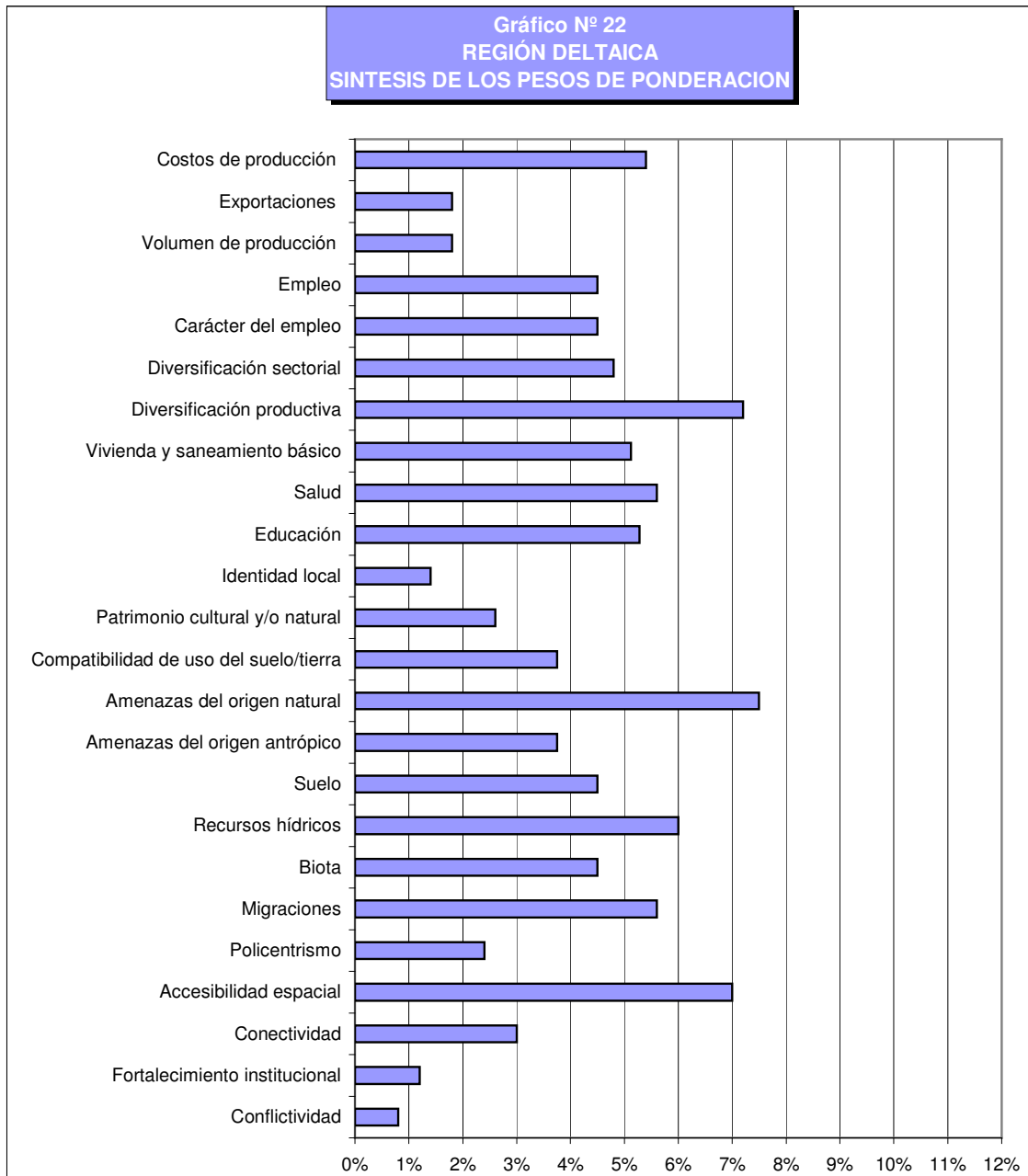


Los niveles de capacitación de la población son bajos y las posibilidades de retención de población capacitada también.

Las principales actividades económicas de la región son: ganadería; forestación; pesca extracción de arenas para construcción o vidrio y en algunos sectores con mejoras, emprendimientos agrícolas. La ganadería en islas es una práctica histórica para aliviar la carga de los campos en la “invernada”. Hoy con la presión sobre los suelos con aptitudes agrícolas ejercida por el fenómeno “soja” la presión ganadera sobre islas es muy alta. La pesca, también desarrollada mayoritariamente en el Predelta, ha tenido una fuerte expansión en los últimos años, impulsada por la industria frigorífica para consumo en mercados externos. Esto ha generado la sobre explotación del recurso, poniendo en riesgo la fuente laboral de miles de isleños.

La característica del soporte natural condiciona el sistema de transporte de la región. Si bien predomina el delta, su estructura viaria está definida por dos vías de gran importancia regional: la Ruta Provincial Nº 11 y su continuación en la Ruta Nacional Nº 12, hasta su confluencia con la Ruta Nacional Nº 14 y su conexión por el Puente Zárate Brazo Largo con la provincia de Buenos Aires y el viaducto Rosario - Victoria. Estas obras de infraestructura son una oportunidad para la región de acercarse a mercados importantes para poder colocar la producción local y para el turismo. El resto de los caminos que vinculan los poblados son de tierra y la vinculación con servicios y equipamiento en zona de islas se da a través del transporte fluvial.

TABLA Nº 6 REGIÓN DELTAICA					
SÍNTESIS DE LOS PESOS DE PONDERACIÓN					
Criterio	Peso	Subcriterio	Peso	Subcriterio1	Peso
ECONÓMICO	30%	Producción regional	30%	Costos de producción	60%
				Exportaciones	20%
				Volumen de producción	20%
		Empleo	30%	Empleo	50%
				Carácter del empleo	50%
		Diversificación económica	40%	Diversificación sectorial	40%
Diversificación productiva	60%				
SOCIO CULTURAL	20%	Accesibilidad	80%	Vivienda y saneamiento básico	32%
				Salud	35%
				Educación	33%
		Cultura e identidad	20%	Identidad local	35%
				Patrimonio cultural y/o natural	65%
AMBIENTAL	30%	Riesgos y usos del suelo	50%	Compatibilidad de uso del suelo/tierra	25%
				Amenazas del origen natural	50%
				Amenazas del origen antrópico	25%
		Afectación de recursos naturales	50%	Suelo	30%
				Recursos hídricos	40%
				Biota	30%
ESPACIAL	20%	Equilibrio demográfico	40%	Migraciones	70%
				Policentrismo	30%
		Conectividad / accesibilidad	50%	Accesibilidad espacial	70%
				Conectividad	30%
		Gobernancia espacial	10%	Fortalecimiento institucional	60%
				Conflictividad	40%





6.1. PROYECTOS EVALUADOS DE LA REGIÓN DELTAICA

1. Acceso a Puerto Ibicuy desde Ruta Nacional N° 12.

Estado del proyecto: Proyecto Ejecutivo

Inversión estimada: \$ 61.558.249

El proyecto estipula la construcción de un acceso pavimentado a la localidad de Puerto Ibicuy. En una primera etapa está planificado realizar la obra correspondiente al tramo Paraje Roldán – Puerto Ibicuy y contempla la pavimentación de la traza existente hasta el arroyo El Cuartillo, desde donde se inicia una nueva traza que recorre la zona de médanos, cercana a las vías del ferrocarril, hasta llegar a la localidad de Holt Ibicuy y desde allí se completa con el camino que conduce al puerto.

Además, la obra prevé la construcción de tres puentes: uno de 40 metros; otro de 60 metros sobre el arroyo El Cuatrillo y un alto nivel en el cruce con las vías del ferrocarril. De manera complementaria se proyecta como futuro cierre de defensa de la localidad la ejecución de una alcantarilla y un canal lateral en coincidencia con la cuneta derecha.

El proyecto también incluye la construcción de una rotonda de ingreso a la localidad de Holt Ibicuy para mejorar la distribución del tránsito y garantizar la fluidez y seguridad.

2. Canal de vinculación Río Paranacito - Cerro Industrial

Estado del proyecto: perfil

Inversión estimada:

El canal navegable que se proyecta para vincular el Río Paranacito con el Cerro Industrial, es crucial para facilitar el acceso a mayores servicios del sector productivo allí instalado. Asimismo, la utilización del Río Paranacito, como vínculo material con



la ciudad homónima, en lo extensivo, permitirá una vinculación mas fluida con todos los cauces naturales y artificiales del área sur del Delta Entrerriano y a través de esta red con la Provincia de Buenos Aires y el Río Uruguay, por lo que le da trascendencia regional a su ejecución.

El canal de vinculación entre el Río Paranacito y el Cerro Industrial, tiene una traza paralela a la ruta de acceso a Villa Paranacito y aproximadamente un ángulo de 52º entre el Río Paranacito y dicha traza.

3. Construcción de Planta Compacta Potabilizadora de agua en Ceibas

Estado del proyecto: Proyecto Ejecutivo

Inversión estimada: \$2.400.000

El proyecto a desarrollar, prevé la extracción el agua desde el río Paranacito y su potabilización mediante la obra a ejecutar en la localidad de Ceibas.

El alcance de la obra no se limita estrictamente a los habitantes de Ceibas sino que está contemplada la provisión de agua potable a los comedores y paradores ubicados a la vera de la Ruta Nacional Nº 14 que actualmente se aprovisionan mediante camiones cisterna o por la extracción de agua de pozo.

4. Repavimentación Ruta Provincial Nº 11 Tramo Victoria - Gualeguay

Estado del proyecto: Proyecto Ejecutivo

Inversión estimada: 180.000.000 pesos

El proyecto es complementario al plan de reconversión en multitrocha de la Ruta Provincial Nº 11 en su tramo Paraná – Victoria y contempla la rehabilitación y ensanche de la calzada para el tramo Victoria – Gualeguay, lo que permitirá la ampliación y puesta a nuevo integral de esta importante vía de comunicación del sector suroeste entrerriano.



La obra se prevé ejecutar en dos tramos:

Tramo 1: Victoria - Rincón del Nogoyá

Tramo 2: Rincón del Nogoyá - Gualeguay.

5. Rehabilitación urbana Puerto Ruiz

Estado del proyecto: perfil

Inversión estimada:

Puerto Ruiz está ubicado a 10 kilómetros de la ciudad de Gualeguay, habiendo sido en el siglo XIX, el gran puerto del sur entrerriano, con una gran actividad comercial nutrida por productos de la zona.

El puerto se encuentra a la altura del Km. 334 del Río Gualeguay y se comunica con la ciudad de Gualeguay a través de un camino de ripio, sujeto a las inundaciones estacionales. La actual operatoria del puerto se encuentra limitada a la actividad de pesca rudimentaria con fines comerciales y de subsistencia y a la actividad de embarcaciones de placer durante los fines de semana.

Las instalaciones portuarias consisten en un muelle de hormigón de 150 metros de diámetro y un trayecto de madera de 60 metros, este último tramo se encuentra clausurado debido a su deterioro. No cuenta con grúas ni guinches fijo emplazados en los muelles.

El muelle es considerado apto para todo buque de navegación fluvial hasta 9 pies de calado, permitiendo la aproximación de barcos areneros, lanchas de pasajeros y deportivas utilizando su propia propulsión

El objetivo del proyecto es reactivar la actividad portuaria mediante su refuncionalización y la adecuación de parte de su infraestructura para permitir la diversificación de actividades y la inclusión de variantes turísticas y recreativas, en coexistencia con las actividades comerciales.

6. Ampliación del Muelle isla del Puerto Ibicuy.

Estado del proyecto: Anteproyecto

Inversión estimada: \$11.000.0000

El puerto de Ibicuy se sitúa en el departamento Islas del Ibicuy, con una superficie disponible de casi cinco hectáreas, en la margen izquierda del río Paraná Ibicuy, que desemboca tres kilómetros al sur, en el Paraná Guazú, eje de la hidrovía. El puerto posee un muelle continental con un frente de atraque de 160 metros, y 31 pies de calado natural, y un muelle isla con 200 metros para atraque, y 40 pies de calado, que serán la base del nuevo complejo. En ambos casos los buques ingresan sin remolques, salvo que existan condiciones adversas.

La intención del proyecto es la ejecución de las obras complementarias vinculadas a la terminación del muelle que permitan un mejor aprovechamiento de las condiciones naturales que detenta el puerto para mejorar su capacidad operativa.

7. Duplicación enlace vial Victoria-Rosario

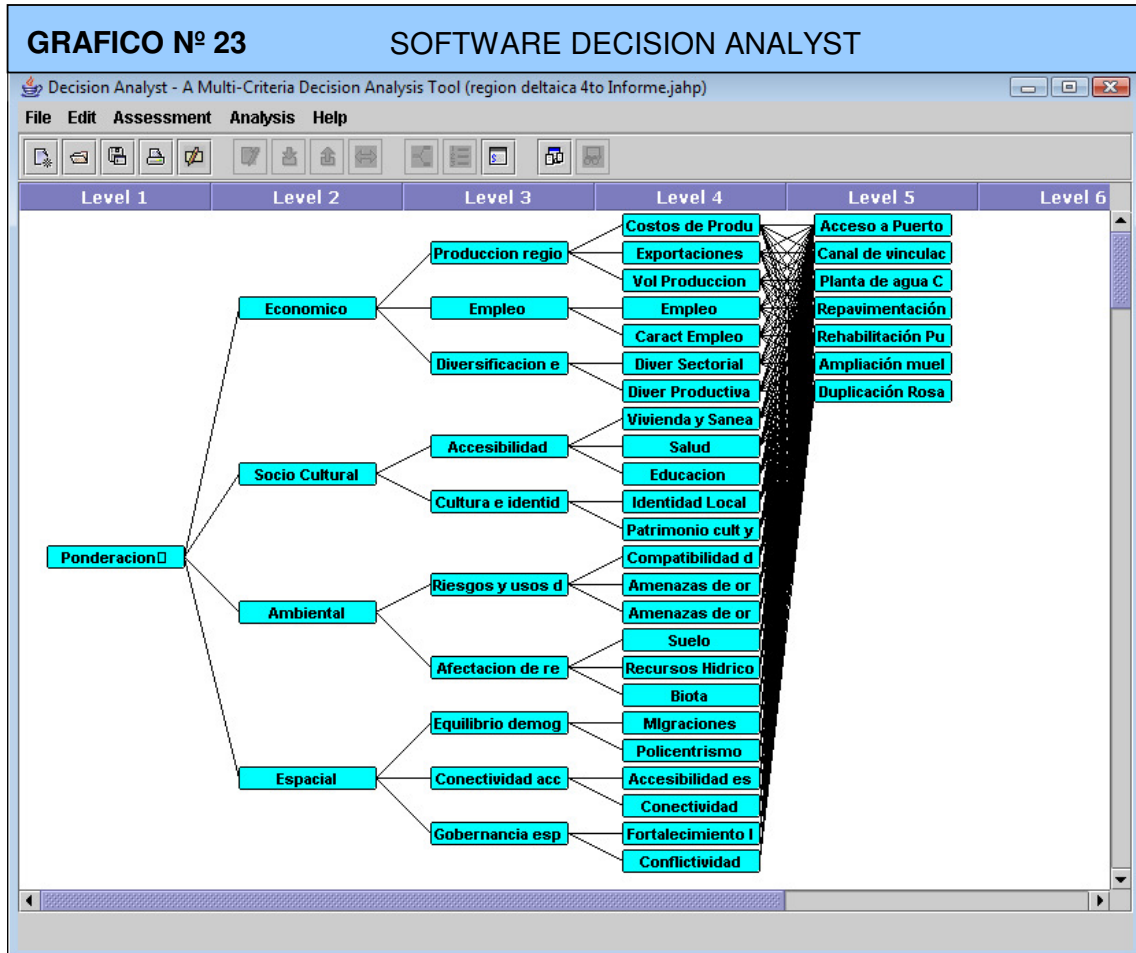
Estado del proyecto: perfil

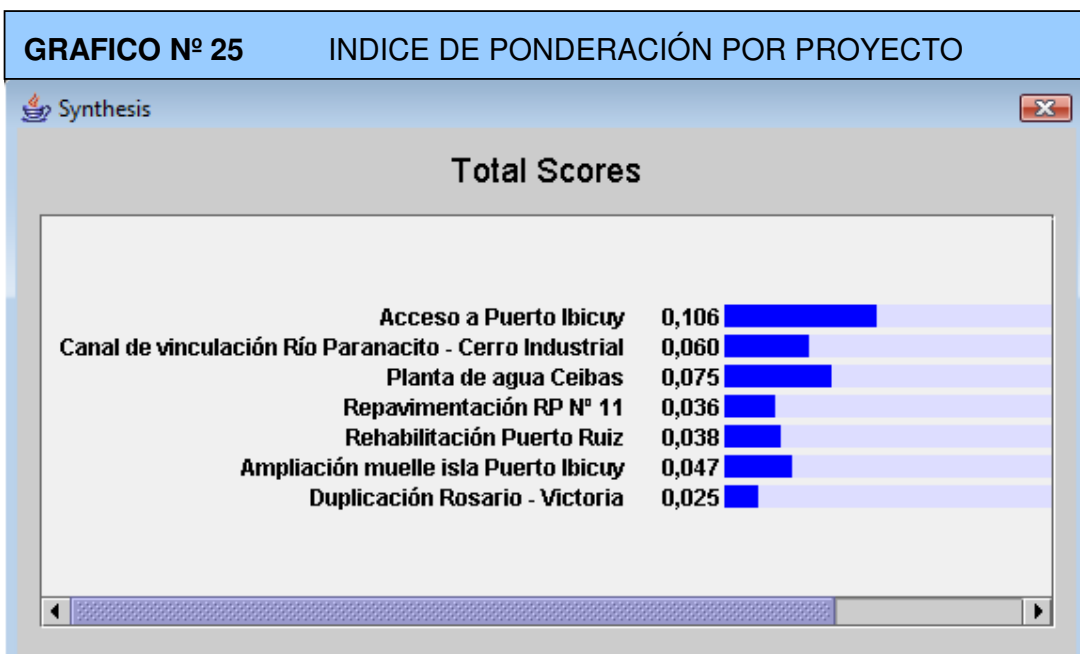
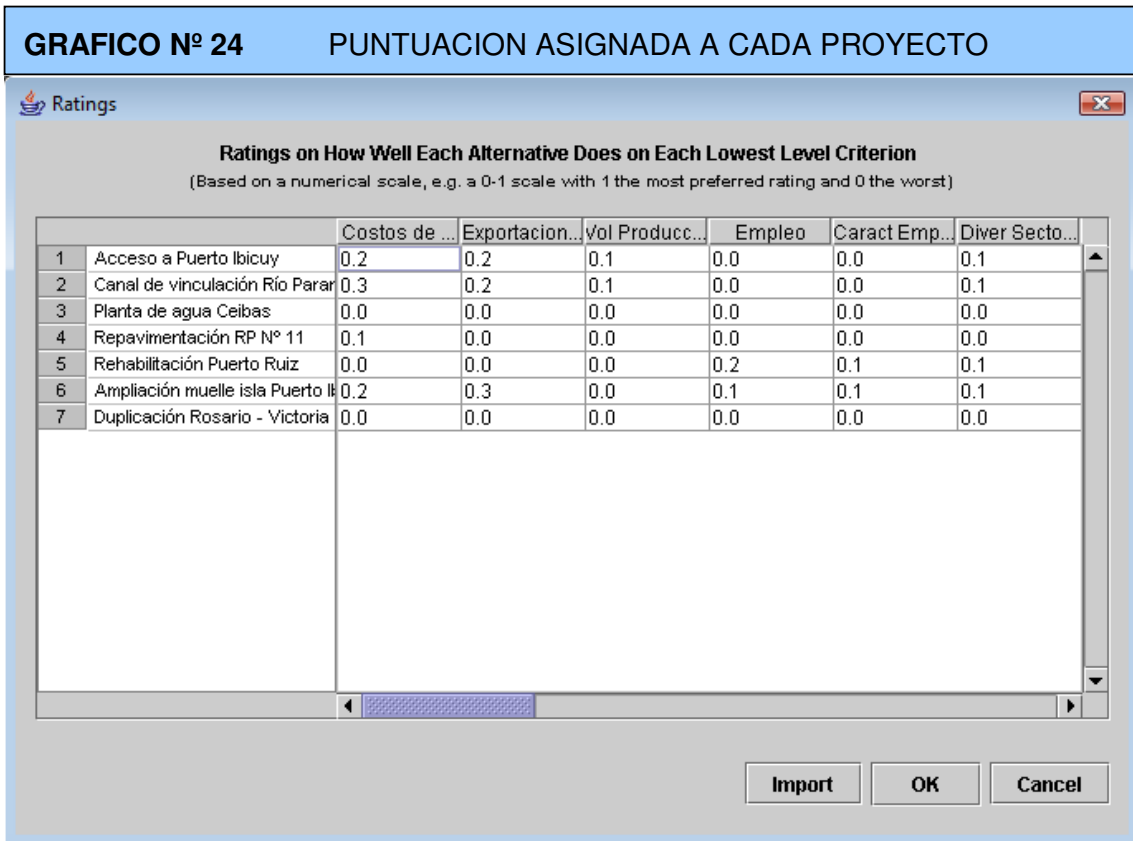
Inversión estimada:

El enlace vial Rosario – Victoria generó una modificación sustancial en el flujo de tránsito de la región y potenció el desarrollo económico de los dos puntos que comunicó. La tasa de crecimiento del tráfico vehicular indica que en un periodo no muy lejano la capacidad será colmada y será necesario la realización de la obra de duplicación de la calzada existente. Por ello se han comenzado los estudios de prefactibilidad para establecer los alcances del proyecto y los plazos de crecimiento de tráfico para conjugar ambas variables y establecer las diferentes opciones de implementación.

El objetivo central del proyecto es anticipar adecuadamente las necesidades de infraestructura vial y no limitar las potencialidades regionales de desarrollo por una carencia que actúe como cuello de botella para el crecimiento.

6.2. PONDERACIÓN DE LOS PROYECTOS





MATRIZ DE IMPACTOS CRUZADOS

MATRIZ DE IMPACTOS CRUZADOS REGIÓN DELTAICA													
		GENERACION →											
R E C E P C I O N ↓	PROYECTOS	1	2	3	4	5	6	7	Suma Impactos Positivos	Cantidad de Impactos Positivos	Suma Impactos Negativos	Cantidad de Impactos Negativos	
	1	2	1	0	0	0	1	0	2	2	0	0	
	2	2	2	0	0	0	1	0	3	2	0	0	
	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	
	4	0	0	0	2	1	0	1	2	2	0	0	
	5	0	0	0	1	2	0	0	1	1	0	0	
	6	2	1	0	0	0	2	0	3	2	0	0	
	7	0	0	0	1	0	0	2	1	1	0	0	
	Suma Impactos Positivos		4	2	0	2	1	2	1				
Cantidad de Impactos Positivos		2	2	0	2	1	2	1					
Suma Impactos Negativos		0	0	0	0	0	0	0					
Cantidad de Impactos Negativos		0	0	0	0	0	0	0					

Valores de puntuación

- 2. Fuerte sinergia positiva
- 1. Leve sinergia positiva
- 0. No hay interacción entre los proyectos
- 1. Leve sinergia negativa
- 2. Fuerte sinergia negativa



6.3 CARTERA PONDERADA REGION DELTAICA

Como resultado del análisis multicriterio y de la complementariedad entre ambas matrices, arribamos a la construcción de un listado ponderado de proyectos regionales.

1. Acceso a Puerto Ibicuy desde Ruta Nacional N° 12.
2. Construcción de Planta Compacta Potabilizadora de agua en Ceibas
3. Repavimentación Ruta Provincial N° 11 Tramo Victoria - Gualeguay
4. Ampliación del Muelle isla del Puerto Ibicuy.
5. Canal de vinculación Río Paranacito - Cerro Industrial
6. Rehabilitación urbana Puerto Ruiz
7. Duplicación enlace vial Victoria-Rosario

7. CARTERA PROVINCIAL JERARQUIZADA DE PROYECTOS DE INVERSIÓN

1. Hospital Bicentenario - Ciudad de Paraná
2. Nuevo Hospital de Gualeguaychú
3. Plan Totalizador de Agua Potable de Concepción del Uruguay (primera y segunda Etapa)
4. Nuevo Enlace y Sistema Circunvalar Área Metropolitana Paraná - Santa Fe
5. Sistema de Riego Superficial del Perilago de Salto Grande
6. Nueva Planta Potabilizadora de Agua - Ciudad de Diamante
7. Planta Potabilizadora de Agua ciudad de La Paz
8. Rehabilitación de ramales ferroviarios Paraná - Concepción del Uruguay y Paraná - Concordia
9. Reparación y optimización de la toma de agua y cañería de impulsión de la ciudad de Victoria
10. Planta de Tratamiento de Efluentes Cloacales – Ciudad de Paraná
11. Ampliación Hospital Santa Rosa de Villaguay
12. Construcción de Planta Compacta Potabilizadora de agua en Ceibas
13. Cierre Energético Norte: Los Conquistadores - La Paz
14. Rehabilitación del Ramal Ferroviario Paraná – Federal – Concordia
15. Autovía Ruta Nacional N° 18 Paraná - Concordia.
16. Planta de tratamiento de efluentes cloacales 1ª Etapa – Ciudad de Victoria
17. Planta de tratamiento del efluentes cloacales Concordia.
18. Acceso a Puerto Ibicuy desde Ruta Nacional N° 12.
19. Control de Inundaciones Cuenca Arroyo Crespo - Ciudad de Crespo
20. Acueducto del Norte Entrerriano para Riego Superficial. Sector La Paz – San José de Feliciano
21. Reurbanización Integral Bajada Grande - Ciudad de Paraná
22. Ampliación y Optimización Red Cloacal de la ciudad de San José de Feliciano
23. Rehabilitación de la planta de tratamiento de efluentes industriales del Parque Industrial General Belgrano – Paraná



24. Parque Industrial ciudad de San José de Feliciano
25. Nueva Estación Transformadora Villaguay
26. Nueva ruta Nogoyá-Villaguay
27. Canal de vinculación Río Paranacito - Cerro Industrial
28. Nueva Estación Transformadora Paraná Sur
29. Rehabilitación ramales funcionarios secundarios tramos: San Salvador – Caseros; Federal – Concordia y Basavilbaso – Concepción del Uruguay
30. Parque Industrial de la ciudad de Viale
31. Ampliación del Muelle isla del Puerto Ibicuy.
32. Mejoramiento Ruta Provincial N° 20 Tramo Basavilbaso – Gualeguaychú
33. Ampliación de las Estación Transformadora Nogoyá
34. Repavimentación Ruta Provincial N° 11 Tramo Victoria - Gualeguay
35. Centro de Convenciones de Villaguay
36. Defensa y Cierre Arroyo Cabayú Cuatía - Ciudad de La Paz
37. Ruta Provincial N° 23 Tramo: Villa Elisa – 1ro de Mayo – Pronunciamiento – R.P. N° 39.
38. Circunvalación ciudad de Gualeguay
39. Reconversión Multitrocha Ruta Provincial N° 11
40. Circunvalación Ciudad de Villaguay
41. Nueva unidad penal Victoria
42. Planta de tratamientos de Efluentes Industriales Gualeguaychú
43. Acceso Norte en Doble Vía a la ciudad de Paraná
44. Circunvalación Ciudad de Nogoyá
45. Predio Ferial Multieventos - Ciudad de Paraná
46. Centro Logístico de Transferencia de Cargas – Ciudad de Paraná
47. Mejoramiento Ruta Provincial N° 1. Tramo La Paz – San José de Feliciano
48. Camino Costero y Puente sobre Arroyo Artaláz, Colón – San José
49. Nuevo Centro Logístico de Cargas Concordia.
50. Construcción de Centro logístico de transferencia de cargas, en la zona de influencia de la Ciudad de Victoria.
51. Puente sobre Río Gualeguaychú entre Gualeguaychú y Pueblo Gral. Belgrano. Acceso Oeste a la ciudad de Gualeguaychú



52. Nueva Unidad Penal Gualeguaychú.
53. Pavimentación Ruta Provincial Nº 5 - Tramo La Paz - Federal.
54. Circunvalación de la Ciudad de Federal
55. Estabilización de Barrancas Costeras – Ciudad de Diamante
56. Nueva Unidad Penal de Concordia
57. Nuevo Estadio Deportivo Concordia
58. Desarrollo Urbano Zona Ex Cuarteles, ciudad de La Paz
59. Ampliación y Rehabilitación del Aeropuerto de la ciudad de Concordia, Comodoro Juan José Pierrastegui.
60. Nueva Costanera Concepción del Uruguay
61. Camino Costero Villa Urquiza - Paraná - Valle María
62. Duplicación enlace vial Victoria-Rosario
63. Nueva Unidad Penal Concepción del Uruguay.
64. Enlace Ferrovial Fluvial Diamante – Coronda
65. Nuevo Centro Administrativo Gubernamental Provincial – Paraná
66. Nuevo Edificio Poder Legislativo Provincial
67. Rehabilitación Ruta Provincial Nº 6
68. Rehabilitación urbana Puerto Ruiz
69. Reconversión en boulevard urbano de la ex traza de la Ruta Provincial Nº11 en el ejido de Victoria

