

PLAN ESTRATEGICO REGION CENTRO

**DOCUMENTO DE TRABAJO
RESULTADOS PRIMERA ETAPA
DICIEMBRE 2006**

TOMO VI
Informe de Comisión
Sistema Intermodal de Transporte
e infraestructura
Informe de Comisión Trabajo
Informe de Comisión Turismo

CONVENIO REGIÓN CENTRO - CFI

Junta de Gobernadores

Mesa Ejecutiva RC
Coordinación Técnica

Secretaría General CFI
Dirección de Coordinación

Coordinación Política**Mesa Ejecutiva de la Región Centro**

Presidente Pro Tempore: Lic. Raúl Taleb
Dr. Herman Olivero
Sr. Norberto Nicotra

Dirección General**Secretario General del CFI**

Ing. Juan José Ciacera

**Equipo Secretarías
de Región Centro****Coordinador Provincia Córdoba :**

Cra María Teresa Petiti

Coordinador Provincia Entre Ríos.

Arq. Guillermo Federick

Coordinador Provincia Santa Fe

Lic. Virginia Scotta

Asesores Provinciales¹

Lic. Sandra Bustamante, Arq. Luis Barzán

Equipo CFI**Dirección Ejecutiva**

Ing. Marta Velázquez Cao

Responsabilidad Técnica y Operativa

Lic Alicia Rapaccini y Lic Edmundo Szterenlicht

Coordinación Red de Contactos

Lic.Patricia Masera, Lic. Andres Boix, Lic.Matias Pon, Lic.Jorge Armas

Coordinación Estudios de Base

Lic.Ricardo Rey y Lic.Sebastián Fruchart

Especialistas²

Lic.María Echart, Arq.Carina Nalerio, Lic.Alvaro Echaider

Asistentes técnicos³

Lic.Paula Astiz, Lic.Sol Filadoro,Lic. Nora Kastelanz, Lic.Gabriel Oliver Sanchez

Organización de eventos

Dr Diego Causse, Mónica Medina

Asesoramientos Especiales

Creación de Contextos: Lic.Cristina Carpentier,

Lic.Alcira De Lellis , Lic.Hugo Colaneri

Dinámica de grupos: Lic.Mario Lombardozzi,

Lic.Alberto Placenti

¹ Los Asesores Provinciales designados por los Ministerios provinciales para las Comisiones de Trabajo se consignan en el Informe de cada Comisión

² Los Coordinadores de las Comisiones de Trabajo se consignan en el Informe de cada Comisión

³ Los Asistentes técnicos de las Comisiones de Trabajo se consignan en el Informe de cada Comisión

INFORME COMISIÓN SISTEMA INTERMODAL DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA

Integrantes: Cesar Ferreyra, asesor provincial Gobierno de Córdoba; María Cristina Pradolini y Carlos Fernández Priotti, asesores provinciales Gobierno de Santa Fe; Tomás Arias, Jorge Rodríguez y Marina Blanca, asesores provinciales Gobierno de Entre Ríos.

Ítalo Gherra, Representante Sociedad Civil Córdoba; Lucrecia D’Jorge y Emilio Gubber, Representantes Sociedad Civil Santa Fe; Liliana V. Lukasch Liebau y Jorge Hock, Representantes Sociedad Civil Entre Ríos.

Coordinadores: Francisco Taibi y José Paoli

Asistentes Técnicos: Teresa Barzelogna y Paula Astiz

Diciembre de 2006

Índice

1. Introducción	3
2. Líneas Estratégicas	4
3. Planes, Programas, Proyectos y Acciones por LEI	9
4. Conclusiones	12
Anexos	14

1. Introducción

Es importante señalar que las LEI en el sector del Transporte se eligieron sobre la base de criterios sólidos que le dan sustento, justificando así la elección de las mismas, qué las motiva, o por qué se las han planteado. Las líneas estratégicas y programas de esta Comisión fueron definidos de modo de contemplar alcances y resultados regionales. Siguiendo este criterio, aquellos proyectos con alcances regionales pero que se desarrollan o ejecutan en una provincia en particular fueron incluidos dentro de programas regionales más generales.

La Comisión adoptó también el criterio de no decidir por sí la realización de obras específicas que aún no estén aprobadas o en ejecución por las provincias, en reconocimiento a que tales definiciones requieren de estudios previos y decisiones políticas que escapan a las competencias de esta Comisión. Por este mismo motivo, y con objeto de dotar de mayor información a las autoridades provinciales y organismos técnicos para la toma de decisiones, se proponen una variedad de programas y estudios destinados a obtener información y conclusiones sectoriales para toda la Región.

El tratamiento de la temática planteada deberá efectuarse en el marco programático y en ese sentido se exponen las necesidades detectadas que se formulan como ejemplos, entendiendo que se deberán priorizar aquellos PPPA que planteen en sí mismos un esquema de vinculación o que tengan un carácter eminentemente regional y que surjan de estudios adecuados con visión de integración regional. Por lo expresado, el listado de PPPA se deberá completar en función de los estudios aludidos y con el fin de abarcar la totalidad del marco regional.

Respecto del área de Infraestructura, incluida entre los alcances del trabajo de esta Comisión, se define ésta en un sentido amplio. Se entiende como Infraestructura al acervo físico y material que permite el desarrollo de la actividad económica y social, el cual está representado por las obras relacionadas con el desarrollo urbano y rural, las vías de comunicación y los servicios públicos. Se incluyen obras tales como carreteras, ferrocarriles, caminos, puentes, presas, sistemas de riego, suministro de agua potable, alcantarillado, viviendas, escuelas, hospitales, energía eléctrica, etc.

En línea con la amplitud de esta definición, los PPPA y LEI referidos a Infraestructura se elaboraron en base a las conclusiones alcanzadas por el resto de las Comisiones sobre las obras de infraestructura previstas para posibilitar el funcionamiento y desarrollo de los distintos sectores.

A partir del análisis particular de los Informes Preliminares que las otras Comisiones se encuentran elaborando, se detectaron e incluyeron en el presente, como **Anexo 3: LEI Y PPPA de Infraestructura**, líneas estratégicas y programas, planes, proyectos y acciones. Estos últimos están especialmente vinculados con cuestiones relativas al equipamiento social y de vivienda, hospitales provinciales, obras hídricas y de saneamiento, energía y turismo.

Respecto a la infraestructura vinculada al sistema de transporte, esta ya ha sido considerada en este Informe Preliminar de modo que los planes, programas, proyectos y acciones específicos de infraestructura de transporte forman parte de los Anexos.

2. Líneas Estratégicas

Se trata de identificar los ejes fundamentales en torno de los cuales se articula el accionar del área para cumplir con la misión institucional.

2.1. Línea Estratégica N°1: Sistema de Transporte Carretero

La línea estratégica número 1 esta conformada por el Transporte de cargas y pasajeros por carretera. El sistema vial troncal, rutas primarias y secundarias, y la red de caminos rurales que no se han planificado sobre la base de un equilibrio regional en la consideración de las demandas.

Los objetivos de esta línea son:

- Tender a la equidad territorial a través del sistema de conectividades viales en la región.
- Generar mayores niveles de comunicación en la región de acuerdo a estudios específicos, en aspectos tales como la distribución demográfica, áreas metropolitanas, zonas deprimidas, cuencas productivas, centros logísticos y de

exportación, y corredores interprovinciales.

2.2.Línea Estratégica N° 2: Sistema de Transporte Ferroviario

La segunda línea se refiere al Transporte ferroviario de cargas y pasajeros. La modalidad de transporte ferroviario se debe recuperar, entendiendo que las demandas de la producción y de pasajeros en muchos de los corredores así lo justifican, dadas las ventajas económicas del transporte a larga distancia por este medio.

Los objetivos de esta línea son:

- Reinserción del ferrocarril dentro de la estructura general del transporte terrestre, favoreciendo la intermodalidad.
- Recuperación de sectores de la red ferroviaria que promuevan el desarrollo en zonas marginales (por ej.: Rafaela-Balnearia-La Para / Gobernador Vera-Los Amores / Paraná-Federal-Concordia-Curuzú Cuatiá).
- Promover la interconexión ferroviaria en trocha métrica a través de la Mesopotamia a fin de integrar los sistemas argentino y brasileño mediante la ejecución de un puente ferroviario sobre el Río Paraná.

2.3.Línea Estratégica N°3: Sistema de Transporte Fluvio – Marítimo

La tercera línea se refiere al Transporte de cargas y pasajeros por vía fluvial y marítima. Existen corredores sobre los dos grandes ríos de la región centro que ameritan la promoción de este medio de transporte, el cual compite con amplias ventajas económicas sobre el sistema carretero y ferroviario.

Los objetivos de esta línea son:

- Potenciar la operatoria de puertos provinciales, como alternativa al productor sobre puertos privados.
- Captación de nuevos tráficos y desarrollo de los existentes.

- Promover un sistema hidroviario (Paraná – Paraguay, Alto Paraná y Río Uruguay)

2.4. Línea Estratégica N° 4: Sistema de Transporte Aéreo

La cuarta línea se refiere al Transporte aéreo de cargas y pasajeros. La mejora de infraestructura tendiente a fortalecer este medio de transporte, para pasajeros en primera instancia y para el transporte de cargas secundariamente, es ventajoso económicamente a nivel regional interno e internacional

Los objetivos de esta línea son:

- Potenciar la operatoria aeroportuaria en transporte de pasajeros
- Generación de terminales de cargas aéreas.
- Desarrollar los intercambios intra-regionales e inter-regionales, nacionales e internacionales.

2.5. Línea Estratégica N°5: Intermodalidad.

La quinta línea se refiere a los Nodos logísticos: zonas de actividades logísticas, zonas francas, estaciones intermodales de pasajeros, etc. La localización adecuada del intercambio entre los distintos medios de transporte permitirá lograr una más eficiente operación del transporte de cargas y pasajeros a nivel regional.

Los objetivos de esta línea son:

- Propuesta de integración territorial de redes y nodos abarcando todos los modos de transporte.
- Desarrollo y articulación regional zonas francas: Juárez Celman (Cba) – Concepción del Uruguay (ER) – Villa Constitución (SF).
- Locación de nodos intermodales de pasajeros sobre corredor ferroviario Retiro- Rosario- Córdoba - Santa Fe

2.6 .Línea Estratégica N° 6: Concertación y Definición de Políticas Regionales

La sexta línea se refiere a Estudios especiales y programas de apoyo a la definición de políticas comunes. La dispersión de políticas locales de las diferentes provincias, conjuntamente con la inexistencia de regulación de las mismas por parte de las autoridades de aplicación, da como resultado una situación caótica en cuanto al planeamiento, eficiencia y economía del transporte en la región.

Los objetivos de esta línea son:

- Conocimiento de la situación actual: infraestructuras, vehículos y gestión, identificación de demandas, potencialidades y debilidades y de ejes estratégicos de integración y desarrollo de la región
- Alcanzar mayor economía y racionalidad en las inversiones relacionadas con el transporte, integrando las políticas de costo y el real impacto de los diversos modos
- Concertación interprovincial de programas de seguridad vial, integrados al Consejo Federal de Seguridad Vial.
- Establecer políticas regionales comunes con respecto a la sustentabilidad y medio ambiente con relación al sistema de transporte.
- Definir proyectos comunes de utilización de fuentes alternativas de energía en el transporte.

4.7.Línea Estratégica N°7: Integración Nacional e Internacional

La séptima línea se refiere al transporte para la integración de la Región Centro con la Nación y con otros países. No existen estudios de demandas de transporte ni una legislación regional adaptada a nivel regional nacional e internacional.

Los objetivos de esta línea son:

- Potenciar el desarrollo de líneas de transporte según estudios de origen-destino y flujos
- Armonización con la legislativa nacional y del MERCOSUR

2.8.Línea Estratégica N°8: Transporte en Areas Especiales.

La octava línea se refiere al Transporte en grandes aglomerados urbanos y en áreas deprimidas. Existen áreas de características particulares en la región que ameritan el estudio del transporte en forma especial. Como consecuencia de ello, la infraestructura que surja como solución a las demandas del transporte en estos espacios urbanos o rurales deberá adaptarse a dichas características.

Los objetivos de esta línea son:

- Evitar impactos negativos de atravesamientos de líneas de transporte en áreas altamente urbanizadas.
- Promover plataformas logísticas en los centros urbanos más importantes de la región.
- El transporte como vertebrador de desarrollo de áreas subdesarrolladas del territorio

3. Planes, Programas, Proyectos y Acciones por LEI

Líneas Institucionales	Estratégicas	Planes, Programas, Proyectos y Acciones
1. Sistema de Transporte Carretero		1.1. Generación de la obligatoriedad de la revisión técnica obligatoria (R.T.O.) a todos los parques automotores
		1.2. Programa de accesos y Circunvalaciones Viales de Ciudades
		1.3. Sistema de Autopistas y Autovías Regionales
		1.4. Sistemas Viales Provinciales: obras de mejoramiento urgentes y contratos de conservación en redes provinciales
		1.5. Sistemas Viales Transprovinciales: red primaria de rutas nacionales y corredores bioceánicos y del MERCOSUR
		1.6. Programa Regional de Caminos Rurales
		1.7. Seguridad Vial: normas de seguridad y obras acordes para reducir los índices de accidentes
		1.8. Sistema de Accesos Viales y Ferroviarios hacia las Terminales Portuarias y Anillo Ferroviario de Circunvalación paralelo a la Ruta Nac. N° A012
		<u>PPPA mencionados en otras LEI: 8.2</u>
2. Sistema de Transporte Ferroviario		2.1. Corredor Bioceánico Ferroviario: inversiones, planes y acciones para constituir un eje de ferroviarios este – oeste
		2.2. Plan de Recuperación e Integración Territorial del Sistema Ferroviario de Cargas y de Pasajeros

	2.3. Plan Ferrouurbanístico de la Ciudad de Paraná
	2.4. Reactivación Ferrocarril Belgrano Cargas S.A.: concretar la participación de las Provincias en el proceso de reactivación de la concesión
	2.5. Reactivación Corredor Ferroviario Santa Fe - Gobernador Vera - Los Amores
	2.6. Corredores Ferroviarios Interprovinciales de Trocha Angosta: gestión interprovincial para la reactivación de corredores ferroviarios de trocha angosta
3. Sistema de Transporte Fluvio – Marítimo	3.1. Integración y Complementación de los Puertos Regionales: Conformar un sistema unificado y complementario de puertos públicos y privados
	3.2. El Sistema Hidrovía: plena utilización de la hidrovía e integración con los modos carreteros y el ferrocarril
	3.3. Infraestructura y Sistema de Accesos Ferroviales a Terminales Portuarias
	3.4. Plan de Desarrollo de Transporte Fluvial de Pasajeros. Puertos deportivos y de pasajeros.
	3.5. Reactivación del Puerto de Villa Constitución
	3.6. Reconversión y Relocalización del Puerto de Santa Fe
4. Sistema de Transporte Aéreo	4.1. Sistema de Transporte Aéreo Regional: política que permita vincular ciudades destacadas de la región con el resto del país y el MERCOSUR sin necesidad del paso por Buenos Aires
5. Intermodalidad	5.1. Desarrollo de una nueva Estación Terminal de Pasajeros Terrestres en Córdoba (Capital)
	5.2. Programa de Logística y Transporte de Cargas
	5.3. Regulación Urbana y Vías de Comunicación: políticas de asentamiento poblacional para preservar la conectividad vial o ferroviaria, sus trazas de ingreso y circunvalaciones de áreas

	urbanas, y accesos desde y hacia redes troncales
	<u>PPPA mencionados en otras LEI: 3.2, 3.3</u>
6. Concertación y Definición de Políticas Regionales	6.1. Programa de Infraestructura de Apoyo a la Producción
	6.2. Relevamiento de Áreas Productivas
	6.3. Encuesta Origen - Destino de Transporte
	6.4. Estudio Comparativo de Costos del Transporte en distintos modos. Evaluación de externalidades.
	6.5. Planes Estratégicos de Transporte Provinciales
	6.6. Impuesto a los Combustibles Líquidos y el Gas Natural
7. Integración Nacional e Internacional	7.1. Legislación Regional del Transporte: armonización de las normativas vigentes en materia de transporte
	7.2. Estudio Rutas Nacionales en la Región Centro Ampliada: determinar inversiones prioritarias en infraestructura vial
	<u>PPPA mencionados en otras LEI: 1.3, 1.5, 2.1, 3.1</u>
8. Transporte en Áreas especiales	8.1. Conexión Ferro-Vial Reconquista – Goya (Estudio de Prefactibilidad)
	8.2. Rehabilitación de Tramos Viales y Ferroviarios en áreas afectadas por inundaciones

4. Conclusiones

Entre los PPPA que quedaron establecidos a partir del trabajo de la Comisión, resultan preponderantes aquellos referidos a la realización de estudios y al emprendimiento de acciones tendientes a mejorar el sistema de información del transporte en la Región Centro.

La razón de ello es que quienes participan de la Comisión han detectado que una de las principales falencias en el área es la falta de información y de registros sobre el sector de transporte. La situación tiene serias implicancias para el desarrollo del área, en especial en lo relativo a su infraestructura, dificultando su planificación y la definición de programas y proyectos.

En consecuencia, se plantea la necesidad de que el Plan Estratégico de la Región Centro incorpore la posibilidad de introducir ajustes futuros en la definición de las LEI y los PPPA del sistema intermodal de transporte. Una vez concluidas, o bien luego de alcanzar un estado avanzado, las acciones tendientes a recabar y sistematizar información y extraer conclusiones y recomendaciones para las provincias y la Región, se estará en condiciones de realizar mejoras en las definiciones actuales de las LEI y PPPA del área.

Se propone entonces que el Plan Estratégico de la Región Centro prevea desde su inicio una instancia específica de revisión que permita su ajuste a partir de los resultados de los estudios destinados a profundizar los conocimientos de la situación del transporte en las tres provincias. La propuesta se sustenta además en el reconocimiento de la importancia que posee el área de transporte para la concreción de la integración de la Región Centro, tanto entre las provincias integrantes como hacia el resto de la Argentina y otros países.

Por último, los integrantes de la comisión coinciden en destacar el carácter preliminar del presente informe. Este Informe Preliminar es el primer producto de la Comisión y se encuentra aún sujeto a modificaciones fruto del trabajo pendiente de la Comisión. Asimismo, en el futuro el Informe Preliminar deberá incorporar las observaciones y comentarios que se prevén resulten de las revisiones a realizar por las autoridades de las provincias integrantes de la Región Centro. Cabe aclarar que la Comisión

considera de vital importancia promover la participación de los municipios, áreas metropolitanas y microregiones de la Región Centro

.

ANEXOS

Anexo 1: Planilla A - Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)

Nº	Nombre	Descripción	Objetivos
1	Sistema de Transporte Carretero	Transporte de cargas y pasajeros por carretera.	<ul style="list-style-type: none"> • Tender a la equidad territorial a través del sistema de conectividades viales en la región. • Generar mayores niveles de comunicación en la región de acuerdo a estudios específicos, en aspectos tales como la distribución demográfica, áreas metropolitanas, zonas deprimidas, cuencas productivas, centros logísticos y de exportación, y corredores interprovinciales.
2	Sistema de Transporte Ferroviario	Transporte ferroviario de cargas y pasajeros.	<ul style="list-style-type: none"> • Reinserción del ferrocarril dentro de la estructura general del transporte terrestre, favoreciendo la intermodalidad. • Recuperación de sectores de la red ferroviaria que promuevan el desarrollo en zonas marginales (por ej.: Rafaela-Balnearia-La Para / Gobernador Vera-Los Amores / Paraná-Federal-Concordia-Curuzú Cuatiá). • Promover la interconexión ferroviaria en trocha métrica a través de la Mesopotamia a fin de integrar los sistemas argentino y brasileño mediante la ejecución de un puente ferroviario sobre el Río Paraná
3	Sistema de Transporte Fluvio – Marítimo	Transporte de cargas y pasajeros por vía fluvial y marítima.	<ul style="list-style-type: none"> • Potenciar la operatoria de puertos provinciales, como alternativa al productor sobre puertos privados. • Captación de nuevos tráficos y desarrollo de los existentes. • Promover un sistema hidroviario (Paraná – Paraguay, Alto Paraná y Río Uruguay)
4	Sistema de Transporte Aéreo	Transporte aéreo de cargas y pasajeros.	<ul style="list-style-type: none"> • Potenciar la operatoria aeroportuaria en transporte de pasajeros • Generación de terminales de cargas aéreas. • Desarrollar los intercambios intra-regionales e inter-regionales, nacionales e internacionales.
5	Intermodalidad	Nodos logísticos: zonas de actividades	<ul style="list-style-type: none"> • Propuesta de integración territorial de redes y nodos abarcando todos los modos de transporte. • Desarrollo y articulación regional zonas francas: Juárez Celman (Cba) –

Nº	Nombre	Descripción	Objetivos
		logísticas, zonas francas, estaciones intermodales de pasajeros, etc.	<p>Concepción del Uruguay (ER) – Villa Constitución (SF).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Locación de nodos intermodales de pasajeros sobre corredor ferroviario Retiro- Rosario- Córdoba - Santa Fe
6	Concertación y Definición de Políticas Regionales	Estudios especiales y programas de apoyo a la definición de políticas comunes	<ul style="list-style-type: none"> • Conocimiento de la situación actual: infraestructuras, vehículos y gestión, identificación de demandas, potencialidades y debilidades y de ejes estratégicos de integración y desarrollo de la región • Alcanzar mayor economía y racionalidad en las inversiones relacionadas con el transporte, integrando las políticas de costo y el real impacto de los diversos modos, considerando las distintas externalidades. • Concertación interprovincial de programas de seguridad vial, integrada al Consejo Federal de Seguridad Vial. • Establecer políticas regionales comunes con respecto a la sustentabilidad y medio ambiente con relación al sistema de transporte. • Definir proyectos comunes de utilización de fuentes alternativas de energía en el transporte.
7	Integración Nacional e Internacional	El transporte para la integración de la Región Centro con la Nación y con otros países	<ul style="list-style-type: none"> • Potenciar el desarrollo de líneas de transporte según estudios de origen-destino y flujos • Armonización con la legislación nacional y del MERCOSUR • Ordenamiento y desarrollo territorial de la región y de las microregiones, a través de la red de ciudades que integran las Provincias en el marco de la Región Centro. • Mayor flujo económico y social entre las provincias y los países vecinos de los mercados latinoamericanos. • Vinculación física de los dos océanos a través de los puertos de ultramar de Chile y Brasil, abriendo las puertas hacia la Unión Europea por el Atlántico y por el Pacífico.
8	Transporte en Áreas	Transporte en	<ul style="list-style-type: none"> • Evitar impactos negativos de atravesamientos de líneas de transporte en

Nº	Nombre	Descripción	Objetivos
	especiales	grandes aglomerados urbanos y en áreas deprimidas	<p>áreas altamente urbanizadas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promover plataformas logísticas en los centros urbanos más importantes de la región. • El transporte como vertebrador de desarrollo de áreas subdesarrolladas del territorio.

Anexo 2: Planillas B – Planes, Programas, Proyectos y Acciones (PPPA)

El tratamiento de la temática planteada deberá efectuarse en el marco programático y en ese sentido se exponen las necesidades detectadas que se formulan como ejemplos, entendiendo que se deberán priorizar aquellos PPPA que planteen en sí mismos un esquema de vinculación o que tengan un carácter eminentemente regional y que surjan de estudios adecuados con visión de integración regional. Por lo expresado, el listado de PPPA se deberá completar en función de los estudios aludidos y con el fin de abarcar la totalidad del marco regional.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones		
Nombre: GENERACIÓN DE LA OBLIGATORIEDAD DE LA REVISACIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA (R.T.O.) A TODOS LOS PARQUES AUTOMOTORES.		
Nº de LEI: 1	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 1.1	
Área Responsable de la ejecución: Ministerios de Obras y Servicios Públicos, y Ministerios de Gobierno y Policías Provinciales.		
Objetivos: <ul style="list-style-type: none">• Abarcar la totalidad de los vehículos que circulan por la región con controles técnicos preventivos.• Equiparar condiciones de seguridad en la circulación para todos los usuarios de autopistas, autorías, rutas principales y auxiliares.• Generar conciencia en el cuidado de los sistemas de seguridad y mantenimiento de los vehículos por parte de los propietarios y/o usuarios habituales.• Dar cumplimiento a pautas legales que datan de la sanción de la Ley de Tránsito Nacional en 1995, a la cual las provincias adhirieron o por la cual generaron reglamentaciones similares al respecto.• Generar bases de datos con la inclusión de los vehículos privados de todo tipo en los controles técnicos obligatorios.		
Descripción: Esta acción forma parte de planeas más generales que se incluyen en los planteos de equiparación de normas y controles de circulación y tránsito. Se destaca que la tarea es principalmente de tipo legal-administrativo, a saber: <ul style="list-style-type: none">• Dictado de las leyes y/o decretos reglamentarios que hagan extensiva la R.T.O. a la totalidad de los vehículos matriculados en los territorios provinciales de la Región Centro.• Generación de los convenios/contratos para la ampliación de la capacidad instalada actual, o generación de nuevas plantas.		
Alcance regional: Mejora de la seguridad en la circulación vial. Equiparación de las condiciones de los vehículos dentro de las provincias y de la Región.		
	Plazo de ejecución:	6 a 12 meses de inicio de los acuerdos entre autoridades provinciales.

Situación actual: En reuniones de responsables de las Direcciones de Transporte y de las Áreas de Seguridad Vial de la Región Centro, Córdoba planteará el proyecto, como parte de la definición de políticas integrales de control de transporte y de seguridad vial.

	Fuente de recursos (actual o prevista):	Presupuestos provinciales. Financiación propia.
--	---	---

Observaciones: En el caso de Córdoba, las actuales plantas de revisión técnica obligatoria están reguladas por la C.E.N.T. o por la Municipalidad de Córdoba. Cuentan con similar tecnología y existen posibilidades legales y administrativas de generalizar sus actividades hacia parques automotores de otras jurisdicciones que las actualmente incluidas en la obligatoriedad. Todas las plantas se sostienen con la recaudación obtenida de la tarifa fijada en cada caso a los usuarios por la revisión técnica obligatoria de sus vehículos. A su vez, en todos los casos, tributan y aportan canon específico a las autoridades de aplicación.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: PROGRAMA DE ACCESOS Y CIRCUNVALACIONES VIALES DE CIUDADES	
Nº de LEI: 1	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 1.2
Area Responsable de la ejecución: Ministerios de Obras y Servicios Públicos, Direcciones Provinciales de Vialidad y Municipios	
Objetivos: <ul style="list-style-type: none"> • Optimizar y resolver la estructura conectiva de las ciudades con el sistema de caminos y rutas, priorizando la seguridad, la fluidez en la circulación y complementando la estructura interna y su desarrollo. • Generar una red de accesos funcional al atravesamiento evitando mayores fragmentaciones y segregaciones urbanas. • Evitar el ingreso del tránsito de paso con origen y destino fuera del área urbana • Reducir demoras en tiempos de viaje por congestión urbano • Disminuir el nivel de contaminación • Reducir el riesgo de accidentes por incompatibilidad de tráfico (vehículos de gran porte por áreas urbanas con pendientes o ángulos de giro no adecuados, por ej.) 	
Descripción: <p>Debido a la construcción histórica de las ciudades y la estrecha relación con las redes de comunicación, es denominador común la problemática de la accesibilidad, los atravesamientos y los cinturones de contorno en localidades que han tenido un ampliación acelerada o constante a lo largo del tiempo, han sido objeto de obras de impacto o han modificado su estructura de crecimiento.</p> <p>Por otra parte, para la concreción de planes basados en la coordinación de políticas de control regional de transporte, se considera de suma importancia la equiparación de las infraestructuras entre las principales ciudades de la región.</p> <p>Los proyectos con localizaciones específicas de aplicación a nivel provincial se integrarían dentro de este PROGRAMA DE ACCESOS Y CIRCUNVALACIONES VIALES DE CIUDADES propuesto a nivel regional para las tres Provincias.</p> <p>Para el caso de Córdoba, este programa puede contemplar, entre otros, el proyecto de completamiento del arco circunvalar aún no terminado en el área N.O. de la ciudad de Córdoba. Ello incluye acciones para el mantenimiento de carpetas y las señalizaciones viales. Se requiere en este proyecto la coordinación con el municipio de la Ciudad de Córdoba en materia de obras y reglamentaciones de uso y circulación para evitar usos alternativos no racionales de la circunvalación.</p> <p>En sintonía con los objetivos del programa, se espera contar a mediano plazo con una circulación más rápida y segura tanto para la ciudad de Córdoba como para los tráfico que llegan, salen o la atraviesan. En especial se espera eliminar la circulación de camiones de gran porte por el Área Central de la ciudad como ocurre en la actualidad por la falta de infraestructura y correcta señalización.</p> <p>El desarrollo completo del arco circunvalar vial a la Ciudad de Córdoba entraña beneficios tangibles tanto para la Provincia como para dicha ciudad y la Región Centro. En ese sentido es oportuno hacer presente a nivel regional el plan ya que la situación actual de tránsito "mezclados" (regional – urbano, cargas pasantes – cargas locales, equipos pesados –</p>	

equipos livianos, utilización de las vías urbanas y de circunvalación actuales sin discriminar tipos de tráfico, etc.) perjudican actividades productivas y movimientos de personas de todo el ámbito regional.

En el caso de la provincia de Entre Ríos, se han detectado los siguientes casos como los más críticos o de importancia regional a ser resueltos.

En referencia a la reciente habilitación del puente Victoria – Rosario, se han modificado los trayectos del tránsito pasante dentro de la Provincia, sobrecargando la trama vial existente, debiéndose realizar obras que canalicen adecuadamente esos mayores volúmenes. En este caso se detectan dos obras de primer orden:

- En Victoria, circunvalación desde RP26 hasta RN11 hacia el sur y
- En Nogoyá, vinculando RN12 hacia el norte, RP39 hacia el sur y RP26 hacia Victoria, circunvalando la ciudad.

En otras localidades de la provincia de Entre Ríos se detectan los siguientes puntos de conflicto:

- El paso por San Salvador de la RN18.
- En Villaguay, circunvalación vinculando las rutas RN18, RN130 y RP20
- En Gualaguay, circunvalación conectando las rutas RN11, RN12, RP6 y RP16.

Se considera el caso Paraná como un proyecto especial dado la complejidad del sistema infraestructural. Además, el posicionamiento de la ciudad de Paraná debe acondicionarse y potenciarse con las transformaciones del territorio y a su pertenencia al corredor central del MERCOSUR.

El esquema de rutas que confluyen en Paraná configura un buen sistema jerarquizado de vínculos territoriales que se despliegan en abanico relacionando a la ciudad con toda su área de influencia (conforma un esquema radio-céntrico de poblaciones, a una distancia entre los 40 y 60 km. cuya población va de 5.000 a 14.000 habitantes), con importantes centros departamentales, provinciales y nacionales (como Corrientes, Santa Fe y Capital Federal), e internacionales (República Oriental del Uruguay y el sur de Brasil).

Sin embargo, aunque todo el territorio está surcado por ejes conectores que soportan la integración y potencian la notoria relevancia centralizadora de la ciudad, Paraná carece de una adecuada trama de enlace a las rutas nacionales y provinciales interurbanas. Se presentan inconvenientes que complejizan y dificultan la fluidez del viario urbano-suburbano destinado a facilitar el ingreso a la ciudad o a atravesarla con la menor inercia posible:

- La Ruta Provincial Nº 11: comunica Paraná con Diamante/Victoria/Gualaguay. Es el acceso a la ciudad desde Buenos Aires y Rosario (por Brazo Largo y el puente Rosario-Victoria respectivamente) atraviesa Oro Verde, localidad del hinterland de Paraná con importante dotación de establecimientos educativos de nivel medio y superior. Al ingresar a la ciudad se articula con la Av. Ramírez: la “ronda” del macrocentro urbano y principal eje conector intraurbano norte-sur atravesando áreas totalmente consolidadas.
- La ex Ruta Provincial Nº 131 que une Paraná con Nogoyá y eslabona el centro de la Pcia. de Entre Ríos, cruza asentamientos menores que están dentro del área de influencia de la ciudad de Paraná y a San Benito en el entorno inmediato.
- La Ruta Nacional Nº 18 nace sobre la traza de la Av. Almafuerte, importante eje vertebrador central de la extensión este del área urbana de Paraná. Une a Paraná con Villaguay en el centro de la Pcia. (pasando por Viale), con Concordia (la segunda

ciudad de la Pcia). Más adelante, se abren la Rutas Nacional Nº 12 que conduce a La Paz y hacia la capital correntina, y la Nº 127 que se dirige a Federal. Este complejo acceso tiene característica de "cuello de botella", muy deficitario en su función.

- El Acceso Norte, atraviesa una zona de chacras conectando directamente con la Av. de Circunvalación y la salida del Túnel Subfluvial, se constituye como nexo importante en la agilización del tránsito regional y del MERCOSUR.
- Un fuerte vínculo, el de mayor intensidad del sistema, será tratado en forma independiente, se establece a través del Túnel Subfluvial, entre Paraná y Santa Fe, concentrando un fuerte intercambio de personas actividades, bienes y servicios.

De este análisis se reconocen las siguientes intervenciones determinando grados de priorización.

- Acceso norte / este. Cruce a distinto nivel en nodos ruta 32 (circunvalatoria microregional) con cruce rutas 12 y 18
- Acceso este. Cruce a distinto nivel en nodos circunvalación-calles de concesión. Cruce a distinto nivel en nodos ruta 32 (circunvalatoria microregional) ruta 127. Mejoramiento de ruta 12 hasta cruce con ruta 127. Cruce a distinto nivel en nodo acceso norte- Gdor. Héctor Maya. Nueva traza de tramo ruta 12 (norte) a ruta 18
- Acceso norte. Duplicación de traza existente en acceso norte desde circunvalación hasta Gdor. Héctor maya (vía de acceso al parque industrial y área de logística ferroviaria). Nueva traza del camino costero
- Acceso oeste / sur. Mejoramiento de calle Juan Báez
- Acceso este / sur. Nueva traza de tramo circunvalación de ruta 18 a ruta 12 (sur)
- Acceso sur. Nueva traza de circunvalación. Duplicación de traza existente en ruta 12 tramo ejido de la ciudad de Paraná.
- Acceso oeste. Nueva traza de costanera. Nueva traza y obras complementarias conexión con puente a Santa Fe.
- Obras complementarias. Sistematización funcional del tránsito pesado. Área de logística e intercambio de cargas, depositas fiscales y aduanas

Para la provincia de Santa Fe, el programa incluye el proyecto de Av. Circunvalación Acceso Norte, que incluye la Defensa Oeste de la Ciudad de Santa Fe. Esta obra se encuentra en ejecución con fondos del Gobierno Provincial de la provincia de Santa Fe.

También se contempla para esta provincia el proyecto de pavimentación de la Ruta Nacional Nro 178 en el tramo faltante entre la RN 33 y el acceso a la localidad de Villa Eloísa (Departamento Iriondo). Se trata de 40 Km. que no se encuentran pavimentados. La Ruta Nacional Nro 178 nace en la ciudad de Pergamino y llega hasta la ciudad de Las Rosas, continuando como RP Nro 13 hasta Clucellas (sobre la Ruta Nacional Nro 19).

La pavimentación de este tramo produciría la descarga de tránsito pesado con origen en el centro-norte y oeste de Santa Fe y centro-este de Córdoba y destino al centro de la provincia de Buenos Aires, sin necesidad de ingresar al Gran Rosario.

Un problema especial de este proyecto es que existe un Puente angosto sobre el Río Carcarañá que es necesario construirlo nuevamente. Esta obra estaría a cargo del Gobierno Nacional.

Alcance. Resultados esperados:

- La proyección de estas obras refiere en primera instancia a la ciudad que afecta y al atravesamiento de las mismas.
- En segundo término, agiliza la circulación y los flujos del transporte pasante y elimina

<p>riesgos viales.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asimismo, al optimizar las redes de accesos a las ciudades, se equilibran y refuerzan las interrelaciones con el sistema de red territorial y con la propia estructura urbana. 	
<p>Alcance regional:</p> <p>La Región Centro plantea un nuevo esquema para la concreción de la obra pública, basado en la articulación interregional y la integración por el Corredor Bioceánico con los países del MERCOSUR y la Comunidad Andina. En este contexto, los alcances de este programa se vinculan con la reducción de tiempos y costos en el transporte pasante, y con niveles superiores de seguridad y velocidad de circulación de personas y cargas correspondientes a flujos regionales.</p>	
	<p>Plazo de ejecución:</p> <p>Corto a mediano plazo</p>
<p>Situación actual:</p> <p>Sin desarrollo en la mayoría de las localidades. Para el caso de la circunvalación de la ciudad de Córdoba, se cuenta con proyectos técnicos varios y debe coordinarse la ejecución entre la administración provincial y la Municipalidad de Córdoba. El proyecto de Av. Circunvalación Acceso Norte de la ciudad de Santa Fe está en ejecución con fondos del Gobierno Provincial de la provincia de Santa Fe.</p>	
<p>Fuente de recursos (actual o prevista):</p> <p>Por la magnitud de las obras, se estima que deben complementarse los fondos de los gobiernos provinciales con recursos financiados por organismos nacionales o internacionales</p>	.
<p>Observaciones:</p> <p>Es necesario un relevamiento y un estudio de las localidades atravesadas por redes primarias a fin de otorgar soluciones acordes a cada problemática. Esto permitirá establecer criterios de planificación territorial que conciba el impacto de los grandes atravesamientos en la escala urbano – local.</p> <p>En el caso Victoria se realizó una intervención que, si bien se comporta como circunvalación, dista mucho de ser eficiente ya que los cruces con caminos vecinales no se encuentran resueltos y los cruces con vías importantes y de penetración a la ciudad se construyeron al mismo nivel aumentando la inseguridad y peligrosidad vial.</p>	

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: SISTEMA DE AUTOPISTAS Y AUTOVIAS REGIONALES	
Nº de LEI: 1 y 7	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 1.3
Area Responsable de la ejecución: Ministerios y Secretarías de Obras y Servicios Públicos. Gobierno Nacional.	
<p>Objetivos:</p> <p>Lograr un posicionamiento claro en el contexto global, potenciando la complementariedad, el equilibrio y la integración territorial mediante el establecimiento de un sistema de redes viales, posible, real y posibilitador del desarrollo y la accesibilidad, a través de la racionalidad en el diagnóstico de situación, en la planificación de las obras y en la priorización de las mismas.</p> <p>Este programa tiene como propósito fortalecer una estratégica red de transportes y comunicaciones que consolida las ventajas comparativas y competitivas de la región, con la posibilidad de adquirir potencialidades productivas, industriales y turísticas</p>	
<p>Descripción:</p> <p>El desarrollo del sistema proyectado se propone complementario e integrado a una trama reticular existente de rutas y caminos. Tiene como horizonte básico el ordenamiento y el desarrollo territorial de la región y de las micro- regiones y la red de ciudades que integran las Provincias hermanadas en el marco de la Región Centro.</p> <p>Este sistema permitiría un mayor flujo económico y social entre las provincias y los países vecinos de los mercados latinoamericanos, en lo que se conoce como el Corredor Bioceánico. El mismo desarrolla la vinculación física con los dos océanos a través de los puertos de ultramar de Chile y Brasil, abriendo las puertas hacia la Unión Europea por el Atlántico y por el Pacífico. El sistema se construirá sobre la base de las trazas existentes de rutas nacionales y provinciales, generando un entramado que se articulará transversalmente sobre el río Paraná.</p> <p>Debido al fuerte impulso integrador articulado entre las provincias de la Región Centro, se han encarado importantes gestiones impulsando la ejecución de autopistas entre los más importantes polos poblacionales y económicos.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Rehabilitación de la calzada existente con ensanche de banquetas y la construcción de las obras complementarias que constituyen las distintas avenidas urbanas de circunvalación y los intercambiadores en las intersecciones de los distintos viaductos. 2) Construcción de trochas paralelas a algunas vías existentes que permitan elevar las mismas a categoría de autopistas. 3) Elaboración de diagnósticos y evaluación de la situación actual del sistema vial. 4) Búsqueda de consenso y participación de la sociedad civil. 5) Continuación de obras y/o procesos licitatorios ya iniciados o próximos a iniciarse. <p>Merece un párrafo especial el análisis de las estadísticas de accidentes de tránsito en la República Argentina. Las cifras son absolutamente elocuentes de la significación de las pérdidas de vidas humanas y daños económicos. Durante el año 2004 se registraron 10.829 muertes, 120.000 heridos y 470 millones de dólares de pérdidas por daños materiales. Gran parte de estos accidentes se registran en rutas nacionales de dos carriles, congestionadas y con una necesidad imperiosa de construir autopistas o</p>	

autovías.

Se mencionan a continuación algunos proyectos en diversos estados de ejecución que se proponen sean considerados, como mínimo, dentro de este Programa de SISTEMA DE AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS REGIONALES:

A. RUTA NACIONAL N° 168

El desarrollo de un sistema de autopistas dentro del territorio entrerriano, deberá surgir de los estudios pertinentes Asumiendo como un hecho la conversión de la Ruta Nacional N° 14 en una autovía en toda su extensión entrerriana, en el marco de la integración y fortalecimiento de la Región Centro, resulta vital para la Provincia de Entre Ríos poder estructurar su red vial troncal desde una serie de puntos de partida:

- 1) Realizar los estudios, evaluaciones, diagnósticos e impactos necesarios con los cuales cuantificar y calificar los volúmenes de tránsito, flujos vehiculares, etc. (ej.: TDMA, flujo origen – destino, estadísticas, entre otros)
- 2) Según los estudios preliminares, determinar, o no, la transformación de vías troncales en autopistas. En el caso de obtener resultados positivos para autopistas, reconocer cual es la red más eficiente y beneficiada, el radio de influencia e impacto, la racionalidad y economía de las inversiones.
- 3) Considerar el proyecto de completar los cuatro carriles de circulación entre las dos capitales provinciales

En la actualidad, se reconoce que *los volúmenes de tránsito no demandarían autovías*, pero sí rutas con estándares de seguridad y estructura que las hagan satisfactorias para una lapso de al menos una década.

La cuantiosa inversión que requeriría convertir una ruta principal en autopista puede aprovecharse mas eficientemente en las obras requeridas para obtener dicho nivel de resolución en toda la trama considerada de uso extraprovincial y de interconexión Este - Oeste.

El desarrollo de Entre Ríos y el transporte carretero de la Región Centro y su proyección al MERCOSUR, requieren caminos sin cruces de rutas a nivel, que circunvalen las localidades sin atravesar áreas urbanizadas, mejoramiento de las banquetas y un paquete estructural que pueda soportar el tránsito de 10 a 15 años.

El mayor gran impacto para la red troncal de la Provincia y el corredor transprovincial, se daría al alcanzar el nivel de servicio de las rutas descrito que vinculan los tres cruces del río Uruguay y el ingreso desde el norte por las Rutas Nacionales N° 14 y N° 127 con los pasos del río Paraná en Paraná y Victoria. En esta red se incluyen tramos tanto de rutas nacionales (las mencionadas y las N° 12 y N° 18) como provinciales (las N° 6, N° 20, N° 26 y N° 39).

Como mínimo, en esta propuesta se contemplan 16 cruces de rutas a distinto nivel, las circunvalaciones de Victoria, Nogoyá, Villaguay, San Salvador y la red de accesos a Paraná.

De la manera, en lugar de concentrar las inversiones en un único corredor de difícil priorización, se estarían distribuyendo las mismas hacia todo el ámbito provincial, favoreciendo y estimulando las posibilidades de un mejor desarrollo de todo Entre

Ríos, con una sustancial elevación de la calidad de servicio de toda la red vial fundamental.

En el caso de la Ruta Nacional N° 168, ésta constituye La conexión física vial entre Paraná y Santa Fe es la Ruta Nacional N° 168 que vincula a estos dos centros atravesando íntegramente un territorio insular. La conexión se completa con varias obras de arte de gran porte: el Túnel Subfluvial en la llegada a Paraná, los aliviadores en todo el recorrido, el puente sobre el río Colastiné y el Puente Oroño en el ingreso a la planta urbana de Santa Fe.

En realidad, esta superposición en la misma traza de la Ruta N° 168 de la conexión interurbana con el recorrido del denominado “corredor bioceánico” establece una problemática cuya criticidad deberá ser cuidadosamente considerada, máxime cuando se instala sobre un territorio de extrema fragilidad (erosión del río, inundaciones, rellenos, etc.).

Esta cuestión se constituye en una problemática central pues resulta decisiva como factor de gestión de la vía de conexión considerada, con la creciente interacción reconocible entre los centros, incluyendo sus respectivas dinámicas urbanas en situación actual expansiva y conlleva la consideración de las futuras capacidades colmatadas del túnel, de la construcción del nuevo puente, pero además y como condición urgente la resolución integral del sistema de acceso y atravesamiento de ambas ciudades.

En la actualidad, la autopista de la Ruta Nacional N° 168 tiene presupuesto asignado y se encuentra en fase de licitación de obras en el tramo que comprende Río Colastiné (puente incluido) hasta la cabecera del Túnel Subfluvial. En su recorrido, se encuentran una serie de aliviadores, defensas contra inundaciones, sistematización de desagües, etc. Se encuentra en ejecución el tramo La Guardia – Río Colastiné.

B. AUTOPISTA ROSARIO – CÓRDOBA

Los objetivos particulares de este proyecto son unir las dos provincias más importantes del interior del país, reducir los graves problemas de congestión del transporte automotor sobre la Ruta Nacional N° 9 y disminuir el alto índice de accidentes.

El Gobierno Nacional tenía prevista, inicialmente, la ejecución de esta obra en los siguientes tramos contemplados por la Resolución Nro 722/2005 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios son (longitud total de 245 kilómetros):

- 1) Tramo I. Sección I. Oliva- Villa María. Construcción de segunda calzada en tramo en ejecución de 53 Km.
- 2) Tramo I: Sección II. Villa María-Ballesteros. Autopista con control total de accesos- Construcción de doble calzada y accesos a localidades en 22 Km de Longitud.
- 3) Tramo II: Ballesteros- Empalme Ruta Pcial E 59. Autopista con control total de accesos- Construcción de doble calzada y accesos a localidades en 63 Km de Longitud.
- 4) Tramo III: Empalme Ruta Pcial E 59- Límite con Santa Fe. Autopista con control total de accesos- Construcción de doble calzada y accesos a localidades en 45 Km de Longitud.

- 5) Tramo IV: Límite con Santa Fe/ Córdoba- Cañada de Gómez. Autopista con control total de accesos- Construcción de doble calzada y accesos a localidades en 37 Km de Longitud.
- 6) Tramo V: Cañada de Gómez- Carcarañá. Autopista con control total de accesos- Construcción de doble calzada y accesos a localidades en 25 Km de Longitud.

A febrero del año 2006, la autopista estaba concluida desde la ciudad de Córdoba hasta Oncativo. El tramo Oliva-Oncativo se inaugura en Julio del año 2006. El detalle del estado por tramo es el siguiente (se corresponde con la numeración de tramos del párrafo anterior):

- 1) La primera mano está siendo construida por el Grupo Benito Roggio e Hijos S.A. y tiene como fecha prevista de finalización Junio del año 2006. La segunda mano de 53 Km. que unen Villa María y Oliva está siendo ejecutada por Benito Roggio e Hijos S.A. Este tramo comprende los accesos a Tío Pujio, Manfredi, y Laguna Larga. El costo de inversión estimado asciende a \$ 289 millones, incluyendo el Tramo I, Sección II. Estaría finalizada en Noviembre del año 2007.
- 2) En ejecución. A cargo del grupo Benito Roggio e Hijos S.A. Único acceso a Ballesteros. Fecha de Finalización: febrero del año 2008.
- 3) Adjudicado a la firma IECSA S.A. del Grupo Macri. El costo de inversión estimado de este tramo asciende a \$ 368 millones.
- 4) Sin licitar.
- 5) Será construido por la UTE Esuco-José Chediek. Costo de inversión: 248,5 millones de pesos. Será construido por DYCASA S.A. Costo de inversión: 303 millones de pesos.

C. AUTOVÍA RUTA NACIONAL N° 19 CÓRDOBA – SANTA FE

La construcción de esta autovía sobre la Ruta Nacional Nro 19 cuenta con aspectos muy favorable: la traza no ingresa al interior de las localidades de la provincia de Santa Fe y desde Sá Pereira hasta el límite con la Provincia de Córdoba los terrenos laterales se encuentran expropiados. La longitud total es de 338 kilómetros.

El Gobierno de la Provincia de Santa Fe ha dispuesto, en el segundo semestre del año 2005, que la ejecución de esta obra se financie con el tercer tramo de un préstamo del Banco Mundial que disponía para ejecutar Reformas Administrativas en el Estado Provincial.

Se ha previsto ejecutar un tramo de 130 Km., desde la Autopista Rosario-Santa Fe hasta la ciudad de San Francisco en la Provincia de Córdoba.

El proyecto ejecutivo definirá la cantidad de subtramos a ejecutar y, en consecuencia, el número de empresas que trabajarán, simultáneamente, en la obra.

A priori se estima la ejecución en los siguientes subtramos:

- a) Primer subtramo: Autopista Rosario-Santa Fe-Acceso a San Carlos.
- b) Segundo subtramo: Acceso a San Carlos-Ruta Nacional Nro 34.
- c) Tercer subtramo: Ruta Nacional Nro 34- Ruta Provincial Nro 20.
- d) Cuarto subtramo: Ruta Provincial Nro 20- Ruta Nacional Nro 158.

D. AUTOVÍA RUTA NACIONAL N° 33. TRAMO: VENADO TUERTO – RUTA NACIONAL A012

Este proyecto está destinado a atender las necesidades del complejo oleaginoso del Área Metropolitana del Gran Rosario sobre el Río Paraná, principal polo de crushing de soja del mundo. Dichas plantas son alimentadas, diariamente, por aproximadamente 2.500 camiones. Gran parte de esos camiones utilizan la Ruta Nacional Nro. 33 en el tramo Rufino-Rosario para converger hacia la Ruta Nacional A012 y acceder, de esta forma, a las terminales portuarias y al complejo industrial.

Los niveles de congestión vehicular en el Gran Rosario y en la Ruta Nacional Nro 33, la trascendencia de la actividad económica del complejo sojero, los costos económicos y sociales por accidentes de tránsito, la demanda actual y futura de la RN 33 y la evaluación de los niveles de servicio actuales y previstos para los próximos años; evidencian la necesidad de ejecutar una inmediata construcción de una autovía en el tramo Int. RP 93 (Firmat) - Int. RN A012. Progresiva de Inicio: 750. Progresiva Final: 833. Esto implica, aproximadamente, 83 Km de autovía. Posteriormente, sería necesaria la construcción del tramo restante desde la ciudad de Firmat hasta la ciudad de Venado Tuerto.

E. AUTOVÍA RUTA NACIONAL N° 34. TRAMO: ROSARIO - SUNCHALES

La estimación de la demanda actual y futura de la Ruta Nacional Nro 34 evidencia la necesidad de construir una autovía en el tramo Rosario-Sunchales. La información de la Dirección Nacional de Vialidad sobre el Tránsito Medio Diario Anual en esta ruta en el año 2002, las proyecciones de tránsito para los próximos 10 años¹, la evolución de dicho tránsito en los últimos años y el análisis de los niveles de servicios actuales y futuros; resaltan la necesidad de efectuar una intervención urgente sobre esta traza.

Es importante destacar que esta autovía conectaría a las ciudades de Córdoba, Santa Fe y Rosario con Rafaela, tercera ciudad en importancia provincial en cantidad de habitantes (aproximadamente 90.000) y tercer polo productivo de Santa Fe. La misma cuenta con 378 establecimientos industriales, más de 1800 comercios y aproximadamente 2300 prestadores de servicios. El monto exportado en 2004 por las empresas de la ciudad asciende a 176 millones de dólares. Si se adicionan las exportaciones de la ciudad de Sunchales (128 millones de dólares), estas representan, aproximadamente, el 85% de las exportaciones del Dpto. Castellanos.

El Gobierno Nacional, a través del Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación, Ing. Julio De Vido, anunció que se ha presentado un "Proyecto de Iniciativa Privada" por parte de las empresas COVICO y COPRISE.

F. AUTOVÍA RUTA NACIONAL N° 11. TRAMO SANTA FE - RECREO

Alcance. Resultados esperados:

- 1) Optimizar las redes troncales fomentando la integración y el desarrollo interno de las provincias
- 2) Mejoramiento de la accesibilidad de ciudades, metrópolis y regiones

¹ "Transporte de Cargas con destino a las Terminales Portuarias de la Provincia de Santa Fe". Instituto de Estudios de Transporte de la Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura de la Universidad Nacional de Rosario. Op.cit.

3) Reposicionamiento de ciudades y microregiones
<p>Alcance regional:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Complementariedad e integración territorial interna 2) Complementariedad e integración con los países de la región 3) Generar corredores en la Región Centro con altos estándares de funcionalidad, economía de medios, racionalidad infraestructural y dimensionamiento adecuado
<p>Situación actual: Programa a nivel idea con proyectos en distintos estados de situación, incluyendo su ejecución.</p>

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: SISTEMAS VIALES PROVINCIALES	
Nº de LEI: 1	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 1.4
Area Responsable de la ejecución: Direcciones de Vialidad Provincial y Areas de Planificación e Infraestructura de la provincias	
Objetivos:	
Distribuir inversiones en el ámbito provincial favoreciendo y estimulando las posibilidades de un mejor desarrollo y sustancial elevación de la calidad de servicio de toda la red vial fundamental.	
Descripción:	
<p>Los corredores considerados bioceánicos, atribuibles al contexto de integración de los países Mercosur y los puertos ultramarinos, son, de hecho, aprovechados por la provincia y constituyen gran parte de la red vial principal. A esta se le deben agregar una serie de rutas que conectan ciudades importantes dotándolas de una infraestructura vial apropiada.</p> <p>Sobre el estado de situación y las problemáticas detectadas de esta redes provinciales a cargo de las Direcciones Provinciales de Vialidad se destaca:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Escasa afectación de recursos a la recuperación y mantenimiento de las vías, incluido las tareas básicas - Falta de una política para la trama de calzadas de tierra - Falta de planes de mejoramiento de la seguridad en cruces a nivel <p>Para su mejoramiento, las provincias deberán gestionar créditos que permitan concretar sin demoras las obras de mejoramiento urgentes y contratos de conservación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obras de pavimentación nuevas en zonas de la provincia precariamente vinculadas: - Las intersecciones a distinto nivel - Repavimentación y ensanche de tramos deteriorados basado en una evaluación del estado de la red y mínimos del Índice de Estado y de Seviabilidad Presente. - Conservación: Se propone encarar la conservación de rutina de esta red con idéntico criterio que la red nacional, con concesiones tipo CREMA. 	
Alcance. Resultados esperados:	
<ul style="list-style-type: none"> - Equilibrar el sistema realizando obras de escala menor pero con gran impacto en la funcionalidad de la red. - Completamiento de la red pavimentada conectando de forma permanente localidades asiladas. 	
Alcance regional:	
<ul style="list-style-type: none"> - Mejoramiento y optimización de las redes viales provinciales integrantes de los corredores transprovinciales, complementaria al mismo y articuladora a nivel interno. 	
Plazo de ejecución: Mediano a largo plazo	
Fuente de recursos (actual o prevista): Se promueve la financiación a través de distintas líneas crediticias: el PCP, concesiones tipo CREMA.	

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: SISTEMAS VIALES TRANSPROVINCIALES	
Nº de LEI: 1 y 7	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 1.5
Area Responsable de la ejecución: Organismos del Superior Estado Nacional, DNV, DVP de la Provincia de Entre Ríos. Áreas de Planificación e Infraestructura.	
Objetivos: - Obtener una red de vinculación con la región	
Descripción: Los sistemas viales transprovinciales están compuestos por la red considerada como primaria de cada provincia integrante de la Región Centro y engloba las rutas nacionales y los corredores bioceánicos y del MERCOSUR cuyo propósito es vincular puertos en los océanos Atlántico y Pacífico y grandes centros económicos de la Argentina, Uruguay, Brasil y Chile. En este Sistema deben incluirse también las intersecciones con otras rutas principales y los accesos a las ciudades que atraviesa. Las problemáticas detectadas son: <ul style="list-style-type: none"> - Permanencia de obras sin concretar. - Bajo mantenimiento en tramos no incluidos en contratos CREMA. - Problemas de seguridad en cruces a nivel. La resolución de estos problemas deberían ser gestionadas por Nación para la realización de obras y conservación pertinentes debido a que el transporte circulando es pasante poco relacionado con la economía entrerriana. Deberían considerarse además la opción de que las rutas provinciales insertas en esta red pasen a jurisdicción nacional. Para un funcionamiento racional de la red transprovincial se reconocen las siguientes intervenciones u obras que, según su grado de importancia o complejidad, se describen especialmente: <ul style="list-style-type: none"> - Intersecciones a distinto nivel - Ensanche de puentes, llevando todas las obras de arte mayores a calzadas de 8,30m - Repavimentación y ensanche de tramos deteriorados - Conservación vial. Parte de esta red se conserva concesionada a diferentes modos con peaje y con la modalidad CREMA. 	
Alcance. Resultados esperados: - Equilibrar el sistema realizando obras de escala menor pero con gran impacto en la funcionalidad de la red.	
Alcance regional: - Mejorar y fortalecer la conectividad con la región manteniendo la perspectiva provincial	
Plazo de ejecución: Corto a mediano plazo	
Situación actual: Sin desarrollo	

Fuente de recursos (actual o prevista):

En todo caso, los fondos para las obras de mejora y conservación necesarias deberían ser suministrados por entes de orden nacional, y eventualmente, aportes de programas de integración con los países vecinos.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: PROGRAMA REGIONAL DE CAMINOS RURALES	
Nº de LEI: 1	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 1.6
Area Responsable de la ejecución: Direcciones Provinciales de Vialidad, PROSAP (Programa de Servicios Agrícolas Provinciales)	
Objetivos: <ul style="list-style-type: none"> • Mejoramiento y completamiento de la red de caminos rurales como motor básico y fundamental en la promoción y desarrollo de la producción de la provincia. • Facilitar la salida de la producción agropecuaria. • Otorgar ventajas comparativas a los productores viabilizando su crecimiento económico y desarrollo social. • Reducir los costos de transporte sacando la producción en tiempo y forma. 	
Descripción: <p>La red vial provincial de la República Argentina cuenta con una longitud total de 195.695 Km. de rutas, estando pavimentados 39.327 Km, mejorados unos 44.470 Km. y 111.898 Km. son de tierra. La longitud total de la red de caminos naturales del país asciende a 400.000 Km. Estos caminos de jurisdicción provincial, municipal o comunal constituyen la primera vía de salida de las producciones agropecuarias regionales.</p> <p>En nuestro país, especialmente en los últimos años, la red de caminos naturales ha sufrido un fuerte proceso de desinversión, caracterizado por una marcada ausencia de planificación estatal y de fijación de políticas públicas, tanto del Gobierno Nacional como de los Estados Subnacionales. El “Plan de Caminos de Fomento Agrícola” en el año 1956 fue la única experiencia exitosa de política pública en Argentina que funcionó, con eficacia, por el término de dos décadas. Sin embargo, a partir de 1977, se eliminaron los recursos que se asignaban a la red y esto trajo como consecuencia una profunda involución en el sistema por la falta de un adecuado mantenimiento. La transitabilidad de los caminos fue disminuyendo progresivamente, hasta llegar a la actualidad donde no existen esquemas de financiamiento genuino y ni acciones gubernamentales que contemplen la rehabilitación y mantenimiento.</p> <p>En las provincias de la Región Centro, la red de calzada natural incluye caminos donde los suelos son arcillosos o limosos con una capacidad portante que decrece notoriamente cuando el contenido de humedad de los mismos aumenta, llegando a ser prácticamente nula cuando se alcanza el estado de saturación. Esta situación deriva en la intransitabilidad o transitabilidad condicional de los caminos en buena parte del año, quedando sujeta la misma generalmente sólo a factores climáticos no controlables, como precipitaciones y condiciones más o menos favorables de secado.</p> <p>Es importante destacar que cada tramo que integra la red tiene, en general, una longitud reducida. El volumen de tránsito es extremadamente bajo, condición que impide la construcción de un pavimento, desde el punto de vista de la rentabilidad de la inversión.</p> <p>En el caso de Entre Ríos, la provincia cuenta con una vasta red de caminos rurales, sin pavimentar, que supera los 25.000km, cubriendo con caminos la geografía entrerriana con una densidad apreciable. Por las características de los suelos</p>	

arcillosos, el régimen de lluvias y su topografía, la red de caminos rurales se vuelve intransitable alrededor de 100 días al año.

Esta situación repercute fuertemente en la población rural y pequeños poblados desde sus aspectos más básicos y esenciales. Desde este punto de vista, la problemática en infraestructura y accesibilidad rural colabora en disminuir la actividad escolar con consecuentes deserciones, debilita la cohesión social, limita el acceso al sistema de salud, disminuye el mantenimiento, provisión y consumo energético y comunicacional, determina migraciones hacia zonas urbanas, reduce las inversiones de equipamiento, despoblando y desarticulando comunidades.

Puntualizando en la escala del territorio provincial, la baja transitabilidad, el dificultoso mantenimiento, la disminución en inversiones, la falta de obras de alcantarillado, puentes y demás obras de arte, impacta directamente en la producción agropecuaria dificultando la extracción, el traslado y el desarrollo de regiones productivas.

La resolución del problema de transitabilidad se dificulta si se mantienen esquematismo en las soluciones tecnológicas adoptadas como la utilización de materiales locales sin tratamiento - ripios o broza calcárea - que requieren de una conservación e inversión sostenida en el tiempo.

Bajo estas condiciones se proponen medidas basadas en la realización de obras en caminos compuestas por calzadas pavimentadas que independicen la zona de las lluvias y minimizar los costos de conservación.

Manteniendo una visión moderada, se propone estudiar como solución técnica la construcción de calzada asfáltica de 0,04m de espesor, sobre una base de suelo calcáreo compactada de 0,25m apoyada en una subrasante de suelo natural compactado de 0,15m de espesor. La calzada tendría una sola trocha de 3,35m de ancho, con banquetas consolidadas de suelo calcáreo de 0,10m de espesor 1,50m de ancho a cada lado y a los fines de permitir el entrecruzamiento de los vehículos.

Esta solución, debería ser planteada previo estudio y evaluación por el cual se determine y prioricen los tramos mas comprometidos, con mayor flujo de tránsito y volumen de cargas, accesibilidad a equipamientos educativos y sanitarios, etc., a fin de establecer criterios racionales en las inversiones de obra nueva y mantenimiento.

En la Provincia de Santa Fe, la red de calzada natural de jurisdicción provincial, municipal o comunal, es de 76.200 km. de extensión. En gran parte de las zonas Agroeconómicas homogéneas de la Provincia se observan importantes problemas derivados de la insuficiencia en la infraestructura vial de caminos naturales que dan salida a la producción agrícola, ganadera y lechera. Esto ha generado demandas permanentes de los productores ante el Gobierno de la Provincia.

Estos caminos son considerados primordiales para la economía provincial y de la Región Centro. Resuelven los problemas locales de transporte, constituyendo el acceso directo a la propiedad rural y a las fuentes de producción de los recursos naturales. Puede afirmarse que, en buena medida, el potencial económico de la Región Centro empieza a desarrollarse a través de un camino rural.

Por tal motivo, se necesita, de manera urgente, efectuar un estudio donde se realice un diagnóstico integral del problema, se formule una propuesta que contemple

distintas alternativas técnicas, económicas, financieras y jurídico-institucionales de solución a la problemática planteada; para posteriormente definir las acciones gubernamentales necesarias para la implementación de la alternativa elegida.

El estudio deberá incluir los siguientes productos:

- a) Diagnóstico de la problemática de la red de caminos terciarios en el territorio de las provincias de la Región Centro
- b) Formulación de una propuesta que contemple distintas alternativas de solución, a nivel técnico, económico, financiero y jurídico-institucional
- c) Definición de las acciones gubernamentales y no gubernamentales necesarias para la implementación de la alternativa elegida.
- d) Fijación de un esquema de financiamiento para la construcción, operación y mantenimiento del estabilizado de caminos de la red terciaria, con la participación del sector público, privado, los beneficiarios y el mercado de capitales local y regional. Resulta necesario evaluar la factibilidad de implementar esquemas de financiamiento mediante la constitución de fideicomisos financieros con aportes de las administradoras de fondos de jubilaciones y pensiones -AFJP- y de los gobiernos provinciales y comunales.
- e) Propuesta de conformación de un mecanismo de recupero de las inversiones, sustentable en el tiempo, con mínimo costo de procesamiento y administración.
- f) Formulación de un nuevo esquema institucional, que asegure el mantenimiento preventivo y de conservación de esta red vial. Esto implica el fortalecimiento de las Direcciones Provinciales de Vialidad como Unidades Ejecutoras, la constitución de consorcios o la definición y/o utilización de otras figuras jurídicas que permitan, con eficiencia y eficacia, canalizar los aportes y esfuerzos de los productores agropecuarios, tamberos y la industria, en general.
- g) Análisis de viabilidad técnico, económico, financiero y jurídico-institucional de implementar alternativas de solución provinciales en la Región Centro de la República Argentina.

Alcance. Resultados esperados:

Los beneficios directos e indirectos que se obtienen cuando se decide efectuar una mejora en la red de caminos rurales pueden sintetizarse de la siguiente forma:

- Disminución de pérdidas en los ingresos de los productores por mermas en la calidad y cantidad de la producción agropecuaria y lechera.
- Desarrollo de políticas de descentralización y tercerización con promoción e integración de consorcios camineros que podrían constar de cooperaciones entre DPV's, Municipios, consorcios, empresas, etc.
- Disminución en los costos de producción de las industrias por reducción de los costos operativos de transporte (por ejemplo, en lácteos).
- Disminución en los costos de producción de las industrias por reducción de los costos de mano de obra (En la industria láctea, las empresas tienen tiempos ociosos en el proceso productivo a la espera de la leche, los días de lluvia o con posterioridad a una precipitación fluvial).
- Menores costos de operación en los vehículos que utilizan los caminos mejorados.
- Disminución en los tiempos de viaje de los usuarios del camino.
- Inducción a una mayor o más eficiente producción por una reorganización de los factores productivos.
- Mejoramiento del nivel y calidad de vida de la población de la zona de influencia, por un óptimo acceso a prestaciones y servicios esenciales: salud, educación, etc.
- Reducción de la migración interna y consolidación de los asentamientos poblaciones rurales.
- Mayor integración política, social e institucional del área rural de influencia del proyecto.
- Aumento del producto bruto, exportaciones e impacto favorable en la balanza comercial al localizarse nuevos emprendimientos.

Situación actual: A nivel de idea	Plazo de ejecución: Mediano plazo
Fuente de recursos (actual o prevista): El PROSAP para las en caminos rurales. Fideicomisos.	

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: SEGURIDAD VIAL	
Nº de LEI: 1	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 1.7
Área Responsable de la ejecución: Secretarías de transporte. Áreas de educación. DNV. DPV. Federaciones, cámaras y sindicatos que nucleen los diferentes actores involucrados.	
Objetivos: Elaborar una serie de estrategias e implementar normas de seguridad y ejecutar obras y acciones acordes a fin de elevar los niveles de seguridad y reducir los índices de accidentes en pos de obtener un sistema vial de alta gama.	
Descripción: Es evidente que el aumento de la demanda de tránsito está generando notables inconvenientes, con una seguidilla de graves accidentes. Esto, en gran parte, puede atribuirse a la pérdida de seguridad del sistema vial derivado de la falta de obras esenciales, a la irregularidad en la aplicación de controles y a la escasez de programas de educación y concientización. Se está requiriendo una impostergable intervención en la planificación de las soluciones indispensables y en la implementación de proyectos y acciones relativas al perfeccionamiento del Sistema, operando sobre el estado de la infraestructura, controles sobre vehículos, condiciones psico-física de los conductores, registros unificados de multas y conductores, controles de circulación, velocidad, peso-potencia, etc.: <ul style="list-style-type: none"> - Resolución de intersecciones viales para dotar a los cruces de las rutas provinciales y nacionales de mayores estándares de seguridad. - Cruces a distinto nivel. Según esquemas ya difundidos en la técnica vial moderna, los que – con diseños optimizados y estandarizados – no deben constituir una barrera presupuestaria. - Adecuada señalización en carteles y marcas de rutas. - Iluminación y balizamiento. - Ensanche de calzadas y puentes, pavimentación de banquetas. - Determinación y señalización de áreas de estacionamiento en ruta. - Control de peso en el transporte de cargas - Control de cargas y evaluación. Para evitar su sobresolicitud sobre los paquetes estructurales de las vías, se debe programar un estricto control de cargas. Tal tarea se puede encarar complementando dos niveles; planteando una red de controles con la Dirección Nacional de Vialidad y los Concesionarios que ella tenga y, por otro lado, con la participación de los productores locales para preservar el tramo de su particular interés. - Sistemática evaluación del estado de los caminos para definir obras de prevención que requieren, en general, menores inversiones a la de corrección. - Programa de educación y concientización vial. Control de vehículos y choferes. Existen legislaciones vigentes, que correctamente aplicadas, se convierten en la primer herramienta práctica para la reducción de los índices de accidentes y riesgos potenciales (Inspección técnica en vehículos, exámenes psicofísicos a choferes y transportistas, cursos de capacitación en comportamiento y seguridad vial, controles en ruta con equipamientos acordes a estos controles y como forma de auxilio permanente, capacitación 	

a los controladores en comportamiento y seguridad vial, etc.)
<p>Alcance. Resultados esperados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reducir los niveles de accidentes. - Fomentar los cursos de capacitación obligatorios como medio de concientización en temas de seguridad y accidentología. - Obtener un sistema vial de alto rendimiento. - Desarrollo de la conciencia de todos los usuarios de la vía pública; - Habilitación de todos los medios de traslados de bienes y personas mediante una reglamentación adecuada y elemental (Revisión Técnica Obligatoria, Revisión Técnica Permanente, Control Técnico Permanente con talleres móviles);
<p>Alcance regional:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establecer criterios unificados a la Región Centro tanto en sistematización y armonización de los controles como de las exigencias en capacitación y seguridad vial. - Establecer criterios comunes y cooperaciones para la realización de obras viales y señalización tendiendo a obtener un "sistema vial de alta seguridad".
Plazo de ejecución: Mediano a largo plazo.
Situación actual: Aplicación en algunas provincias de parte de las legislaciones vigentes.
<p>Observaciones:</p> <p>La implementación del programa a nivel regional implica la realización de acuerdos con las provincias de la Región Centro tendientes a uniformar exigencias en el tránsito interprovincial y a complementar los respectivos programas provinciales ya existentes con objetivos similares. Por ejemplo, en Santa Fe está en ejecución el PROGRAMA PROVINCIAL DE SEGURIDAD VIAL a cargo de la Subsecretaría de Transporte del Ministerio de la Producción.</p>

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: SISTEMA DE ACCESOS VIALES Y FERROVIARIOS HACIA LAS TERMINALES PORTUARIAS Y ANILLO FERROVIARIO DE CIRCUNVALACIÓN PARALELO A LA RUTA NAC. N° A012	
N° de LEI: 1	N° de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 1.8
Objetivos: <ul style="list-style-type: none"> - Generar un sistema eficiente de accesos a Terminales portuarias del Polo exportador desde Puerto Gral. San Martín hasta Villa Constitución. 	
Descripción: <ul style="list-style-type: none"> - Estudios de Relevamientos, Diagnóstico y Propuestas de mejoramiento de trazas existentes y proyectos de nuevos recorridos ferro-viales hacia los Puertos de la micro - región. <p>La región del Gran Rosario es la que ha tenido el mayor crecimiento en el transporte de cargas terrestres del país en la última década, con volúmenes anuales del orden de los 7 millones de toneladas por vía ferroviaria y más de 60 millones por camión, concentra el 30% del movimiento nacional de cargas de todo tipo. Por los puertos instalados en su entorno se embarcaron, en el 2003, el 76% de las exportaciones de granos, aceites y subproductos del país (aproximadamente 41 millones sobre los 54 millones del total país). Esto implica la utilización de más de 1.300.000 camiones, que en el tránsito de ida-vuelta suman 2.600.000 vehículos.</p> <p>Esta situación se verá potenciada con el aumento de la producción granera, ya que en su mayor proporción dicha expansión está teniendo lugar en el BOA y en el NEA, cuyas cosechas convergerán sobre los puertos y fábricas del área metropolitana del Gran Rosario (AMAR), agravando los problemas de circulación conocidos. A pesar de la importancia del Gran Rosario como centro de concentración, la infraestructura de la red vial y ferroviaria de accesos a terminales de embarque, fábricas y demás instalaciones complementarias no han sido adecuadas; razón por la cual, sus niveles de capacidad se encuentran saturados en determinados períodos del año, situación que se manifiesta con mayor realismo en el modo ferroviario. Todo esto genera altos costos operativos en zonas densamente pobladas en virtud de las situaciones conflictivas creadas por inseguridad y otras molestias.</p> <p>Si en el corto plazo no se encaran en forma decidida y planificada las obras y acciones necesarias para regularizar, mejorar y ordenar la prestación de los servicios de transportes de cargas conforme a la evolución prevista de los tráficos, complementadas con la creación de estaciones de transferencia intermodales, el sistema inevitablemente está llamado a colapsar en poco tiempo. De allí la necesidad de la urgente puesta en marcha del denominado Plan Circunvalar.</p> <p>El proyecto consiste, básicamente, en la generación de un anillo de transferencia de cargas que limite el acceso de los convoyes ferroviarios hasta la actual traza de la Ruta Nacional A0 12 que circunvala la ciudad de Rosario. El proyecto propone la construcción de una traza ferroviaria de 88 km, de doble trocha, que una la localidad de Altear (al sur de Rosario) con la ciudad de Puerto Gral. San Martín (al norte), paralela a la Ruta Nacional A0 12 y su conexión con Timbres. A esa doble trocha</p>	

concurrirían todos los ramales que actualmente convergen y se introducen a la ciudad de Rosario.

Debe considerarse también la transformación de esa ruta en una autovía, de 72 km. duplicando la calzada en toda su extensión, con cruces a distintos niveles con otras rutas nacionales y provinciales. Asimismo, se prevé el diseño de nuevos accesos camioneros a las terminales portuarias. Finalmente, se incluye en el programa la eventual instalación de tres centros de trasbordo intermodales de apoyo logístico y de servicio a las cargas sobre el mismo anillo circunvalar.

Alcance. Resultados esperados: Mayor eficiencia de recorridos, menor impacto ambiental en el atravesamiento de las tramas urbanas, etc.

Alcance regional:

Mayor eficiencia en la logística de ingreso a Puertos desde todos los ámbitos de la Región Centro hacia el Polo exportador de la región Metropolitana Rosario.

Situación actual:

Se encuentran iniciados los trabajos de consultoría para la realización del anteproyecto y pliego de condiciones para la ejecución de las obras de este corredor ferro-vial en el área Gran Rosario.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: CORREDOR BIOCEÁNICO FERROVIARIO	
Nº de LEI: 2 y 7	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 2.1
Area Responsable: Secretaría Ministerial de Obras y servicios Públicos. Provincia de Entre Ríos.	
<p>Objetivos:</p> <p>Generales:</p> <ul style="list-style-type: none"> la promoción y búsqueda de mayor competitividad de las <i>economías regionales</i>; consolidación del tráfico de cargas orientado al <i>mercado interno</i>; la promoción de <i>exportaciones</i> de la producción primaria y manufacturas de origen agropecuario e industrial; la proyección de flujos, tanto de carga como de pasajeros con <i>desarrollo este – oeste</i> en corredores bioceánicos promover la implementación de un <i>Plan Estratégico</i> del sistema ferrovial provincial, integrando a los otros modos de transporte, vial y fluvio – portuario, previendo programas y proyectos para: los sistemas de cargas y pasajeros. <p>Específicos:</p> <p>1. Las redes:</p> <ul style="list-style-type: none"> recuperar, reconstruir y mantener vías, viaductos, señalamientos y puentes afectados, o con problemas de diversa índole que impiden su habilitación; incorporar a la red existente sobre trazas habilitadas, la construcción de un sistema “multitrocha” que compatibilice dos anchos diversos, posibilitando el flujo entre regiones y concesiones geográficamente colindantes; proyectar las grandes obras que transpongan el río Paraná a través de puentes ferroviarios de integración regional e internacional; <p>2. Los nodos:</p> <ul style="list-style-type: none"> En el área metropolitana Paraná – Santa Fe, proyectar terminales multimodales de transferencia de cargas; En puertos fluviales provinciales, reconstruir y habilitar redes de accesos tanto en vías como puentes. 	
<p>Descripción:</p> <p>El ferrocarril representó una red de infraestructura de gran trascendencia a principio del Siglo XX. No obstante, el sistema integró una red nacional absolutamente fragmentada y con diseño concéntrico sobre Buenos Aires. Esto se expresó, no sólo en las diferencias regionales de cada servicio, sino también en los tres distintos anchos de trocha (Ancha: 1,67m; Media: 1,46m y Angosta 1,00m) que impidieron las vinculaciones nacionales e internacionales en el sentido Este – Oeste. La crisis del sistema ferroviario nacional que se originó en los 80 debida básicamente a la falta de inversión, de gestión comercial y a la carencia total de objetivos estratégicos derivó en un colapso del sistema, expuesto en el deterioro de los servicios que se prestaban y en la paulatina pérdida del volumen de tráfico. En tal sentido, se ha previsto reactivar el sistema ferrovial provincial con el objetivo de: dinamizar el transporte de la producción entrerriana, primaria y de manufacturas, y viabilizar el traslado de pasajeros de media y larga distancia de alcance provincial, regional y</p>	

nacional. Asimismo, este último objetivo concurriría al fortalecimiento del creciente desarrollo del turismo en el orden provincial.

El sistema busca *construir un eje de desarrollo transversal* este – oeste, que no sólo vincule dinámicamente ambas costas entrerrianas sino que se constituya como el primer proyecto ferroviario, de desarrollo regional e internacional, posicionándose estratégicamente tanto en la Región Centro como en el Corredor Bioceánico (conexión puertos atlánticos – puertos del pacífico). El sistema planteado con sus conexiones principales, se articulará dinámicamente tanto con el sistema vial de autovías regionales, rutas principales y conexiones de segundo y tercer grado, como con el sistema de fluvio - portuario de terminales públicas y privadas desarrollado en las costas de nuestros dos grandes ríos. De esta forma se concretará un sistema de diseño multimodal en el cual cada modo, ocupará los tráficos en los cuales está mejor posicionado y se vincularán entre sí buscando una complementación virtuosa que alcance las metas previstas.

Se propone considerar en este programa el estudio para un **NUEVO PUENTE VIADUCTO FERROVIAL SOBRE EL RÍO PARANÁ**. El Puente ferroviario sobre el río Paraná está previsto desarrollarse en una serie de áreas candidatas al sur de la capital de la provincia de Entre Ríos para que desde allí realice la conexión interprovincial con los ramales del Belgrano Cargas. Su ejecución es clave para el funcionamiento del Corredor Bioceánico Central ya que optimizaría el transporte de cargas y pasajeros e integraría un verdadero sistema multimodal construyendo un eje de desarrollo transversal este-oeste que une el Pacífico con el Atlántico.

Los estudios de prefactibilidad y prefinanciación serán encarados a través de procesos de planificación estratégica y búsqueda de consensos con la sociedad civil y áreas de gobierno de las provincias de Santa Fe y Entre Ríos. Los objetivos a los que apunta este proyecto en particular son:

- Permitir la integración fluida de los distintos modos de transporte del corredor Bioceánico Central asignando al Puente un rol nacional-internacional que vincula los puertos del Pacífico con los del Atlántico.
- Vincular los trazados existentes de las líneas del ferrocarril Belgrano Cargas de la Provincia de Santa Fe con el trazado de la provincia de Entre Ríos (concesionaria ALL)
- Mejorar la conectividad del área metropolitana Paraná - Santa Fe y a su vez optimizar el uso del Túnel Subfluvial Uranga-Silvestre Begnis asignándole a éste un rol predominantemente local.

Alcance. Resultados esperados:

- Proyectar un Plan Estratégico del sistema ferroviario provincial, integrando a los otros modos de transporte, vial y fluvio – portuario, previendo programas y proyectos para: los sistemas de cargas, de pasajeros y particularmente para el desarrollo nodal del área metropolitana Paraná – Santa Fe;
- Previsionar el financiamiento nacional y/o internacional de las grandes obras proyectadas (puente ferroviario, estaciones de transferencia y trazado “multitrocha”);
- Readecuación y reordenamiento del contrato de concesión adaptado a los nuevos escenarios previstos y al Plan Estratégico mediante convenios en los que las partes comprometidas serían La Nación, la Provincias y las

empresas concesionarias;
<ul style="list-style-type: none"> • Reprogramación de inversiones del Estado nacional tendiente a la rehabilitación, mejoramiento y readaptación de la infraestructura existente • Readaptar el trazado actual (de trocha media: 1.435 m) a un sistema "multitrocha" que incorpore la trocha "métrica" dentro de la traza actual • Red completa con una capacidad portante, en vías y puentes, de al menos 22t/eje proyectando lograr un máximo de 26t/eje a 30t/eje. • Velocidad de 50km / hora para trenes de carga y hasta 80km / hora para formaciones de pasajeros. • Líneas de transporte de contenedores: mayor gálibo, teniendo como objetivo el sistema "double stack" (unidades apiladas de a dos) que duplica la capacidad de traslado y que presupone proyectar el aumento de la capacidad portante. • Accesos a muelles portuarios y playas de estaciones de transferencia de cargas reacondicionados.
Alcance regional:
<ul style="list-style-type: none"> • Complementariedad e integración territorial interna y con la Región Centro y Mesopotamia. • Mejora del posicionamiento competitivo de localidades intermedias con respecto al sistema de autopistas regionales. • Mayor eficiencia y reducción de costos en el transporte de productos de la provincia y de provincias vecinas a través de la articulación con otros modos de transporte. • Reducción de costos de los productos locales en el mercado internacional al integrar los distintos modos de transporte y hacer un uso más racional y eficiente de los mismos. • Fortalecimiento del creciente desarrollo del flujo turístico provincial, nacional e internacional.
Situación actual: a nivel de perfil
Fuente de recursos (actual o prevista):
Nacional, internacional con contraparte provincial

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: PLAN DE RECUPERACIÓN E INTEGRACIÓN TERRITORIAL DEL SISTEMA FERROVIARIO DE CARGAS Y DE PASAJEROS	
Nº de LEI: 2	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 2.2
<p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar el sistema ferroviario como modo de transporte complementario a los restantes medios y con altos valores de sustentabilidad energética. • Desarrollar un plan de transporte de pasajeros incorporando distintas formaciones y tecnologías según las cualidades detectadas y/o potenciales. • Detección y realización de obras de diferente escala para la refuncionalización del sistema. • Obtener un sistema de transporte ferroviario que optimice las infraestructuras existentes y potencie el patrimonio heredado. • Desarrollo de un plan de modernización de la red y de las formas de transporte ferroviario. 	
<p>A fin de poder desarrollar un programa de rehabilitación según la proyección deseada para este modo de transporte y otorgar la funcionalidad necesaria a la red férrea, se han detectado una serie de acciones, obras, mantenimiento y rehabilitaciones para mitigar las limitaciones el servicio ferroviario.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uniformidad y continuidad de trocha entre las provincias de la Región Centro como su proyección al resto del país, países limítrofes y MERCOSUR. - Pasos a nivel, señalización y balizamiento. - Una prioridad para el sistema ferroviario en la provincia es la rehabilitación de todo ramal que sea interconexión portuaria como las interconexiones de carácter interprovincial o internacional. Como ejemplo puede mencionarse el acceso al puerto de Ibicuy, la línea Curuzú Cuatiá – Federal – Paraná, al igual que el resto de tramos, están fuera de servicio; pero, de producirse una demanda de transporte de cargas, mediante tareas de mantenimiento de vías menores, reposición de durmientes y fijaciones, se los puede rehabilitar. - Es necesario en este plan de obras surja de una planificación precisa sobre el sistema que se quiere obtener, en el cual se deberán incorporar cruces sobre el río Paraná a fin de conectar el sistema ferroviario de la Región Centro de manera integrada. <p>Para concretar estos requerimientos y, en términos generales, potenciar este modo de transporte, económico y complementario de otros, no se puede esperar la acción de la concesionaria. Los Estados Provinciales deberían tener intervención concreta en estos aspectos.</p> <p>A modo de ejemplo.</p> <p>Se puede tomar como referencia la experiencia que llevó a cabo la rehabilitación del tramo Basavilbaso – Paraná que resulta ilustrativa por la utilización de formas de gestión alternativas a las tradicionales y en base a cooperaciones de tipo mixtas. En este caso, la gestión de una empresa constructora con interés de un flete eventual, áridos para una obra en Paraná, alcanzó un acuerdo con la Concesionaria.</p>	

Por dicho acuerdo, la mencionada firma constructora reparó el mayor obstáculo (el puente sobre el río Gualeguay en Rosario del Tala) y se cobró con futuros fletes. La concesionaria acondicionó las vías en el tramo completando su rehabilitación. Puesto en servicio, aquella empresa pudo transportar su material y el tramo quedó a disposición de terceros.

Un *círculo virtuoso* que se explica por las bondades y ventajas de este modo de transporte. Esta experiencia es importante en sí misma y porque muestra una metodología que se puede extender a toda la red y, en particular, a los tramos prioritarios mencionados.

Transporte de Pasajeros:

Dentro del sistema ferroviario, el transporte de pasajeros tiene una importancia sustancial a desarrollar. En el caso Argentino, este medio de traslado es casi inexistente a nivel territorial, aun teniendo la infraestructura básica y las potencialidades para su implementación.

Con las nuevas tecnologías y diseños tanto del tren como de la red por la que se traslada, es necesaria una fuerte política de planificación y construcción para poder obtener un medio de transporte alternativo al carretero, siendo relevante detectar primero cuáles son los nichos de impulso económico, los cuales atraviesan un abanico de variedades que pasan por el traslado de un punto a otro, corredores turísticos específicos, el propio atractivo histórico patrimonial ferroviario, trenes urbanos, interurbanos o metropolitanos con recorridos de corto alcance, etc.

En fin, para esto es necesario realizar estudios especiales y particularizados desde los cuales se podrá realizar la planificación del sistema, sus formas y manifestaciones territoriales. En algún sentido, demandará inversiones fuertes en la transformación radical para la modernización del medio, la creación de estaciones terminales acordes y polimodales, la recuperación de un patrimonio enraecido, y la invención de nuevos circuitos, entre otros.

Alcance. Resultados esperados:

- Recuperar un medio otrora vital en la economía regional
- Redefinir y adecuar el sistema a las realidades, formas y cooperaciones actuales.

Alcance regional:

- Desarrollo de una política conjunta que englobe tanto la planificación de obras básicas y prioritarias para dar inicio al uso del sistema, como la proyección de este medio como complementario a los restantes.
- Complementar el sistema férreo de la Región Centro refuncionalizando la red existente.

Plazo de ejecución: Largo plazo

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: PLAN FERROURBANISTICO DE LA CIUDAD DE PARANÁ	
Nº de LEI: 2	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 2.3
<p>Area Responsable de la ejecución:</p> <p>Gobierno de la Provincia de Entre Ríos</p> <p>Secretaría Ministerial de Obras y Servicios Públicos de Entre Ríos.</p> <p>Dirección General de Transporte de Entre Ríos.</p> <p>Dirección General de Planeamiento de Entre Ríos.</p> <p>Dirección General de Desarrollo, Ecología y Control Ambiental.</p> <p>Secretaria de Servicios, Planificación y Gestión del Desarrollo de la Municipalidad de Paraná.</p> <p>Subsecretaría de Planificación y Gestión del Desarrollo de la Municipalidad de Paraná.</p> <p>Subsecretaría de Tránsito y Transporte de la Municipalidad de Paraná.</p> <p>Subsecretaría de Ambiente Sustentable de la Municipalidad de Paraná.</p>	
<p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reactivación eficiente del servicio ferroviario de cargas y pasajeros, incluyendo nuevas modalidades dentro del sistema; - Reconversión urbana del áreas ferroviarias orientadas al desarrollo de servicios y equipamientos regionales y locales 	
<p>Descripción:</p> <p>Con la reforma del Estado, se llevaron adelante privatizaciones y/o concesiones de Empresas de Servicios públicos, con la consecuente desregulación de las actividades económicas que le eran propias.</p> <p>Especialmente la ley que regula los aspectos de transferencia, permite a las ciudades desde el aspecto del desarrollo urbano, la posibilidad de acceder a una importante superficie de tierra de alto valor económico, paisajístico y consecuentemente urbano. Todavía hoy muchas localidades realizan gestiones para acceder a este patrimonio, en el marco de las nuevas propuestas respecto al sistema de transporte que imponen los nuevos escenarios a nivel nacional.</p> <p>Una de los aspectos insoslayables es la importancia de la infraestructura como instrumento para el desarrollo regional y la integración del territorio en sus distintas escalas, tanto para el sector económico, urbanístico, comercial, social, etc.</p> <p>Dentro de este contexto la provincia de Entre Ríos, cuenta con un amplio sistema ferroviario provincial, el ex ferrocarril Urquiza, actualmente concesionado a la empresa de origen brasilero ALL América Latina Logística.</p> <p>“El actual estado del sistema, que posee una longitud total de 2.705km en toda su extensión y 1.370km en Entre Ríos, es de regular a malo, tanto en vías como en material rodante. En buena parte de su trazado existen tramos de vías y puentes en malas condiciones debido al escaso mantenimiento y otros en regular estado de conservación, constituyendo un dato significativo a la hora de replantear la viabilidad del sistema y su integración a una visión estratégica de mediano y largo plazo.”</p> <p>Para el desarrollo de un plan ferrouurbanístico local-regional, se ha orientado la visión general de la problemática del transporte con objetivos compartidos entre ciudad y provincia:</p>	

- reactivar eficientemente el servicio ferroviario de cargas y pasajeros, incluyendo nuevas modalidades;
- fortalecer la capacidad de desarrollo a escala continental del nodo urbano Paraná – Santa Fe;
- promover la integración con la Región Centro y el MERCOSUR en los aspectos de transporte y servicios urbanos;
- corregir situaciones de riesgo, abandono y deterioro ambiental de las actuales instalaciones ferroviarias en la ciudad;
- promover la creación de empleo y mejorar la calidad de vida de la ciudad y la provincia.

Habiendo entendido el papel fundamental que cumplió el sistema ferroviario en la estructuración del territorio de Entre Ríos, el cual ha generado una tupida red donde se reconocen escalas y puntos intermedios de concentración y áreas de servicios específicos, determinando jerarquías y localizaciones urbanas diferenciadas; se establecen algunos criterios referenciales al caso Paraná como ciudad intermedia y punto de concentración (capital provincial y puerto). Objetivos particulares a desarrollar son:

A escala Nacional – Provincial:

- Recuperar y fortalecer la red provincial e interprovincial de transporte de cargas y pasajeros.
- Establecer un área de intercambio de cargas multimodal a escala del corredor interoceánico en Estación Parera. (centro de logística)

Para alcanzar estos objetivos se contempla la idea de:

- Una nueva estación multimodal de cargas y mantenimiento ferroviario “Parera”.
- Nuevo by-pass conectando ramales U5 y U15 en el acceso sur a la ciudad de Paraná.

A nivel local la recuperación de las tierras del ferrocarril y su integración en el desarrollo urbano es una cuenta pendiente para el municipio. Este proyecto urbano se enmarca dentro del Programa ciudad – vital, que la Municipalidad de Paraná está llevando adelante en el ámbito la Subsecretaría de Planificación y Gestión del Desarrollo. Este Programa se orienta a definir acciones ambientales, significativo-identitarias y funcionales a asumir respecto al patrimonio heredado tanto natural como construido.

El proceso de reconversión del servicio ferroviario se encuentra actualmente limitado al transporte de cargas y a la ausencia del servicio de pasajeros, trastocando el carácter de las áreas próximas a las vías y a la estación central. Incluso la falta de mantenimiento y control en el que se encuentra, expone estos espacios a la inseguridad.

Específicamente, en lo que se refiere al trazado ferroviario, el mismo ingresa a la planta urbana en forma paralela a un arroyo (el Antoñico) determinando una valla para la urbanización, lo cual acentúa las condiciones de segregación estableciendo una “fachada” hacia la ciudad “interior” y un “contrafrente” hacia “afuera”.

Por otro lado, la geometría de la traza ferrovial produce una situación poco funcional en el encuentro de los ramales U5 y U15, los cuales realizan su “cruce” dentro de la estación central, por lo cual, invariablemente el transporte ferrovial debe ingresar al casco urbano para realizar el cambio de ramales. Esto propicia conflictos internos en la ciudad y los propios del tren al no contar con las instalaciones y los espacios

funcionales para las tareas inherentes a este sistema de transporte.

Importancia de la intervención en el sector: En la escala municipal se han trazado objetivo para concretar algunas operaciones de tipo sectorial sobre la ciudad cuyos efectos redundarían en una mejor funcionalidad operativa basada en:

- accesibilidades más directas
- ausencia de barreras urbanas,
- integración de sectores marginales,
- recuperación de áreas vacantes de usos o con usos obsoletos y degradados.

Si bien los puntos mencionados son consecuencia directa de intervenciones previstas en el área urbana, no cabe dudas que la recuperación de esos predios al uso urbano, promoverán a su vez, otras transformaciones originadas por efecto demostración (o “contagio”) desde el sector privado.

Premisas básicas para el desarrollo del transporte a escala municipal:

- despejar el área urbana de este tipo de tráfico
- considerar el modo de funcionamiento de los sectores que originan este movimiento y sus requerimientos
- reconocer la posición de la ciudad en uno de los corredores este-oeste del MERCOSUR.

En la escala Provincial / Municipal las operaciones a concretar son:

- Construir una estación de intercambio de pasajeros (Interurbano-Urbano) “Estación Sur” en el área de By Pass.
- Implementar el sistema de tren urbano de pasajeros, conectado con el servicio interurbano en las afueras de la ciudad Nuevo tren urbano (máquina y vagones)
- Eliminar en la ciudad los pasos a nivel con barreras reemplazándolos por un sistema fonoluminoso para tren urbano
- Recuperar y adaptar la traza ferroviaria.
- Recuperar las tierras vacantes para promover el desarrollo urbano;
- Promover el uso del ferrocarril de cargas para la estrategia de gestión de residuos en la micro región del departamento Paraná
- Reconvertir de “Estación central” en una urbana de pasajeros y de mantenimiento ferroviario y la creación de nuevas áreas recreativa / educativa / cultural.
- Construir una nueva estación intermedia de pasajeros “Estación Parque Termal”.
- Construir una nueva estación terminal de pasajeros “Bajada Grande”.

Alcance. Resultados esperados:

- corregir situaciones de riesgo, abandono y deterioro ambiental de las actuales instalaciones ferroviarias en la ciudad;

Alcance regional:

- fortalecer la capacidad de desarrollo a escala continental del nodo urbano Paraná – Santa Fe;
- promover la integración con la Región Centro y el MERCOSUR en los aspectos de transporte y servicios urbanos;

Plazo de ejecución: Largo plazo

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: REACTIVACIÓN FERROCARRIL BELGRANO CARGAS S.A.	
Nº de LEI: 2	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 2.4
Objetivos: Participación de las Provincias de la Región Centro en el proceso de reactivación de la concesión de Belgrano Cargas S.A., actualmente encaminado por el Gobierno Nacional y capitales del sector privado.	
<p>Descripción:</p> <p>El ex Ferrocarril Belgrano tiene una extensión de alrededor de 9.200 km. desde el NOA, recorriendo las provincias de Chaco, Formosa y Santa Fe hasta llegar a Buenos Aires. Cruza de este a oeste a la Provincia de Chaco, teniendo la posibilidad de conectar a Argentina (vía Tartagal y Yacuiba) con Bolivia y Chile (Puerto de Iquique, vía Paso Socompa). La falta de inversiones implicó la pérdida de importancia de este servicio ferroviario como alternativa para el transporte de cargas. En materia de productos primarios durante el año 2004, este ferrocarril transportó 826.000 toneladas, entre las cuales 185.000 toneladas fueron de azúcar y 503.000 toneladas de granos y subproductos. Se estima un potencial de carga de 7,5 millones de toneladas².</p> <p>Se propone inicialmente un relevamiento y diagnóstico del estado de los corredores concesionados y material rodante necesario para su explotación para determinar los esfuerzos de inversión.</p> <p>No obstante, se destacan las necesidades de inversión en los nodos intermodales de Salta, Tucumán y Barranqueras y en otros como los de las ciudades de Córdoba y Santa Fe. La priorización inicial podría recaer en los corredores principales dejando como reserva los ramales originales ante la posibilidad de reactivar algunas economías regionales. Estos corredores principales serían:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La línea Jujuy-La Quiaca. Se presenta como promisorio en el fomento para el transporte de cargas de productos regionales y de la incipiente área agrícola de la región. • La Línea Joaquín V. González (Salta)-Barranqueras (Chaco), paralela a la Ruta Nacional Nro 16. Permitiría transportar cargas desde el NOA a las terminales portuarias de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Esta línea, también denominada Transchaqueña, contribuye junto con la ruta 16 a fortalecer el corredor bioceánico norte. Existe un proyecto, financiado por FONPLATA para estudiar la red de trocha métrica a través del futuro puente Barranqueras-Corrientes hasta Ituzaingó-Oberá, y su conexión con las redes de Brasil. Esta línea ferroviaria tendría interconexión con los puertos de Chile con una misma trocha. • La línea Avía Teray-Santa Fe vía Tostado. Recorre las provincias de Chaco y Santa Fe, desde la Ruta Nacional Nro 16, en las proximidades de Roque Saenz Peña. • La Línea Embarcación (Salta)-Formosa, paralela a la Ruta Nacional Nro 81. Es la salida de combustible del oeste hacia el puerto de Formosa y ramal importante para el fomento agrícola regional y articulador de la provincia de Formosa 	

² "La Infraestructura de transporte como base de desarrollo del sector agroindustrial. Su importancia en la conformación de los encadenamientos productivos. Propuesta de Optimización". Bolsa de Cereales de Buenos Aires. Op. cit.

(actualmente se están iniciando acciones para su reactivación).

- La Línea Tucumán-Villa del Rosario, abandonada hace tiempo. Permitirá descongestionar la línea a Tucumán, con intenso tráfico creciente.
- La Línea de conexión ex-Mitre - ex-San Martín que conecta Córdoba-Río IV con San Luis y Mendoza. En mal estado, necesita urgente reparación. Permitiría exportar hacia Chile productos de una amplia región que ha registrado una fuerte expansión horizontal y vertical de la frontera agropecuaria.
- La Línea Córdoba-San Francisco-Santa Fe-Rosario desde Tucumán. Esta línea debería facilitar el tráfico de contenedores (articulación entre el F.C. Belgrano y Nuevo Central Argentino).
- El ramal secundario de derivación en Deán Funes (Norte Provincia de Córdoba) a San Juan y Mendoza. Esta línea podría adquirir más importancia si se produce la reactivación y rehabilitación de la línea Trasandina Central: Mendoza-Las Cuevas-Los Andes.
- La Línea de Monte Comán- San Rafael- Malargüe (Mendoza), extendible al Paso Pehuenche, con la construcción de una terminal de transferencia para el ajuste de la dinámica operacional del nodo.
- La Línea Timote (proximidades de Carlos Tejedor)-Bahía Blanca (corredor Rosario-Puerto Belgrano), que permitirá conectar en forma directa las terminales portuarias de frente marítimo con las de frente fluvial.

Alcance. Resultados esperados:

- Análisis y recuperación de infraestructura en los corredores ferroviarios concesionados;
- Recuperación de material rodante a través de la utilización de la capacidad ociosa de talleres ferroviarios y mecánicos pesados dentro del ámbito provincial;
- Concesionamiento de la explotación de servicios para cargas y pasajeros sobre el corredor, contemplando la posibilidad del ingreso de formaciones de operadores externos.
- Reducción de los costos de transporte para las producciones regionales;
- Reducción de índices accidentológicos por la recuperación de transportes al modo ferroviario.

Alcance regional:

La puesta en funcionamiento de los ramales del Ferrocarril Belgrano es un elemento indispensable para el desarrollo de los corredores bioceánicos Norte y Central. La infraestructura actual presenta deficiencias tales como falta de vías en condiciones de soportar un peso adecuado a los trenes actuales, escasa densidad de durmientes por kilómetro y falta de compatibilización de las líneas actuales con el tráfico fluvial. Sería necesario rehabilitar como red operable unos 6.700 km., de los 9.200 km. totales con los que cuenta el sistema. Cumpliría una importante función dentro del sistema de transporte, ya que permitiría canalizar la producción de cereales y oleaginosas del NOA y NEA a las plantas industriales y terminales de embarque del Gran Rosario (desde Punta Alvear hasta Puerto Gral San Martín-Timbúes). La producción de semilla de soja del NOA (Salta, Tucumán, Chaco y Santiago del Estero) presenta una evolución positiva en los últimos años, estimándose en 5 millones de toneladas anuales.

Existe un alto grado de interrelación entre la reactivación del puerto de Santa Fe y la del ramal Santa Fe – Dean Funes, dado que dicha integración aumenta las posibilidades comerciales para poder lograr el punto de equilibrio necesario de 3.000.000 de toneladas de carga para que sea rentable su explotación. En la ciudad

de Santa Fe, el ferrocarril General Belgrano resolvería el problema de los costos de espera para embarque, constituyendo una ventaja competitiva respecto de la operación con camiones, y además contribuiría a descongestionar el tránsito por la ciudad.

Situación actual: Propuesta elevada al Consejo Consultivo Interprovincial de Provincias en el Belgrano Cargas.

Observaciones:

Con relación al Belgrano Cargas, es necesario reiterar que debe integrarse al sistema intermodal de transporte y aprovechar el potencial de su trazado. Esta línea podría adquirir una importancia relevante si se concretara la reactivación del Trasandino Central (Mendoza, Las Cuevas, Los Andes).

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: REACTIVACIÓN CORREDOR FERROVIARIO SANTA FE - GOBERNADOR VERA - LOS AMORES	
Nº de LEI: 2	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 2.5
Area Responsable de la ejecución: Ministerio de la Producción - Subsecretaría de Transporte. Provincia de Santa Fe	
Objetivos: Recuperación de corredor ferroviario actualmente sin servicio y fuera del ámbito de la concesión de Belgrano Cargas S.A.	
Descripción: <ul style="list-style-type: none"> • Análisis y recuperación de infraestructura; • Obtención y adecuación de material rodante a través de la utilización de la capacidad ociosa de talleres ferroviarios y mecánicos pesados dentro del ámbito provincial; • Concesionamiento de la explotación de servicios para cargas y pasajeros sobre el corredor, contemplando la posibilidad del ingreso de formaciones de operadores externos. 	
Alcance. Resultados esperados: <ul style="list-style-type: none"> • Aumento de la conectividad de áreas y poblaciones actualmente con serios problemas de comunicación para pasajeros y cargas; • Fomento de las actividades productivas a través de la reducción de costos de transporte. 	
Situación actual: A nivel preparatorio. Estudios preliminares.	

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: CORREDORES FERROVIARIOS INTERPROVINCIALES DE TROCHA ANGOSTA	
Nº de LEI: 2	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 2.6
Area Responsable de la ejecución: Ministerio de la Producción - Subsecretaría de Transporte. Provincia de Santa Fe.	
Objetivos: Gestión interprovincial para la reactivación de corredores ferroviarios de trocha angosta (Rafaela - Balnearia - La Para - Dean Funes).	
Descripción: <ul style="list-style-type: none"> • Análisis y recuperación de infraestructura; • Obtención y adecuación de material rodante a través de la utilización de la capacidad ociosa de talleres ferroviarios y mecánicos pesados dentro del ámbito provincial; 	
Situación actual: Propuesta elevada al Consejo Consultivo Interprovincial de Provincias en el Belgrano Cargas.	

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: INTEGRACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DE LOS PUERTOS REGIONALES	
Nº de LEI: 3 y 7	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 3.1
Area Responsable de la ejecución: Convenio entre la Región Centro y el CFI	
Objetivos: <ul style="list-style-type: none"> • Relevar y analizar la oferta portuaria regional para recomendar las acciones de planificación y estudio de corto y mediano plazo, que permita propiciar un desarrollo efectivo, equilibrado y sustentable de los enclaves portuarios existentes y otros a instalarse en los cauces navegables de los Ríos Paraná y Uruguay, considerando la necesaria articulación con los modos de transporte terrestre, lo que implica aprovechar los nuevos conceptos de organización logística y transporte intermodal de cargas para favorecer el desarrollo económico de las Provincias de Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba, sobre las bases estratégicas planteadas por el Ente Región Centro, impulsando la industrialización y el comercio regional e internacional. • Conformar un sistema unificado y complementario de puertos públicos y privados, que permita presentar una oferta regional variada y jerarquizada, capaz de captar y generar negocios de procesamiento, almacenamiento y exportación de todo tipo de cargas dentro de un hinterland ampliado que abarca no solo la Región Centro, sino también las Regiones del Norte Grande y de Nuevo Cuyo. 	
Descripción: Presenta el relevamiento de las instalaciones y obras portuarias y los requerimientos de infraestructura. Evalúa las modalidades operativas actuales y potenciales; la demanda actual y potencial; las posibilidades de crecimiento; identifica y proyecta el mercado de cargas de los puertos regionales así como los tráficos susceptibles de ser movidos a través de los mismos; contempla el mantenimiento de las vías navegables; formula acciones para la materialización de los escenarios de proyectos identificados para cada puerto. Incluye recomendaciones de acciones de corto y mediano plazo que establecen las bases para un Plan Estratégico de desarrollo comercial en la región.	
Alcance. Resultados esperados: Propiciar un desarrollo ordenado, efectivo, equilibrado y sustentable de los enclaves portuarios existentes en los cauces navegables de los Ríos Paraná y Uruguay considerando la necesaria articulación con los modos de transporte terrestre.	
Alcance regional: Comprende los puertos fluviales de la Pcia. de Santa Fe: Villa Constitución, Rosario, Santa Fe y Reconquista y los puertos de la Pcia. de Entre Ríos: Ibicuy, diamante y Concepción del Uruguay.	
Situación actual: Informe final de la FASE B, de análisis, diagnóstico y evaluación.	

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: EL SISTEMA HIDROVIA	
Nº de LEI: 3 y 5	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 3.2
<p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Propender al desarrollo sustentable de la Hidrovía como corredor de transporte de cargas y de pasajeros. 	
<p>Descripción:</p> <p>Para lograr una plena utilización de la Hidrovía y un sistema integral de transporte, es necesario optimizar la integración de la vía fluvial con los modos carreteros y el ferrocarril por un lado, con el tráfico de ultramar, por otro.</p> <p>El transporte fluvial tiene sobre el ferroviario y el carretero ventajas fundamentales: bajo costo de inversión, mantenimiento, consumo de energía, mejor capacidad de carga y menores costos de transporte para traslados a considerables distancias. El transporte fluvial no puede competir con otros modos para distancias cortas y para productos perecederos. Igualmente, por no brindar un servicio puerta a puerta, necesita complementarse con otros modos para llegar a destino.</p> <p>Existe una escasa utilización del transporte fluvial en comparación con el carretero y el terrestre. El transporte por agua (7% de su utilización en la Argentina) representa un ahorro energético sin comparación con el transporte terrestre. Un HP de 150kg en la red vial, 500kg en ferrocarril y 4tn en el transporte acuático. El costo fluvial puede ser la mitad del terrestre tomando como ejemplo a la costa brasileña. Respecto al flete fluvial, es 6 veces mas barato que el del ferrocarril, y 20 veces mas barato que el carretero. Existen pocas empresas y cargadores de transporte fluvial y los que existen se mueven con cargas de productos derivados del petróleo y cargas secas.</p> <p>La Hidrovía se podría definir al equivalente a una autopista para el tráfico de agua, y que sea poco utilizada, reside básicamente en problemas jurisdiccionales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - límites geográficos de la Hidrovía, - inexistencia de una jurisdicción única, - falta de un registro único de embarcaciones, - falta de coherencia en el régimen de reserva de cargas - diferentes reglamentaciones sobre navegación. <p>Algunas de las acciones que deben contemplarse son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Profundización del canal navegable troncal del río Paraná desde Puerto Santa Fe al mar <p>Los trabajos de Dragado y balizamiento del Tramo Corumbá – Santa Fe fueron concesionados en el año 1995. Actualmente el calado es de 22 pies desde Santa Fe a Puerto Gral. San Martín y 32 pies desde aquí al Océano. Es importante destacar que antes del año 1996 se navegaba desde Puerto San Martín con 26/28 pies de profundidad y los buques transportaban una carga media de 30.000 toneladas. Hoy, por el tramo Puerto San Martín-Océano, navegan con 32 pies y salen con hasta 45.000 toneladas.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dragado y balizamiento del Tramo Corumbá – Santa Fe 	

Las obras requeridas en este tramo de la Hidrovía Paraguay-Paraná tienen como objetivos específicos a los siguientes:

- Incrementar la navegación de trenes de barcazas.
- Llevar el canal navegable a 10 pies de calado efectivo.
- Permitir la navegabilidad las 24 horas durante todo el año.

Incrementar el comercio intra y extra-regional y desarrollar nuevos ejes comerciales y polos productivos.

El costo de inversión estimado para la apertura de este tramo de la Hidrovía asciende a U\$S 63.000.000.- El costo de mantenimiento anual oscilaría los 23 millones de dólares.

La Hidrovía Paraná - Paraguay

Este sistema hídrico comienza en el extremo norte en el Puerto de Cáceres (Brasil), sobre el río Paraguay y está conformado por los ríos Paraguay, Paraná y de la Plata con una extensión de 3.442km desde su comienzo en el mencionado puerto de Brasil hasta el puerto de Nueva Palmira (Uruguay). El sistema es, entonces, la mayor arteria de comunicación fluvial y de transporte, para los países de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

La Hidrovía Paraguay-Paraná constituye una de las vías navegables naturales de mayor longitud del planeta: 3442 km. desde Puerto Cáceres (Brasil) a Nueva Palmira (Uruguay). Está conformada por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay. Comprende un área de incidencia directa del orden de 720.000 km² e indirecta de 3.500.000 km² y una población de 40 millones de habitantes. La Hidrovía Paraguay-Paraná es una de las vías de transporte más significativas para el logro de la integración física del MERCOSUR, ya que conecta Argentina, Bolivia (a través del Canal Tamengo), Brasil, Paraguay y Uruguay.

En la Hidrovía Paraná-Paraguay, el tramo Santa Fe – Buenos Aires tiene una extensión de 590 km. En esta traza fluviomarítima es importante impulsar una mayor profundidad para permitir la operatoria de buques de mayor calado o un mayor aprovechamiento de los mismos, lo cual repercutirá en menores costos de flete.

El empuje que adquirió el transporte fluvial en los últimos años en la Hidrovía, está asociado a las tareas de dragado y balizamiento encaradas a partir de 1995 y a la necesidad de reducir costos para participar en un mercado cada vez más competitivo.

Además de hacer más segura y previsible la navegación, el dragado entre Santa Fe y el océano Atlántico contribuyó a elevar la competitividad de las exportaciones agropecuarias al provocar una reducción del 20% en los fletes.

Para tener una idea de la magnitud de la producción sobre la que incide la Hidrovía, en año 2.001 se cargaron alrededor de 80.000.000t desde Santa Fe al Océano Atlántico, en su mayor parte granos y productos derivados, que representan no menos del 70% de la producción nacional.

Atento a que la tendencia mundial es aumentar el tamaño de los buques, el desafío para la Hidrovía es resolver las condiciones para su ingreso a ella.

La Hidrovía del río Uruguay.

El tramo de este río, históricamente utilizado como vía de navegación, es el comprendido entre la represa de Salto Grande (Concordia) y su desembocadura.

La Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables (SSPyVN) de la Nación ha desarrollado un proyecto de profundización de este tramo que permitirá el desarrollo progresivo del transporte fluvial. Para ello se lo ha subdividido en tres subtramos.

El dragado y señalización se ha previsto para que la intervención sea mínima y, salvo en relativamente pocos puntos de la ruta, las dimensiones de canales exigibles son muy próximas a las condiciones propias de equilibrio natural. El cuadro siguiente detalla esto:

Subsección

Dimensiones mínimas

Desde

Hasta

Ancho solera

Calado

1

Punta Gorda - Km. 0,0

C. del Uruguay - Km. 184,9

100m

23 pies

2

C. del Uruguay - Km. 184,9

Colón - Km. 216,5

80m

17 pies

3

Colón - Km. 216,5

Concordia - Km. 334,6

60m

9 pies

Además, prevé adecuar los accesos a los puertos de Concepción del Uruguay, Colón, Concordia y Galeguaychú; en este último caso, se dragará el riacho del acceso de 6,8km.

Estas condiciones implican un fuerte aumento de las condiciones de navegabilidad; el ancho de solera no supera los 60m y el calado es de 19, 8 y 3 pies aproximadamente para los tres subtramos.

Este proyecto era la base para un llamado a licitación para su Concesión que no se

concretó.

Actualmente, la Comisión Administradora del Río Uruguay, CARU, ente binacional está encarando las gestiones para la concreción de esta inversión con un fuerte interés también de la República Oriental del Uruguay e, incluso, de los estados sureños del Brasil. Además, la ROU tiene un convenio con la Comunidad Europea que prevé por 3 años un aporte anual de 855.000 euros a dicha Comisión.

El transporte fluvial en el futuro cercano:

La actualidad en el transporte de granos tiende a la utilización de barcos de gran porte. Para ello, es necesaria la realización de trabajos de profundización de calado en el tramo Santa Fe-Océano, llevando al máximo calado posible con profundidad de 40 pies en tres etapas (32, 36 y 40 pies), a fin de aprovechar al máximo la capacidad de carga de los buques que llegan a nuestros puertos.

En tal sentido, se destaca que el 95% de los navíos que mueven cargas cerealeras en el mundo son del tipo Panamax (que llegan a tener una eslora de 245mts) y que pueden cargar alrededor de 55.000tn. Antes de la profundización a 32 pies, esos barcos cargaban en el mejor de los casos 35.000tn. Actualmente, lo hacen con 43.000tn; que podría elevarse a carga completa si se llegara al ideal de 40 pies de calado. Los barcos tipo Cape Size modernos, con eslora de hasta 300mts, podrían llegar a las 86.000tn por buque.

Se aprecia en el cuadro la significación que tiene en las tarifas la modificación del calado.

Calado

Carga

Flete

27 Pies

35.000 t

25,00 u\$s/t

32 Pies

43.000 t

20,30 u\$s/t

36 Pies

50.000 t

17,70 u\$s/t

40 Pies

55.000 t

15,70 u\$s/t

Para la operación de barcos de más eslora, es menester considerar la ampliación de las curvas del Paraná de las Palmas lo que posibilitaría la navegabilidad de los buques post-Panamax y adecuar el tramo Paraná Bravo-Guazú saliendo por el Canal

Martín García, completado hace poco tiempo.

El actual concesionario del dragado, trabaja sobre estas cuestiones, puesto que una buena parte de los buques que hoy cargan granos, subproductos y aceites en la zona de Puerto San Martín-General Lagos y ganan el océano a través de la Hidrovía, deben desviarse hacia el canal Martín García primero por el Paraná Guazú y después por el Paraná Bravo, que desemboca justo a la altura de Nueva Palmira, pues este camino tiene una gran ventaja al permitir evitar siete u ocho curvas muy pronunciadas del Paraná de las Palmas, difíciles de navegar para los barcos de gran porte.

Alcance. Resultados esperados:

- Desarrollar estudios que permitan comprender el alcance y las posibilidades de la Hidrovía como medio de transporte, las implicancias del mismo, los medios para alcanzarlo.
- Optimización e integración de la vía fluvial con los modos carreteros y el ferrocarril por un lado, con el tráfico de ultramar, por otro.
- El acceso a los puertos up-river Paraná debe alcanzar una profundidad acorde con la de los puertos de destino de nuestras exportaciones. Este es un objetivo primordial, ya que la profundidad de la mayoría de los puertos de destino de nuestras cargas es superior a los 36 pies.
- Generar instrumentos normativos que agilicen y alimenten el desarrollo de la Hidrovía como corredor de integración nacional e internacional.

Alcance regional:

La realidad actual del transporte de granos muestra la tendencia a la utilización creciente de barcos de gran porte. En efecto, el mayor porcentaje de los navíos que mueven cargas cerealeras en el mundo son del tipo Panamax, cuya capacidad de carga asciende a aproximadamente 60.000 Toneladas.

En el Gran Rosario, sobre el Río Paraná, existen instalaciones con una capacidad total de crushing de soja de más de 70.000 Toneladas/ día, lo que implica que dichas plantas deberían ser alimentadas por aproximadamente 2.500 camiones diarios. Los proyectos de expansión llevarán a esta zona a industrializar aproximadamente 100.000 toneladas diarias. Esta área es uno de los principales polos de crushing del mundo. Si bien la capacidad de trituración de Estados Unidos y Brasil es superior a la de Argentina, ninguno de los dos países tiene la concentración de fábricas que existe en esta zona. La profundización de la Hidrovía es fundamental para seguir reduciendo los costos de transporte y ganar competitividad en la colocación de nuestros productos en el exterior.

La disminución del flete marítimo determina siempre un aumento del precio FOB de la mercadería y, por ende, del precio que recibe el productor agropecuario. Por todo lo expuesto, se infiere que uno de los temas prioritarios para la Región Centro es alcanzar las mayores profundidades posibles en las vías navegables. Esto permitirá reducir los costos de flete, incrementar el comercio intra y extra-regional, concretar nuevos ejes comerciales y polos productivos para lograr ventajas competitivas.

Plazo de ejecución: Corto a mediano plazo

Situación actual:

Al mes de julio del año 2005 se encuentra en proceso de revisión el contrato con el concesionario Hidrovía S.A.. Hasta tanto ello quede resuelto se convino, entre el Ministerio de Planificación y el concesionario -a través de un Acta Acuerdo de fecha 16.2.05- que este último se compromete a realizar los trabajos de profundización de la vía navegable, llevando la misma en una primera etapa a 25 pies (desde Santa Fe

a Puerto Gral San Martín) y a 34 pies (desde Puerto Gral San Martín al mar). Esta primera etapa -que además de los trabajos de apertura a 25 y 34 pies también incluye la presentación del Proyecto Ejecutivo para los 28 y 36 pies- debe finalizar el día 31 de diciembre del año 2005.

Una vez alcanzados los 25 y 34 pies, se pasará a la segunda etapa que implica determinar la metodología para continuar con los trabajos de profundización a 28 y 36 pies.

Todo ello sin perjuicio de que los usuarios evalúen, según análisis Costo-Beneficio, requerir mayores profundidades en la traza de navegación.

Cabe recordar que el Estado Nacional resolvió el 30 de octubre del 2001 dejar sin efecto -a partir del 1° de enero 2002- el aporte anual de 40 millones de dólares afectados al dragado y mantenimiento de la vía navegable Santa Fe-Océano; y que para atenuar este impacto, determinó un incremento de la tarifa de peaje del orden de 45%, sin otorgar contraprestación alguna a los usuarios del sistema.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: INFRAESTRUCTURA Y SISTEMA DE ACCESOS FERROVIALES A TERMINALES PORTUARIAS	
Nº de LEI: 3 y 5	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 3.3
<p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modernizar la infraestructura portuaria de cargas, asegurar su operatividad con la planificación de su mantenimiento y lograr su articulación ordenada con los demás modos de transporte tornando competitivo el sistema, mejorando la rentabilidad de la producción provincial, y revitalizando los centros urbanos en dónde se hallan instaladas las infraestructuras. 	
<p>Puertos de Carga en Entre Ríos</p> <p>Si bien, al estar Entre Ríos rodeada por dos grandes vías fluviales, sus puertos deberían constituir la estructura estratégica para el transporte de su producción, para llegar a esta definición es mucho lo que hay por hacer. En casi todos los casos la accesibilidad requiere nuevas obras viales o de importantes reparaciones de las existentes. Lo mismo ocurre en aquellos puertos que otrora contaban con la llegada del ferrocarril y que hoy no poseen esa posibilidad por falta de acondicionamiento de las vías o de algunas obras de arte, como en el caso de Diamante.</p> <p>Lo cierto es que hoy la provincia mira con preocupación el desvío de sus cargas de granos a los puertos de Rosario a través del nuevo cruce Rosario-Victoria en desmedro de sus propios puertos, siendo mas conveniente, en la mayoría de los casos, pagar mas flete carretero, incluido peaje, para cargar buques de mayor porte, que asumir un flete fluvial con menor capacidad de carga debido al menor calado portuario.</p> <p>Frente a esta realidad y con la perspectiva cercana en el tiempo del incremento de calado y el ingreso de barcos de mayor capacidad a la Hidrovía, es necesario formular los proyectos y buscar los financiamientos para llegar a incorporar los calados que el mercado exige en los accesos y dársenas de los puertos, y sobre todo priorizar el desarrollo del puerto de Ibicuy, al que se deberá dotar de los accesos viales indispensables y de la infraestructura de servicios necesaria para facilitar la salida de su propia producción y captar la proveniente de otros orígenes.</p> <p>VER ANEXO 1. DESCRIPCIÓN DE PUERTOS: INFRAESTRUCTURA, SERVICIOS, TRANSPORTE.</p> <p>Puertos de Santa Fe</p> <ul style="list-style-type: none"> - Puerto Reconquista, Santa Fe, Rosario, Villa Constitución y Puerto Ocampo 	
<p>Alcance. Resultados esperados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mejorar los costos del transporte de la producción provincial tornándola mas competitiva. - Dinamizar las economías de los centros urbanos en dónde se hallan instaladas las infraestructuras portuarias generando empleo a partir de la mayor actividad de las mismas. 	

--

ANEXO I: DESCRIPCIÓN PUERTOS DE ULTRAMAR Y BARCACEROS.

Puerto Diamante.

El puerto Diamante se encuentra sobre las elevadas barrancas del río Paraná, en el Km. 533 del mencionado río y sobre su margen izquierda, y dista 70 Km. hacia el sur de la ciudad de Paraná y 320 Km. del Puerto de Buenos Aires.

Accesos: Cuenta con acceso directo para tránsito pesado. El ferrocarril Mesopotámico llega a todos los muelles, galpones y plazoletas. En la actualidad, su ingreso está suspendido por problemas en la vía en inmediaciones del Aº Salto.

Su rada, situada río abajo desde el puerto, posee espacio para dos buques del tipo "Panamax".

El máximo calado de salida del puerto depende de las condiciones del paso del Km. 505; el mismo tiene en la actualidad un mínimo de 22 pies con variaciones mínimas de acuerdo a la altura del río en condiciones normales. El acceso al canal es de 29 pies y el del muelle varía entre 23 y 29 pies.

El canal de acceso tiene una longitud de 1.500m y recibe dragado por el mismo Ente Autárquico.

El uso de remolcadores es de carácter obligatorio para las maniobras de salida y ocasionalmente son utilizados para las de ingreso a puerto.

Los tráficos principales del puerto han sido porotos de soja, maíz e ingresos de fertilizantes del exterior y Bahía Blanca.

En los últimos años el Puerto Diamante ha embarcado más de 1.100.000 de tn. en el año 2.001, 800.000 tn. en 2002. con destino principal a China, y otros envíos a Arabia, Túnez o África.

La capacidad de operación y almacenaje reside en una superficie total de 18 hectáreas aprox. con tres sectores diferenciados:

- 1) A cargo de Cargill S.A. dispone de un muelle de 160m de largo con una capacidad de almacenaje de 60.000t; se prevé la construcción de silos para alcanzar las 80.000t. Permite embarcar desde dos cintas a siete tubos telescópicos proyectados desde la galería con un ritmo de carga de alrededor de 500t/hora por cinta. Características: Eslora máxima: 260m - Ritmo de recepción: 800/1000t/hora - Calado muelle: 30 pies - Calado aéreo: 21,2m. Posee un muelle adyacente al elevador de 150m para cargas generales, con galpones de 7.000m²; en varias ocasiones ha sido utilizado para almacenar fertilizantes y arroz embolsado.
- 2) Muelle provincial: con un largo de 156m y un calado mínimo de 22 pies, se halla situado en la zona sur del puerto. Opera con grúas y cintas transportadoras móviles tanto para la carga y descarga de barcasas y buques con carga general o cereales / subproductos, dispone de una capacidad de carga de 300/400t/hr, con una capacidad de almacenaje de 30.000t.
- 3) Sector barcacero (ex-Sagemüller): actualmente lo opera CP Rural, con

permiso precario de uso, y cuenta con una capacidad de embarque de barcasas de 180t/hr.

Puerto de Concepción del Uruguay.

Es el único puerto argentino sobre el Río Uruguay, situado en el corredor del MERCOSUR, con accesos directos desde la RN N° 14 y una red ferroviaria que abarca la Mesopotamia y países limítrofes. Se encuentra a 320km. del puerto de Buenos Aires. Ocupa una superficie de más de 18 hectáreas.

La red ferroviaria, de 7.534m, cubre toda la superficie del puerto y permiten acceder directamente al elevador terminal, lo que posibilita realizar con gran facilidad la carga y descarga en muelles.

Es un complejo portuario fluvio-marítimo, autárquico y de carácter público.

Calado: El dragado a 23 pies al cero, que posibilita un calado efectivo de 31 pies, permite la operatoria de buques de hasta 225 mts. de eslora, pero es oscilante según la situación del río, con variaciones muy significativas.

Elevador terminal posee una capacidad de almacenaje de 21.000tn., con 18 silos y diez entresilos, y una capacidad de trabajo de 1.000tn/hr carga.

Capacidad total de almacenaje: 7 depósitos de construcción de primera calidad, con casi 20.000m² de sup. cubierta y una capacidad de almacenamiento de 57.000tn. También posee plazoleas para maniobras y/o depósitos temporales, que ocupan otros 20.000m², con accesos pavimentados.

Cámaras de frío: Sus dimensiones admiten la operatoria de exportación de citrus con una capacidad de 14.000m³, dividida en 4 cámaras y una antecámara.

Descarga de combustibles: Posee la infraestructura necesaria para operar bajo normas rigurosas de seguridad. Desde este puerto se canaliza el combustible de YPF para la Mesopotamia.

Zona Franca: El puerto cuenta con un sitio destinado a la Zona Franca, cuyo convenio se ha firmado recientemente.

Zona Primaria Aduanera: En zona de Puerto se cuenta con servicio de aduana. La Zona Primaria Aduanera posee dos sitios para carga general, un sitio para cereales y subproductos, totalizando 380mts. de muelles.

Muelles: El Puerto cuenta con más de 600m de muelles para operar. También posee sitios especiales para cargas generales (427,20mts), elevador terminal (90mts) e inflamables (89mts).

En la actualidad, se efectúa la ampliación de un muelle, y la construcción de otro nuevo, dentro del Programa de Modernización Portuaria con financiamiento del BID. El préstamo del BID se concede a 20 años de plazo, con cuatro años de gracia y tasa de interés variable, actualmente en 6,76% anual.

Diversos productos de la región salen por el Puerto de Concepción del Uruguay. Es el puerto argentino de mayor participación en el rubro rollizos de eucalipto; también muestra grandes volúmenes de movimiento en citrus, madera, soja, arroz elaborado e integral, combustibles, contenedores, arena y canto rodado. Tiene un movimiento del orden de las 800.000 toneladas.

Puerto Ibicuy.

El puerto Ibicuy está situado en el extremo sur de Entre Ríos, a 3km del eje de la Hidrovía. Se ubica a la altura del Km 218 del río Ibicuy, sobre la margen izquierda, a 6km de la confluencia con el río Paraná Guazú, en el Km 212 de éste. Tiene una superficie de casi 5 hectáreas.

El Ente Autárquico Puerto Ibicuy, dependiente del Instituto Portuario de Entre Ríos, es el organismo encargado de la conducción de la actividad portuaria, desde el año 1995.

Es un puerto de aguas profundas, con 30 pies de calado natural, lo cual permite que las cargas pasen de los camiones, las barcazas o los vagones directamente a los buques, sin trasbordos. Tiene buenas condiciones para la carga y descarga de cereales y el atraque de las barcazas que transitan desde Bolivia y Paraguay.

Por su ubicación estratégica, casi en el vértice donde confluyen los ríos Paraná y Uruguay, debería operar con la mayor parte de los productos que entran o salen del país a través del MERCOSUR.

La amplitud operativa se encuentra limitada por contar con un muelle solamente de 160mts de longitud, condicionando la carga a un buque por vez. Para el almacenaje, cuenta con tres galpones de 32mts x 12mts y uno de 46mts x 12mts. La condición del muelle se puede considerar buena. A esto se agrega un muelle-isla incompleto.

Este puerto tiene un movimiento promedio de 600.000tn al año por el Atlántico y moviliza más de 10.000tn anuales en concepto de pasta celulósica. Las mercaderías con que se opera comercialmente son: pasta química de papel y rollizos de eucalipto. También se ha operado en menor medida con cargas de arroz o producción avícola.

El propósito de integrar el puerto de Ibicuy a las corrientes comerciales que originan transportes de cargas oceánicas y fluvio-marítimas llevó a las autoridades provinciales a encarar tres trabajos a fines del año 2.000 y principios del 2.001, consistentes en: a) un diagnóstico inicial, b) un estudio de planificación portuaria y c) la ingeniería o proyecto ejecutivo de las obras de remodelación del actual muelle-isla.

Si bien este puerto tiene notorias ventajas por sus características naturales para alcanzar esos objetivos, está limitado por la falta de un acceso vial que garantice tránsito permanente, situación a resolver para hacerlo realmente competitivo.

Licitación para la Concesión: Actualmente se encuentra en trámite una licitación con apertura en octubre de 2.003. Se trata de una licitación nacional e internacional que tiene como finalidad conceder la operatoria del puerto y algunas obras a realizar, contempladas en este llamado. Además, se incluye la reparación del muelle

continental, llamado muelle viejo, y de la terminación y habilitación del muelle-isla para la operatividad portuaria. *(En diciembre'03 se adjudicó a la empresa paranaense Cemyc SA)*

El transporte por barcas.

Las posibilidades que brinda la Hidrovía, se extienden a tramos de menor calado aguas arriba de Santa Fe, utilizando el transporte por barcas del tipo Mississippi, el que se está proyectando como la alternativa más eficaz para el tránsito de mercaderías, presentado inmejorables ventajas para la competitividad de las economías regionales.

El éxito se verifica en las importantes inversiones realizadas en las terminales locales destinadas a construir muelles de transferencia, y en el aumento de toneladas transportadas por la Hidrovía que, según estimaciones de la Bolsa de Comercio de Rosario, de los 11 millones de toneladas que se transportan actualmente se elevará a 20 millones en los próximos cinco años.

La profundización del dragado a 10 pies de la Hidrovía Paraguay-Paraná al norte de Santa Fe y las obras de balizamiento, apuntan a reducir tiempos y costos entre una amplia zona que comprende Paraguay, el sur de Brasil, Bolivia y las provincias del litoral argentino, disponiendo de un corredor de casi 3.000km entre Nueva Palmira (Uruguay) y el Puerto de Buenos Aires a los Puertos de Corumbá (Brasil), Aguirre (Bolivia) y Concepción (Paraguay).

El parque está conformado por alrededor de 800 barcas y 85 remolcadores, siendo los principales operadores UABL (sociedad de ACBL – líder en EEUU – con Ultrapetrol) con 160 barcas y 7 remolcadores, Horomar con 110 barcas, Gutnisky con 100 barcas y 4 remolcadores. UABL ha obtenido recientemente créditos para ampliar la flota, y construir terminales de carga.

Convoy de Barcas en operación: Debe tenerse presente que el volumen medio de transporte de una barca es de 1400tn, equivalentes a la utilización de 30 vagones o 50 camiones, y que 1cv de potencia consigue impulsar 6.000kg, mientras que 1hp de potencia utilizado en el transporte de carga por camión puede trasladar 150kg de carga y el ferrocarril, en zonas onduladas como la de Entre Ríos, transporta 600kg.

Un ejemplo de las ventajas del sistema se muestra justamente en la evolución de los embarques desde el Puerto de La Paz. A partir del año 1.995 comenzaron a realizarse una serie de mejoras en las instalaciones de la Cooperativa Agropecuaria La Paz Ltda. que incluyeron la puesta en marcha de la capacidad total de almacenaje, una secadora de granos y plataformas de descarga de camiones, lo que unido a las mejoras en muelles, da como consecuencia una capacidad de carga que oscila entre las 200 y 300tn/hr, con un promedio de carga de 7hr por barca (1.400tn), alcanzándose en una campaña la comercialización hacia los puertos del Gran Rosario de 60.000/70.000tn en aproximadamente 40 barcas.

En relación a esa distancia de transporte pueden evaluarse las diferencias proporcionales en los fletes y, a pesar de tratarse de un tramo corto, el flete por camión cuesta una vez y media el de la barca.

Por otra parte, la empresa Sagemüller opera un muelle de embarque en el puerto de Pueblo Brugo para cargar 200 tn/hr de cereal o yeso.

También se encaró un muelle en Hernandarias y existen embarques de yeso en Piedras Blancas, a cargo de Cabrol Hnos. También se conoce que se encuentra en construcción un puerto de carga a barcazas en Santa Elena.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: PLAN DE DESARROLLO DE TRANSPORTE FLUVIAL DE PASAJEROS. PUERTOS DEPORTIVOS Y DE PASAJEROS	
Nº de LEI: 3	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 3.4
<p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dotar a los principales centros turísticos de las costas del Paraná y del Uruguay, de la infraestructura portuaria para embarcaciones deportivas y de pasajeros, constituyéndolas en nuevas puertas provinciales al mundo, para recepcionar al creciente turismo que ya es hoy un fuerte vector de desarrollo en Entre Ríos, fortaleciendo al mismo tiempo la identidad local, arraigada en la relación de la comunidad con el río, estimulando a partir de la misma el desarrollo endógeno. 	
<p>Descripción:</p> <p><u>Puertos deportivos y de Pasajeros</u></p> <p>La provincia ha venido experimentando en los últimos años un importante incremento en la actividad turística, con nuevos emprendimientos hoteleros, eventos y demás productos que hoy constituyen el entramado de atracciones y servicios que conforman la oferta receptiva. El crecimiento en la cantidad y calidad de los “productos turísticos provinciales”, que son de características muy diversas, pasando por el histórico, deportivo, de carnavales, termal, rural, de ferias, etc. no ha explotado al máximo todavía las posibilidades de un territorio abrazado por dos grandes ríos.</p> <p>En efecto, mas allá de las obras para nuevas costaneras, que permiten contemplar la belleza del sistema fluvial, o las playas con sus crecientes ofertas de servicios, es poco en materia de infraestructura lo que se ha hecho y muchas las posibilidades de crecimiento a partir de lo que hay por hacer.</p> <p>Se pretende incorporar en las principales ciudades de ambos ríos infraestructura portuaria deportiva y para pasajeros con el doble fin de promover el ingreso de nuevos visitantes a través de las hidrovías y de fomentar la actividad náutica deportiva como un modo de fortalecer la identidad local en la relación de los habitantes con sus ríos.</p> <p>Es necesario desarrollar los estudios para analizar las condiciones de los equipamientos existentes, prever ampliaciones y/o adecuaciones e identificar los posibles sitios para implantar nuevas instalaciones, además de realizar los estudios de mercado correspondientes y establecer las fuentes de financiamiento para los proyectos y las obras.</p> <p>La ubicación estratégica de la provincia respecto de los centros con mayor cantidad de habitantes de la región sumado a la ventaja comparativa que constituyen los ríos que la limitan al este y al oeste, con el necesario mantenimiento para su navegabilidad ya garantizado por el tránsito de cargas sobre los mismos, son factores importantes que justifican la investigación descrita en el párrafo anterior por lo menos para las ciudades de La Paz, Paraná y Victoria, sobre el Paraná; y Concordia, Colón, Concepción del Uruguay y Gualaguaychú, sobre el Uruguay.</p>	
<p>Alcance. Resultados esperados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contar con los instrumentos técnicos que permitan acceder a alternativas de financiamiento para actores públicos y/ o privados tendientes a cubrir los costos de las obras para puertos deportivos y de pasajeros. - Promover a través de estas nuevas instalaciones crecientes posibilidades para el 	

fortalecimiento del turismo receptivo.

- Acceder a nuevas realizaciones posibilitantes de incrementar la relación de los ciudadanos con su río.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: REACTIVACIÓN DEL PUERTO DE VILLA CONSTITUCIÓN	
Nº de LEI: 3	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 3.5
Area Responsable de la ejecución: Ministerio de la Producción - Ente Administrador Puerto de Villa Constitución. Provincia de Santa Fe.	
Objetivos: Lograr la reactivación de esta terminal portuaria, la más austral de la provincia y con potencial para captación de la producción del Sur de Santa Fe y Córdoba.	
Descripción: Análisis de los siguientes aspectos: <ul style="list-style-type: none"> • Adecuación de accesos fluviales, viales y ferroviarios; • Adecuación de instalaciones portuarias existentes a los requerimientos actuales del transporte fluvio-marítimo; • Utilización de tierras disponibles para expansión de actividades portuarias y complementarias (ampliación frentes de atraque, ZAL, playas de camiones y servicios, patio de contenedores y depósitos refrigerados). 	
Alcance. Resultados esperados: Transformación de terminal granera a puerto multipropósito, con situación inmejorable por su proximidad a la Zona Franca Santafesina.	
Alcance regional: Polo exportador para el sector Sur de la Región Centro.	
Situación actual: Estudios de factibilidad.	

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: RECONVERSIÓN Y RELOCALIZACIÓN DEL PUERTO DE SANTA FE	
Nº de LEI: 3	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 3.6
<p>Objetivos:</p> <p>Convertir al Puerto de Santa Fe en una importante estación de transferencia de cargas y procesamiento de materias primas sobre la Hidrovía del Paraná.</p>	
<p>Descripción:</p> <p>La reconversión del puerto incorporaría –en una primera etapa- 50 hectáreas a la trama urbana de Santa Fe, contiguas al sistema fluvial, lo cual permitiría equipar a la ciudad para responder a las demandas del siglo XXI, desarrollar centros de exposiciones y convenciones y concretar emprendimientos comerciales y residenciales como ocurre en numerosos lugares del mundo y del país, cambio que puede ejemplificarse con la transformación de Puerto Madero en la ciudad de Buenos Aires.</p> <p>La relocalización se ubicará entre el km 579 y 584, cerca de la zona denominada Paso Tragadero sobre la margen derecha de la red troncal del río Paraná (tráfico sur – norte sobre la Hidrovía).</p>	
<p>Situación actual:</p> <p>El 13 de septiembre de 2006 se firmo el decreto donde se declara la localización del Puerto, pasando a la fase B que comienza con el diseño del anteproyecto para redactar los pliegos de licitación que tendrán que estar terminados en diciembre de 2006 y el proceso de información a los posibles interesados. Las expectativas son que a mediados de 2007 se estaría licitando las obras y paralelamente solicitando a la Legislatura autorización para el correspondiente endeudamiento para poder hacer las inversiones que requiere el nuevo Puerto de Santa Fe.</p>	
<p>Observaciones:</p> <p>A la nueva localización del Puerto de Santa Fe solo se accede por vía marítima, por lo cual es necesario considerar la implementación de las obras de infraestructura necesarias para su conexión.</p>	

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO REGIONAL	
Nº de LEI: 4	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 4.1
<p>Objetivos:</p> <p>Reestablecimiento de la Conexión Área para Pasajeros y Cargas entre las Ciudades más importantes de la Región Centro y el MERCOSUR.</p>	
<p>Situación actual:</p> <p>El Gobierno de la Provincia de Santa Fe ha firmado un convenio con la aerolínea local "Sol S.A.", donde se acordó el otorgamiento de un subsidio para afrontar los costos de combustible de las aeronaves. En este acuerdo, la provincia afrontaría el 100% de las erogaciones de combustible en el primer año, el 80% en el segundo año y el 70% en el tercero.</p> <p>La empresa ha tomado compromiso de realizar los siguientes vuelos, de lunes a viernes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Cuatro vuelos diarios desde Rosario a Capital Federal, ida y vuelta. b) Dos vuelos diarios desde Rosario a Córdoba (Capital), ida y vuelta. c) Un vuelo diario Santa Fe- Capital Federal (ida y vuelta). d) Un vuelo diario Rafaela- Santa Fe- Capital Federal (ida y vuelta) 	
<p>Observaciones:</p> <p>En otro orden, los sectores empresarios de Rafaela han requerido inversiones adicionales para el aeródromo ubicado en esta importante ciudad. El Aeródromo Rafaela tiene un convenio firmado entre la Fuerza Aérea Argentina y la Municipalidad, para que ésta última realice el gerenciamiento y explotación de la actividad. Dicho aeródromo cuenta con la siguiente infraestructura, que necesita ser ampliada y remodelada:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) La pista debe ser extendida a 1.500 metros de largo, 23 metros de ancho, Calle de carreteo y Playón de estacionamiento para dos aviones. b) Se requieren inversiones en el sistema de iluminación (calle de carreteo y playón) y en la Torre de Control. 	

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: DESARROLLO DE UNA NUEVA ESTACION TERMINAL DE PASAJEROS TERRESTRES EN CORDOBA – CAPITAL	
Nº de LEI: 5	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 5.1
Area Responsable de la ejecución: Gobierno de la Provincia de Córdoba a través del Ministerios de Obras y Servicios Públicos.	
Objetivos: <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar un centro multimodal de transporte de pasajeros en la Ciudad de Córdoba, aprovechando las posibilidades que brinda la actual localización de la E.T.O.C. (Estación Terminal de Omnibus de Córdoba), frente a la ex estación del ferrocarril Mitre. • Generar un polo de servicios de transporte de pasajeros ferroautomotor de alcance local y regional, con proyecciones nacional e internacional. • Articular subestaciones o puntos de intercambio de pasajeros, fuera del área central de la Ciudad de Córdoba, para los servicios en tránsito con origen y destino en otras provincias o internacionales. 	
Descripción: En la actualidad, la E.T.O.C. se encuentra saturada en su capacidad, lo cual implica que una porción importante de usuarios habituales de servicios de corta distancia (área metropolitana) se derivan hacia otras estaciones menos equipadas y/o a paradas en la vía pública. Por otra parte, la E.T.O.C. usa como propias vías públicas de la ciudad de Córdoba, generando inconvenientes por saturación en horas pico sobre algunas avenidas importantes de la zona de emplazamiento. <p>A favor de un desarrollo más amplio se cuenta la existencia de la ex estación de pasajeros de FFCC Mitre y de un predio recientemente transferido a la Provincia de Córdoba donde funcionaban los Molinos Minetti. Ambas infraestructuras están separadas de la E.T.O.C. solo por avenidas.</p> <p>Entre los mecanismos posibles para desarrollar la infraestructura necesaria se puede proponer un llamado a licitación pública (o con la previa a un concurso de ideas) para realizar las inversiones necesarias y administrar posteriormente las actividades comerciales que se generan en este tipo de emprendimientos. Al respecto, la experiencia de la Provincia de Córdoba licitando y concesionando la E.T.O.C. desde hace 20 años es sumamente satisfactoria.</p>	
Alcance. Resultados esperados: <ul style="list-style-type: none"> • La actual infraestructura de la E.T.O.C. está recibiendo ampliaciones que llevarán su capacidad al máximo posible, generando mayor interferencia con las vías de circulación aledañas. No obstante, estas ampliaciones pueden otorgar un espacio de tiempo para llevar a cabo las evaluaciones preliminares de un nuevo proyecto al respecto. • La utilización racional de los predios actualmente en desuso (Ex Molinos Minetti) o subutilizados (Ex estación del FFCC Mitre) permitirá una puesta en valor de una zona deprimida del límite sudeste del Área Central de Córdoba Capital. • Los servicios al pasajero se pueden ampliar considerablemente, incluyendo las transferencias intermodales que hoy no están ofrecidas en su totalidad. • Las inversiones a realizar para “enlazar” los actuales predios que se podrían utilizar para un centro multimodal generarán mejoras sustanciales en la circulación vehicular en la zona, ya que –adecuadamente proyectadas- 	

pueden retirar un tráfico importante de vehículos de gran porte que hoy ingresan y egresan de la E.T.O.C. sin vías de circulación y/o espera propias del predio.
Alcance regional: Integración de los territorios provinciales y de éstos en la región. Generación de datos necesarios para planificar nuevas infraestructuras y mantenimiento de las existentes. Coordinación de políticas comunes con bases ciertas y proyecciones sustentables.
Plazo de ejecución: Relevamientos e informes preliminares en 6 a 12 meses. Propuestas de proyecto y/o licitación : 12 meses a partir de finalizar el relevamiento.
Situación actual: Existen algunos proyectos para ampliar la actual estructura de la E.T.O.C. (las obras actuales pueden considerarse uno de los resultados parciales esperados de dichos proyectos). No existen proyectos concretos para utilizar los predios de la ex estación del FFCC Mitre y el ex Molino Minetti. Se considera que, ambos predios están en etapas preliminares de estudio para posibles utilizaciones y corresponde plantear la alternativa de ampliación e integración de una nueva estación de intercambio modal de pasajeros terrestres en cualquier análisis ad – hoc.
Fuente de recursos (actual o prevista): Financiamiento propio de la Provincia y de la Municipalidad de Córdoba con apoyo de organismos especializados de crédito.
Observaciones: En la actualidad se asume la saturación de vías urbanas aledañas a la E.T.O.C. (vgr. Calle Tránsito Cáceres) como una situación natural del emplazamiento de la terminal de ómnibus. Sin embargo, en el momento de origen de la estación, la ubicación era en el “límite urbanizado” de la zona central, en la actualidad, el crecimiento urbano ha incluido a la E.T.O.C. en el nudo de importantes comunicaciones entre el área central de la ciudad y barrios de alta densidad como San Vicente, Maipú, General Paz, Nueva Córdoba, Ciudad Universitaria, etc., a través de avenidas de alta concentración vehicular urbana como el Bv. Perón, o la Avda. Poeta Lugones. Precisamente el encuentro entre ambas avenidas, en el acceso a la E.T.O.C. –que además es en pendiente- se satura por la presencia de vehículos de transporte de pasajeros en días/horas picos con una importante afectación de la velocidad de circulación de los tránsitos urbanos pasantes.
Por otra parte, el uso habitual de paradas en vía pública en zonas cercanas a la E.T.O.C. por parte de usuarios de servicios de corta distancia (con destino a localidades del área metropolitana de Córdoba) genera una marcada congestión en estos puntos, coincidente con una inadecuada cobertura para dichos usuarios.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: PROGRAMA DE LOGISTICA Y TRANSPORTE DE CARGAS	
Nº de LEI: 5	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 5.2
Area Responsable de la ejecución: Ministerio de la Producción - Subsecretaría de Transporte. Provincia de Santa Fe.	
Objetivos: Eficientizar procesos de exportación de producciones regionales del territorio provincial.	
Descripción: Racionalización de recorridos de la producción, desde las cuencas de origen hacia las terminales exportadoras.	
Alcance. Resultados esperados: Mejora de la operatividad y rentabilidad a través de la cadena de puesta en valor de las producciones comprendidas.	
Alcance regional: Extensión del Programa en su aplicabilidad en la Región Centro.	
Situación actual: Se han realizado estudios de implementación para la exportación de frutillas y carnes congeladas.	

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: REGULACIÓN URBANA Y VÍAS DE COMUNICACIÓN	
Nº de LEI: 5	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 5.3
<p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantizar velocidad de diseño en las vías de conexión entre los centros que vincula. • Disminuir el número de accidentes viales por interferencia con los tránsitos locales. • Reducir tiempo de marcha entre los puntos a vincular. • Reducción de costos operativos de transporte. • Reducción de polución ambiental asociada con la eficiencia de marcha vehicular. 	
<p>Descripción: Fijar políticas de asentamiento poblacional en los centros urbanos de la R.C. en general, poniendo especial énfasis en preservar y mantener a lo largo del tiempo, la calidad y eficiencia de servicio de obras de conectividad vial o ferroviaria, sus trazas de ingreso y circunvalaciones de áreas urbanas, accesos desde y hacia redes troncales etc.</p>	

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE APOYO A LA PRODUCCIÓN	
Nº de LEI: 6	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 6.1
<p>Area Responsable:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Responsable técnico del perfil del programa: Secretarías y Ministerios de la Producción provinciales y Departamentos de Desarrollo y Planeamiento Estratégico. • Responsable institucional y contacto oficial con respecto al perfil: Ministerio de Economía, Hacienda y Finanzas. • Responsable de la ejecución del proyecto: Secretaría Ministerial de Obras y Servicios Públicos. 	
<p>Objetivos: Contribuir a la integración y al crecimiento económico sostenible y sustentable de las provincias de la Región Centro. Específicamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura vial: mejorar las condiciones de transitabilidad de los caminos del área del proyecto. • Infraestructura portuaria: dotar a las provincias de equipamiento e infraestructura portuaria estratégica para la salida de la producción local y regional. 	
<p>Descripción:</p> <p>Este programa busca establecer un cronograma de inversiones para el mediano y largo plazo, de fuentes diversas que acompañe el desarrollo equilibrado y sustentable de las provincias de la Región, centrándose en aquellas inversiones públicas propias del estado Provincial que articulen con el estado nacional, la región Centro y las otras provincias de la Nación.</p> <p>Las obras incluidas en este programa surgen del trabajo de diagnóstico e identificación de inversiones prioritarias realizado por distintas áreas de los gobiernos provinciales en articulación con entidades y cámaras de actividades productivas y comerciales.</p> <p>Si bien las necesidades son diversas y conforman un programa amplio, los proyectos de transporte de este Programa están relacionados específicamente con la infraestructura vial y portuaria.</p> <p>Este programa incluye también proyectos no descriptos en este documento ya que pertenecen a otras áreas: infraestructura energética, infraestructura y equipamiento para parques industriales, infraestructura y equipamiento para la provisión de agua para riego y abastecimiento urbano, infraestructura y equipamiento para escuelas técnicas, fortalecimiento institucional de las áreas del estado provincial.</p>	
<p>Alcance. Resultados esperados:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Infraestructura vial: obras viales de estabilización de caminos con sus correspondientes obras de arte diseñadas y construidas, organizaciones públicas y privadas fortalecidas institucionalmente para asegurar la gestión eficiente de la red caminera. Se incluyen las obras viales en la zona franca santafesina en Villa Constitución 	

3. Infraestructura portuaria: planes maestros, obras y equipamiento portuario en puertos de Santa Fe (Puerto Reconquista, Santa Fe, Rosario, Villa Constitución y Puerto Ocampo) y de Entre Ríos (Diamante, Ibicuy, Concepción del Uruguay, La Paz y Concordia). Organizaciones públicas y privadas fortalecidas institucionalmente para asegurar la gestión eficiente.	
<p>Alcance regional:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Complementariedad e integración territorial dentro la Región Centro y con otras provincias. • Mejora del posicionamiento competitivo de localidades intermedias con respecto al sistema de autopistas regionales. • Mayor eficiencia y reducción de costos en el transporte de productos de la Región Centro y de provincias vecinas a través de la articulación de la Hidrovía Paraná-Paraguay con otros modos de transporte. 	
Situación actual: a nivel de perfil	
Monto: A definir.	Fuente de recursos (actual o prevista): Nacional e internacional con contraparte provincial
<p>Observaciones:</p> <p>En el caso de Entre Ríos, los siguientes proyectos son prioritarios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura vial: <p><u>Corredor Centroeste</u> integrado por los tramos, Rutas N° 5 – La Paz – Federal (78 Km); Ruta N° 20 – Tramos: Ruta 22 – Villaguay (92 Km) y Villaguay – Basavilbaso (60 Km); Ruta N° 51, Tramo Urdinarraín – Larroque (45 Km).</p> <p><u>Integración Este – Oeste:</u> con los tramos, Bovril – Ruta 12 (45 Km); Ruta N° 5, Federal – Ruta N° 28, Los Charruas (80 km); San Salvador – Ruta N° 20 – Sauce de Luna (95 Km); Ruta N° 19 – Tramo Urdinarraín – Ruta N° 6 (50 Km).</p> <p><u>Otras Obras de Importancia Estratégica:</u> Ruta N° 28 – Tramo Feliciano - Río Guayquiraró (22 Km); Nogoyá – Ruta N° 18 (65 Km); Ruta N° 23 – Villa Elisa – Caseros (45 Km); Ruta N° 45 Tramo Ruta N° 12 – Puerto Ibicuy (25 Km); Ruta A08 – Ruta 12 – Villa Paranacito (23 Km).</p> • Infraestructura portuaria: <ol style="list-style-type: none"> a) Identificación y consolidación de los planes maestros de los Puertos de Diamante, Ibicuy y Concepción del Uruguay. Continuar con las inversiones necesarias para transformar el Puerto de Ibicuy en el puerto intermodal de la Provincia de Entre Ríos. b) Aseguramiento de la operatividad de la red ferroviaria existente y concesionada del ex – ferrocarril Gral. Urquiza, y el acceso ferroviario a los puertos con la reconstrucción de los tramos de vías: a Puerto Diamante desde Crespo (30 Km); a Puerto Ibicuy desde Estación Libertador San Martín (15 Km); a Puerto de Concepción del Uruguay desde Basavilbaso (65 Km). <p>Para las obras especificadas de Entre Ríos se estiman U\$S 80.000.000 en infraestructura vial y U\$S 18.500.000 en infraestructura portuaria.</p>	

Para la provincia de Santa Fe, uno de los proyectos a incluir en este programa es el de OBRAS VIALES ZONA FRANCA SANTAFESINA EN VILLA CONSTITUCIÓN, en el que se consideran como prioritarias las siguientes obras de infraestructura para la concreción definitiva de la Zona Franca Santafesina:

- Realización de las obras de conexión vial ruta provincial Nro 21 con la autopista Buenos Aires – Rosario, con conexión a la altura de la ubicación del predio de la Zona Franca Santafesina que vincula además al Parque Industrial de Villa Constitución y la planta de la firma Acindar.
- Acceso e iluminación al predio de la Zona Franca Santafesina por la ruta provincial Nro.21.
- Repavimentación de la ruta Provincial Nro 90 (con tramos ya licitados) que une a la ciudad de Villa Constitución con Venado Tuerto. Esta ruta es de importancia estratégica para el futuro desarrollo de la Zona Franca dado que vincula al oeste del país y Chile con esta región.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: RELEVAMIENTO DE AREAS PRODUCTIVAS	
Nº de LEI: 6	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 6.2
Area Responsable de la ejecución: Ministerios y Secretarías de Producción de las Provincias	
Objetivos: <ul style="list-style-type: none"> • Mantener actualizada la base de datos con información de creación y evolución de emprendimientos productivos. • Identificar zonalmente los desarrollos productivos. • Ajustar las políticas de transporte a los requerimientos de los desarrollos productivos. 	
Descripción: Complementación de políticas de transporte y mantenimiento vial con los datos de las encuestas generadas por las provincias y centros universitarios. Dentro de estas encuestas, puede mencionarse en Córdoba el caso de los relevamientos trimestrales realizados por centros universitarios de Córdoba, San Francisco y Río Cuarto en el marco del convenio específico de Encuesta Trimestral de Evolución Industrial de la Provincia de Córdoba y Encuesta Mensual de Evolución Industrial del Gran Córdoba.	
Alcance. Resultados esperados: En sintonía con los objetivos, se espera contar a mediano plazo con una adecuación de las políticas de transporte e infraestructura vial –especialmente en cuanto a los caminos rurales y secundarios- al crecimiento de las actividades productivas, especialmente en cuanto a aquellas que cuenten con incentivos específicos por parte de los gobiernos de la Región.	
Alcance regional: Los resultados de las políticas de complementación generarán mejores condiciones para el incentivo de actividades productivas que en la actualidad se encuentran con el “cuello de botella” generado por bajos niveles de accesibilidad a las vías principales. Vgr.: la producción tambora en la denominada “cuenca lechera” de Córdoba y Santa Fe.	
Fecha de inicio: Se encuentran en ejecución las encuestas industriales	
Situación actual: En Córdoba, las encuestas de evolución industrial se realizan habitualmente, resta coordinar planes de mediano y largo plazo con las áreas de transporte y vial.	
Observaciones: Los planes a desarrollar necesitan básicamente de una coordinación mayor de áreas de ejecución de obras y las de regulación de políticas de servicios de transporte. De manera general, el planteo se ha realizado en el marco de la comisión “Sistema Intermodal de Transporte e Infraestructura”.	

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: ENCUESTA ORIGEN - DESTINO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, FFCC, AÉREO Y FLUVIO MARÍTIMO, PARA CARGAS Y PASAJEROS.	
Nº de LEI: 6	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 6.3
Area Responsable de la ejecución: Gobiernos Provinciales a través de sus Ministerios de Obras y Servicios Públicos.	
Objetivos: Determinar la demanda de viajes y cargas entre principales zonas y localidades de la Región, para un año completo. El relevamiento implica conocer los movimientos intrarregionales, los intraprovinciales y los de paso por la región.	
Descripción: Este tipo de estudios se puede organizar a través de diversos componentes o partes. En especial, para el caso de los movimientos de pasajeros y teniendo en cuenta las realidades de los servicios actuales, se pueden identificar las siguientes áreas de trabajo:	
<u>Componente 1:</u> Relevamiento y organización de información estadística sobre los pasajeros y cargas transportados por los servicios de transporte público y privado interurbano..	
<u>Componente 2:</u> Relevamiento y organización de información estadística sobre el tránsito vehicular en las rutas y caminos de la Región Centro.	
<u>Componente 3:</u> Encuesta de origen y destino de viajes en hogares de Región Centro. (Puede hacerse provincia por provincia),	
<u>Componente 4:</u> Encuesta de preferencias declaradas a usuarios de los distintos modos de transporte existentes, a realizar en una submuestra de hogares.	
Alcance. Resultados esperados:	
<ul style="list-style-type: none"> • Las encuestas de origen – destino de viajes permitirán contar con una estimación de la demanda mensual de viajes de larga distancia por origen y destino del viaje, según los distintos modos de transporte existentes y según el propósito del viaje y las características socioeconómicas de la población. • El estudio permitirá que las autoridades provinciales cuenten por primera vez con información sobre los viajes de personas y cargas dentro de los territorios, considerando las características de los viajes y los viajeros, y del tipo de cargas. • Se podrá monitorear el comportamiento de los viajeros dentro de los territorios provinciales y de la Región. • Se podrá pronosticar viajes de personas y de cargas entre distintos orígenes y destinos dentro de los territorios relevados, y por regiones definidas. • Lograr examinar los viajes realizados por distintos grupos de población, modos de transporte y propósitos de viaje. De manera similar para el caso de diferentes tipos de carga y medios de transporte de las mismas. • En especial para el transporte de pasajeros, se podrán entender las causas de la decisión de uso del transporte particular (automóvil) en comparación con los medios públicos. • Se podrán estudiar los niveles de motorización (o tenencia de automóvil particular) y la accesibilidad de los servicios de transporte público de pasajeros en las distintas zonas de la Región. Esto es particularmente importante para corregir déficit de servicios en zonas deprimidas. • En general, la información obtenida de los estudios permitirá realizar pronósticos de demanda de viajes para los próximos años, que permitan 	

<p>analizar alternativas de inversión y desarrollo de proyectos de infraestructura o servicios de transporte, como así también evaluar el impacto de políticas tarifarias o impositivas sobre los distintos sistemas de transporte y su uso.</p> <p>Por otra parte, se destacan algunos usos potenciales de los estudios de origen – destino para el caso especial del transporte de pasajeros, con la finalidad de corregir problemas que –con características propias en cada provincia- afectan la correcta movilidad y accesibilidad de todos los habitantes de la Región, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contar con una estimación de la demanda entre distintas zonas de las provincias y de la Región, contando dentro de ellas a las localidades y su área rural de influencia. • Poseer la información básica para realizar una planificación de los servicios de transporte público interurbano por ómnibus y/u otros medios terrestres, del nivel de la realizada en los estados de EEUU, Gran Bretaña y otros países desarrollados; que por otra parte sería la primera de este tipo en el país, situando a la Región a la vanguardia en el país en materia de planificación del transporte regional. • Definir los corredores de transporte interurbano de pasajeros por ómnibus, al contar con la información de base para la realización de pronósticos de demanda de viajes entre diversos orígenes y destinos permitiendo evaluar la sustentabilidad económica a largo plazo de los corredores definidos sin olvidar los niveles de calidad de servicios objetivo definidos por los reguladores. • Revisar la oferta actual existente de servicios autorizados de transporte interurbano de pasajeros, de manera que satisfagan la demanda pronosticada verificando además su sustentabilidad económica a largo plazo. • Diseñar y diagramar nuevos servicios de transporte interurbano de pasajeros que satisfagan las demandas insatisfechas detectadas, brindando la calidad de servicio objetivo esperada. • Diseñar políticas regulatorias en materia de determinación de tarifas de servicios de transporte público interurbano de pasajeros (incluidos los sistemas de abonos). • Realizar la evaluación socioeconómica de la implementación de proyectos y políticas de transporte en el ámbito de la Región.
<p>Alcance regional: Integración de los territorios provinciales y de éstos en la región. Generación de datos necesarios para planificar nuevas infraestructuras y mantenimiento de las existentes. Coordinación de políticas comunes con bases ciertas y proyecciones sustentables.</p>
<p>Plazo de ejecución:</p> <p>Relevamientos e informes preliminares en 6 (seis) meses.</p> <p>Datos completos e información preparada para proyecciones de demanda en 12 (doce) meses.</p> <p>Actualización: semestral.</p>
<p>Situación actual: Estudios preliminares. Se cuenta con una evaluación preliminar para aplicación de sistemas de encuestas origen – destino y proyecciones de viajes de pasajeros para la provincia de Córdoba por parte de centros universitarios especializados.</p>
<p>Fuente de recursos (actual o prevista): Financiamiento propio de las provincias, o con apoyo de organismos nacionales (vgr. C.F.I.)</p>
<p>Observaciones: Este tipo de estudios no debe ser confundido con los relevamientos</p>

del tipo de flujos de tránsito que se realizan habitualmente como conteos en diversas rutas provinciales y nacionales. Lo que se busca es conceptualmente identificar los movimientos de pasajeros y cargas, asociados a una serie de parámetros que luego se utilizan en modelos de pronósticos de viajes para estimar las demandas futuras y corregir los incentivos que se correspondan con un uso más racional de sistemas de transporte e infraestructuras acorde con los objetivos fundamentales de la Región Centro.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: ESTUDIO COMPARATIVO DE COSTOS DEL TRANSPORTE EN DISTINTOS MODOS. EVALUACIÓN DE EXTERNALIDADES.	
Nº de LEI: 6	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 6.4
Area Responsable de la ejecución: Gobiernos provinciales de la Región Centro, a través del Ministerio de Obras y Servicios Públicos.	
Objetivos: <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar estudios independientes especializados que determinen una estructura básica de costos por Km de los distintos medios de transporte de carga y pasajeros (FFCC, Automotor, Aéreo, Fluvio – Marítimo). • Desarrollar estudios independientes especializados, que permitan evaluar correctamente las externalidades generadas por la utilización de los distintos medios de transporte de carga y pasajeros, destacando lo relativo a la necesidad de mantenimiento de infraestructuras y el consumo comparativo de combustible. 	
Descripción: <p>Estudios de costos reales de prestación de servicios de transporte de pasajeros y cargas por medio ferroviario, automotor, fluvio-marítimo y aéreo. Los mismos se deben basar en parámetros comprobables, por ejemplo, a partir de datos contables (balances generales).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se deben identificar los rubros relevantes y analizar y redefinir las incidencias relativas de los mismos. Vgr.; es indispensable valorar el nivel adecuado de gastos administrativos compatible con un buen ejercicio empresarial para cada modalidad de transporte. • Análisis de sensibilidad de costos a la inclusión de diferentes niveles prestacionales (por ejemplo en relación a la antigüedad de los vehículos). • Análisis de la incidencia de costos laborales e impositivos. • Evaluación de la incidencia de los subsidios de todo tipo que existan en los distintos modos de transporte. <p>Estudios de costos de infraestructura asociados a los diversos modos de transporte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aplicación de los métodos más desarrollados de evaluación de costo (mantenimiento sobre todo) de infraestructuras viales, ferroviarias, portuarias, fluviales, aeroportuarias, etc. • Asociación de los costos de infraestructura con el uso de las mismas por parte de los diferentes medios de transporte. • Evaluación de los sistemas actuales de administración del mantenimiento de las infraestructuras (existentes y/o futuras), mecanismos de cobro, presupuestarios y otros, tendiente a diseñar una cobertura amplia de tales tareas en relación al uso real y a las políticas de transporte en toda la Región. • Evaluación de la incidencia impositiva en la Región de los actuales mecanismos recaudatorios como el I.T.C. (Impuesto a la Transferencia de Combustibles Líquidos). <p>Evaluación de los consumos de combustible de cada medio.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estudios comparativos de consumos para medios alternativos (cargas por automotor y/o por ferrocarril por ejemplo), a fines de determinar una matriz de usos óptimos de cada modo para los movimientos más 	

<p>frecuentes de pasajeros y cargas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estudio de disponibilidad actual y futura de combustibles generalmente utilizados a fines de redefinir prioridades en el uso de los diferentes medios alternativos de transporte. • Evaluación de nuevas tecnologías (motorización y combustibles) desde el punto de vista práctico y de costos, con el apoyo gubernamental a aquellas que prioricen objetivos compatibles con la disminución de la contaminación y de costos. • Evaluación de la incidencia impositiva en la Región de los actuales mecanismos recaudatorios como el I.T.C. (Impuesto a la Transferencia de Combustibles Líquidos).
<p>Alcance. Resultados esperados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El conocimiento más completo e integrado de los costos directos y las principales externalidades de los diferentes modos de transporte en la Región. • La utilización racional de los medios actualmente disponibles y la organización de prioridades a futuro basadas en políticas de sustentabilidad técnica, económica y ecológica en el desarrollo de los transportes de pasajeros y cargas de la Región. • Integración de políticas tarifarias en toda la región con la finalidad de equiparar realmente la accesibilidad de los medios de transporte –especialmente los de pasajeros- por parte de todos los habitantes de la región. • Desarrollo de políticas de subsidios directos en caso de ser necesarios para el incentivo a distintas actividades productivas y para el desarrollo socioeconómico equitativo. • Posibilidad de aplicar tarificación directa (peajes por ejemplo) a los usuarios de las vías terrestres en base a la incidencia real en el mantenimiento de las mismas. • Evaluación de las escalas de planta adecuadas para el desarrollo empresarial del transporte (especialmente el automotor de pasajeros y cargas), con adecuación a los parámetros de calidad y seguridad exigidos.
<p>Alcance regional:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generación de datos necesarios para planificar nuevas infraestructuras y mantenimiento de las existentes. • Coordinación de políticas comunes con bases ciertas y proyecciones sustentables. (Apoyo a la inversión privada, generación de tarifas de referencia adecuadas, políticas de subsidios en base a prioridades prefijadas y evaluadas, generación de escalas de planta adecuadas en las empresas de transporte de todo tipo, etc.)
<p>Plazo de ejecución: Relevamientos e informes preliminares en 4 a 6 meses.</p>
<p>Situación actual:</p> <p>En general, los sistemas de transporte que existen en la región tienen sistemas de actualización tarifaria basadas en minutas previamente existentes en las reglamentaciones de los mismos. Dichas minutas asumen administrativa y legalmente el carácter de costos relevados en cada caso. Sin embargo, los cambios en la tecnología, las alteraciones económicas generales e –incluso- las limitaciones técnicas de las propias minutas conspiran para que las mismas sean representativas de costos reales.</p> <p>Tal situación implica que –aún con la predisposición manifiesta de los gobiernos provinciales y locales a favor de una mayor equidad- se favorece frecuentemente a sectores socioeconómicos de nivel medio o alto. Vgr.: el desconocimiento de los costos reales de los servicios de transporte de pasajeros lleva frecuentemente a fijar tarifas que no permiten recuperar adecuadamente los mismos –en especial en zonas de baja densidad poblacional- con la consecuente desinversión en equipamiento. Algo similar ocurre con el transporte de carga en áreas productivas específicas alejadas de las redes viales principales.</p>

En algunos casos, particularmente en municipios de la región, se ha recurrido a la estatización de servicios de transporte urbano de pasajeros con el objetivo de superar falencias de empresas concesionarias que no pudieron soportar las crisis económicas generales (el transporte en todas sus modalidades es una demanda derivada de otras actividades económicas). Existen al menos dos observaciones en contra de estas prácticas, derivadas del desconocimiento de los costos reales de los servicios: a) el desarrollo de proyectos que no son realmente viables desde el punto de vista socioeconómico, endeudándose en el presente y dejando que años más tarde otro gobierno se ocupe de encontrar el dinero necesario para cubrir los préstamos o los compromisos asumidos. b) generación de subsidios generales a los viajes realizados, incluso a muchos que no los necesitan.

Fuente de recursos (actual o prevista): Financiamiento propio de las Provincias y municipios más importantes de la Región, con apoyo de organismos especializados de crédito.

Observaciones:

Las políticas tarifarias de los diferentes modos de transporte, tanto a nivel privado como público (entendiendo que estas últimas son por lo general reguladas) adolecen de una falta de transparencia que resta competitividad a muchos sectores y dificulta –o directamente impide- aplicar políticas de inversión adecuadas.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: PLANES ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PROVINCIALES	
Nº de LEI: 6	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 6.5
Area Responsable de la ejecución: Ministerios de la Producción y divisiones de gobierno del área Transporte	
Objetivos: <ul style="list-style-type: none"> - Elaborar Planes que, como herramienta de gestión, aporten racionalidad, competitividad y eficiencia, dentro de una política territorial, al desarrollo de las provincias de la Región Centro, articulando la acción público-privada, ampliando las fronteras productivas, incorporando áreas hoy excluidas, hacia la integración provincial y su inserción en la Región Centro. - Formulación de Lineamientos de Planificación-Gestión, orientación de la acción y la toma de decisiones hoy con una visión estratégica hacia el futuro. 	
Descripción: Presentación preliminar, Relevamientos, Diagnósticos y Propuestas sobre todos los Modos de transporte y su Intermodalidad (Vial: Corredores bioceánicos/ Autopistas regionales/ Rutas primarias y secundarias/ Caminos rurales, etc.), Trazas ferroviarias, Transporte fluvio-marítimo (Hidrovía Paraná-Paraguay, desarrollo del Sistema portuario), Transporte aéreo (Aeropuertos internacionales, regionales, etc.). Interacción del Transporte con otros ámbitos de gestión, Estudios demográficos, de impacto ambiental, / Fases preliminares, Formulación del Plan, Escenarios Futuros (previsiones a 10/20/30 años), Cronogramas de Etapas, Actualización permanente del Plan, Equipos Técnicos.	
Alcance. Resultados esperados: <ul style="list-style-type: none"> • Convertir la Red de Transporte radioconcéntrica en un sistema reticular de corredores primarios Norte-Sur y Este-Oeste que integren las regiones del territorio provincial; • Tender a un esquema de equidad territorial; • Fortalecer el Transporte Intermodal; • Lograr un Sistema de Transporte sustentable. Impulsar el uso racional de los recursos energéticos; • Participación activa de los actores claves del Sistema, tanto en transporte de cargas como de pasajeros. 	
Alcance regional: Integración de las Provincias con la Región Centro y con el resto del territorio Nacional e Internacional.	

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS Y EL GAS NATURAL	
Nº de LEI: 6	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 6.6
<p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que los recursos que se recaudan por el Impuesto a los Combustibles Líquidos y el Gas Natural se vuelvan a asignar primordialmente al sector de transporte 	
<p>Descripción:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estudios para el diseño de propuestas de modificación al régimen de asignación de los fondos del Impuesto - Acciones conjuntas de las provincias de la Región Centro tendientes a lograr la asignación de los fondos generados por el Impuesto al sector de transporte 	
<p>Alcance. Resultados esperados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asegurar la provisión de fondos para el sector de transporte 	
<p>Alcance regional:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potenciar las posibilidades de desarrollar y mantener la infraestructura de transporte necesaria para la integración de la Región Centro 	
<p>Situación actual:</p> <p>En el año 1991 se sancionó la Ley N° 23.966 de Impuesto sobre los Combustibles Líquidos y el Gas Natural que permitió recuperar una parte de los fondos viales asignando una participación de los recursos a cada provincia.</p> <p>Sin embargo, con el transcurso del tiempo, se volvió a repetir la situación previa a la mencionada Ley, en la cual el Gobierno Nacional, por las necesidades de financiamiento de otros sectores, recurre a los fondos que se recaudan con la imposición a los combustibles, cuyo destino primero debiera ser el financiamiento de la red vial.</p>	

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: LEGISLACIÓN REGIONAL DEL TRANSPORTE	
Nº de LEI: 7	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 7.1
<p>Objetivos:</p> <p>Se lograrán como objetivos principales racionalizar el esquema de disposiciones vigentes, y, evitar superposición de exigencias legales por imposición de distintas jurisdicciones.</p>	
<p>Descripción:</p> <p>Se trata de armonizar las normativas vigentes en materia de transporte a nivel provincial y nacional, con el objetivo de establecer una legislación de común exigencia en el ámbito regional con proyección nacional y MERCOSUR.</p>	

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: ESTUDIO RUTAS NACIONALES EN LA REGIÓN CENTRO AMPLIADA	
Nº de LEI: 7	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 7.2
<p>Objetivos:</p> <p>La finalidad de este estudio es analizar las principales problemáticas presentes y aquellas que podrían presentarse en el mediano plazo (2005-2010), de la red vial nacional en la Región Centro (Córdoba, Entre Ríos y Santa Fe), Región Nuevo Cuyo (Mendoza, La Rioja, San Luis y San Juan) y Catamarca, para luego poder definir prioridades de inversión.</p>	
<p>Descripción:</p> <p>En la región a analizar existe un gran potencial de crecimiento. Una adecuada infraestructura de la red vial es fundamental para aprovechar el mismo. Es por ello que se considera importante la realización de un estudio que determine cuales son las inversiones prioritarias en infraestructura vial, para evitar que problemas de congestión o deficiencias de la misma limiten el crecimiento y desarrollo de la región.</p> <p>La importancia de determinar los niveles de servicios a los cuales están operando las principales vías radica en la función que cumple cada una de las rutas. Debe considerarse que la congestión vehicular aumenta el costo de flete, disminuye los tiempos, desgasta más el pavimento de las vías y aumenta considerablemente el riesgo de accidentes.</p> <p>Con el objetivo de poder definir cuales son los tramos de la red vial nacional que presentan mayores problemas dentro de la región bajo estudio, se realizara un análisis descriptivo de la situación actual de los mismos.</p> <p>Es de vital importancia la estimación del transito futuro y de los niveles de servicio de las rutas de la región para así poder determinar las prioridades de inversión en infraestructura vial. Con este objetivo se realizarán estimaciones del TMDA (Transito Medio Diario Anual) como así también de los niveles de servicio para el período 2005-2010, para los diferentes tramos de las rutas nacionales de la región.</p>	
<p>Alcance. Resultados esperados:</p> <p>Buscando evitar problemas potenciales en el mediano plazo que limiten el desarrollo regional, se elaborara un ranking de las inversiones prioritarias a realizarse, en base a los resultados anteriores.</p>	

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: CONEXIÓN FERRO-VIAL RECONQUISTA – GOYA (ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD)	
Nº de LEI: 8	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 8.1
Area Responsable de la ejecución: Ministerio de Obras, Servicios Públicos y Vivienda / Ministerio de la Producción. Provincia de Santa Fe.	
<p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establecimiento de una conexión física sobre la Hidrovía Paraná-Paraguay, equidistante entre las preexistentes entre Resistencia-Corrientes y Santa Fe-Paraná. <p>La conexión Reconquista - Goya apunta a consolidar el desarrollo de la microregión que comprende el norte de Santa Fe, este de Santiago del Estero, sur-oeste de Chaco, sur-oeste de Corrientes y noroeste de Entre Ríos. La misma genera un PBI geográfico regional estimado en 3.500 millones de pesos anuales. Cuenta con una población de, aproximadamente, 500.000 personas, siendo su principal polo de desarrollo el de Reconquista – Avellaneda – Goya. Su industria se ha consolidado a partir de los aceites vegetales de soja, girasol y algodón, complementados con la metalmecánica y química, que aportan a los campos de la zona los agroquímicos, fertilizantes y maquinaria para laboreo.</p> <p>La producción actual de más de 5 millones de toneladas de granos y oleaginosas en el área de influencia de este proyecto se ha triplicado en los últimos 10 años, y según relevamientos efectuados por entidades empresarias de la zona se puede llegar a duplicar en la próxima década³. El movimiento agrícola, principalmente sojero, ha realizado fuertes inversiones productivas en dicha región, incorporando alta tecnología metalmecánica y biogenética que permitió expandir la frontera agrícola en climas y terrenos antes anegados, logrando rindes aceptables. El desarrollo que iniciaron los agricultores del norte de Santa Fe se ha extendido, en los últimos años, a Santiago del Estero y Chaco.</p> <p>Por otra parte, los altos rindes agrícolas en la pampa húmeda han desplazado el centro de gravedad de la producción ganadera a esta región, generando una lucrativa actividad que comienza en Corrientes con la cría, continúa en el norte de Santa Fe con la invernada y finaliza con la faena para consumo y exportación, a través de una red de frigoríficos ubicados en la zona con una alta dotación de capital y tecnología. También es destacable el aprovechamiento de los cueros que se exportan a Europa.</p>	
Descripción: Evaluación de las inversiones necesarias	
<p>Alcance. Resultados esperados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contribución al desarrollo del Norte de Santa Fe; • Posibilidad de establecimiento de vínculos intermodales con el Puerto de Reconquista. <p>El puente proyectado permitiría superar la barrera que representa el Paraná, sin paso alguno en una extensión de 535 km (desde el Túnel Subfluvial Hernandarias hasta el Puente General Belgrano), y las dificultades de la conexión por balsa, ya que se deben salvar terrenos bajos y anegadizos.</p>	

³ Estimaciones del Consejo Regional Económico del Norte Santafesino (CORENOSA).

Para evaluar los beneficios económicos que implicaría la vinculación entre el polo industrial Reconquista- Avellaneda y la ciudad de Goya, resulta significativo analizar lo sucedido con la construcción del Puente General Belgrano, que une Resistencia con Corrientes. Actualmente circulan más de 14.000 vehículos por día, en un 80% representado por tránsito local. Este hecho se repetiría, sin dudas, con el puente Reconquista - Goya. Los estudios de transporte realizados⁴ evidenciaron que la interconexión vial citada generará un tránsito medio diario anual (TMDA) inicial de 2.750 vehículos al momento de su habilitación, logrando una significativa reducción de los costos de transporte en el ámbito regional y derivando un pequeño porcentaje del tránsito de los otros cruces (Túnel Subfluvial Hernandarias y Puente Gral Belgrano).

El puente se ha proyectado en una microlocalización adecuada al norte de Reconquista y Goya, alejada de los actuales centros urbanos y casi en línea recta con el cruce internacional de Paso de los Libres – Uruguayana. De esta forma, se podrá acceder en forma directa a este puente internacional, ahorrando tiempo de viaje y mejorando la seguridad vial.

Alcance regional: Potencialidad como posible nudo de paso alternativo al corredor bioceánico.

Situación actual: Estudio de prefactibilidad (C.F.I.)

⁴ Estimaciones que surgen del Informe del Ing. Pedro Huerta Soaje, Huerta y Asociados - Setec SRL. formulado con fondos del Consejo Federal de Inversiones.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: REHABILITACIÓN DE TRAMOS VIALES Y FERROVIARIOS EN ÁREAS AFECTADAS POR INUNDACIONES	
Nº de LEI: 8 y 1	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción: 8.2
Objetivos: <ul style="list-style-type: none"> - Conectar a las regiones agrícola-ganaderas del norte provincial de Santa FE con el hinterland del Puerto Reconquista - Reducir el tiempo y costos de operación para transitar líneas férreas, brindando un aumento en el volumen de carga. 	
Descripción: <p>Por este programa se procura rehabilitar infraestructuras de transporte específicas afectadas por inundaciones. Los siguientes proyectos se consideran que deben integrar mínimamente este programa:</p> <p>RUTA PROVINCIAL Nº 31. BAJOS SUBMERIDIONALES</p> <p>Esta ruta del norte de la provincia, localizada en los Departamentos 9 de Julio, Vera y General Obligado, posee una longitud total de 237 km. El 8% se encuentra pavimentado, el 20% sin traza y alrededor del 45% presenta un regular o mal estado de conservación. Atraviesa transversalmente los Bajos Submeridionales, conectando las Rutas Nac. Nº 11 y 95.</p> <p>Se ubica en un área de más de 3.000.000 has, donde sólo existen dos rutas además de ésta: la RP Nº32 (actualmente cortada) y la RP Nº 30 (en pésimo estado de transitabilidad).</p> <p>Normalizar esta ruta es una obra de gran importancia, máxime si se tiene en cuenta que existen 2.000.000 de has. sin explotar debido a la falta de caminos con adecuadas condiciones de transitabilidad y canalizaciones adicionales. Esta comunicación permitirá conectar a las regiones agrícola-ganaderas del norte provincial con el hinterland del Puerto Reconquista.</p> <p>En los primeros 47 Km. no existe camino desde Intiyaco, razón por la cual se procederá a la apertura de la traza, con el objetivo de transformarse en un camino transitable de tierra con badenes de hormigón. Las obras a ejecutar serían las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tramo Santa Margarita-Intiyaco: Apertura de un camino de tierra (calzada natural). - Tramo Intiyaco- Tartagal- Tres Bocas: Camino de Ripio. - Tramo Tres Bocas- Flor de Oro: Pavimento a ejecutar. - Tramo Flor de Oro- Empalme RN 11: Actualmente pavimentado en forma definitiva. - Las obras de canalización sobre esta ruta intentarán retener los excedentes hídricos en los campos para el aprovechamiento agropecuario, ya que esta zona tiene un régimen de lluvias insuficiente que oscila en los 700-800 mm anuales. <p>REHABILITACIÓN TRAMO FERROVIARIO Y VIAL LAGUNA LA PICASA</p> <p>Reducir en 20 horas el tiempo para transitar por una de las líneas troncales férreas de mayor importancia para Argentina, con menores costos de operación y brindando</p>	

un aumento del 15 por ciento en el volumen de carga.

Descripción:

Una de las obras de gran importancia para el sur de la provincia de Santa Fe es la rehabilitación del tramo ferroviario en Laguna La Picasa (entre Aarón Castellanos y Diego de Alvear, en proximidades de Rufino, provincia de Santa Fe).

El préstamo financiará el desarrollo del viaducto ferroviario y apoyará el fortalecimiento del sector incluyendo la ejecución de estudios de preinversión. La obra consiste en la realización del alteo en las vías del ferrocarril sobre un "pedraplén" de una extensión de 15 kilómetros aproximadamente. El proyecto deberá contemplar, en el caso de la Ruta Nacional Nro. 7, los trabajos de alteo y pavimentación para restablecer la comunicación interrumpida desde hace años, que implica un notable perjuicio económico para toda la región.

PUENTE SOBRE EL ARROYO LEYES SOBRE LA RUTA PROVINCIAL N°1 DE LA PCIA. DE SANTA FE

Situación actual:

RUTA PROVINCIAL N° 31. BAJOS SUBMERIDIONALES: El Gobierno Provincial ha acordado con CORENOSA⁵ la apertura de esta ruta canal desde Santa Margarita a Intiyaco (Total: 160 Km). Para ello se ha previsto la conformación de un consorcio hidrovial al que se le asignaría una retroexcavadora y motoniveladora. El Gobierno Provincial se haría cargo de proveer los equipos y abonar el combustible para las máquinas y gastos en personal. El control de las obras será realizado por los productores agropecuarios y CORENOSA. Por otra parte, los productores se han comprometido a cumplir con el pago de la tasa por hectárea o de conservación de caminos rurales.

REHABILITACIÓN TRAMO FERROVIARIO Y VIAL LAGUNA LA PICASA: La Corporación Andina de Fomento (CAF) aprobó a fines del año 2004 un préstamo por 35 millones de dólares destinado a la rehabilitación del tramo de la línea ferroviaria concesionado a la ALL, interrumpido por problemas de naturaleza hidrológica desde el año 2001.

Monto:

RUTA PROVINCIAL N° 31. BAJOS SUBMERIDIONALES: 3 millones de dólares

REHABILITACIÓN TRAMO FERROVIARIO Y VIAL LAGUNA LA PICASA: 35 millones de dólares para rehabilitación del tramo de la línea ferroviaria

Fuente de recursos (actual o prevista):

Gobiernos nacional y provinciales y organismos de créditos internacionales.

⁵ CORENOSA. Consejo Regional Económico del Norte Santafesino.

Anexo 3: LEI Y PPPA de Infraestructura

ID	Líneas Estratégicas Institucionales	Nombre	Descripción	Ámbito de aplicación	Sector	Tipo de Infraestructura	Monto Obras U\$S
1	Desarrollo de Infraestructura y Equipamiento Turístico	Hotel de Convenciones	Construcción de un hotel 5 estrellas en el Complejo Ferial Córdoba, sede de la Agencia Córdoba Turismo, lugar donde se desarrollara la cumbre de presidentes del MERCOSUR	Córdoba	Turismo	Hotelería	12.148.000
2	Desarrollo de Infraestructura y Equipamiento Turístico	Tren de las Sierras	Creación de un tren turístico sobre parte de la traza que fuera del tren de las sierras con fines netamente turísticos no de transporte. El tramo sugerido se extiende desde la Plaza federal, símbolo del centro del territorio nacional desde donde se retornaría al punto de partida, el recorrido es de 12 kms. aproximadamente sobre las vías preexistentes pasando por museos, túneles, edificios históricos y parques temáticos a crearse, además de un paisaje serrano impactante.	Córdoba	Turismo	Ferrocarril turístico	500.000
3	Desarrollo de Infraestructura y Equipamiento Turístico	Crucero por el Río Paraná	Instalación y explotación privada de un servicio de crucero en barco entre las distintas localidades que bordean el Río Paraná, desde Uruguay hasta Paraguay	Entre Ríos y Santa Fe	Turismo	Crucero fluvial	
4	Desarrollo de Infraestructura y Equipamiento Turístico	Tren turístico Firmat - Melincué	Instalación y explotación privada de un servicio de tren a vapor entre las localidades de Firmat y Melincué.	Santa Fe	Turismo	Ferrocarril turístico	
5	Desarrollo de Infraestructura y Equipamiento Turístico	Sistema de Hoteles-Casino de la Provincia de Santa Fe	Instalación y explotación privada de hoteles de 5, 4 y 3 estrellas, respectivamente, en las ciudades de Rosario, Santa Fe y Melincué, con centros de convenciones y casinos.	Santa Fe	Turismo	Hotelería	200.000.000

6	Desarrollo de Infraestructura y Equipamiento Turístico	Santa Fe la Vieja Patrimonio de la Humanidad	El sitio denominado Santa Fe la Vieja, primera localización de la ciudad de Santa Fe, fundada por Juan de Garay en 1573, conserva restos identificados de sus primeros pobladores, de sus viviendas y edificios públicos, e importante documentación. La gestión para conseguir la declaración de Patrimonio de la Humanidad ya fue iniciada con la propuesta de 2005.	Santa Fe	Turismo	Parques Nacionales	
7	Desarrollo de Infraestructura y Equipamiento Turístico	Parque Nacional del Paraná	Creación de un Parque Nacional de grandes dimensiones en la zona del valle aluvional del Río Paraná, entre los ríos Paraná y Coronda y entre las rutas Nos. 11 y 168.	Santa Fe	Turismo	Parques Nacionales	
8	Desarrollo de Infraestructura y Equipamiento Turístico	Puesta en valor del sitio turístico Melincué	Saneamiento de la laguna Melincué, cuya zona turística estuvo inundada durante 25 años. Instalación y explotación privada de hoteles de un hotel con centro de convenciones y casino. Explotación de las costas y las islas de la laguna.	Santa Fe	Turismo	Centros Turísticos	
9	Desarrollo de Infraestructura y Equipamiento Turístico	Puesta en valor Sitio Ramsar Jaaukanigás	Este sitio RAMSAR es uno de los más importantes de la Argentina por su biodiversidad y por el sistema hidrológico que representa. Cubre casi 500.000 hectáreas en el noreste de la provincia, entre la Ruta Nº 11 y el río Paraná y desde la ciudad de Reconquista hasta el límite con el Chaco. Actualmente se están desarrollando las tareas para facilitar la interpretación, exploración y recorrida del sitio.	Santa Fe	Turismo	Sitios Turísticos	
10	Desarrollo de Infraestructura y Equipamiento Turístico	Puesta en valor del sitio turístico Laguna el Palmar	Explotación privada de la laguna y el palmar. Realización de obras de infraestructura vial (mejorado de ruta y puente) y turística.	Santa Fe	Turismo	Sitios Turísticos	

11	Desarrollo Infraestructura Equipamiento Turístico	de y	Parque Temático de la Constitución Nacional	El proyecto prevé potenciar el turismo nacional mediante la creación de un parque temático dedicado a la Constitución Nacional en la ciudad de Santa Fe.	Santa Fe	Turismo	Parques Temáticos	
12	Desarrollo Infraestructura Equipamiento Turístico	de y	Parque Temático de Puerto Gaboto	Potenciar el turismo nacional e internacional mediante la creación de un parque temático en Puerto Gaboto, dedicado a la historia del Fuerte Sancti Spiritus y su relación con la incorporación de la lengua española, el trigo y la religión católica.	Santa Fe	Turismo	Parques Temáticos	
13	Desarrollo Infraestructura Equipamiento Turístico	de y	Parque Temático La Vía Láctea	Potenciar el turismo nacional e internacional mediante la creación de un parque temático en las inmediaciones de la localidad de Rafaela, dedicado a la producción lechera y sus industrias derivadas.	Santa Fe	Turismo	Parques Temáticos	
14	Desarrollo Infraestructura Equipamiento Turístico	de y	Pavimentación acceso al Parque Nacional “Pre Delta”	El Parque Nacional “Pre Delta” fue el último creado en Entre Ríos y se ubica a la vera del Río Paraná en el Departamento Diamante. No posee aún la indispensable infraestructura para uso turístico, a pesar de su belleza y de ser muy visitado. Se ha priorizado dotarlo de un acceso pavimentado de 7 kms aprox. Que lo una con la Ruta Provincial N° 11 y el acceso a la ciudad de Diamante.	Entre Ríos	Turismo	Parques Nacionales	
15	Desarrollo Infraestructura Equipamiento Turístico	de y	Centro de Información Turístico Regional para el seguimiento del Plan Estratégico Turístico Córdoba	Contar con una estructura administrativa con sede en agencia Córdoba turismo activa y representativa, contar con un manual de indicadores de gestión y de evaluación de estadísticas, contar con un data center capaz de administrar contenidos y de proporcionar las herramientas electrónicas para incorporar indicadores de gestión y evaluación, proporcionar una herramienta de atención	Córdoba	Turismo	Infraestructura administrati va	350.000

			telefónica tipo call center.				
16	Determinación del Estado de Situación y Diagnóstico del Sistema Eléctrico de la Región / Acción Regional en la Expansion y Confiabilidad del Sistema Electrico	Línea de Alta Tensión 132 kV FREYRE - BRINKMANN.	Dicha línea, apta para 132 kV está construida con conductor Aluminio Acero de 300/50 mm ² de sección. Permitirá abastecer la creciente demanda de las Cooperativas de Freyre, Porteña, Brinkmann, La Paquita, Altos de Chipión y Morteros, además industrias de la región y reserva del Sistema Suardi San Guillermo en la provincia de Santa Fe.	Santa Fe	Energía y Comunicaciones	Línea de Alta Tensión	
17	Determinación del Estado de Situación y Diagnóstico del Sistema Eléctrico de la Región / Acción Regional en la Expansion y Confiabilidad del Sistema Electrico	Ampliación Estación Transformador a Almafuerde 500/132 kV- 300 MVA	Se trata de la ampliación de la Estación Transformadora Almafuerde que se repotencia de 300 MVA a 600 MVA, que permite la reducción de generación forzada y abastecimiento al centro sur de la provincia.	Santa Fe	Energía y Comunicaciones	Estación Transformadora	
18	Determinación del Estado de Situación y Diagnóstico del Sistema Eléctrico de la Región / Acción Regional en la Expansion y Confiabilidad del Sistema Electrico	Ampliación Estación Transformador a REOLIN y línea de vínculo con Estación Transformador a Almafuerde	Para poder entregar toda la potencia de Estación Almafuerde se amplio la ET Reolin y se construyo una línea de vinculo en 132 kV que une ambas estaciones.	Santa Fe	Energía y Comunicaciones	Estación Transformadora	

19	Determinación del Estado de Situación y Diagnóstico del Sistema Eléctrico de la Región / Acción Regional en la Expansion y Confiabilidad del Sistema Electrico	Estación Transformador a Arroyo Cabral 500/132 kV – 300 MVA	Para abastecer la demanda en el próximo quinquenio se esta construyendo la Estación Arroyo Cabral , que es un nuevo punto de conexión entre Rosario - Almafuerter y adicionalmente entrega mayor estabilidad al corredor de 500 kV.	Santa Fe	Energía y Comunicaciones	Estación Transformadora	
20	Determinación del Estado de Situación y Diagnóstico del Sistema Eléctrico de la Región / Acción Regional en la Expansion y Confiabilidad del Sistema Electrico	Repotenciación y Modernización de Central Térmica Pilar	La central Pilar que actualmente tiene una potencia de 210 MW será repotenciada, a 510 MW instalando dos turbinas a gas de 150 MW cada una que trabajaran en ciclo combinado con dos turbinas de vapor de 75 MW cada una que se encuentran en funcionamiento.-	Santa Fe	Energía y Comunicaciones	Central Térmica	
21	Determinación del Estado de Situación y Diagnóstico del Sistema Eléctrico de la Región / Acción Regional en la Expansion y Confiabilidad del Sistema Electrico	Repotenciación y Modernización de Central Térmica Sud Oeste	La centra que actualmente tiene una potencia util de 30 MW sera repotenciada, a 140 MW con la instalación de una turbina a gas de 110 MW, que posteriormente se montara una turbina para que trabaje en ciclo combinado.	Santa Fe	Energía y Comunicaciones	Central Térmica	
22	Determinación del Estado de Situación y Diagnóstico del Sistema Eléctrico de la Región / Acción Regional en la	Central Hidráulica Arroyo Corto	Sobre la descarga de la Presa Arroyo Corto, que actúa como reservorio para funcionar como central de bombeo conjuntamente con la Central Hidráulica Río Grande, se proyecta una central de 6 MW .	Santa Fe	Energía y Comunicaciones	Central Hidráulica	

	Expansion y del Sistema Eléctrico						
23	Participación actual de las Provincias en el Servicio de Comunicaciones	Tendido de Fibra Óptica Mortero-Córdoba	Con el objeto de brindar servicio de telecomunicaciones, en la cuenca lechera, Nor-Oeste de Santa Fe, Nor-Este de Córdoba, se ha realizado un tendido de fibra óptica, sobre la red de transmisión, de 300 km de recorrido,	Santa Fe	Energía y Comunicaciones	Fibra Óptica	
24	Análisis de Situación del Sistema Eléctrico	Relevamiento, Instalaciones y Parámetros del Sistema Eléctrico de Córdoba	Para alcanzar los objetivos propuestos esta previsto continuar los planes de equipamiento, tanto en transmisión, distribución y generación, comprendiendo todo el territorio provincial	Córdoba	Energía y Comunicaciones	Sistema Eléctrico	280.000.000
25	Expansión y del Sistema Eléctrico	Ampliación ET Santo Tomé y LAT 132 Santo Tomé - Calchines	El proyecto consiste en la incorporación del tercer transformador de 300MVA en la ET de 500 kV Santo Tomé ubicada en la provincia de Santa Fe y la construcción de una línea nueva de 132 kV (Santo Tomé-Calchines) que permitirá proveer energía eléctrica a la Provincia de Entre Ríos a través de la conexión Calchines- Paraná, ya construída.	Entre Ríos	Energía y Comunicaciones	Estación Transformadora y Línea de Alta Tensión	11.900.000
26	Expansión y del Sistema Eléctrico	Estación Transformadora "Gran Parana"	En la opinión de algunos especialistas, se hace imperiosa la construcción de esta estación transformadora en las cercanías de la ciudad de Paraná, la que debería estar operando en el año 2011. El proyecto está formulado y en el año 2001 existió una oferta iniciadora del mismo. El plazo de ejecución estimado de esta obra que aún no se ha decidido su construcción, es aproximadamente de 6 años.	Entre Ríos	Energía y Comunicaciones	Estación Transformadora	

27	Acceso al Servicio Eléctrico	Plan de Electrificación Rural	Expansión del sistema de electrificación rural, logrando incluir usuarios rurales al servicio eléctrico y promover el desarrollo social, evitando así la migración social.	Entre Ríos	Energía y Comunicaciones	Sistema Eléctrico	
28	Uso del Gas en la Provincia	Expansión del sistema de Gas Natural	Expansión del sistema de gas provincial, dando acceso al servicio a nuevos usuarios. El proyecto prevé 3.370.200 m. de red de distribución para 14.300 nuevos Usuarios a servir en 3 años.	Entre Ríos	Energía y Comunicaciones	Sistema de Gas	
29	Fortalecimiento y desarrollo del entorno básico para la inversión y el desarrollo productivo	Ferrocarril Minero	Puesta en funcionamiento de ferrocarriles que unen la Provincia de Córdoba con Santa Fé y Entre Ríos para el transporte de la producción minera regional	Región Central	Producción	Ferrocarriles	
30	Fortalecimiento y desarrollo del entorno básico para la inversión y el desarrollo productivo	Programa de Fortalecimiento de Parques y Áreas Industriales – Santa Fe-	El programa contempla el mejoramiento en la dotación de infraestructura en Parques y Áreas Industriales existentes, la generación de nuevas Áreas Industriales y promueve la articulación público privada para su gerenciamiento. El Régimen de Promoción Industrial de la Provincia otorga beneficios impositivos a las empresas radicadas en Parques y Áreas Industriales y a aquellas que se trasladen a esos espacios para favorecer la radicación ordenada de los establecimientos en armonía con el ambiente y los núcleos urbanos, permitiendo la reducción de costos de infraestructura y servicios para los inversores.	Santa Fe	Producción	Parques Industriales	
31	Fortalecimiento y desarrollo del entorno básico para la inversión y el desarrollo productivo	Dotación de Infraestructura específica para la producción. – Santa Fe-	El Programa está destinado a mejorar las condiciones de infraestructura productiva en comunidades que no cuenten con Áreas Industriales para facilitar la industrialización de la producción primaria.	Santa Fe	Producción	Parques Industriales	

32	Fortalecimiento y desarrollo del entorno básico para la inversión y el desarrollo productivo	Gasoducto en Áreas Productivas de Entre Ríos		Entre Ríos	Producción	Gasoducto	
33	Fortalecimiento y desarrollo del entorno básico para la inversión y el desarrollo productivo	Desarrollo de Red de Energía Eléctrica en Áreas Arroceras - Entre Ríos-		Entre Ríos	Producción	Sistema Eléctrico	
34	Fortalecimiento y desarrollo del entorno básico para la inversión y el desarrollo productivo	Mejoramiento de Caminos en Áreas Rurales Productivas - Entre Ríos-	Mejoramiento de Caminos Rurales en Zonas V, VI, VII, VIII, IX y X.	Entre Ríos	Producción	Caminos	
35	Fortalecimiento y desarrollo del entorno básico para la inversión y el desarrollo productivo	Estudio Rutas Nacionales en la Región Centro Ampliada	Se propone la realización de un estudio que determine cuales son las inversiones prioritarias en infraestructura vial, para evitar que problemas de congestión o deficiencias de la misma limiten el crecimiento y desarrollo de la misma. La finalidad de este estudio es analizar las principales problemáticas presentes y aquellas que podrían presentarse en el mediano plazo (2005-2010), de la red vial nacional en la Región Centro (Córdoba, Entre Ríos y Santa Fe)	Región Central	Producción	Caminos	
36	Abastecimiento de Agua	Acueductos y canales		Región Central	Recursos Hídricos	Acueductos y canales	
37	Abastecimiento de Agua	Presas de embalse y azudes de derivación		Región Central	Recursos Hídricos	Presas de embalse	

38	Abastecimiento de Agua	Captación de aguas subterráneas		Región Central	Recursos Hídricos	Captación de aguas	
39	Control de Inundaciones	Obras de retención y de atenuación		Región Central	Recursos Hídricos	Obras de retención	
40	Control de Inundaciones	Obras de defensa		Región Central	Recursos Hídricos	Obras de defensa	
41	Turismo Cultural	Patrimonio Histórico y Turístico de cada Provincia	El proyecto consiste en rescatar museos, monumentos y lugares históricos; para su integración a los circuitos turísticos culturales. Para ello, se efectuará un Diagnóstico del Patrimonio Turístico Cultural y posteriormente se pondrán en valor los edificios más emblemáticos de cada provincia elegidos por la misma comunidad como Patrimonio Histórico.	Región Central	Cultura	Patrimonio Histórico	
42	Patrimonio Cultural	Bienes del Patrimonio Cultural de la Region	El proyecto consiste en relevar la existencia y estado, de todos los bienes que conforma el patrimonio cultural de la región. Para ello se regionalizarán proyectos provinciales específicos de la materia.	Región Central	Cultura	Patrimonio Histórico	
43	Patrimonio Cultural	Cascos Históricos	El proyecto orienta su acción focalizando el desarrollo de estos espacios y conformando políticas de fomento común para la región. Para ello, se elaborará el Plan Integral para Cascos Históricos.	Región Central	Cultura	Patrimonio Histórico	
44	Patrimonio Cultural	Sistema de Información	El proyecto apunta a la utilización de soportes varios para el mejor acceso a la documentación de la región.	Región Central	Cultura	Sistema de Información	

INFORME COMISIÓN TRABAJO

Integrantes: Omar Sereno, asesor provincia Gobierno de Córdoba, Oscar Balla y Facundo Welschen, asesores provinciales Gobierno de Entre Ríos, Eldo Márquez, asesor provincial Gobierno de Santa Fe.
Mariano Perosio, representante Sociedad Civil Córdoba, Teresa Benítez, representante Sociedad Civil Entre Ríos.
Coordinador: Diego Mendiburu
Asistente Técnico: Sol Filadoro

Diciembre de 2006

INDICE

1. Introducción	105
2. Líneas Estratégicas	107
3. Listado de Proyectos, Programas, Acciones, por cada Línea Estratégica	111
4. Conclusiones	113
Anexos	115

1. Introducción

El Foro de organizaciones del Trabajo de la Región Centro, de San Francisco Córdoba, en 2004, a partir del crecimiento y desarrollo que se vislumbraba con la institucionalización de la Región Centro, como nuevo espacio de organización regional, se proponía como ámbito de debate y como espacio donde establecer un conjunto de acciones tendientes a mejorar la calidad de la actividad laboral procurando coadyuvar a la creación del trabajo decente y al bienestar de las personas que trabajan en los sectores de la producción agropecuaria, industrial, comercial y de servicios.

En aquella oportunidad se esbozaban los primeros lineamientos de un programa de acción conjunta tendiente a combatir el flagelo de la desocupación, la precarización laboral, el trabajo no registrado, el trabajo infantil, la falta de seguridad e higiene, la escasa mano de obra calificada, etc.

En octubre de 2005, y con motivo de la IV cumbre de las Américas, el Foro adhiere y declara:

- Que el crecimiento económico es una condición necesaria pero no lo suficiente para la creación del empleo, ya que en algunos períodos de nuestra historia, coincidieron altas tasas de crecimiento de la actividad económica con bajo nivel de creación de empleos.
- Que es necesario poner al empleo en el centro de las decisiones económicas, a partir de un marco institucional más inclusivo, que posibilite la elaboración de políticas de empleo, articuladas con decisiones de políticas macroeconómicas, comerciales, de infraestructura y educativas.
- Que el Estado cumple un rol fundamental para asegurar un crecimiento con equidad, y su fortalecimiento a nivel nacional, provincial y municipal, posibilitará estos resultados.
- Que ante las perspectivas que ofrece este proceso de globalización, se plantea a nuestro país como necesario, el fortalecimiento del proceso de integración regional.
- Que el empleo de calidad requiere cobertura social y asegurar los derechos fundamentales de los trabajadores en un marco de diálogo social.

Esto surge ante la convicción de que es imprescindible “Crear trabajo para enfrentar la pobreza y fortalecer la gobernabilidad democrática” es por ello que a lo largo del proceso de planificación se establecerá una permanente conexión entre los temas asociados a la equidad y calidad y los de planificación estratégica.

En esta nueva etapa, y a partir de los aportes de los integrantes provinciales de la comisión, se han incorporado las diferentes líneas de trabajo, políticas, programas, proyectos y acciones, que viene realizando en materia laboral cada provincia en particular.

Asimismo, se especifican los aportes que han incorporado los representantes de los foros de entidades productivas y sindicales de las distintas provincias conjuntamente con los acuerdos arribados en el trabajo de la comisión.

Es por todo esto que el Foro de organizaciones del Trabajo de la Región Centro continuó con sus reuniones en las diferentes ciudades de la región. Asimismo, representantes de cada provincia participaron de las reuniones de Consejo Federal del Trabajo, organismo que tiene por objetivo fortalecer las administraciones del trabajo, procurando la mayor eficacia de la actividad gubernamental y de los actores sociales en las distintas jurisdicciones y competencias.

En el punto siguiente, y como conclusión de la continuidad de ambas etapas, es decir aquella que comenzó en el año 2004 y esta última que se lleva a cabo en el CFI, así como las diversas participaciones que los representantes provinciales llevan a cabo en el Consejo Federal del Trabajo sumada a la intervención de los foros de la sociedad civil, se desarrollarán las diferentes líneas estratégicas que de mutuo acuerdo se han trazado.

2. Líneas Estratégicas surgidas de Trabajo en Comisión

Línea Estratégica N° 1. Nombre: Armonización de normativa

Objetivos: Obtener normativas que armonicen procedimientos en las tres provincias que permitan actuaciones en conjunto en toda la rama del Derecho Laboral.

Programa 1.1: Integrar las normativas provinciales

Proyecto 1.1.1: Conformer un equipo técnico, con participación de la sociedad civil, que realice un abordaje integral de las legislaciones laborales de las tres provincias, realizando un comparativo de los distintos institutos jurídicos que las comprenden. Lograr propuestas de modificación a cada legislatura provincial de manera de alinear dichas legislaciones

Proyecto 1.1.2: Realizar convenios marcos para poder, en el ámbito inspectivo, realizar trabajos en conjunto.

Línea Estratégica N° 2. Nombre: Trabajo Digno

Objetivos: El trabajo en ilegal, en nuestro país alcanza a más del 44 % de la P.E.A. Es uno de los males esenciales a erradicar que perturba y genera cuadros muy desiguales afectando el cuidado de la salud, la protección social y los ingresos de los trabajadores.

Se entiende por trabajo digno aquel trabajo de calidad, realizado en condiciones de libertad, equidad, seguridad, dignidad humana y que cumpla con todas las leyes y normativas que lo amparan.

Tendrá por objetivo entre otros el control de las condiciones de trabajo en general y el relevamiento previo de las condiciones y medio ambiente del trabajo, así como también reducir la informalidad laboral, el trabajo en “negro”, la falta de seguridad e higiene en el puesto laboral, etc.

Además, se buscará la colaboración de los sindicatos, de las cámaras empresariales y de todas las instituciones públicas y privadas que tengan que ver con lo referido al trabajo (SRT, AFJP, etc.).

Programa 2.1: Trabajo No Registrado: Abordar y atacar la problemática a través de una mayor y mejor inspección de trabajo.

- Proyecto 2.1.1: Realización de operativos en conjunto cuando la necesidad lo requiera.
- Proyecto 2.1.2: Sistematización de la información con las bases informáticas del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, la Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSES), la Administración Federal de Ingreso Público (AFIP) en tiempo real a las 3 provincias.
- Proyecto 2.1.3: Conformación de Base de datos en común.

Programa 2.2: Asegurar la Calidad del Empleo: Proteger y resguardar al trabajador frente a las contingencias del trabajo y hacer cumplir las normativas de ambientes de trabajo sanos y seguros.

- Proyecto 2.2.1: Fortalecer convenios con la Superintendencia de Riesgos de Trabajo
- Proyecto 2.2.2: Conformar programas de concientización y sensibilización al conjunto de la sociedad
- Proyecto 2.2.3: Armar programas de capacitación para los actores sociales vinculados a las relaciones laborales

Líneas Estratégicas N° 3. Nombre: Trabajo infantil

Objetivos: El trabajo infantil es una de las peores formas de explotación y abuso. Pone en peligro la salud, seguridad y educación de los más chicos, al mismo tiempo que atenta contra su desarrollo físico, mental, espiritual, moral y social.

El trabajo infantil arranca de raíz toda posibilidad de futuro para nuestros niños y niñas, los excluye de la educación, los aleja de toda probabilidad de desarrollo intelectual, les quita el derecho al esparcimiento, a la educación, a la inocencia y sobre todo vulnera la integridad de los niños y niñas como sujetos plenos de derechos.

Para esto se implementaran acciones y estrategias tendientes a hacer cumplir taxativamente en toda la RC la Convención de los Derechos del Niño de jerarquía constitucional.

Realizar planes de concientización, sensibilización y capacitación en este sentido.

Programa 3.1: Erradicar el Trabajo Infantil: Planificación para lograr erradicar en forma progresiva y eficaz esta problemática. El objetivo podrá ser alcanzado en tanto la sociedad comprenda que el trabajo infantil es un problema de todos, y para que esto suceda es imprescindible generar alternativas de difusión, para sensibilizar y concientizar en torno a esta cuestión.

Proyecto 3.1.1: Fortalecer la participación ínter jurisdiccional y articular acciones con todas las áreas inspectivas de los gobiernos (Higiene y Seguridad, Agricultura, Justicia, Salud, Medio Ambiente, Educación, Transporte) de manera tal que cualquiera de ellas que detecten un menor de 14 años trabajando informe al área correspondiente

Proyecto 3.1.2: Búsqueda de financiamiento para la Región Centro para realizar cursos de concientización y sensibilización de que el niño debe asistir a la escuela y no al trabajo, siendo para ello indispensable el rol del docente en la tarea.

- **Líneas Estratégicas N° 4.** Nombre: Empleo y capacitación

Objetivos: Generar canales de información en la RC que permitan acercar la oferta previamente capacitada a la demanda laboral.

Crear organismos técnicos que relacionan la oferta y demanda de trabajo, brindando información y orientación para el empleo y la capacitación, (y todo ello en forma gratuita). A la vez que sean una vía de información y acceso a diversos programas sociales que ejecuta los Estados, tendientes a aumentar la empleabilidad y el empleo.

Programa 4.1: Red de servicios de Empleo para la Región Centro: Interrelacionar el conjunto de herramientas de políticas activas de empleo y las oportunidades de trabajo

originadas en el sector privado de la economía con las personas desocupadas o aquellas que buscan mejorar su situación laboral.

- Proyecto 4.1.1: Capacitación y Certificación Laboral: Promover desde la RC un referencial de calidad de certificación de los proveedores de capacitación (Institutos de Formación Profesional)
Armar un plan de Certificación de calidad de la RC con el fin de homogeneizar los saberes de los trabajadores
- Proyecto 4.1.2: Propiciar la construcción de mesas de consenso para todos los actores involucrados.
- Proyecto 4.1.3: Terminalidad Educativa: Inclusión de adolescentes, y jóvenes y mayores en sistemas de promoción de la terminalidad educativa y la formación.
- Proyecto 4.1.4: Promoción de Políticas de Empleo para la Región Centro: Su enfoque supone la articulación entre los distintos ámbitos de gestión de las políticas económicas, laborales y sociales, así como la integralidad en el modo de las intervenciones. Dirigidas a mejorar las condiciones de inserción laboral de los trabajadores y a fortalecer la competitividad de las unidades productivas.
- Proyecto 4.1.5: Discapacidad: Promover y difundir acciones tendientes a mejorar la calificación laboral de la población con discapacidad tanto en la actividad pública como privada.

3. Listado de Proyectos, Programas, Acciones, por cada Línea Estratégica

Línea Estratégica N° 1: ARMONIZACION DE FORMATIVA	Programa 1.1: Integrar las normativas provinciales
Línea Estratégica N° 2: TRABAJO DIGNO	<p>Programa 2.1: Trabajo No Registrado: Abordar y atacar la problemática a través de una mayor y mejor inspección de trabajo.</p> <p>Proyecto 2.1.1: Realización de operativos en conjunto cuando la necesidad lo requiera.</p> <p>Proyecto 2.1.2: Sistematización de la información con las bases informáticas del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, la Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSES), la Administración Federal de Ingreso Público (AFIP) en tiempo real a las 3 provincias.</p> <p>Proyecto 2.1.3: Conformación de Base de datos en común.</p> <p>Programa 2.2: Asegurar la Calidad del Empleo: Proteger y resguardar al trabajador frente a las contingencias del trabajo y hacer cumplir las normativas de ambientes de trabajo sanos y seguros.</p> <p>Proyecto 2.2.1: Fortalecer convenios con la Superintendencia de Riesgos de Trabajo</p> <p>Proyecto 2.2.2: Conformar programas de concientización y sensibilización al conjunto de la sociedad</p> <p>Proyecto 2.2.3: Armar programas de capacitación para los actores sociales vinculados a las relaciones laborales</p>

Línea Estratégica N° 3: TRABAJO INFANTIL	Programa 3.1: Erradicar el Trabajo Infantil: Planificación para lograr erradicar en forma progresiva y eficaz esta problemática.
Línea Estratégica N° 4: EMPLEO CAPACITACION	<p>Programa 4.1: Red de servicios de Empleo para la Región Centro: Interrelacionar el conjunto de herramientas de políticas activas de empleo y las oportunidades de trabajo originadas en el sector privado de la economía con las personas desocupadas o aquellas que buscan mejorar su situación laboral.</p> <p>Y Proyecto 4.1.1: Capacitación y Certificación Laboral:</p> <p>Proyecto 4.1.2: Propiciar la construcción de mesas de consenso para todos los actores involucrados.</p> <p>Proyecto 4.1.3: Terminalidad Educativa.</p> <p>Proyecto 4.1.4: Promoción de Políticas de Empleo para la Región Centro.</p> <p>Proyecto 4.1.5: Discapacidad</p>

4. Conclusiones

Como se deduce de lo planteado en el punto 2 y también surge de los lineamientos estratégicos, sus proyectos, programas y acciones, la principal apuesta de los actores involucrados es conformar el punto de partida de un fuerte proceso de vinculación y articulación de todas las áreas, jurisdicciones e instituciones públicas y privadas que tengan relación con el sector trabajo, empleo y capacitación.

Para esto se hace imprescindible accionar sobre diversos programas tendientes a sensibilizar al conjunto de la sociedad civil sobre la necesidad del armado de un Plan Estratégico para la Región Centro sobre la temática del trabajo, el empleo y la capacitación laboral.

Para llevar a cabo esta tarea es necesario conformar, en poco tiempo, una Comisión de Trabajo de la Región Centro vinculada al Consejo Federal del Trabajo con el fin de plantear la necesidad del conjunto de la región, con la participación e integración, por vía de convenios marcos y específicos, de todos los actores sociales con directa vinculación (Sindicatos, Colegios de Profesionales, Empresarios, etc.)

Asimismo, interesar las Cámaras Legislativas provinciales y la nacional que aborde desde la Región Centro la reformas necesarias a la legislación vigente relacionada al trabajo y el empleo.

Para llevar a cabo con éxito esta tarea es necesario un extenso trabajo de estudio, análisis y de investigación con el fin de hallar las mejores formas de armonizar la legislación laboral de la Región Centro.

Es esencial para esto tener la capacidad y/o los ámbitos institucionales adecuados para Intercambiar información entre las provincias, la región en su conjunto y el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, la Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSES), la Administración Federal de Ingreso Público (AFIP), la Dirección Nacional de Migración, la Gendarmería y la Policía Federal y Provincial.

Además, la propuesta apunta a crear un ámbito de trabajo conjunto entre todos los actores que componen el entramado político social, económico y cultural de la RC con el fin de conformar proyectos que aborden interdisciplinariamente la temática del trabajo, el empleo y la capacitación.

Igualmente, abordar con los especialistas en transporte todo lo relacionado con los Corredores viales que componen el tejido articular de la RC como ser el eje de las Rutas 9 y 174 (Córdoba, Villa María, Rosario, Victoria) y las rutas 19 -168 – 18 (Córdoba, San Francisco, Santa Fe, Paraná, Concordia) pudiendo armar un proyecto de desarrollo, de capacitación, de inspecciones y de acciones en común respetando los corredores viales.

Finalizando, se debe mencionar que los objetivos propuestos por esta Comisión de Trabajo tienden a lograr en el territorio regional una política laboral integrativa que contemple las distintas situaciones existentes, proyectando el mejoramiento de la calidad laboral como así también brindando las posibilidades de acceso al trabajo.

ANEXOS

Planillas A y B. Provincia de Córdoba*

Línea N° 1: Trabajo

Proyecto 1.1: Nombre: Plan para el mejoramiento y armonía de las relaciones del trabajo y la calidad de las condiciones de las relaciones de trabajo.

Descripción: Incrementar y reforzar las inspecciones generales y las inspecciones de CyMAT en el ámbito de la Pcia. de Córdoba, abarcando trabajo no registrado, condiciones generales de trabajo y condiciones de higiene y seguridad.

Proyecto 1.2: Nombre: Plan Provincial para la erradicación del trabajo en negro.

Descripción: Implementar acciones inspectivas y de relevamiento de detección de trabajo, registrado en el ámbito provincial mediante operativos de oficio territoriales y sectoriales, atacando las actividades consideradas críticas.

Proyecto 1.3

Nombre: Gestión Activa para la Resolución de Conflictos Laborales.

Descripción: Implementar acciones y estrategias con eficiencia y celeridad en los conflictos individuales y colectivos a pedido de los actores sociales y/o de oficio en procura de la satisfactoria resolución , a fin de disminuir la litigiosidad procurando la paz social y la armonía de las relaciones laborales.

Proyecto 1.4

Nombre: Programa de Control de Gestión y Calidad de Servicio.

Descripción: Implementar acciones y estrategias con eficiencia y celeridad en el control de gestión interno y mejoramiento de la calidad del servicio mediante la formulación de instrumentos de indagación de eficiencia.

Proyecto 1.5

Nombre: Plan Provincial para la Erradicación del Trabajo Infantil.

Descripción: Llevar adelante las acciones para promover la participación, compromiso y concientización de la comunidad y la integración interdisciplinaria participativa para la erradicación del trabajo infantil.

* Se presenta un extracto por no contar con los archivos en forma digital

Planillas A y B. Provincia de Córdoba*

Línea N° 2: Empleo y Capacitación

Proyecto 2.1:

Nombre: Red de Capacitación y Actualización Permanente

Descripción: Llevar adelante acciones y programas de actualización y capacitación permanente para los agentes de la administración de la ALP y para los actores sociales comprometidos con la problemática de trabajo.

Proyecto 2.2:

Nombre: Programa Córdoba Comunidad Productiva. Cursos Gratuitos de Capacitación en Gestión de Micro emprendimientos y Armado de Proyectos.

Descripción: Son cursos abiertos tanto para los que empiezan una actividad por medio de un crédito, o para quienes tienen la idea para empezar a trabajar en algún rubro y necesitan aprender sobre el manejo de una empresa, aunque no precisen un crédito.

Proyecto 2.3

Nombre: Programa Córdoba Comunidad Productiva.

Descripción: Industria textil, metalmecánica, elaboración de chacinados, apicultura, cría de cerdos y pollos, actividades artesanales, costura y diversas ramas de artistas dedicados a la madera, a la fotografía y tornería.

Proyecto 2.4

Nombre: Entidad Regional Para cada Profesión.

Descripción: Compatibilizar Asimetrías en el ejercicio profesional Región Centro.

Proyecto 2.5

Nombre: Programa Primer Paso (PPP)

Descripción: Los beneficiarios pueden ser jóvenes de 16 a 25 años (16 y 17 con autorización de sus padres) el objetivo es que estos puedan ampliar sus capacidades y acumular experiencia en empresas y/o con empleadores privados (

* Se presenta un extracto por no contar con los archivos en forma digital

incluyendo monotributistas) cualquiera sea la actividad económica (industria, construcción, minería, agropecuario, comercio, servicios, etc.) y así potenciar las posibilidades de conseguir trabajo.

Proyecto 2.6:

Nombre: Programa Primer Paso Profesional.

Descripción: El objetivo es facilitar la transición hacia el empleo formal de los jóvenes profesionales recién recibidos, desempleados, sin experiencia laboral relevante, que enfrenten dificultades de inserción en la actividad productiva. Para ello se, se incentivará la realización de practicas en el ámbito de empresas privadas con la finalidad de desarrollar la principal experiencia.

Proyecto 2.7

Nombre: Programa Edad Productiva (PEP)

Descripción: El objetivo del programa es facilitar la reinserción laboral de las personas, entre 26 y 44 años, desocupadas y residentes en la provincia de Córdoba.

Proyectos 2.8

Nombre: Programa Volver al Trabajo.

Descripción: El objetivo es mejorar las condiciones de empleabilidad de las personas desocupadas en empresas con empleados a través de dos modalidades:

- Permitiendo el reentrenamiento y actualización de sus saberes, capacidad y actitudes (BECA)

- Subsidiando la contraprestación de trabajadores bajo la figura de Contrato de trabajo por Tiempo Indeterminado (CTI)

La meta del programa es que los beneficiarios alcancen la edad y aportes requeridos para cobrar el beneficio de la seguridad social.

Programa 2.9

Nombre: Programa Mas y Mejor Trabajo

Descripción: El objetivo es generar empleos de calidad, fortaleciendo la competitividad de las unidades productivas. Orientado a empresas y sectores de actividad con alta capacidad de generar y sostener puestos de trabajo directos e indirectos con calidad. Líneas de Acción:

Incentivos para la producción de puestos de trabajo,
Incentivos para el sostenimiento del empleo.
Intermediación laboral.
Asistencia técnica.
Formación profesional.

Programa 2.10

Nombre: Acercando las Pymes al Mercado Internacional.

Descripción: El Gobierno de Córdoba, mediante la Ley 8938 de junio de 2001, creo la Agencia Pro córdoba, Sociedad de Economía Mixta con competencia a todo lo relativo a la Promoción de Exportaciones, con el objeto de otorgar una mayor atención a la política comercial externa y de contribuir con una mayor dedicación a la promoción de exportaciones para consolidar la base exportadora de la Provincia y lograr un crecimiento en los mercados internacionales.

Planillas A. Provincia de Entre Ríos

Líneas estratégicas institucionales (LEI)	
Nº	Uno
Nombre	Inspección laboral
Descripción	Aumento de la labor inspectiva en el ámbito provincial, como así también en todos los rubros laborales. Perfeccionamiento de la tarea de los inspectores en los relevamientos. Direccionado al control del trabajo irregular, condiciones de higiene y seguridad y toda otra situación que perjudique los derechos de los trabajadores.
Objetivos	Ir aumentando año a año en numero de relevamientos. Lograr la eficacia de los mismos. Cumplir con lo comprometido y acordado con el ministerio de trabajo, empleo y seguridad social de la nación como con la Superintendencia de Riesgos de Trabajo de la Nación.

Planillas B. Provincia de Entre Ríos

Planes, programas, proyectos y acciones			
Nombre: Convenio "Plan nacional de regularización del trabajo", celebrado entre el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación y la Provincia de Entre Ríos.			
Nº de LEI: uno		Nº de plan, programa, Proyecto o acción: uno	
Área responsable de la ejecución: Dirección Provincial del trabajo de Entre Ríos			
Fortalecimiento de las acciones de fiscalización de la situación registral de los trabajadores, el cumplimiento de las condiciones de seguridad e higiene y de las condiciones generales de las empresas.			
Descripción: la provincia deberá fiscalizar doscientos cincuenta (250) establecimientos mensuales, de los cuales el 25% deberán ser rurales, 5% industria de la madera (aserraderos), 10% construcción. Las inspecciones volcarán especial atención a la detección de trabajo infantil para su erradicación. Contralor del fraude laboral a través de la figura de cooperativas de trabajo no genuinas. En las inspecciones se tendrán en cuenta los incumplimientos que ameriten la paralización o suspensión de los trabajos en obra.			
<p>Alcance. Resultados esperados: a lo que va del periodo 2006, se han triplicado en numero de inspecciones en relación al año 2004. En relación al fraude laboral a través de cooperativas de trabajo se han aplicado un importante numero de sanciones a empresas que utilizan esta modalidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inspecciones 2004: 824 • Inspecciones 2006: 1.707 al mes de junio • Variación: 107,16 % • Infracciones constatadas 2004: 177 • Infracciones constatadas 2006: 595 al mes de junio • Variación: 236,16 % 			
Alcance regional			
Fecha de inicio	04/11/2006	Plazo de ejecución	-

Situación actual: a confirmar			
Monto		Fuente de recursos (actual o prevista	Rentas generales. Propios de la dirección provincial del trabajo. S.r.t.
Observaciones			

Planillas A. Provincia de Entre Ríos

Líneas estratégicas institucionales (LEI)	
Nº	Dos
Nombre	Herramientas
Descripción	Compra de equipamiento informático, vehículos, mobiliario, etc. Para las 17 delegaciones que componen el organismo laboral.
Objetivos	Brindar al personal del área mayores y mejores herramientas con el objetivo de que desarrollen sus tareas en mejores condiciones laborales a fin de que los resultados sean positivos. Asimismo dotar a la dirección de comodidades para que los trabajadores que concurran a la misma se sientan en un ámbito de comodidad y atención.

Planillas B. Provincia de Entre Ríos

Planes, programas, proyectos y acciones			
Nombre: Equipamiento			
Nº de LEI: dos		Nº de plan, programa, Proyecto o acción: dos	
Área responsable de la ejecución: dirección provincial del trabajo de Entre Ríos			
Objetivos: informatizar todas las áreas y delegaciones del organismo. Brindar la movilidad a los agentes inspectores.			
Descripción: tener mayores recursos a fin de poder auxiliar a los trabajadores en todos los puntos de la provincia.			
Alcance. Resultados esperados: a raíz de esto se ha logrado un mayor numero de inspecciones como también el numero de audiencias de conciliación en el territorio.			
Alcance regional			
Fecha de inicio	2004	Plazo de ejecución	Indefinido
Situación actual: 30 computadoras – impresoras – etc. 20 escritorios 70 sillas Refacción del edificio 3 aires acondicionados 5 vehículos			
Monto	\$ 375.000	Fuente de recursos (actual o prevista	Propios de la dirección provincial del trabajo.
Observaciones			

Planillas A. Provincia de Entre Ríos

Líneas estratégicas institucionales (LEI)	
Nº	Tres
Nombre	Higiene y seguridad
Descripción	Coordinación de líneas de trabajo entre la dirección provincial de trabajo y el colegio de ingenieros civiles de la provincia de Entre Ríos.
Objetivos	Coordinar los respectivos servicios técnicos, líneas de asesoramiento, consultivas, de ejecución, de capacitación, de mediación, existentes o por crearse en las áreas de sus actividades respectivas.

Planillas B. Provincia de Entre Ríos

Planes, programas, proyectos y acciones			
Nombre: Convenio marco de cooperación mutua entre el colegio de abogados de Er. y la dirección provincial del trabajo de E.R.			
Nº de LEI: tres		Nº de plan, programa, Proyecto o acción: tres	
Área responsable de la ejecución: dirección provincial del trabajo de Entre Ríos			
Fecha de inicio	01/04/2005	Plazo de ejecución	Dos años
Monto -		Fuente de recursos (actual o prevista)	No se prevén erogaciones
Observaciones			

Planillas A. Provincia de Entre Ríos

Líneas estratégicas institucionales (LEI)	
Nº	Cuatro
Nombre	Inspección laboral
Descripción	Aumento de la labor inspectiva en el ámbito provincial, como así también en todos los rubros laborales. Perfeccionamiento de la tarea de los inspectores en los relevamientos. Direccionado al control del trabajo irregular, condiciones de higiene y seguridad y toda otra situación que perjudique los derechos de los trabajadores.
Objetivos	Ir aumentando año a año en numero de relevamientos. Lograr la eficacia de los mismos. Cumplir con lo comprometido y acordado con el ministerio de trabajo, empleo y seguridad social de la Nación como con la superintendencia de riesgos de trabajo de la Nación.

Planillas B. Provincia de Entre Ríos

Planes, programas, proyectos y acciones			
Nombre: convenio "plan nacional de regularización del trabajo", celebrado entre el ministerio de trabajo, empleo y seguridad social de la Nación y la provincia de Entre Ríos.			
Nº de LEI: cuatro		Nº de plan, programa, Proyecto o acción: uno	
Área responsable de la ejecución: dirección provincial del trabajo de Entre Ríos			
Objetivos: fortalecimiento de las acciones de fiscalización de la situación registrada de los trabajadores, el cumplimiento de las condiciones de seguridad e higiene y de las condiciones generales de las empresas.			
Descripción: la provincia deberá fiscalizar doscientos cincuenta (250) establecimientos mensuales, de los cuales el 25% deberán ser rurales, 5% industria de la madera (aserraderos), 10% construcción. Las inspecciones volcarán especial atención a la detección de trabajo infantil para su erradicación. Contralor del fraude laboral a través de la figura de cooperativas de trabajo no genuinas. En las inspecciones se tendrán en cuenta los incumplimientos que ameriten la paralización o suspensión de los trabajos en obra.			
<p>Alcance. Resultados esperados: a lo que va del periodo 2006, se han triplicado en número de inspecciones en relación al año 2004. En relación al fraude laboral a través de cooperativas de trabajo se han aplicado un importante número de sanciones a empresas que utilizan esta modalidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inspecciones 2004: 824 • Inspecciones 2006: 1.707 al mes de junio • Variación: 107,16 % • Infracciones constatadas 2004: 177 • Infracciones constatadas 2006: 595 al mes de junio • Variación: 236,16 % 			
Alcance regional			
Fecha de inicio	04/11/2006	Plazo de ejecución	-
Monto		Fuente de recursos (actual o prevista)	Rentas generales. Propios de la dirección provincial del trabajo. S.r.t.

Planillas A. Provincia de Entre Ríos

Líneas estratégicas institucionales (LEI)	
Nº	Cinco
Nombre	Erradicación del trabajo infantil
Descripción	Lograr a través de la comisión de erradicación del trabajo infantil de la provincia de Entre Ríos (c.e.t.i.p.e.r) el fortalecimiento de las instituciones y organizaciones a fin de erradicar el trabajo infantil en el territorio provincial.
Objetivos	<p>Realización de distintos talleres y cursos en el marco de la comunidad educativa en las distintas ciudades de la provincia. Dichos cursos capacitan al docente sobre esta problemática y le brindan herramientas para poder detectar situaciones. Asimismo se lo capacita para que pueda resolver y concientizar a los actores involucrados sobre lo que acarrea dicha situación.</p> <p>detección en el campo de trabajo a través de inspecciones de menores trabajando.</p>

Planillas B. Provincia de Entre Ríos

Planes, programas, proyectos y acciones			
Nombre: Erradicación del trabajo infantil			
Nº de LEI: cinco		Nº de plan, programa, Proyecto o acción: dos	
Área responsable de la ejecución: dirección provincial del trabajo de Entre Ríos – c.e.t.i.p.e.r.			
Objetivos: lograr el conocimiento y la concientización en todos los ámbitos sociales de la problemática del trabajo infantil.			
El objetivo a cumplir se intenta realizar a través de talleres de trabajo y de inspecciones en las distintas actividades productivas.			
Alcance. Resultados esperados: inspecciones permanentes y ... talleres de capacitación.			
Alcance regional 17 ciudades			
Fecha de inicio	2004	Plazo de ejecución	Indefinido
Situación actual: se han dictado los talleres en 7 ciudades			
Monto	Gastos mínimos de organización	Fuente de recursos (actual o prevista)	Propios de la dirección provincial del trabajo.
Observaciones			

Planillas A. Provincia de Santa Fe

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
N ^a	1 (uno)
Nombre	Tareas Inspectivas
Descripción	Reforzar las tareas inspectivas del organismo en todo el territorio provincial. Estas inspecciones abarcarán trabajo no registrado, condiciones generales de trabajo y condiciones de higiene y seguridad .
Objetivos	Alcanzar las metas comprometidas con el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad de la Nación; y con la superintendencia de Riesgo de Trabajo de la Nación.

Planillas A. Provincia de Santa Fe

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
N°	2 (dos)
Nombre	Informatización Total de Trámites.
Descripción	Informatización para el seguimiento y control de todos los trámites del organismo dentro de la Provincia.
Objetivos	Lograr la Simplificación registrad (convenio con AFIP) y un control interno de máxima efectividad en todos los trámites del organismo, informatizando totalmente las Regionales.

Planillas B. Provincia de Santa Fe

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Informatización Total de Trámites.	
Nº de LEI 2 (dos)	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 1 (uno)
Área Responsable de la ejecución: Director Provincial Gabinete de Asistencia Técnica	
Para toda la Provincia lograr un control interno de máxima efectividad y permitir el Entrecruzamiento de Datos con diversos Organismos Nacionales, tendiente a la eficientización administrativa.	
Objetivos: Cumplir los convenios celebrados con la Nación e informatizar todas las áreas del organismo.	
Alcance. Resultados esperados : Informatización Dirección Regional Santa Fe; Informatización Rosario; Informatización Delegaciones e Inspectorías; e implementación convenio con el AFIP para la registración de altas y bajas laborales en toda la Provincia	
Alcance regional	
Fecha de Inicio 1º Enero 2006	Plazo de ejecución 24 Meses
Alcance regional	
Situación actual A la fecha se ha efectivizado: Dirección Regional Santa Fe: 70% Dirección Regional Rosario:20% Delegaciones e Inspectorías:0% Cumplimiento Convenio AFIP: Firmado y en trámite de ejecución.	
Monto \$ 150.000	Fuente de recursos (actual o prevista): Cuenta Multas / Propias de la Sec. De Est. De Trab. Y Seg.Soc.
Observaciones: No se valoró costo de mano de obra, se realiza con recursos humanos de planta.	

Planillas A. Provincia de Santa Fe

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
Nº	3 (tres)
Nombre	Erradicación del Trabajo Infantil
Descripción	Intensificar la lucha interdisciplinaria para la erradicación del trabajo de menores, apoyando a la comisión provincial para la erradicación del trabajo infantil (CO.PRE.TI.), realizando más inspecciones específicas.
Objetivos	Realizar inspecciones dirigidas exclusivamente a detectar el Trabajo Infantil y dotar a la CO.PRE.TI. de los medios necesarios para apoyar sus acciones.

Planillas B. Provincia de Santa Fe

Planes, Programas, Proyectos y Acciones			
Nombre: Erradicación del Trabajo infantil			
Nº de LEI 3 (tres)		Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 1 (uno)	
Area Responsable de la ejecución: Coordinador CO.PRE.TI..-			
Objetivos: Lograr la concientización de lucha para la erradicación del Trabajo Infantil Implementando las acciones directas necesarias.			
Descripción: Dar importante apoyo a la CO.PRE.TI. en su accionar, realizando más inspecciones e implementando Programas Operativos Interdisciplinarios para acciones de prevención.			
Alcance. Resultados esperados : Cantidad de inspecciones específicas: 360; y 12 jornadas/reuniones de concientización.			
Alcance regional			
Fecha de inicio	1º Enero 2006	Plazo de ejecución	24 Meses
Situación actual: A la fecha se ha efectivizado: inspecciones específicas: 26 (7,25%); y 4 reuniones de concientización (40%)			
Monto	\$ 89.400	Fuente de recursos (actual o prevista): Cuenta Multas	Propias de la Sec. de Est. de Trab. y Seg. Soc.
Observaciones: No se valoró costo de mano de obra, se realiza con recursos Humanos de planta.			

Planillas A. Provincia de Santa Fe

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
Nº	4 (cuatro)
Nombre	Red Provincial de Oficina de Empleo
Descripción	Recolección, Sistematización y Transferencia de información sobre el Mercado Laboral con el Estado Nacional.
Objetivos	Implementar la Red Provincial de Oficinas de Empleo (decreto 2536/05) Convenio 11c/ Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación e implementar el dictado de Cursos de Capacitación .-

Planillas B. Provincia de Santa Fe

Planes, Programas, Proyectos y Acciones			
Nombre: Red Provincial de Oficinas de Empleo			
Nº de LEI	4 (cuatro)	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción	1 (uno)
Area Responsable de la ejecución: Dirección Provincial de Políticas de Empleo.			
Objetivos: Implementación de la Red Provincial de Oficinas de Empleo. Dictado de Cursos de Capacitación.			
Descripción: Inauguración de las Oficinas de Empleo e Integración a la Red. Dictado de los diferentes Talleres de Capacitación dirigidos al personal de las Oficinas de Empleo Municipales y/o Comunes.			
Alcance. Resultados esperados: La inauguración de 30 Oficinas de Empleo. Dictado de 24 Cursos/ Talleres de Capacitación s/ Gestión de Ofic. de Empleo			
Alcance regional			
Situación actual: A la fecha se ha efectivizado: Oficinas de Empleo: 29 convenios firmados (96,6%) Talleres de Capacitación: 3 cursos dictados (1,25%) : "Gestión de Oficinas de Empleo"; "Soft e Historia Laboral" y "Apoyo en la Búsqueda de Empleo".			
Monto	\$ 14.368	Fuente de recursos (actual o prevista): Cuenta Multas	Propias de la Sec. de Est. de Trab. y Seg. Soc.
Observaciones: No se valoró costo de mano de obra, se realiza con recursos Humanos de planta.			

Planillas A. Provincia de Santa Fe

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
Nº	5 (cinco)
Nombre	Prevención y Solución de los Conflictos Laborales.
Descripción	Con intervención directa del Organismo, prevenir y solucionar conflictos laborales(colectivos e individuales) en todo el territorio provincial.
Objetivos	Lograr un aumento en las conciliaciones individuales y colectivas en sede administrativa, evitando mayores causas judiciales y trastornos comunitarios.

Planillas B. Provincia de Santa Fe

Planes, Programas, Proyectos y Acciones			
Nombre: Red Provincial de Oficinas de Empleo			
Nº de LEI	5 (cinco)	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción	1 (uno)
Area Responsable de la ejecución: Direcciones Regionales de Santa Fe y Rosario.			
Objetivos: Prevenir y solucionar conflictos laborales en sede administrativa con el consiguiente ahorro de tiempo y dinero para el Estado y los Particulares.			
Descripción: Con el asesoramiento y difusión de las leyes laborales; y un mayor numero de conciliaciones en sede administrativa, se logra el objetivo previsto.			
Alcance. Resultados esperados: Lograr el 90% de efectividad sobre las causas ingresadas.			
Alcance regional			
Fecha de inicio	1 Enero de 2006	Plazo de Ejecución	24 meses
Situación actual: Total de reclamos individuales iniciados:4.740; solucionados: 3.538 (74,64 %) Conflictos Colectivos Iniciados: 36; Solucionados: 36 (100 % efectividad)			
Fuente de recursos (actual o prevista): Cuenta Multas		Propias de la Sec. de Est. de Trab. y Seg. Soc.	
Observaciones: No se considera el costo de mano de obra ya que se utilizan recursos humanos de planta.-			

Planillas A. Provincia de Santa Fe

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
Nº	6 (seis)
Nombre	Programa de Recuperación Productiva.
Descripción	Implementación y difusión del Programa de Recuperación Productiva.
Objetivos	Difusión y Asistencia Técnica del Programa Nacional que asiste a empresas en crisis para sostenimiento del empleo genuino. Destinado exclusivamente a sectores en declinación y áreas geográficas en crisis. Las empresas cobran un subsidio de \$ 150 por cada empleado.

Planillas B. Provincia de Santa Fe

Planes, Programas, Proyectos y Acciones			
Nombre: Red Provincial de Oficinas de Empleo			
Nº de LEI 6 (seis)		Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 1 (uno)	
Area Responsable de la ejecución: Dirección Provincial de Políticas de Empleo.			
Objetivos: Con la tarea de Difusión y de Asistencia Técnica, lograr el tratamiento del 100% de las solicitudes de adhesión al Programa de Recuperación Productiva.			
Descripción: Brindar asistencia técnica a las empresas que solicitan su incorporación al programa nacional, canalizando las solicitudes y completando la evaluación previa de factibilidad. Realizar la difusión del programa entre las Entidades Sindicales y las empresas.			
Alcance. Resultados esperados: Tratamiento del 100% de las solicitudes ingresadas.-			
Alcance regional			
Fecha de inicio	1 Enero de 2005	Plazo de Ejecución	24 meses
Situación actual: Tratamiento total de solicitudes ingresadas. Beneficios abonados en SET/06 : 352.			
Monto	\$ 11.328,00.-	Fuente de recursos (actual o prevista): Cuenta Multas	Propias de la Sec. de Est. de Trab. y Seg. Soc.
Observaciones: No se valoró costo de mano de obra, se realiza con recursos humanos de planta.			

INFORME COMISIÓN TURISMO

Integrantes: Rubén Ovelar, asesor provincial Gobierno de Córdoba; Jorge Mario Medina, asesor provincial Gobierno de Entre Ríos; Raúl Bertone, asesor provincial Gobierno de Santa Fe;
Norberto Crolla, representante de la Sociedad Civil Santa Fe.
Coordinador: Adrián Stur
Asistente Técnico: Mariana Chernisky

Diciembre de 2006

Índice

1. Introducción	144
2. Líneas Estratégicas	147
3. Listados de Proyectos, Programas y Acciones por Líneas Estratégica	153
4. Conclusiones	158
Anexos	159

1. Introducción

La industria del turismo creció el 11,7 por ciento en 2005, por encima del promedio de la economía, y generó ingresos de divisas para el país de 3.000 millones de dólares. transformándose en la cuarta industria de la economía del país. Además, en 2005 se registró por primera vez en décadas una mayor cantidad de ingresos que de egresos de turistas. Las cifras proyectadas para este año son superiores.

Para finales del año 2006, el crecimiento será del 9,6 por ciento y se espera un verdadero "boom" de inversiones para el sector que alcanzarán los 1.400 millones de dólares, el triple de los montos desembolsados en 2005 (alcanzaron los 456,5 millones de dólares). Así lo señala la Secretaria de Turismo de la Nación en su balance de la actividad 2005/2006. Lamentablemente no se cuenta con datos desagregados del movimiento turístico interno.

El turismo es un producto de exportación que solo depende del interés del turista. En esta industria no hay barreras paraarancelarias ni cuota Hilton. Así que, a diferencia de la industria agropecuaria que se ubica principalmente en la llanura pampeana, la automotriz, en la provincia de Córdoba, y la producción de lácteos, en Santa Fe, el turismo no está concentrado, sino disperso en el territorio. Lo que permite generar ingresos de divisas en los lugares más recónditos del país de nuestra región.

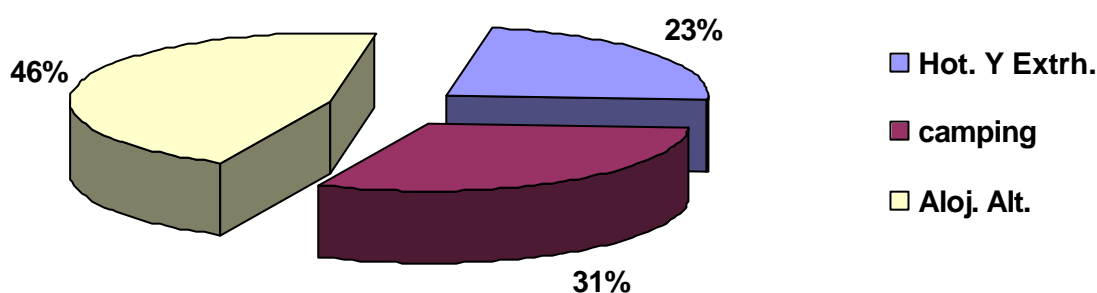
Uno de los problemas mas importantes que tiene nuestro país y en especial nuestra región es la Transportación Aerocomercial, tema en el que no profundizaremos, ya que lo trato la comisión de transporte, pero que afecta directamente las posibilidades del desarrollo del turismo internacional de nuestras provincias, el 90% de este se moviliza por este medio en nuestro país y hoy existe un cuello de botella gravitante: el 90% de las rutas aerocomerciales está en manos de un solo operador.

De todos modos, esperamos importantes cambios en los próximos meses a partir de una serie de medidas que implementará la Secretaría de Transporte, entre ellas, una exención del IVA para el combustible de los aviones, una reducción del 10 por ciento en el costo de los seguros, y la posibilidad de incorporar capitales extranjeros en una línea aérea. Esto permitirá comenzar a buscar un equilibrio en la accesibilidad a

nuestros territorios, sumado a los esfuerzos que realizan las provincias como Santa Fe y la empresa “Sol”.

La conformación de la Región fortalece la inserción de cada destino en el contexto nacional potenciando, en un trabajo mancomunado, cualitativa y cuantitativamente las alternativas de desarrollo, calidad e inversión siendo su atractivo principal la diversidad de productos que esta ofrece.

En lo que a infraestructura turística se refiere posee una capacidad de Alojamiento de 140.596 plazas en servicios Hoteleros y Extrahoteleros; 185.516 plazas en Campings; y 277.188 plazas en servicios de alojamientos Alternativos (casas, deptos, etc.).

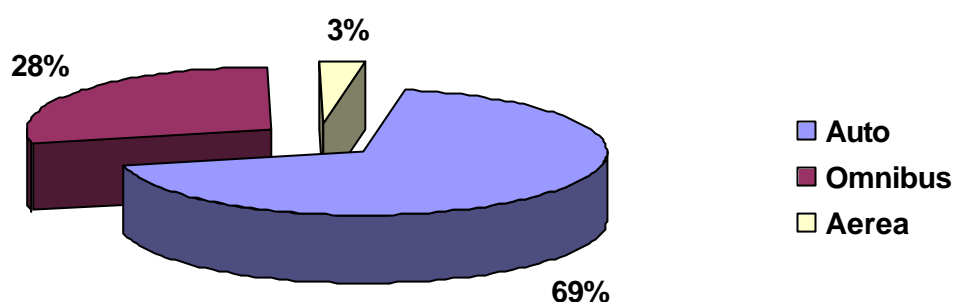


Estos están ocupados en un promedio anual de 47%, llegando a promedios del 83% en alta temporada (temporada de Verano y Vacaciones de Invierno), con un 62% de ocupación promedio en fines de semana y un 45% en días de semana. Lo que lo hace muy atractivo a la hora de decidir realizar inversiones, ya que posee una rentabilidad muy alta. (los promedios de costos por ocupación de alojamientos van de 18% al 32% según los niveles categorización y prestaciones de servicios adicionales). Con un promedio de estadía de 3,4 a 5 días según la temporada.

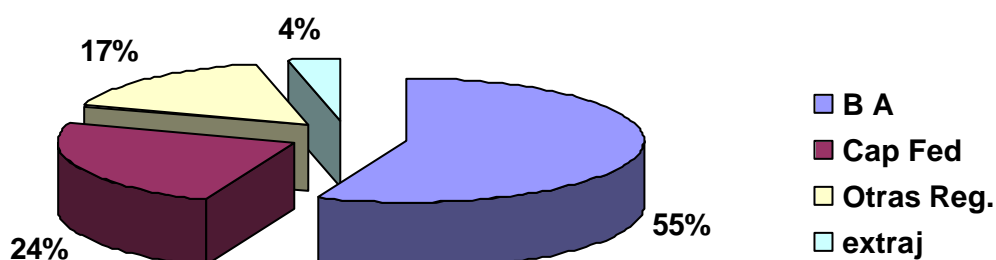
La llegada de turistas a la región tiene una tasa de crecimiento que supera la media nacional alcanzando en el 2005 un 12,5% promedio siendo la media nacional del 11,7%. Esto significó que del total del movimiento de turistas en el país 11.737.543 eligieron algún destino de la región, generando 46.950.172 pernoctes con un

movimiento económico que superó los \$ 1.530.000.000 en gasto directo a la actividad sin considerar los impactos que genera sobre los otros sectores.

En lo que respecta a la modalidad de llegada de los turistas el 69% lo realiza en vehículo propio, el 28% lo hace en ómnibus y el 3% vía aérea.



Si consideramos los mercados emisores de turismo a la región, aquí vuelve a potenciarse la unión, ya que a los mercados tradicionales de una provincia se le suma la posibilidad de una apertura en mercados no tradicionales, alcanzando otras regiones, que en algunos casos ya se venían trabajando de manera incipiente. El principal mercado emisor asía la región lo constituyen la provincia de Buenos Aires y Capital Federal siendo entre ambas el 80% (56% B.A. y 24% C.F.) del total de los turistas que recibimos; 16,5% de otras regiones Cuyo, Norte y Litoral; y 3,5% de extranjeros.



2. Líneas Estratégicas

Línea Estratégica N°1: Legislación Turística.

En este caso, partimos de la premisa de que las tres provincias tienen un desarrollo legislativo específico dispar. En tal sentido, nos proponemos alcanzar que las legislaciones provinciales contemplen la existencia de la Región Centro como marco de referencia de estrategias comunes de desarrollo.

Queremos alcanzar un grado de competitividad que nos destaque de las demás regiones y desarrollar equilibradamente el turismo en nuestro territorio, para ello es imperioso tener un marco legal que contemple las particularidades locales y le de un contexto regional.

Línea Estratégica N°2: Clasificación y Categorización de Alojamientos Turísticos.

En este punto, nuevamente se pone de manifiesto la cuestión legislativa. La normativa vigente en cada una de las provincias de la región ha ido perdiendo coherencia al desarrollarse nuevos tipos de alojamiento y nuevas demandas de servicios.

El propósito en este caso será establecer definiciones precisas de cada categoría y tender a la homologación de los sistemas, con el fin de presentar al turista terminología y clasificación comunes.

El objetivo es alcanzar una Clasificación y Categorización única en establecimientos de Alojamiento Turísticos en todo el territorio regional, con estándares y prestaciones de servicios acorde a las mas modernas que tiene la actividad en los destinos mas importantes del país y del mundo.

Línea Estratégica N°3: Fomento de Inversión en el área Turismo.

La inversión de capitales privados en infraestructura y servicios turísticos es un factor determinante en el crecimiento de la actividad. Hoy cada provincia ha recibido importantes inversiones directas en el sector que han permitido mejorar sensiblemente la calidad de los establecimientos, principalmente hoteleros.

Pero estas, reciben distintas ofertas de fomento según el tipo de inversión, donde compiten las tres provincias y se pierde el espíritu integracionista. Es necesario trabajar en función de buscar una estructura base equitativa para las tres provincias y sobre la que cada una trabajara en función del destino a desarrollar y el tipo de

inversión que se plantea realizar. Del mismo modo estructurar un documento para inversores que contenga esta oferta y los criterios en cada zona.

Por ello, la línea estratégica busca elaborar normas legales de fomento de las inversiones en Turismo (todo ello a los fines de fomentar la competitividad de la Región), evitar asimetrías significativas y, a su vez, permitir que cada provincia desarrolle sus capacidades y fortalezas propias.

Línea Estratégica N°4: Planes Estratégicos.

Las tres provincias están trabajando en planes estratégicos provinciales de turismo sustentable, en el marco del Plan Federal de Turismo Sustentable.

La planificación del crecimiento y desarrollo de nuestra región se dará solo si tenemos directrices claras y objetivos comunes. Para ello es fundamental contar con un plan estratégico de turismo que tenga la sustentabilidad del producto, como factor estructural, pero que se enmarque no solo en las acciones que se realizan en la nación, sino que deben contener el espíritu integracionista de la región y las necesidades del crecimiento local y microregional de cada una de las provincias que la integran.

El objetivo específico será la incorporación a los Planes de Turismo Sustentable de cada provincia, las acciones tendientes al fortalecimiento de la Región Centro, con líneas estratégicas consensuadas que potencien los recursos existentes.

Línea Estratégica N°5: Carta Vial de la Región.

No existe una carta vial turística de la Región Centro. La distribución de material informativo sobre la región, con su red vial, de servicios y de atractivos turísticos, presentada en forma unificada, es una oportunidad para promover la identidad regional.

Es muy importante contar con elementos que nos permitan tener la información total de la región con sus atractivos, distancias, paradores posibles, información del viajero, etc. De este modo se tiene una imagen de todas las opciones que nuestra región presenta y su potencialidad turística.

El objetivo es contar con este material a la mayor brevedad posible ya que es uno de los factores fundamentales de entender y comprender las ventajas que posee la región, principalmente dada la diversidad de atractivos que presenta y del nivel de servicios que posee al viajero, sobre todo si tenemos en cuenta que mas del 50% de los turistas que llegan a la región lo hacen en automóvil.

Línea Estratégica N°6: Creación de un Agente Receptivo para la Región.

Los avances en materia de turismo internacional permiten observar que la tendencia en los aspectos de comercialización se centran en los Paquetes Turísticos predeterminados que ofrecen servicios integrales de transporte aéreo, alojamiento, tours organizados, medios de movilidad interna, gastronomía, esparcimiento etc. En la Región Centro no se ha desarrollado aún la figura de Agentes Receptivos que comercialicen con este criterio. Entendemos que la creación de dichos agentes a modo de referentes en materia turística es imprescindible para dar un impulso definitivo a la actividad.

Línea Estratégica N°7: Impulso a los Movimientos Turísticos Internos de la Región.

La población total de las tres provincias que integran la Región Centro supera los 8 millones de habitantes con un poder adquisitivo superior al promedio nacional. Si bien existe un importante flujo de turistas entre las tres provincias, es menester incrementar los movimientos Interprovinciales dentro de la región.

La promoción del turismo tiene también un ingrediente importantísimo en el reconocimiento de los valores culturales de cada lugar y el fortalecimiento de la identidad de cada uno. En este sentido la Concientización turística se basa en el reconocimiento de esos valores y el sentimiento de propiedad sobre los distintos lugares, hitos históricos, culturales o naturales de cada provincia.

La difusión y el trabajo conjunto para lograr este reconocimiento, darán como resultado final, un movimiento turístico relevante (turismo intraregional) que redundará en un incremento económico en el sector. Pero además, significará el conocimiento y reconocimiento de nuestra propia idiosincrasia, nuestros valores regionales.

Línea Estratégica N°8: Definición de Estrategias Comunes de Mercado.

Esta línea estratégica involucra la promoción de la Región Centro como destino competitivo para el turista local y extranjero, en trabajo coordinado con el Agente Receptivo al que se hiciera referencia en la Línea estratégica 6, a través de planes y estrategias coordinadas, de nuevos mercados nacionales e internacionales y de una marca institucional a la Región Centro.

El posicionamiento de los productos turísticos de la región es un factor fundamental para el desarrollo turístico local. Existen acciones individuales de cada provincia que

apuntan a los mismos mercados, esto nos permite optimizar al máximo los recursos y posicionar mejor los productos de toda la región, tanto en los mercados internos como en el lineamiento para presentarlos en el ámbito internacional.

Línea Estratégica N°9: Sistema de Señalética Turística.

En este caso particular, las acciones estarán orientadas a la creación, a partir de isotipos comunes a las tres provincias, de un Plan Integrado de Señalética Turística. La señalización turística juega un rol preponderante, tanto en las plantas urbanas de las ciudades, como también en los accesos a las provincias y en todo el recorrido de sus principales corredores y circuitos. Un atractivo no señalizado o señalizado incorrectamente, seguramente será obviado en el viaje y no aprovechado por el turista. La señalética es un factor fundamental para la orientación del viajero y la información de los atractivos y servicios puesto a disposición de los turistas. Cada circuito necesita de la información que lo describe y orienta en su recorrido, así como de la interpretación necesaria para conocer y valor cada atractivo.

La señalización urbana es prioritaria para que un turista se oriente en las distintas opciones entre las que puede elegir y poder alcanzar el destino esperado. Del mismo esta puede tener características de servicios orientativos, interpretativos de un lugar o edificio, etc. Y tiene que estar directamente vinculada con la carta vial donde los isotipos utilizados deben respetarse en un criterio de unicidad.

Línea Estratégica N°10: Desarrollo de infraestructura y equipamiento turístico.

La planificación que lleva a cabo el estado nacional respecto de las grandes obras de infraestructura vial, ferroviaria, aérea y fluvial, muchas veces es analizada desde aspectos generales, productivos, etc., sin la indispensable óptica del Turismo. Cabe señalar que nuestra actividad, preponderante en estos tiempos, con alcances insospechados en un futuro inmediato, no debe ser soslayada a la hora de planes y definiciones.

En este aspecto, toda obra que se concrete, si no ha tenido en cuenta un enfoque turístico correcto para el desplazamiento de los flujos entre los mercados emisores y los centros receptivos, adolecerá de la base sustentable que merece.

La mayoría de las obras de infraestructura, sobre todo las que vinculas distintos destinos o aquellas que forman parte de los nodos de trasbordo o terminales viales, ferroviarias ó aérea, son factores determinantes en el crecimiento o no de la actividad en las distintas zonas de nuestra región. Hoy el turismo genera un flujo de movimiento

que amerita ser considerado como un factor estructurante de la formulación de cualquiera de los proyectos de los distintos corredores de la región centro.

Línea Estratégica N°11: Fortalecimiento de la gastronomía Regional.

Esta línea involucra múltiples acciones, a saber, la realización de un trabajo permanente de rescate de platos típicos, con su inventario por provincia, insumos, lugares de comercialización, la realización de tareas de capacitación en Cocina Tradicional y celebración de eventos y concursos sobre nuevas formas y modalidades de presentación de los mismos. Asimismo, se buscará la puesta en marcha de un mercado de “Circuitos Gastronómicos Regionales” que abarque áreas comunes a las provincias, donde se distinga la cocina regional y se ofrezca al viajero alternativas gastronómicas propias, con un sello de identidad no repetitivo.

Cada una de nuestras provincias fue colonizada por inmigrantes de distintos países de las más variadas culturas. Estas fueron conservando las raíces de esas culturas madres y fueron incorporando los productos típicos de cada una de las zonas donde se fueron radicando. Esta mezcla, creo platos con particularidades que son únicos en el país y le dan una identidad donde conserva la esencia de origen y los ingredientes de los productos autóctonos locales. El rescate de esta cultura culinaria y su incorporación a los menús gastronómicos de la región en las zonas de donde son originarios, le da al producto turístico una atractivo distintivo muy valorado por los turistas.

Línea Estratégica N°12: Búsqueda de una conciencia turística Regional.

Hablar de conciencia turística regional en este ámbito y en el Plan estratégico del cual participamos, implica la creación de una Concientización Turística, producto de la cabal valoración en todos los estamentos y sectores de la comunidad de los significados sociales, culturales y económicos que el Turismo aporta.

También cuando hablamos de turismo, hablamos entre otras cosas, de hospitalidad. La hospitalidad no solo la aporta quienes trabajan en el sector y son actores fundamentales y responsables de la satisfacción del turista, sobre todo por los servicios recibidos. Pero un factor importante en la hospitalidad es el aporte que da el ciudadano, en su trato asía el turista, en su disposición a informar y orientar sobre localizaciones, etc.

Pero además, la Concientización Turística significa el conocimiento de cada uno de los atractivos, de los valores culturales, de la historia de cada pueblo, del significado, etc.

Que reafirman el sentir ciudadano, la valorización de los distintos elementos que constituyen la historia de la ciudad y que forman parte de su propia idiosincrasia.

De aquí la importancia que tiene el trabajar en acciones tendientes a formar esta conciencia turística en todos los estamentos y los sectores de la vida ciudadana (escolares, prestadores, comerciantes, etc.)

Línea Estratégica N°13: Desarrollo de las Microregiones.

Los límites políticos administrativos que poseen las provincias entre sí no influyen sobre los desplazamientos turísticos. El viajero se traslada por las rutas troncales, tanto nacionales como provinciales y muchas veces no percibe el límite interprovincial. En cambio, sí reconoce aspectos comunes a cada zona en cuestión: su paisaje geográfico, su clima, las características de la población, etnias, sus producciones, etc. Estas “comarcas” o “micro regiones” son espacios y al mismo tiempo unidades de gran utilidad para el desarrollo turístico a partir de la búsqueda de sus objetivos y estrategias comunes.

En la Región Centro aparecen nítidamente micro regiones biprovinciales que resultan interesante promover, a fin de sumar esfuerzos.

Se pueden mencionar, a modo de ejemplo: el área metropolitana Paraná-Santa Fe; la región integrada físicamente en tiempo reciente por el viaducto Victoria-Rosario; la Cuenca Láctea Santa Fe-Córdoba (San Cor), entre otras.

Línea Estratégica N°14: Fortalecimiento de las Fiestas Regionales.

Este lineamiento estratégico busca dotar a las “Fiestas Regionales” de objetivos múltiples, especialmente turísticos, para que se constituyan en focos de atracción de visitantes.

Las fiestas regionales en su carácter de locales, provinciales ó nacionales son la expresión de los pueblos, a través de ellas se vive la fuerza productiva, las características culturales, la mancomunidad con la naturaleza. Cada una de ellas es única y poseen un potencial turístico importante que la dotará de sustentabilidad y aportará al turismo un nuevo producto turístico-cultural-productivo.

3. Planes, Programas, Proyectos y Acciones por LEI.

Línea 1: Legislación de Turismo.	Proyecto 1.1: Compatibilización de la legislación turística de las provincias
Línea 2: Clasificación y Categorización de alojamientos turísticos	Proyecto 2.1: Clasificación y Categorización de alojamientos turísticos
Línea 3: Fomento a la inversión en el área de turismo	
Línea 4: Planes estratégicos	
Línea 5: Carta vial de la Región	Proyecto 5.1: Carta vial de la Región Centro
Línea 6: Creación de un Agente Receptivo para la Región.	Proyecto 6.1: Agente Receptivo
Línea 7: Impulso a los movimientos turísticos internos de la región	Proyecto 7.1: Programa de Fidelización Turística de la Región Centro
	Proyecto 7.2: Turismo Estudiantil Histórico de la Región Centro.
	Proyecto 7.3: Corredor Jesuítico de la Región Centro

	Proyecto 7.4: Corredor Turístico Pueblos Forestales
	Proyecto 7.5: Circuitos Turísticos Etnicos
	Proyecto 7.6: Preservación del Patrimonio Ictícola
	Proyecto 7.7: Puesta en marcha de “escuela de pesca”
Línea 8: Definición de Estrategias Comunes de Mercado	
Línea 9: Sistema de Señalética Turística	Proyecto 9.1: Turismo Provincial – Sector
	Proyecto 9.2: Señalética turística del Turismo Religioso
	Proyecto 9.3: Señalética turística del Turismo Histórico
	Proyecto 9.4: Programa de Señalización Turística para la Provincia de Córdoba
	Proyecto 9.5: Señalización Turística Rutas Troncales y Microregiones

Línea 10: Desarrollo de Infraestructura y Equipamiento Turístico	Proyecto 10.1: Hotel de Convenciones en el Predio Ferial
	Proyecto 10.2: Tren de las Sierras
	Proyecto 10.3. Crucero por el Río Paraná
	Proyecto 10.4: Tren turístico Firmat - Melincué
	Proyecto 10.5: Sistema de casinos de la Provincia de Santa Fe
	Proyecto 10.6: Santa Fe la Vieja Patrimonio de la Humanidad
	Proyecto 10.7: Parque Nacional del Paraná
	Proyecto 10.8: Puesta en valor del sitio turístico Melincué
	Proyecto 10.9: Puesta en valor Sitio Ramsar Jaaukanigás
	Proyecto 10.10: Puesta en valor del sitio turístico Laguna el Palmar

	Proyecto 10.11: Parque Temático de la Constitución Nacional
	Proyecto 10.12: Parque Temático de Puerto Gaboto
	Proyecto 10.13: Parque Temático La Vía Láctea
	Proyecto 10.14: Pavimentación Acceso al Parque Nacional “Pre Delta”
	Proyecto 10.15: Centro de Información Turístico Regional para el seguimiento del Plan Estratégico Turístico Córdoba
	Proyecto 10.16: Conservación y Puesta en Valor del Conjunto Histórico “Calera del Palmar”
	Proyecto 10.17: Proyecto Area Biológica Protegida Río Mocrete.
	Proyecto 10.18: Desarrollo de la Problemática Termas como Atractivo Turístico.
	Proyecto 10.19: Proyecto “Puertas de la Provincia”
Línea 11: Fortalecimiento de la Gastronomía Regional.	Proyecto 11.1: Fortalecimiento de la Gastronomía Regional

	Proyecto 11.2: Capacitación en Gastronomía Regional
Línea 12: Búsqueda de una Conciencia Turística Regional.	Proyecto 12.1: Búsqueda de una Conciencia Turística Regional-I
	Proyecto 12.2: Búsqueda de una Conciencia Turística Regional-II
Línea 13: Desarrollo de las Microregiones	Proyecto 13.1: Desarrollo de Microregiones-I
	Proyecto 13.2: Desarrollo de Microregiones-II
Línea 14: Fortalecimiento de las Fiestas Regionales	Proyecto 14.1: Fortalecimiento de las Fiestas Regionales-I
	Proyecto 14.2: Fortalecimiento de las Fiestas Regionales-II
	Proyecto 14.3: Fortalecimiento de las Fiestas Regionales-III

4. Conclusiones.

A modo de conclusión, podemos mencionar que el trabajo en la comisión permitió contar con un espacio de análisis y profundización de las realidades de cada provincia. Se pudieron identificar las deficiencias y asimetrías, alcanzando rápidamente un acuerdo en la metodología de trabajo.

En una primera etapa no contamos con la presencia de la sociedad civil ya que no se presentó ningún miembro en representación de los mismos. Las medidas adoptadas quedaron claramente expresadas en los contenidos del Informe Ejecutivo e Introducción del informe preliminar, y fueron tomar contacto con los responsables de los foros para contar en el taller de Córdoba con la presencia de los mismos.

En este taller, el de Córdoba, se contó con un número importante de representante de los distintos foros, donde se pudo poner a consideración las distintas líneas estratégicas definidas y luego de un enriquecedor intercambio de opiniones se aprobaron cada una de ellas.

Esto determinó la continuidad de la comisión, si bien en lo sucesivo no se pudo contar con un número importante de representantes del sector social, si se pudo avanzar sobre los proyectos que se expusieron en esa reunión.

En este informe se expresan las líneas fundamentales a desarrollar, así como los proyectos necesarios para hacer del turismo una importante alternativa de desarrollo turístico sustentable para la región.

ANEXO

Planillas A y B regionales

Planilla A

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
N°	1
Nombre	Legislación de Turismo.
Descripción	Las tres provincias tienen desarrollo legislativo específico dispar y desactualizado, como también distintos modos institucionales. Mientras Córdoba tiene Ley Provincial de Turismo, Santa Fe y Entre Ríos no la tienen.
Objetivos	<p>Lograr que las legislaciones provinciales de Turismo contemplen la existencia de la Región Centro como marco de referencia de estrategias comunes de desarrollo.</p> <p>Potenciar los recursos disponibles en la región, orientando las políticas de estado a la sustentabilidad.</p> <p>Crear condiciones adecuadas para el desarrollo regional del Turismo a una escala competitiva en el orden nacional e internacional.</p>

Planillas B

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Compatibilización de la legislación turística de las provincias	
Nº de LEI 1	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 1
Área Responsable de la ejecución: Areas de Turismo de las 3 provincias	
Objetivos Lograr la compatibilidad de las distintas legislaciones.	
Descripción Análisis comparativo. Relevamiento de necesidades y demandas. Diagnóstico. Elaboración de Recomendaciones.	
Alcance. Resultados esperados Impacto positivo sobre la actividad turística en las 3 provincias. Aplicación de criterios comunes.	

Planilla A

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
N°	2
Nombre	Clasificación y Categorización de alojamientos turísticos
Descripción	La normativa vigente en cada una de las provincias de la región ha ido perdiendo coherencia al desarrollarse nuevos tipos de alojamiento y nuevas demandas de servicios.
Objetivos	<p>Establecer definiciones precisas de cada categoría y homologarlas en las tres provincias, con el fin de presentar al turista terminología y clasificación comunes.</p> <p>Homologar los servicios alojamiento turístico, compatibilizando los requerimientos para cada categoría y nivel de la clasificación.</p> <p>Obtener un relevamiento actualizado de la planta de alojamientos turísticos de la región.</p>

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Clasificación y Categorización de alojamientos turísticos	
Nº de LEI 2	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 1
Objetivos Propender a una Clasificación y Categorización actualizadas y común a las 3 provincias.	
Descripción Talleres participativos con el sector privado. Elaboración de proyectos de reglamentación	
Fecha de inicio	En ejecución

Planilla A

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
N°	3
Nombre	Fomento a la inversión en el área de turismo
Descripción	<p>La inversión de capitales privados en infraestructura y servicios turísticos es un factor determinante en el crecimiento de la actividad y su incidencia en la economía local y regional.</p> <p>Cada provincia ha ofrecido al inversor diferentes incentivos, desde exenciones impositivas hasta cesión de tierras</p>
Objetivos	<p>Elaborar normas legales de fomento de las inversiones en Turismo para presentar más competitiva a la Región Centro.</p> <p>Evitar asimetrías importantes, a la vez que permitir que cada provincia desarrolle sus capacidades y fortalezas propias.</p> <p>Obtener puntos de coincidencia para evitar competencias no deseadas y favorecer la complementación.</p>

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
N°	4
Nombre	Planes estratégicos
Descripción	<p>Las tres provincias están trabajando en planes estratégicos provinciales de turismo sustentable, en el marco del Plan Federal de Turismo Sustentable.</p> <p>La provincia de Córdoba se encuentra en la etapa final del trabajo, estando prevista su presentación antes de fin de año.</p> <p>La provincia de Santa Fe está realizando la última ronda de talleres regionales en el territorio como paso previo a la redacción del documento base del Plan.</p> <p>La provincia de Entre Ríos está desarrollando los talleres regionales provinciales en el marco de la elaboración del Plan.</p>
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboración de un Plan Estratégico de Turismo Sustentable para la Región Centro, con líneas estratégicas consensuadas, que potencien los recursos existentes en la sumatoria. - Incorporar el marco regional a los planes estratégicos provinciales, guardando la concordancia con el plan estratégico de orden nacional. - Obtener y desarrollar planes y programas a mediano y largo plazo para conjugar las acciones públicas y privadas. - Mejorar las condiciones para la toma de decisiones del Estado, con respecto a las inversiones, el fomento y la promoción.

Planilla A

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
N°	5
Nombre	Carta vial de la Región
Descripción	<ul style="list-style-type: none"> - No existe una carta vial turística de la Región Centro. - La distribución de material informativo sobre la región, con su importante red vial y de servicios y los atractivos turísticos, presentada en forma unificada es una oportunidad para promover la identidad regional.
Objetivos	<p>Elaborar una carta vial de la Región Centro incluyendo la red vial y los principales atractivos turísticos de las Provincias, dotando a la Región Centro de herramientas eficaces para la promoción turística.</p> <p>Satisfacer la demanda de los viajeros autónomos para estimular el incremento de la permanencia en la región.</p>

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones			
Nombre: Carta vial de la Región Centro			
Nº de LEI 5		Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 1	
Área Responsable de la ejecución			
Areas de Turismo de las provincias y organismos viales.			
Objetivos			
Dotar a la región centro de una herramienta eficaz de promoción de su red vial y atractivos turísticos.			
Descripción			
Elaboración de contenidos. Diseño. Producción. Distribución.			
Fecha de inicio	2007	Plazo de ejecución	1 año

Planilla A

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
N°	6
Nombre	Creación de un Agente Receptivo para la Región
Descripción	<p>Los avances en materia de turismo internacional nos marcan como camino la comercialización a la manera de Paquetes Turísticos Pre-determinados que ofrezcan servicio integral de transporte aéreo, alojamiento, tours organizados, medios de movilidad interna, gastronomía, esparcimiento etc..</p> <p>En la Región Centro no se ha desarrollado aún Agentes Receptivos que comercialicen con este criterio. Si lo vienen trabajando de este modo Ciudad de Buenos Aires que extiende la oferta de sus paquetes a destinos convencionales (entiéndase Cataratas del Iguazú, Calafate, Bariloche etc..) sin incluir circuitos turísticos de la Región Centro.</p>
Objetivos	<p>Generar un Concurso de Proyectos entre empresas interesadas en comercializar mediante Turismo Receptivo a nivel local e internacional. Los proyectos y prestaciones que podrían ser financiados en parte por el Consejo Federal de Inversiones.</p> <p>Alcanzar este objetivo significaría ampliar las unidades de permanencias y el flujo de pernocte de las tres provincias, redundando en un aumento del gasto per-cápita turístico.</p>

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones			
Nombre: Agente Receptivo			
Nº de LEI 6		Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 1	
Área Responsable de la ejecución Consejo Federal de Inversiones			
Objetivos Generar un agente receptivo en la región que comercialice paquetes turísticos a nivel nacional e internacional brindando servicios integrales.-			
Descripción El Consejo Federal de Inversiones mediante un llamado a concurso de proyectos receptivos financie a una o varias empresas asociadas para que realicen turismo receptivo en la región con medios de transporte, plazas pre-compradas, circuitos recreativos etc.—			
Alcance. Resultados esperados Ampliar las unidades de permanencias y el flujo de pernocte, generando un incremento en el gasto turístico per-cápita			
Alcance regional Región Centro			
Fecha de inicio	JUNIO/2007	Plazo de ejecución	6 meses
Situación actual No se han desarrollado en la región agentes receptivos que vendan paquetes integrales			
Monto	U\$S 500.000	Fuente de recursos (actual o prevista)	Venta de paquetes turísticos

Planilla A

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
N°	7
Nombre	Impulso a los movimientos turísticos internos de la región
Descripción	La población total de las tres provincias que integran la Región Centro supera los 8 millones de habitantes con poder adquisitivo superior al promedio nacional, si bien existe un importante flujo de turistas entre las tres provincias es menester incrementar los movimientos Inter.-provinciales dentro de la región. Esto se logra mediante la creación de un programa regional coordinado de turismo, generando el primer proyecto de fidelización a nivel región turística del país. Para ello se debe trabajar las relaciones institucionales, para que operen como plataforma de lanzamiento del Proyecto Comunicacional y Turístico.-
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> Definir tácticas comunes y coordinar acciones comerciales, políticas e institucionales en relación al movimiento turístico interno de la región.- <p>Contener y fortalecer con herramientas innovadoras las actividades anuales de turismo</p>

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones			
Nombre: Programa de Fidelización Turística de la Región Centro			
Nº de LEI 7	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 1		
Área Responsable de la ejecución Área de Turismo de cada provincia			
Objetivos Crear vínculos con usuarios potenciales de la Región Centro en Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y demás ciudades del país y el extranjero, crear valor de marca institucional ante ellos en cada lugar. Crear un sitio web madre que refleje el Programa anual, identifique al turista.-			
Descripción Instalación de software Fidelity Tools: este programa permitirá: Segmentación, acciones automática de promoción de venta, comunidad de usuarios segmentados y editorial digital global de la región, según interés turístico.- Lanzamiento del Programa digital de Turismo: se construirá un sitio por cada localidad turística enmarcada en un camino o corredor de interés,			
Alcance. Resultados esperados Segmentar a los clientes turísticos Normatizar productos turísticos Definir tácticas comunicacionales comunes, coordinar acciones comerciales, políticas e institucionales en relación al movimiento turístico interno y externo de la región.			
Alcance regional Región Centro y otras provincias argentinas			
Fecha de inicio	JUNIO/2007	Plazo de ejecución	6 MESES
Situación actual No hay un sistema de fidelización que potencie el flujo dentro de la región.-			
Monto	U\$S 200.000	Fuente de recursos (actual o prevista)	Venta de publicidad corporativa

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Turismo Estudiantil Histórico de la Región Centro.	
Nº de LEI 7	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 2
Área Responsable de la ejecución Áreas de Turismo de las provincias - Empresas Privadas.	
Objetivos Potenciar el turismo mediante la organización de que integre los recursos de hitos de la Historia existentes en la Región Centro.	
Descripción Las tres provincias poseen importantes recursos en materia de hitos históricos para el desarrollo del Turismo Estudiantil Histórico. Se trata de sistematizar las relaciones entre los sectores involucrados y promover el producto entre las provincias de la región, al tiempo que ofrecerlo a las otras provincias.	
Alcance. Resultados esperados Aumento del movimiento del producto Turismo Estudiantil Histórico	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Corredor Jesuítico de la Región Centro.	
Nº de LEI 7	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 3
Área Responsable de la ejecución Áreas de Turismo de las provincias.	
Objetivos Potenciar el turismo nacional e internacional mediante la organización de un corredor que integre los recursos existentes de la cultura jesuítica en el territorio de la Región Centro.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Corredor Turístico Pueblos Forestales	
Nº de LEI 7	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 4
Área Responsable de la ejecución	
Gobierno Nacional - Gobierno Provincial – Municipios.	
Objetivos	
Potenciar el turismo nacional e internacional mediante la puesta en valor del corredor turístico Pueblos Forestales.	
Descripción	
El corredor Pueblos Forestales o Camino del Tanino agrupa, principalmente, a las localidades de Villa Guillermina, Villa Ana, Tartagal y La Gallareta, las cuales poseen importante patrimonio y documentación de la historia de la Empresa La Forestal. Se complementan con otras localidades vecinas.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Circuitos Turísticos Étnicos	
Nº de LEI: 7	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 5
Área Responsable de la ejecución Subsecretaría de Turismo de Entre Ríos - U.A.D.E.R.	
Objetivos: Desarrollar programas temáticos de alto atractivo para mercados específicos, tal el caso de las colectividades y/o descendencias étnicas.	
Descripción: Entre Ríos guarda testimonios muy valiosos de las corrientes colonizadoras que llegaron a su territorio. Estos son interesantes atractivos, que a partir del diseño de Circuitos Turísticos, con el aporte de los correspondientes servicios, se convierten en productos turísticos de alta demanda. Ejemplo: "Circuito de las Colonias Judías"	
Alcance. Resultados esperados: Si bien los circuitos están establecidos para la Provincia, pueden asimilarse y ampliarse a las demás Provincias de la Región Centro, a partir de la similitud de corrientes colonizadoras que llegaron a estos territorios.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Preservación del Patrimonio Ictícola	
Nº de LEI: 7	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 6
Área Responsable de la ejecución Diversos organismos de Entre Ríos	
Objetivos: Preservar y acrecentar el patrimonio ictícola de la Provincia, alentando sólo la pesca deportiva turística con devolución.	
Descripción: Es notoria la disminución del caudal ictiológico de los cauces fluviales tanto interiores como del Uruguay y el Paraná, consecuencia de diversas causas, entre ellas la pesca industrial y comercial indiscriminada. En tal sentido, se ha comprendido la necesidad de la preservación de las especies y la aplicación de normas que sustenten la modalidad de "pesca con devolución".	
Alcance. Resultados esperados: Se ha dictado un nuevo régimen contemplado en la "Ley Provincial de Pesca", ajustada al concepto de sustentabilidad del recurso faunístico de nuestros ríos. Incluye además, reglamentaciones para "Guías de Pesca Deportiva"; "Veda del surubí en el río Uruguay"; obligatoriedad de la "Pesca con Devolución" para eventos deportivos, entre otras. Se trata de una acción de amplia incumbencia regional.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Puesta en marcha de "escuela de pesca"	
Nº de LEI: 7	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 7
Área Responsable de la ejecución Varios Organismos del Gobierno Provincial	
Objetivos: Formación de Personal Técnico y Profesional idóneo para el desenvolvimiento de las actividades pesqueras deportivas en el ámbito provincial	
Descripción: La trascendencia de la pesca deportiva en estos días, en función de los nuevos parámetros de preservación de las especies, hace necesario la formación de profesionales idóneos y técnicamente capacitados para llevar a cabo los planes específicos.	
Alcance. Resultados esperados: El proyecto de "Escuela de Pesca" se encuentra en etapa de elaboración y tendrá un claro alcance regional.	

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
N°	8
Nombre	Definición de Estrategias Comunes de Mercado
Descripción	<p>Por la jerarquía de los productos turísticos que puede poner en valor y en comercialización la región Centro, se puede atender un mercado internacional y otro nacional.</p> <p>El primero, bajo dos segmentos: Mercado latinoamericano de Países Limítrofes (esencialmente Chile, Brasil y Uruguay en la convergencia de la integración Inter. – oceánica) y uno distante, sobre viajeros del hemisferio norte que arriban a la Argentina atraídos por los productos tradicionales (Iguazú-Valdés-El Calafate) y que pueden ser sensibilizados para incluir como destino la región.</p> <p>En cualquiera de los casos, la determinación de los motivos a ofrecer debe ser perfectamente pre-determinada y poseer rango internacional, de igual forma que los servicios a incluir.</p> <p>El mecanismo de promoción o comercialización debe centrarse en los Operadores Internacionales de Turismo, con sede en las principales ciudades del país.</p>
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Promover la Región Centro como destino competitivo para el turista local y extranjero, en trabajo coordinado con el Agente Receptivo (ver LEI 6).- • Captar a través de planes y estrategias coordinadas nuevos mercados nacionales e internacionales.- <p>Crear valor de marca institucional a la Región Centro</p>

Planilla A

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
N°	9
Nombre	Sistema de Señalética Turística
Descripción	<p>La circulación por las rutas turísticas debe favorecer no solamente la seguridad del viajero, sino también la eficiente información que se brinde. Un atractivo no señalizado o señalizado incorrectamente, seguramente será obviado en el viaje y no aprovechado por el turista. La señalización turística juega un rol preponderante, tanto en las plantas urbanas de las ciudades, como también en los accesos a las provincias y en todo el recorrido de sus principales corredores y circuitos.-</p> <p>En este aspecto, muchas veces el viajero, provisto de cartas viales o mapas informativos en mano, no localiza el lugar elegido para conocer y recorrer, por una deficiente señalética.</p> <p>Dadas las características comunes de la región, se estima que puede diseñarse a partir de las normas emanadas de la Secretaria de Turismo de la Nación, los organismos viales nacionales y provinciales y un plan integrado de señalización.</p>
Objetivos	<p>Concebir a partir de isotipos comunes a las tres provincias, un Plan Integrado de Señalética Turística.-</p> <p>Poner en marcha el "Sistema Nacional de Señalización Turística".</p>

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Turismo Provincial – Sector	
Nº de LEI 9	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 1
Objetivos Presentar uniformidad en la comunicación al turista en todo el corredor	
Descripción Diseño, producción, colocación y mantenimiento de un sistema de señales turísticas a lo largo del corredor de la Ruta Provincial Nº 1, entre las ciudades de Santa Fe y Reconquista.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Señalética turística del Turismo Religioso	
Nº de LEI 9	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 2
Área Responsable de la ejecución Turismo de la Provincia – Sector	
Objetivos Presentar uniformidad en la comunicación al turista de los hitos del turismo religioso en todo el territorio provincial.	
Descripción Diseño, producción, colocación y mantenimiento de un sistema de señales turísticas en todo el territorio provincial	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Señalética turística del Turismo Histórico	
Nº de LEI 9	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 3
Área Responsable de la ejecución Turismo de la Provincia – Sectur	
Objetivos Presentar uniformidad en la comunicación al turista de los hitos del turismo histórico en todo el territorio provincial.	
Descripción Diseño, producción, colocación y mantenimiento de un sistema de señales turísticas en todo el territorio provincial	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones			
Nombre: Programa de Señalización Turística para la Provincia de Córdoba			
Nº de LEI 9		Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 4	
Área Responsable de la ejecución AGENCIA CORDOBA TURISMO S.E.M.			
Objetivos Proceder a la actualización, ampliación y digitalización de la señalización turística que sirva para unificar los sistemas de información Vial (cartelería Señalética y folletería) de la provincia de Córdoba			
Descripción Identificación de cartelería de la provincia de Córdoba, que sirva para indicar accesos a la provincia, áreas turísticas, localidades y productos y servicios turísticos de cada una de ellas. Elevando la excelencia de la información de la región			
Alcance. Resultados esperados Lograr una rápida identificación de ingreso y paso por la provincia de Córdoba, con un sistema de información turística que sirva para elevar la calidad y la oferta de los servicios turísticos y además otorgar un alto grado de seguridad vial, que sirva para disminuir el alto índice de accidentología vial, fomentando el desarrollo armónico de la región.-			
Alcance regional Generar una política de información vial, que sirva para consolidar el desarrollo económico de la región, afianzando las características generadas del recurso del turismo.-			
Fecha de inicio	ENERO/2007	Plazo de ejecución	12 meses
Situación actual Con la vigencia de la actual Ley de Tránsito de la Provincia de Córdoba, que difiere de la nacional ha generado dispersión en la información, este programa tiende a solucionar dicho problema y mejorar las falencias que hay al respecto en la región.			
Monto		U\$S 540.000	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Señalización Turística Rutas Troncales y Microregiones	
Nº de LEI: 9	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 5
Área Responsable de la ejecución Subsecretaría de Turismo de Entre Ríos – Otros organismos	
Objetivos: Lograr una mayor facilitación turística en las rutas turísticas troncales y en las correspondientes a las Micro Regiones.	
Descripción: Diseño, producción, colocación y mantenimiento de un sistema señalización turística.	
Alcance. Resultados esperados: Tendrá como alcance en la primera etapa, las Rutas Nacional 12 y 14 en la Costa del Río Uruguay y las rutas nacional 12 y Provincial 11 en la Costa del Paraná. Asimismo, y bajo un formato acorde a las características de cada micro región, se aplicará un sistema de señalización propio para cada una de ellas.	

Planilla A

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
N°	10
Nombre	Desarrollo de Infraestructura y Equipamiento Turístico
Descripción	<p>La planificación que lleva a cabo el estado nacional respecto de las grandes obras de infraestructura vial, ferroviaria, área y fluvial, muchas veces es analizada desde aspectos generales, productivos, etc., sin la indispensable óptica del Turismo.</p> <p>Cabe que nuestra actividad, preponderante en estos tiempos, con alcances insospechados en un futuro inmediato, no debe ser soslayada a la hora de planes y definiciones.</p> <p>En este aspecto, toda obra que se concrete, si no ha tenido en cuenta un enfoque turístico correcto para el desplazamiento de los flujos entre los mercados emisores y los centros receptivos, adolecerá de la base sustentable que merece.</p>
Objetivos	<p>Trabajar en contacto permanente y en conjunto con las áreas de infraestructura de las provincias y los entes que se creen en el marco del Plan estratégico de la Región Centro, participando en sugerencias en las definiciones y desarrollo de infraestructura vial y de transporte. Instalar la variable "Valor Turístico" como dato a considerar en los proyectos de infraestructura regional.-</p> <p>Desarrollo prioritario y estratégico de emprendimientos turísticos.</p>

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones			
Nombre: Hotel de Convenciones en el Predio Ferial			
Nº de LEI 10		Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 1	
Área Responsable de la ejecución AGENCIA CORDOBA TURISMO			
Objetivos Potenciar uno de los más importantes centros de convenciones del país, con la creación de un hotel de alojamiento que retroalimentará todas las actividades que se puedan desarrollar			
Descripción Construcción de un hotel 5 estrellas en el Complejo Ferial Córdoba, sede de la Agencia Córdoba Turismo, lugar donde se desarrollara la cumbre de presidentes del MERCOSUR			
Alcance. Resultados esperados Generar un lugar de alojamiento para el desarrollo de eventos culturales, deportivos, artísticos y ferias, capitalizando la experiencia evidenciada en otros lugares del mundo, que podrá ser explotada por un particular a quien hay que financiar parte de la inversión que quedará al cabo de determinado tiempo en poder del estado provincial			
Alcance regional			
Provincia de Córdoba y provincias limítrofes			
Fecha de inicio	JUNIO/2007	Plazo de ejecución	1 AÑO
Monto	U\$S 12.148.000.-	Fuente de recursos (actual o prevista)	Venta de plazas hoteleras

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones			
Nombre: Tren de las Sierras			
Nº de LEI 10		Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 2	
Área Responsable de la ejecución AGENCIA CORDOBA TURISMO Y ENTE REGULADOR DE SERVICIOS PUBLICOS			
Objetivos Recuperar un patrimonio histórico y turístico, brindando un nuevo atractivo, generando desarrollo a una región deprimida turísticamente y desarrollo de un paseo temático.-			
Descripción Creación de un tren turístico sobre parte de la traza que fuera del tren de las sierras con fines netamente turísticos no de transporte. El tramo sugerido se extiende desde la Plaza federal, símbolo del centro del territorio nacional desde donde se retornaría al punto de partida, el recorrido es de 12 km. aproximadamente sobre las vías preexistentes pasando por museos, túneles, edificios históricos y parques temáticos a crearse, además de un paisaje serrano impactante			
Alcance. Resultados esperados A partir de la creación de este atractivo, mejorará el flujo de turistas a esta región, generando conocimiento y conciencia de su riqueza histórica.-			
Alcance regional Nacional			
Fecha de inicio	JUNIO /2007	Plazo de ejecución	1 AÑO
Situación actual Traza y estaciones en regular estado, museos y plaza federal en perfecto estado, sin equipamiento rodante.-			
Monto	U\$S 500.000	Fuente de recursos (actual o prevista)	Venta de pasajes y servicios conexos

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Crucero por el Río Paraná	
Nº de LEI 10	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 3
Área Responsable de la ejecución Empresa privada con asiento en la ciudad de Rosario.	
Objetivos Ofrecer un servicio turístico de primer nivel para dinamizar un nuevo corredor, relacionado con el movimiento turístico nacional e internacional.	
Descripción Instalación y explotación privada de un servicio de crucero en barco entre las distintas localidades que bordean el Río Paraná, desde Uruguay hasta Paraguay	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Tren turístico Firmat - Melincué	
Nº de LEI 10	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 4
Área Responsable de la ejecución Empresa privada con hotelería y otros servicios en Firmat.	
Objetivos Ofrecer un servicio turístico de primer nivel para dinamizar un nuevo corredor, relacionado con el movimiento turístico nacional y la puesta en valor del centro turístico Melincué.	
Descripción Instalación y explotación privada de un servicio de tren a vapor entre las localidades de Firmat y Melincué	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones			
Nombre: Sistema de casinos de la Provincia de Santa Fe			
Nº de LEI 10		Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 5	
Área Responsable de la ejecución Concesión estatal a empresas privadas.			
Objetivos Potenciar el turismo de negocios en las ciudades de Rosario, Santa fe y Melincué a partir de a instalación de nuevos hoteles con centro de convenciones y casino. Poner en valor el sitio turístico Melincué.			
Descripción Instalación y explotación privada de hoteles de 5, 4 y 3 estrellas, respectivamente, en las ciudades de Rosario, Santa Fe y Melincué, con centros de convenciones y casinos.			
Fecha de inicio	2006	Plazo de ejecución	18 meses
Situación actual En ejecución			
Monto	\$ 600.000.000.-	Fuente de recursos (actual o prevista)	Privada

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Santa Fe la Vieja Patrimonio de la Humanidad	
Nº de LEI 10	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 6
Área Responsable de la ejecución Gobierno Nacional – Gobierno Provincial - UNESCO.	
Objetivos Potenciar el turismo nacional e internacional mediante la declaración de Patrimonio de la Humanidad del sitio de la primera fundación de la ciudad de Santa Fe en Cayastá.	
Descripción El sitio denominado Santa Fe la Vieja, primera localización de la ciudad de Santa Fe, fundada por Juan de Garay en 1573, conserva restos identificados de sus primeros pobladores, de sus viviendas y edificios públicos, e importante documentación. La gestión para conseguir la declaración de Patrimonio de la Humanidad ya fue iniciada con la propuesta de 2005.	
Situación actual En ejecución	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Parque Nacional del Paraná	
Nº de LEI 10	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 7
Área Responsable de la ejecución Gobierno Nacional – Gobierno Provincial.	
Objetivos Potenciar el turismo nacional e internacional mediante la creación de un parque nacional en el territorio provincia.	
Descripción Creación de un Parque Nacional de grandes dimensiones en la zona del valle aluvional del Río Paraná, entre los ríos Paraná y Coronda y entre las rutas Nos. 11 y 168.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Proyecto	
Nombre: Puesta en valor del sitio turístico Melincué	
Nº de LEI 10	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 8
Área Responsable de la ejecución	
Gobierno Provincial – Gobierno local – Sector Privado.	
Objetivos	
Potenciar el turismo nacional e internacional a partir de poner en valor el sitio turístico Melincué.	
Descripción	
Saneamiento de la laguna Melincué, cuya zona turística estuvo inundada durante 25 años. Instalación y explotación privada de hoteles de un hotel con centro de convenciones y casino. Explotación de las costas y las islas de la laguna.	
Fecha de inicio	2006
Situación actual En ejecución	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Proyecto	
Nombre: Puesta en valor Sitio Ramsar Jaaukanigás	
Nº de LEI 10	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 9
Área Responsable de la ejecución	
Gobierno Nacional - Gobierno Provincial – Municipios	
Objetivos	
Potenciar el turismo nacional e internacional mediante la puesta en valor del sitio RAMSAR Jaaukanigás.	
Descripción	
Este sitio RAMSAR es uno de los más importantes de la Argentina por su biodiversidad y por el sistema hidrológico que representa. Cubre casi 500.000 hectáreas en el noreste de la provincia, entre la Ruta Nº 11 y el río Paraná y desde la ciudad de Reconquista hasta el límite con el Chaco. Actualmente se están desarrollando las tareas para facilitar la interpretación, exploración y recorrida del sitio.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Proyecto	
Nombre: Puesta en valor del sitio turístico Laguna el Palmar	
Nº de LEI 10	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 10
Área Responsable de la ejecución Gobierno Provincial – Gobierno local – Sector Privado.	
Objetivos Potenciar el turismo nacional e internacional a partir de poner en valor el sitio turístico Laguna El Palmar.	
Descripción Explotación privada de la laguna y el palmar. Realización de obras de infraestructura vial (mejorado de ruta y puente) y turística.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Proyecto	
Nombre: Parque Temático de la Constitución Nacional	
Nº de LEI 10	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 11
Área Responsable de la ejecución Gobierno Nacional – Gobierno Provincial – Gobierno Municipal	
Objetivos Potenciar el turismo nacional mediante la creación de un parque temático dedicado a la Constitución Nacional en la ciudad de Santa Fe.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Proyecto	
Nombre: Parque Temático de Puerto Gaboto	
Nº de LEI 10	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 12
Área Responsable de la ejecución Gobierno Nacional – Gobierno Provincial – Gobierno Municipal	
Objetivos Potenciar el turismo nacional e internacional mediante la creación de un parque temático en Puerto Gaboto, dedicado a la historia del Fuerte Sancti Spiritus y su relación con la incorporación de la lengua española, el trigo y la religión católica.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Proyecto	
Nombre: Parque Temático La Vía Láctea	
Nº de LEI 10	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 13
Área Responsable de la ejecución Gobierno Nacional – Gobierno Provincial – Gobierno Municipal.	
Objetivos Potenciar el turismo nacional e internacional mediante la creación de un parque temático en las inmediaciones de la localidad de Rafaela, dedicado a la producción lechera y sus industrias derivadas.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Pavimentación Acceso al Parque Nacional "Pre Delta"	
Nº de LEI: 10	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 14
Área Responsable de la ejecución Administración de Parques Nacionales - Dirección Provincial de Vialidad	
Objetivos: Dotar al Parque Nacional "PRE DELTA" de un acceso fluido y permanente.	
Descripción: El Parque Nacional "Pre Delta" fue el último creado en Entre Ríos y se ubica a la vera del Río Paraná en el Departamento Diamante. No posee aún la indispensable infraestructura para uso turístico, a pesar de su belleza y de ser muy visitado. Se ha priorizado dotarlo de un acceso pavimentado de 7 km. aprox. Que lo una con la Ruta Provincial Nº 11 y el acceso a la ciudad de Diamante.	
Alcance. Resultados esperados: Se firmaron convenios entre los organismos intervinientes y se espera la iniciación de las obras.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones			
Proyecto			
Nombre: Centro de Información Turístico Regional para el seguimiento del Plan Estratégico Turístico Córdoba			
Nº de LEI 10		Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 15	
Área Responsable de la ejecución			
Gobierno de la Provincia de Córdoba		Agencia Córdoba Turismo S.E.M.	
Objetivos			
Disminuir la fragmentación de la industria turística, Crear una "Comunidad de Valores, Articular "Fuerzas", "Valores" y "Recursos" para superar las limitaciones de cada sector, Asegurar que la protección de ecosistema y la custodia del patrimonio natural sean esfuerzos integrales con responsabilidad de todos los sectores.			
Descripción			
En el marco del Plan Estratégico elaborado por la Agencia Córdoba Turismo que fija los lineamientos políticos globales es imperiosa la creación de un espacio de representación, capacitación, participación y debate con los actores regionales planteándose la necesidad de crearse dentro del ámbito de la agencia un centro de representación turística regional donde cada comuna y municipio se encuentren representados y encontrar un organismo transversal que permita el control y el seguimiento del Plan estratégico			
Alcance. Resultados esperados			
Contar con una estructura administrativa con sede en agencia Córdoba turismo activa y representativa, contar con un manual de indicadores de gestión y de evaluación de estadísticas, contar con un data center capaz de administrar contenidos y de proporcionar las herramientas electrónicas para incorporar indicadores de gestión y evaluación, proporcionar una herramienta de atención telefónica tipo call center.-			
Alcance regional Territorio de la Provincia de Córdoba			
Fecha de inicio	Marzo/2007	Plazo de ejecución	12 meses
Monto	U\$S 350.000		

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Conservación y Puesta en Valor del Conjunto Histórico "Calera del Palmar"	
Nº de LEI: 10	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 16
Área Responsable de la ejecución Administración de Parques Nacionales	
Objetivos: Rescatar, preservar y poner en valor turístico un Conjunto Histórico de origen jesuítico ubicado en el Parque Nacional "El Palmar".	
Descripción: El conjunto está compuesto por hornos, fábrica, almacén, destilería, capilla, entre otros elementos, que se encuentran en avanzado estado de deterioro por no preservación. Se trata de un testimonio de enorme valor histórico.	
Alcance. Resultados esperados: El Estudio fue realizado por la Administración de Parques Nacionales y apoyado por el Gobierno de Entre Ríos. Se espera el inicio de su realización.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Proyecto Area Biológica Protegida Río Mocoqueta	
Nº de LEI: 10	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 17
Área Responsable de la ejecución Municipalidad de Chajarí. Organismos del gobierno Provincial.	
Objetivos: Convertir un sitio natural de gran belleza y valor fito zoogeográfico, en un atractivo turístico para el Turismo Ecológico.	
Descripción: Se encuentra ubicado en el noreste entrerriano, sobre el río homónimo, en el límite con la Provincia de Corrientes. Fue declarado oportunamente “Reserva Natural Protegida”, aunque nunca se ejecutaron tareas sobre la misma. El proyecto lo dotará de infraestructura y equipamientos acordes con su importancia y valorización para uso turístico.	
Alcance. Resultados esperados: El área, por ser limítrofe con la vecina Corrientes tiene valor regional. Además, está concebida para turismo Estudiantil, Científico, Ecológico, de Descanso, etc.-	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Desarrollo de la Problemática Termas como Atractivo Turístico	
Nº de LEI: 10	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 18
Área Responsable de la ejecución Subsecretaría de Turismo. Otros organismos provinciales.	
Objetivos: Lograr el mayor aprovechamiento turístico de los Centros Termales en actividad, en construcción y proyectados en la Provincia.	
Descripción: Desde 1995 Entre Ríos cuenta con explotación de aguas termales en diversas ciudades. Una decena se encuentran en explotación y otras tantas en diferentes etapas previas a su inauguración. Sancionada la Ley Provincial de Aguas termales, se reglamentó su uso y se fijaron objetivos múltiples a su explotación, entre ellos que se conviertan en focos de atracción turística.	
Alcance. Resultados esperados: Los alcances turísticos de “fenómeno termas” han sido sorprendentes. Las ciudades que las poseen han logrado desarrollos hoteleros y gastronómicos sobresalientes. En sí constituyen una oferta turística para toda la Región Centro.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Proyecto "Puertas de la Provincia"	
Nº de LEI: 10	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 19
Área Responsable de la ejecución Diversos organismos de la Provincia	
Objetivos: Recibir, atender e informar en todos los aspectos requeridos al viajero en general o al turista en particular, en el momento de arribo a la Provincia.	
Descripción: El más alto porcentaje de arribos a la Provincia de Entre Ríos se produce por tres ingresos específicos. Brazo Largo-Zárate: Victoria-Rosario y Túnel Paraná-Santa Fe. En los primeros casos no existen Centros de Atención y recepción al viajero, donde se atiendan requerimientos de información turística, control policial, asesoramiento de pesca y caza, etc. Resulta imprescindible atender correctamente al visitante y brindarle eficientemente estos servicios.	
Alcance. Resultados esperados: El proyecto se encuentra en estado de elaboración.	

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
N°	11
Nombre	Fortalecimiento de la Gastronomía Regional
Descripción	<p>La REGION CENTRO cuenta con una innegable calidad en su Gastronomía. Prueba de ello son los establecimientos hoteleros-gastronómicos de rango internacional que ofrecen servicios de primer nivel para demandas turísticas de alta exigencia.</p> <p>Además, cuida y conserva celosamente su acervo culinario propio, legado de sus generaciones de antepasados.</p> <p>En este aspecto deben diferenciarse dos líneas. Por un lado, la cocina tradicional folklórica típica de los pueblos prehispánicos que aún tiene expresiones. Por otra parte, la heredada de las corrientes colonizadoras que llegaron a estos territorios.</p> <p>En este último aspecto, hay que destacar que tanto Córdoba, como Entre Ríos y Santa Fe, han sido tierra de colonizadores y en ellas se ubican las primeras colonias del país.</p> <p>Precisamente, de ellas se han adquirido tradiciones, costumbres e idiosincrasias plasmadas -entre otros aspectos- en sus platos tradicionales.</p>
Objetivos	<p>Preservar este patrimonio cultural que posee una innegable proyección turística, realizando un trabajo permanente de rescate de platos típicos, con su inventario por provincia, insumos, lugares de comercialización, etc.</p> <p>De igual manera, realizar tareas de capacitación en Cocina Tradicional e incentivar la celebración de eventos y concursos sobre nuevas formas y modalidades de presentación de los mismos.</p> <p>Propender al logro de una puesta en mercado de "Circuitos Gastronómicos Regionales" que abarquen áreas comunes a las provincias, donde se distinga la cocina regional y se ofrezca al viajero alternativas gastronómicas propias, con un sello de identidad no repetitivo.</p>

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Fortalecimiento de la Gastronomía Regional	
Nº de LEI: 11	Nº de Plan, Programa, 1 Proyecto o Acción
Área Responsable de la ejecución: Subsecretaría de Turismo de Entre Ríos. U.A.D.E.R. Organismos Municipales de Turismo. Entidades afines.	
Objetivos: Poseer un inventario regional de los platos típicos y tradicionales de las respectivas cocinas provinciales.	
Descripción: A partir del conocimiento que se posee de la denominada “Cocina Tradicional”, basada en una variada gama de expresiones culinarias propias, tanto por sus ingredientes e insumos, convocar a especialistas de la actividad para llevar a cabo un rescate integral de los mismos.	
Alcance. Resultados esperados Tendrá como alcance cada una de las provincias y se realizará a través a técnicos de las carreras de gastronomía y entidades hoteleras-gastronómicas locales. Se pretende lograr transferir información interprovincial a partir de un “Inventario de Platos Típicos Regionales”.	
Alcance regional Por lo expuesto posee alcance regional.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Capacitación en Gastronomía Regional	
Nº de LEI: 11	Nº de Plan, Programa, 2 Proyecto o Acción
Área Responsable de la ejecución Subsecretaría de Turismo de Entre Ríos. U.A.D.E.R. Organismos Municipales de Turismo. Entidades afines.	
Objetivos: Incrementar la capacitación y formación de profesiones y oficios en el rubro "Cocina Típica Tradicional"	
Descripción: Es innegable que se han perdido los auténticos artífices de la Cocina Tradicional y que los Institutos o establecimientos de enseñanza, tanto oficiales o privados, orientan su currícula a la formación de Chef para Cocina Internacional. Resulta indispensable, sin desmerecer ni desvalorar, este último aspecto, Fortalecer la capacitación en todo lo relacionado al rescate de nuestra Cocina Tradicional.	
Alcance. Resultados esperados: Se trata de llegar a los diferentes niveles de las prestaciones Gastronómicas de la región a través de los municipios y de las entidades empresariales.	
Alcance regional Posee alcance regional, pues la cocina tradicional no tiene límites Administrativos.	

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
N°	12
Nombre	<i>Búsqueda de una Conciencia Turística Regional</i>
Descripción	<p>Aún es difusa e insuficiente la interpretación que se da al Turismo en la mayoría de los segmentos de la población argentina en la casi totalidad de las provincias.</p> <p>Será producto de la cabal valoración en todos los estamentos y sectores de la comunidad la toma de conciencia de los significados sociales, culturales y económicos que el Turismo aporta.</p> <p>De igual manera, lograr una fidelización del concepto de región, sin desconocer los aspectos propios de cada provincia, permitiendo fortalecer el concepto de REGION CENTRO.</p> <p>En tal aspecto, merece recordar aquello de que “nuestro país es la suma indestructible de provincias indestructibles” (Juan Domingo Perón, 1974) y que en este caso la transversalidad de la región favorecerá los vínculos interoceánicos del Atlántico y del Pacífico, en la búsqueda de un acercamiento a los grandes centros mundiales del siglo XXI.</p>
Objetivos	<p>Generar un Plan de Concientización Turística, motivante y aplicable para la REGION CENTRO, sustentado en un profundo arraigo de la importancia y el compromiso de todas sus partes componentes.</p> <p>Fortalecer la conciencia receptiva, incorporando capacitación y formación de recursos humanos, preservando y acrecentando sus atractivos turísticos y no compitiendo internamente, sino complementándose entre las provincias y consolidando el ofrecimiento de productos modernos y diferenciados de otras regiones.</p>

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Búsqueda de una Conciencia Turística Regional-I	
Nº de LEI 12	Nº de Plan, Programa, 1 Proyecto o Acción
Área Responsable de la ejecución: Subsecretaría de Turismo de Entre Ríos. Otras áreas del Estado Provincial	
Objetivos: Formular y ejecutar un Plan de Concientización Turística, que sea aplicable en toda la Región Centro a fin de motivar la real interpretación del valor de la actividad turística y al mismo tiempo del rol que le corresponde a la misma.	
Descripción: Siendo la tarea de lograr una Conciencia Turística una labor ardua y sostenida, La misma debe ser producto de un Plan elaborado técnicamente, con la Intervención de diversos organismos, tales como Educación, los Municipios, etc. El Plan debe contemplar aspectos metodológicos, participativos de todos los Sectores y debe ser Inter – activo para los tres estados provinciales.	
Alcance. Resultados esperados: Deberá tener como alcance todos los sectores y niveles de la población, incluidos estudiantes, profesionales, empresarios y dirigentes dinamizadores sociales.	
Alcance regional Se trata de un plan de alcance regional.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Búsqueda de una Conciencia Turística Regional-II	
Nº de LEI 12	Nº de Plan, Programa, 2 Proyecto o Acción
Área Responsable de la ejecución: Subsecretaría de Turismo de Entre Ríos. Otras áreas del Estado Provincial	
Objetivos: Formular y ejecutar un Plan de Concientización Turística, que sea aplicable en toda la Región Centro a fin de motivar la real interpretación del valor de la actividad turística y al mismo tiempo del rol que le corresponde a la misma.	
Descripción: Siendo la tarea de lograr una Conciencia Turística una labor ardua y sostenida, La misma debe ser producto de un Plan elaborado técnicamente, con la Intervención de diversos organismos, tales como Educación, los Municipios, etc. El Plan debe contemplar aspectos metodológicos, participativos de todos los Sectores y debe ser Inter – activo para los tres estados provinciales.	
Alcance. Resultados esperados: Deberá tener como alcance todos los sectores y niveles de la población, incluidos estudiantes, profesionales, empresarios y dirigentes dinamizadores sociales.	
Alcance regional Se trata de un plan de alcance regional.	

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
N°	13
Nombre	Desarrollo de las Microregiones
Descripción	<p>Los límites políticos administrativos que poseen las provincias entre sí no influyen sobre los desplazamientos turísticos. El viajero se traslada por las rutas troncales, tanto nacionales como provinciales y muchas veces no percibe el límite interprovincial.</p> <p>En cambio, sí reconoce aspectos comunes a cada zona en cuestión: su paisaje geográfico, su clima, las características de la población, etnias, sus producciones, etc.</p> <p>Estas “comarcas” o “micro regiones” son espacios y al mismo tiempo unidades de gran utilidad para el desarrollo turístico a partir de la búsqueda de sus objetivos y estrategias comunes.</p> <p>En la REGION CENTRO aparecen nítidamente micro regiones bi-provinciales que resultan interesante promover, a fin de sumar esfuerzos.</p> <p>Se pueden mencionar, a modo de ejemplo: el área metropolitana Paraná-Santa Fe; la región integrada físicamente en tiempo reciente por el viaducto Victoria-Rosario; la Cuenca Láctea Santa Fe-Córdoba (San Cor), entre otras.</p>
Objetivos	<p>Romper las “fronteras políticas” – interprovinciales- de regiones aledañas y comunes, en las provincias de la REGION CENTRO, como tarea sostenida y permanente.</p> <p>Contribuir a través del Turismo a generar corrientes de visitantes hacia ellas, sin egoísmos receptivos ni de prestación de servicios, que contribuyan al logro de ese objetivo.</p> <p>Apoyar la contribución que realizan las propias comunidades para mantener sus lazos y relaciones permanentes, sobre cuyas bases se edifican auténticas áreas como propuestas turísticas zonales con su propia identidad.</p> <p>Realizar una tarea de relevamiento y consenso de sectores oficiales y privados, interpretando la historia, realidad y la proyección de las mismas.</p>

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Desarrollo de Microregiones-I	
Nº de LEI: 13	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 1
Área Responsable de la ejecución Subsecretaria de Turismo de Entre Ríos Intendencias Municipales	
Objetivos <p>Obtener un relevamiento geográfico – turístico de áreas comunes bi provinciales donde se den modalidades turísticas propias y que en forma conjunta puedan potenciar su capacidades e incrementar la recepción de visitantes.</p>	
Descripción: <p>Existen dentro la Región Centro áreas comunes entre dos provincias, las que poseen atractivos y problemáticas comunes para desarrollar el Turismo. En la mayoría de los casos hasta presente han trabajado en forma independiente cada uno de sus municipios. Estas “comarcas” no están relevadas aún y resulta indispensable conformarlas como micro regiones turísticas, incentivando a sus autoridades y fuerzas vivas a mancomunarse en la búsqueda de estrategias de acción común.</p>	
Alcance. Resultados esperados: <p>Este programa tiene alcances claramente interprovincial por su propia naturaleza. Deben esperarse resultados válidos en las micro regiones ya existentes, donde se necesita la decisión política de acercamiento y acción de las autoridades.</p>	
Alcance regional: <p>Se trata de un programa de vasto y claros alcances interprovincial.</p>	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Desarrollo de Microregiones-II	
Nº de LEI: 13	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 2
Área Responsable de la ejecución Subsecretaría de turismo de Entre Ríos. Intendencias Municipales	
Objetivos: Promover la conformación de nuevas micro regiones turísticas en áreas comunes bi provinciales y a partir de comunidades que tengan intenciones similares de desarrollo turístico. Concientizar sobre las ventajas de aunar esfuerzos conjuntos para potenciar sus propios productos turísticos.	
Descripción: Además de micro regiones turísticas que naturalmente han adquirido entidad propia, existen en la Región Centro diversas áreas geográficas aledañas sobre dos provincias vecinas que no han comprendido el valor de unirse con sus patrimonios de atractivos para fomentar el turismo regionalmente. El Plan Estratégico de Turismo deben contemplar acciones sobre los organismos Oficiales, entidades intermedias, profesionales del sector, etc. a fin de permitir Acercamientos y planes conjuntos.	
Alcance. Resultados esperados: A partir de las experiencias y logros obtenidos por las Micro regiones ya conformadas, se pueden ampliar los ámbitos de conformación de otras agrupaciones.	
Alcance regional Se trata de un programa de vasto y claros alcances interprovinciales.	

Líneas Estratégicas Institucionales (LEI)	
N°	14
Nombre	Fortalecimiento de las Fiestas Regionales
Descripción	<p>El desarrollo de acontecimientos programados es una de las columnas vitales de la oferta de atractivos. Así el “Turismo de Convenciones”, mueve masas insospechadas de viajeros. Nuestras provincias tienen evidentes ventajas competitivas en este aspecto por su situación geográfica y por poseer antecedentes históricos indiscutibles, caso Santa Fe.</p> <p>Pero, además se celebran un inmenso conjunto de fiestas populares, basadas en motivos propios y regionales, que brindan un “homenaje festivo” a un bien, un producto o actividad local.</p> <p>La forma corriente de caracterizarlas es por su rango: “Fiesta Nacional” ó “Fiesta Provincial” y porque los organismos turísticos la integran en un Calendario, para su correspondiente promoción.</p> <p>Empero, resulta notorio que las mismas muchas veces no cumplen su rol de convertirse en instrumentos de atracción turística y el esfuerzo de sus comisiones organizadoras se desvanece.</p> <p>Resulta imprescindible la transferencia de experiencias y el mayor ordenamiento de las mismas, para que cumplan sus altos objetivos, tanto culturales, como sociales y turísticos.</p>
Objetivos	<p>Dotar a las “Fiestas Regionales” de objetivos múltiples, especialmente turísticos, para que se constituyan en focos de atracción de visitantes. Valorizar el motivo de la celebración, que debe ser propio y querido por el pueblo. Concretar una programación acorde a la motivación y rica en actos culturales y en atractivos. Una organización ajustada, convincente y sostenida y proyectada en el tiempo.</p> <p>Propender a lograr una programación capaz de generar permanencia turística en la sede de celebración e incentivar el mejoramiento y acrecentamiento de servicios hoteleros, gastronómicos y receptivos en general.</p> <p>Difundir un Calendario Regional de Fiestas Populares valioso en atractivos y solvente en su programación, con las principales expresiones de cada provincia.</p>

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Fortalecimiento de las Fiestas Regionales-I	
Nº de LEI: 14	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción 1
Área Responsable de la ejecución Subsecretaria de Turismo. Organismos Municipales de Turismo. Otras entidades: Comisiones Organizadoras, etc.	
Objetivos: Valorizar las Fiestas Regionales con un fundamento turístico que permita convertirlas en focos de atracción turística. Aprovechar su desarrollo y el esfuerzo que realizan sus Comisiones Organizadoras para lograr llegada de visitantes a sus sedes de celebración.	
Descripción: Las provincias de la Región Centro poseen un nutrido Calendario de “Fiestas Regiones” típicas y representativas de motivaciones propias de cada lugar, pero en muchos casos desaprovechadas turísticamente. Resulta indispensable dotarlas de este perfil para permitir el arribo de visitantes a las ciudades sedes y así contribuir a la difusión de las mismas y a su crecimiento turístico.	
Alcance. Resultados esperados: Esta tarea deberá estar destinada en primera instancia a aquellas fiestas que han logrado un nivel de organización y proyección nacional, para conformar un calendario conjunto con otras similares de toda la Región.	
Alcance regional: Por su carácter, las fiestas producen movimientos regionales importantes.	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Fortalecimiento de las Fiestas Regionales-II	
Nº de LEI: 14	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción
Área Responsable de la ejecución Subsecretaría de Turismo de Entre Ríos. Intendencias Municipales	
Objetivos: <p>Incentivar a las Comisiones Organizadoras de Fiestas Regionales a que concreten programaciones incentivadoras de corrientes turísticas hacia ellas, con inclusión de excursiones turísticas, concursos visitantes, premios, etc.</p>	
Descripción: <p>Las denominadas “Fiestas Regionales” se convierten en atractivos turísticos de Importancia cuando incluyen actos y/o programas especialmente destinados a captar visitantes que realizan viajes motivados por la propia Fiesta. Además, se deben realizar campañas de promoción en provincias vecinas, donde están los mercados emisores de viajeros a las fiestas.</p>	
Alcance. Resultados esperados: <p>El alcance de la acción deberá ampliarse a todas las actividades de la ciudad, especialmente a los sectores hoteleros, gastronómicos, guías, comerciantes, etc. de toma de conciencia del “valor turístico” que se agrega a Fiesta dependerá su mayor éxito.-</p>	
Alcance regional <p>Por su carácter, las fiestas valorizadas con un perfil turístico, tienen mayor Alcance regional y aún nacional.</p>	

Planilla B.

Planes, Programas, Proyectos y Acciones	
Nombre: Fortalecimiento de las Fiestas Regionales-III	
Nº de LEI: 14	Nº de Plan, Programa, Proyecto o Acción
Área Responsable de la ejecución Subsecretaría de Turismo de Entre Ríos. Intendencias Municipales.	
Objetivos: Conformado un Calendario ordenado de Fiestas Regionales de alto valor turístico que se celebren dentro de la Región Centro, realizar una amplia difusión del mismo a fin de provocar movimientos turísticos hacia ellas.	
Descripción: Hay claros ejemplos de Fiestas Regionales que mueven miles de visitantes a las ciudades donde se realizan o a localidades vecinas. Es aquí cuando se valoran aspectos múltiples que poseen dichas celebraciones y el ingreso económico que producen.	
Alcance. Resultados esperados: Deberá tenerse en cuenta aquellas Fiestas Regionales que se celebren en ciudades con infraestructura turística y que estén preparadas técnica y humanamente para recibir corrientes de visitantes.	
Alcance regional Conformado un Calendario Regional de Fiestas, a partir de su difusión a nivel nacional se podrán obtener beneficios turísticos para toda la región.	