

ACTA DE APERTURA MESA DE CONCERTACIÓN FINAL SECTOR INFRAESTRUCTURA PDES 2030

En la ciudad de Salta, a los 29 días del mes de marzo de 2012, en la Sede de la Fundación Salta cita en la calle Güemes 434, siendo las 15:30 hs se inicia la Mesa de Concertación Final del Sector Infraestructura, en el marco del Plan Estratégico de Salta - PDES 2030, con el objeto de consensuar la redacción final del documento de base de dicho sector que se utilizará para la confección final del Plan Estratégico de la Provincia de Salta.

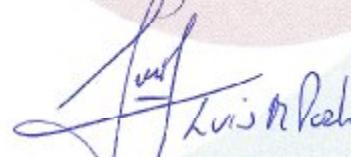
Los asistentes a la reunión firman dos ejemplares de la presente acta.


 Marcelo Pardo

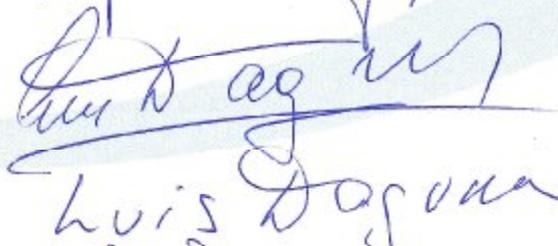

 Luis Casanova


 J. C. Carrizo

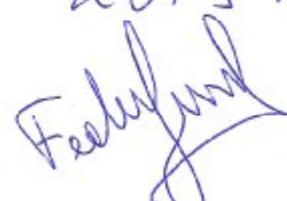

 Luis Pardo


 Luis Pardo


 Esteban Reyes


 Luis Sagua


 Eric Orosio


 Federico


 Gabriel Muñoz

MATERIAL DE TRABAJO

1. ¿QUE ES EL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO?

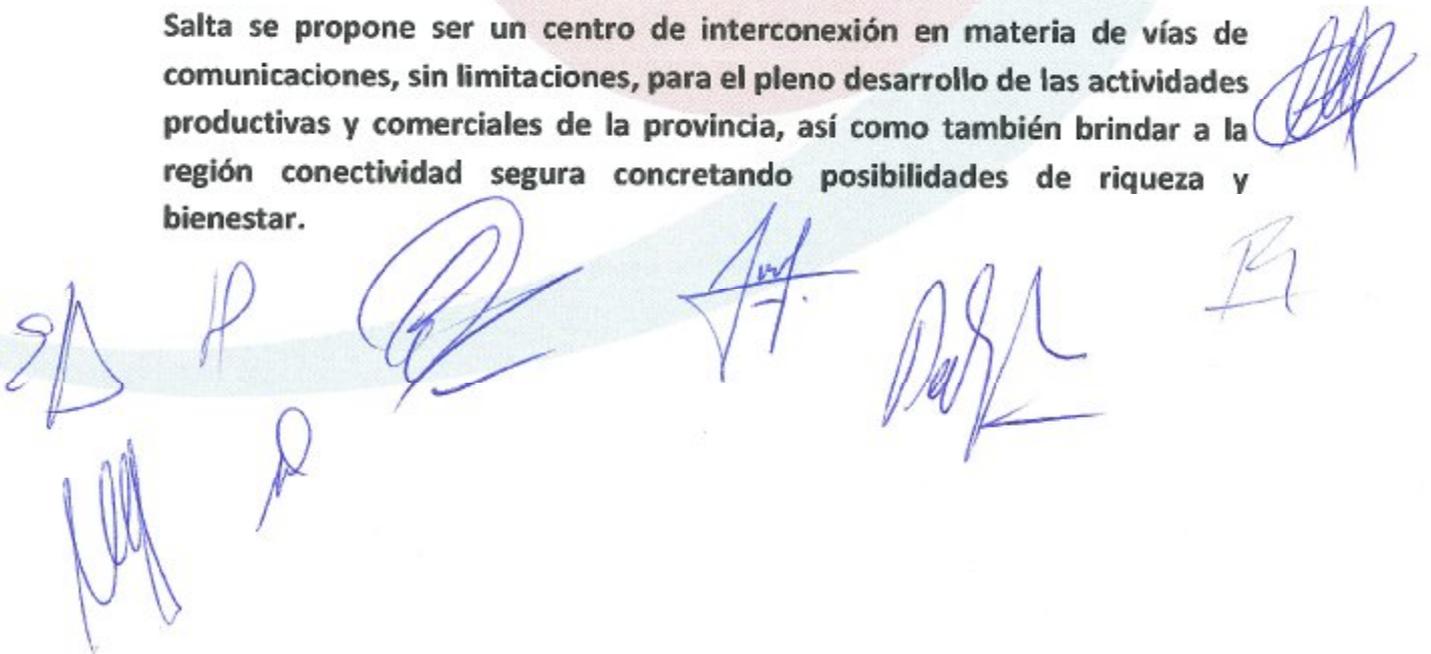
Es una **capacidad** que permite **entender y visualizar** el impacto que tienen, en el desarrollo y la sustentabilidad de una comunidad, los acontecimientos ocurridos en el pasado y en el entorno para **concebir una visión de futuro** original, realista y posible de ser alcanzada.

2. ¿CUAL ES LA VISIÓN DEL PDES 2030?

El Plan de Desarrollo Estratégico de Salta 2030 se trata de un proceso integrador, a través del cual se busca delinear, con la participación de todos los sectores de la comunidad y una asistencia académica de excelencia, **un proyecto de futuro para el desarrollo sustentable de la Provincia**, contribuyendo a moldear el tipo de comunidad que se quiere ser con un claro impacto en el bienestar general y en la sustentabilidad de la comunidad.

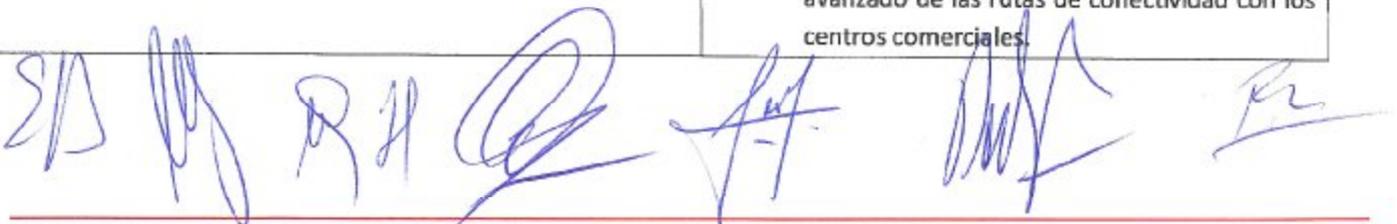
3. VISIÓN PROPUESTA PARA EL SECTOR INFRAESTRUCTURA:

Salta se propone ser un centro de interconexión en materia de vías de comunicaciones, sin limitaciones, para el pleno desarrollo de las actividades productivas y comerciales de la provincia, así como también brindar a la región conectividad segura concretando posibilidades de riqueza y bienestar.



4. ANALISIS FODA PROPUESTO PARA EL SECTOR INFRAESTRUCTURA:

| FORTALEZAS | OPORTUNIDADES |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • La provincia de Salta se encuentra ubicada en el norte de la República Argentina y limita con cinco provincias y tres países. • La vinculación terrestre se establece principalmente por medio de las rutas nacionales y por el ferrocarril General Belgrano. • Posee un aeropuerto con infraestructura que le permite tener vuelos de características internacionales. | <ul style="list-style-type: none"> • Las rutas nacionales se encuentran en algunos casos con tránsitos medios importantes en materia de vehículos pesados (camiones) por lo que la calzada se encuentra constantemente sometida a grandes cargas que deterioran rápidamente la vida útil del camino. • Asociado a ello, el avance de la frontera agrícola produce serios riesgos en materia de escorrentía superficial aumentando el caudal de agua hacia la zona de camino. • Deterioro en las conexiones ferroviarias, los ramales sin capacidad operativa de carga y transporte. Vías muertas o fuera de servicio. • Los dos modelos de transporte tienen graves problemas de infraestructura. La red vial argentina no fue puesta a la altura del crecimiento de la producción y al consecuente aumento del transporte de carga. El potencial operativo de los trenes se desvanece por la precariedad de las vías, y no hay material rodante -locomotoras y vagones- para la creciente demanda exportadora. • El obligado uso del camión por la falta de trenes coloca a la producción regional en desventaja competitiva. |
| DEBILIDADES | AMENAZAS |
| <ul style="list-style-type: none"> • La posición estratégica de la provincia ofrece la posibilidad de ser un centro de nexo y vinculación comercial, industrial, y turístico de gran importancia, permitiendo la vinculación Social y Económica. Reeditando su rol histórico de eje de circulación. | <ul style="list-style-type: none"> • La falta de un programa estratégico en materia de planificación vial y de defensa o encauzamiento de ríos como así también la inacción de los operadores ferroviarios traerán aparejado la saturación del tránsito aumentando la inseguridad y el deterioro avanzado de las rutas de conectividad con los centros comerciales. |



5. EJES ESTRATEGICOS DE LA PROVINCIA DE SALTA:

1. Solidaria y responsable con su gente (diversidad)
2. Desarrolladora del talento y conocimiento en todos los niveles (educación sin analfabetismo y con capacitación superior)
3. Industrializando los productos producidos en la región para agregar valor a la provincia.
4. Líderes de la región del NOA.
5. Conectada con el mundo por su infraestructura y acceso tecnológico (Internet)
6. Centro Geoeconómico ZICOSUR y corredor Bioceánico para comercio este – oeste.
7. Región VERDE y Puerta del Turismo Internacional.

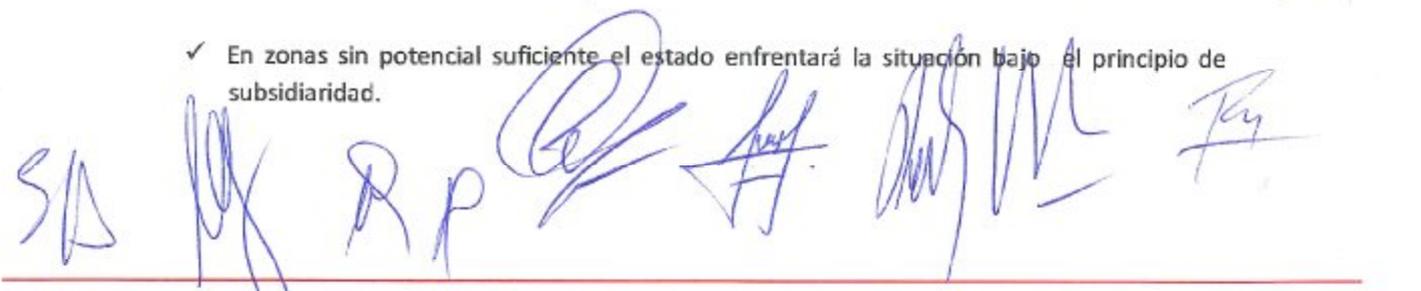
6. EJES ESTRATEGICOS PROPUESTOS PARA EL SECTOR INFRAESTRUCTURA:

Eje Estratégico 1: Red vial

- ✓ Necesidad de una Salta con una red vial integrada nacional y provincial, adecuada para dar sustentabilidad (ingreso – egreso) a la producción de bienes y servicios facilitando el intercambio con el resto del país y países vecinos.
- ✓ Ampliar la red de autopistas.
- ✓ Generar un particular énfasis en materia de seguridad, conservación y nuevos proyectos para el desarrollo de otras zonas productivas.

Eje Estratégico 2: Normativa/Marco Regulatorio

- ✓ Establecer reglas previsibles y estables en el tiempo que permitan el marco para la atracción de inversiones y el desarrollo de los consorcios camineros en aquellas zonas con gran potencial productivo económico. Podrán ser sociedades mixtas o privadas, a través de una articulación con el sector productivo.
- ✓ En zonas sin potencial suficiente el estado enfrentará la situación bajo el principio de subsidiaridad.



Eje Estratégico 3: Red ferroviaria

- ✓ La visión estratégica en materia ferroviaria es de suma importancia por lo que se buscará poner en funcionamiento y valor los ramales de conectividad con las zonas productivas exportadoras.
- ✓ Potenciar las vinculaciones por los pasos internacionales existentes.

Eje Estratégico 4: Aeropuertos

- ✓ Desarrollar nuevos servicios en materia de conectividad aérea potenciando no solo la actividad turística receptiva sino también pensando en ser aeropuerto de carga exportadora de productos de valor.
- ✓ Actualmente esos servicios de carga no están presentes en la provincia o han sido discontinuas las actividades vinculadas por lo cual debe trabajarse en su desarrollo y permanencia en el tiempo.
- ✓ Pensar en un lugar como aeropuerto de carga para los próximos años.

Eje Estratégico 5: Interconexión entre vías.

- ✓ Trabajar para que en materia de logística entre las distintas vías de comunicación se encuentre con un lugar de vinculación.
- ✓ Proponer el departamento de General Güemes para ser centro logístico regional.



7. PROYECTOS ESTRATEGICOS EXISTENTES Y PROPUESTOS PARA EL SECTOR INFRAESTRUCTURA

| EJES ESTRATÉGICOS DE SALTA | | | | | | | | |
|------------------------------|--------------------------------------|---|--|--|---|---|---|--|
| EJES ESTRATÉGICOS DEL SECTOR | Solidaria y responsable con su gente | Desarrolladora del talento y conocimiento en todos los niveles | Industrializando los productos producidos en la región para agregar valor a la provincia | Líderes de la región del NOA | Conectada con el mundo por su infraestructura física y su acceso tecnológico | Centro Geoeconómico y corredor Bioceánico para comercio este - oeste | Región VERDE y Puerta del Turismo Internacional | |
| | RED VIAL | <p>Pavimentar 100% de las rutas nacionales dentro del territorio provincial priorizando la 51 y luego la 40 y 86.</p> <p>Convertir en autopistas las siguientes rutas: 68, 9, 34, 16, 81)</p> <p>Apertura y construcción de nuevos trazados provinciales.</p> | | | | <p>Pavimentación y ampliación de un 100% de la red vial primaria provincial.</p> <p>Pavimentación y mejora de la de la red vial secundaria provincial.</p> <p>Construcción y optimización de puestos de controles integrados de fronteras priorizando el paso de SICO.</p> <p>Mejora y ampliación de los puestos de control de pesos y dimensión.</p> | <p>Pavimentar 100% de las rutas nacionales dentro del territorio provincial priorizando la 51 y luego la 40 y 86.</p> | |
| | NORMATIVA Y MARCO REGULATORIO | | | <p>Promoción de consorcios camineros.</p> <p>Promoción de consorcios ferroviarios.</p> | <p>Gestionar con la Nación la radarización de la frontera provincial y la ley de derribo.</p> | <p>Promocionar la creación de un organismo que recabe información necesaria para la correcta planificación (registrar, medir y</p> | | |

| | | | | | | | |
|---------------------------------|---|--|--|---|---|--|--|
| | | | | | mejorar) | | |
| RED FERROVIARIA | <p>Puesta en marcha del de un tren interurbano Güemes – Alemania</p> <p>Planificación de nuevos ramales ferroviarios</p> | | | | Urgente Reactivación del Ferrocarril en general y del Ramal C14 en particular | | |
| AEROPUERTOS | <p>Redimensionar y reacondicionar el aeropuerto Internacional de Salta para poder recibir operaciones de carga y aeronaves de otro porte.</p> <p>Construcción de helipuertos en todos los hospitales nuevos proyectados para la Ciudad de Salta y del interior de la provincia.</p> | | | <p>Construcción de una nueva pista paralela e infraestructura asociada para la operación de carga con acceso al sistema ferroviario y a la red vial.</p> <p>Prolongar y pavimentar la pista del aeródromo gral. Belgrano y su infraestructura asociada para trasladar la aviación gral. y comercial no regular a este aeródromo.</p> <p>Construcción y/o reacondicionamiento de aeropuertos en : Orán, Tartagal, Rivadavia, Santa Victoria este, Rosario de la Frontera, J.V.González, Cachi (prolongación)</p> | | Reacondicionar las pistas para recibir aviones de mayor porte. | |
| INTERCONEXIÓN ENTRE VIAS | | | | | Urgente Reactivación del Ferrocarril en General y del Ramal C14 en particular | | |



Rutas Nacionales que integran los corredores

Ruta Nac. N° 9: esta ruta integra el corredor norte-sur y une las ciudades de San Miguel de Tucumán y Salta Capital.

Ruta Nac. N° 34: esta ruta integra el corredor norte-sur y une la ciudad de Santiago del Estero con la localidad de Salvador Mazza en el Norte de la Provincia de Salta (límite con la República de Bolivia). Se superpone con la Ruta Nac. N° 9 desde la ciudad de Rosario de la Frontera y hasta la autopista de acceso a la ciudad de Salta. Desde allí hasta la localidad de Salvador Mazza.

Ruta Nac. N° 16: esta ruta constituye un corredor este-oeste al sur de la Provincia de Salta y vincula a esta con la Provincia de Chaco, desde el empalme con las Rutas Nac. N° 9 y N° 34 (corredor norte-sur) en las proximidades de la localidad de El Galpón y hasta la ciudad de Resistencia. Esta ruta presenta importancia estratégica para la región ya que constituye el Corredor Bioceánico Norte que une los puertos del norte de Chile con los de Brasil.

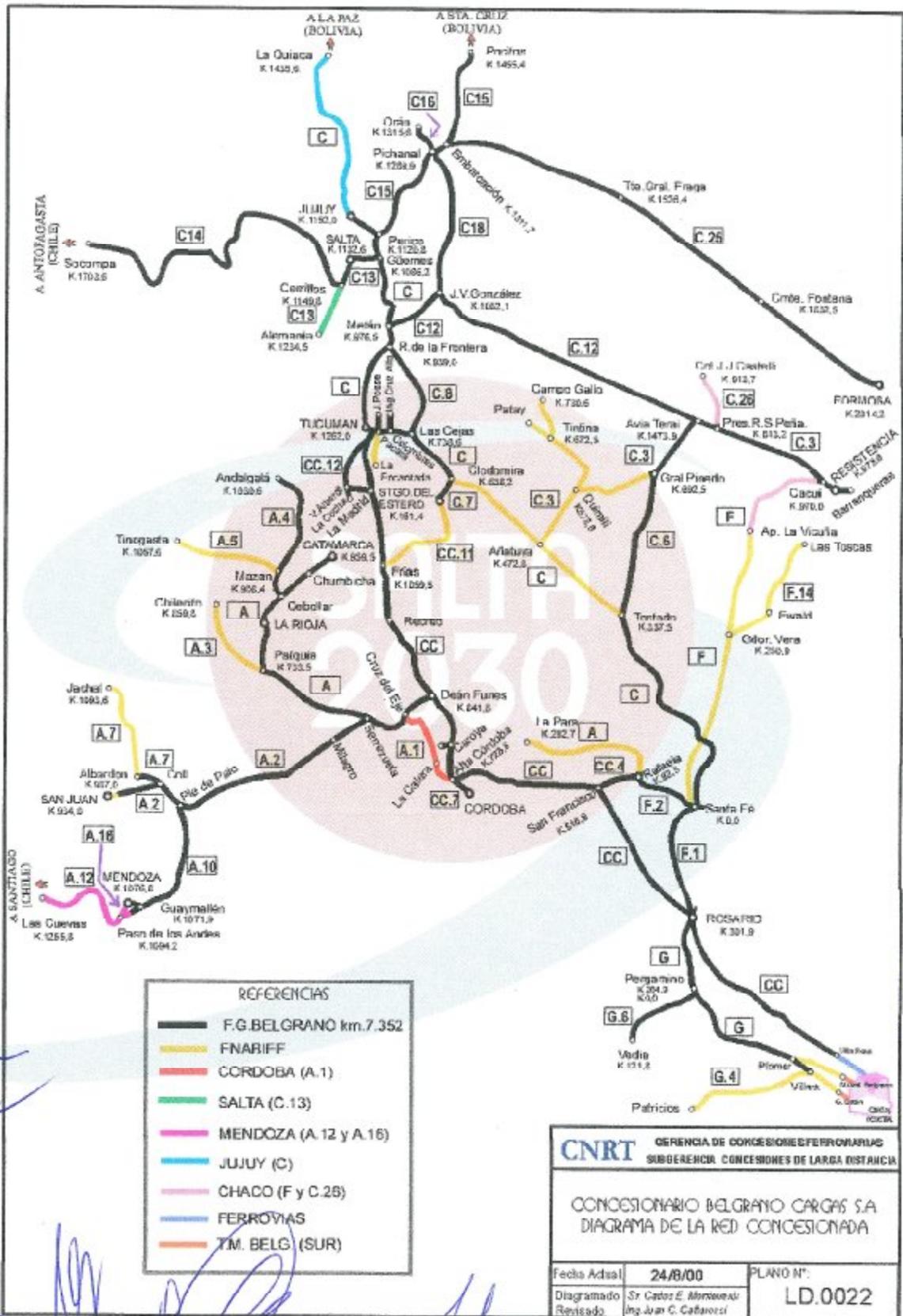
Ruta Nac. N° 81: esta ruta constituye un corredor este-oeste al norte de la Provincia de Salta y vincula a esta con la Provincia de Formosa, desde el empalme con la Ruta Nac. N° 34 (corredor norte-sur) en la localidad de General Ballivián. Esta ruta presenta importancia estratégica para la región ya que constituye el Corredor Bioceánico Norte que une los puertos del norte de Chile con los de Brasil.

Ruta Nac. N° 51: esta ruta constituye un corredor este-oeste vinculando la Provincia de Salta con la República de Chile por el paso de Sico. Tiene importancia estratégica para la región ya que constituye el Corredor Bioceánico Norte que une los puertos del norte de Chile con los del sur de Brasil.

Ruta Nac. N° 68: esta ruta constituye parte del principal circuito turístico provincial ya que vincula la ciudad Capital con la localidad de Cafayate en los Valles Calchaquíes, al sur de la Provincia.

Ruta Nac. N° 40: esta ruta constituye parte del principal circuito turístico provincial ya que atraviesa los Valles Calchaquíes, desde la Provincia de Tucumán hasta la localidad de Cachi, y continúa hasta San Antonio de los Cobres.

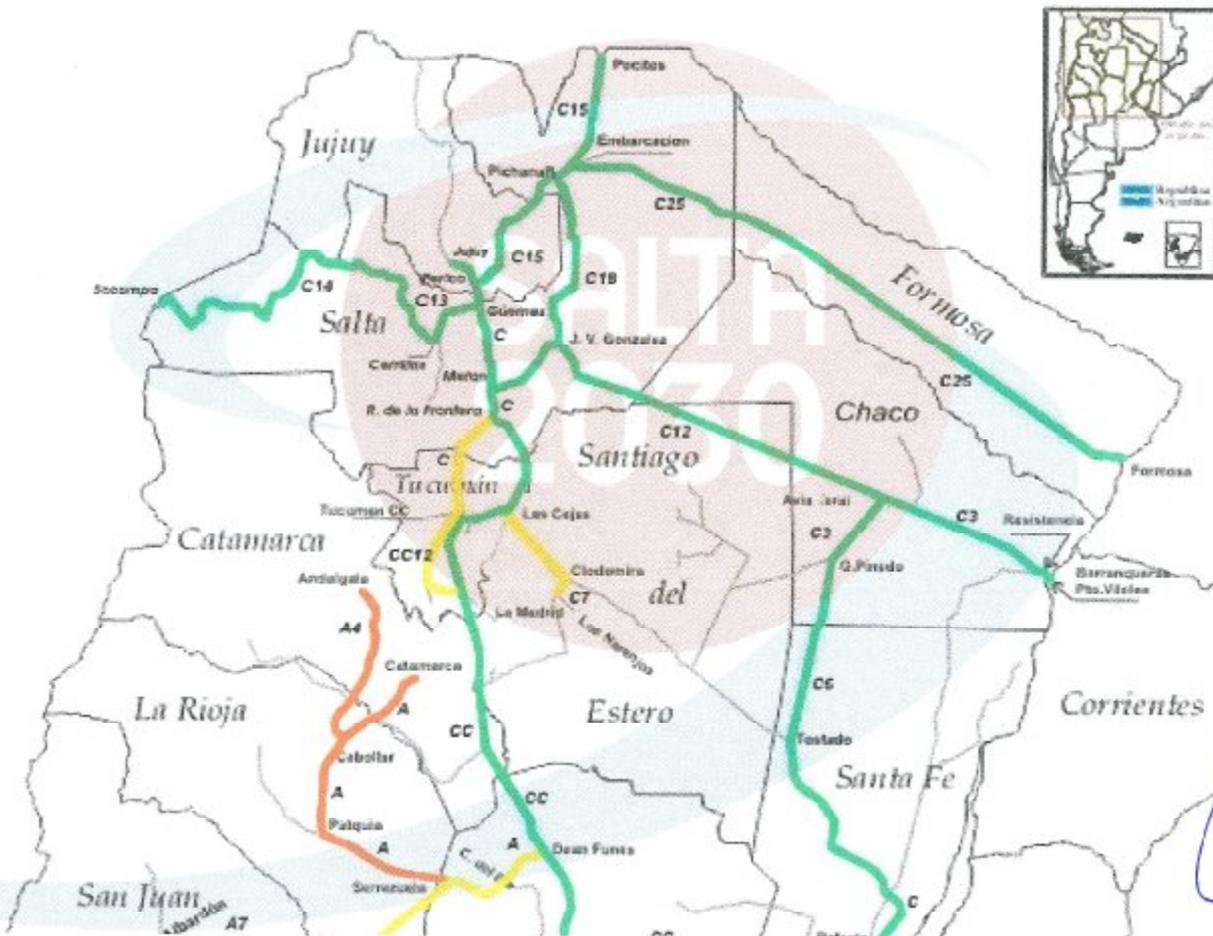




Ferrocarril-BELGRANO CARGAS

La extensión de la red concesionada del Belgrano Cargas llega alrededor de 7.300 Km. Recorre 13 provincias permitiendo a los productores del Norte y Noroeste hacer llegar sus productos a los puertos fluviales y fluviomarítimos. A su vez, la red esta integrada con las repúblicas vecinas de Chile y Bolivia (ambas con ferrocarril de igual trocha: angosta)

Red Belgrano Cargas

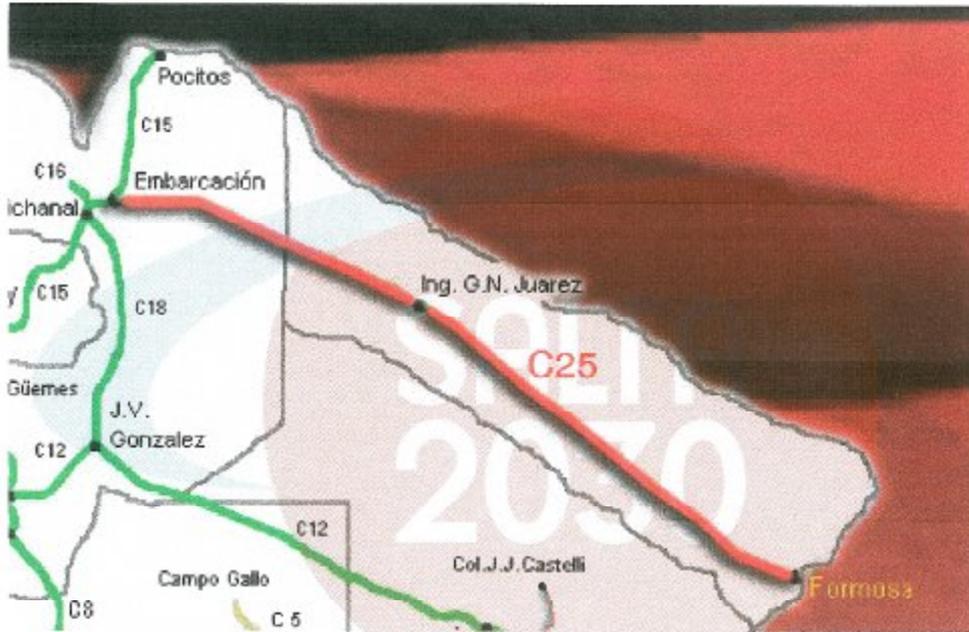


| Clasificación de redes | |
|------------------------|-----------------------|
| Principal | 5.092.557 kms. |
| Secundaria | 1.700.151 kms. |
| Condicionada | 569.655 kms. |
| TOTAL | 7.347.363 kms. |

Handwritten signatures in blue ink, including names like 'A. S. P.', 'M.', 'R.', 'A.', 'Aug.', 'Prof. W.', and 'Fy'.

Red Ferroviaria Belgrano del Norte
RAMAL C25 Embarcación-Formosa
RAMAL C18 J.V.Gonzalez-Pichanal
RAMAL C12 Anta-Avia Terai/Barranqueras
RAMAL C14 Salta-Socompa.

RAMAL C25



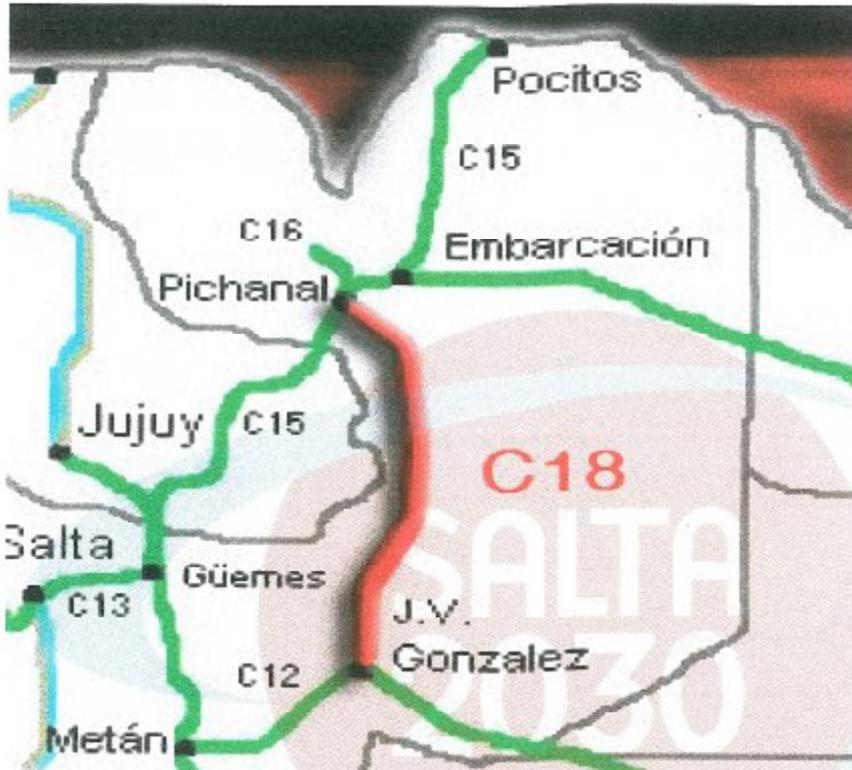
RAMAL C-25

Embarcación-Formosa -700KM.-, la carga se potenciaría al mediano plazo. Hoy no tiene carga porque no tiene vías, pero si existe la potencialidad, seria importante para el petróleo y para el transporte de áridos que demanda la Ruta 81 y la propia provincia de Formosa.

- Potencialidad de carga: 500.000tn/año
- Compuesta por:
 - 200.000tn áridos
 - 100.000tn azúcar
 - 200.000tn petróleo
- INVERSION REQUERIDA: U\$S12.000.000 para 150Km de vía



RAMAL C18



RAMAL C-18 (Gonzalez-Pichanal) -200km-, fundamental para la soja de la zona de Anta y el azúcar de Ledesma.

- **Compuesta por:**

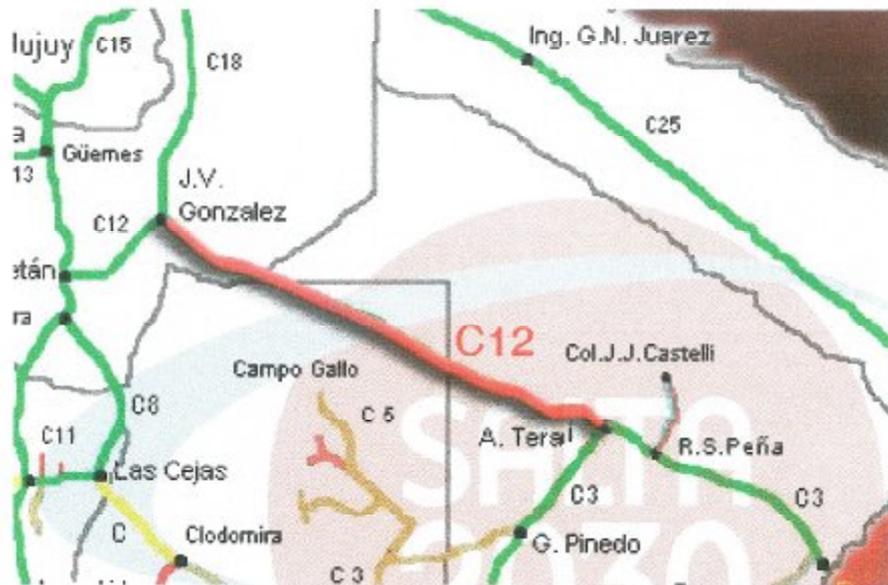
Cemento- Áridos - Azúcar - Granos

- **INVERSION REQUERIDA:**

U\$S10.000.000 para 50Km de vía



RAMAL C12



RAMAL C12 -400km- al puerto de Rosario por J.V. Gonzalez-Avia Terai-Tostado-Rosario (por Santa Fe), que resulta la mas usada y barata.

- Compuesta por: Cemento- Áridos - Azúcar - Granos
 - INVERSION REQUERIDA: U\$55.000.000 para 50Km de vía

[Handwritten signatures in blue ink]

RAMAL C14



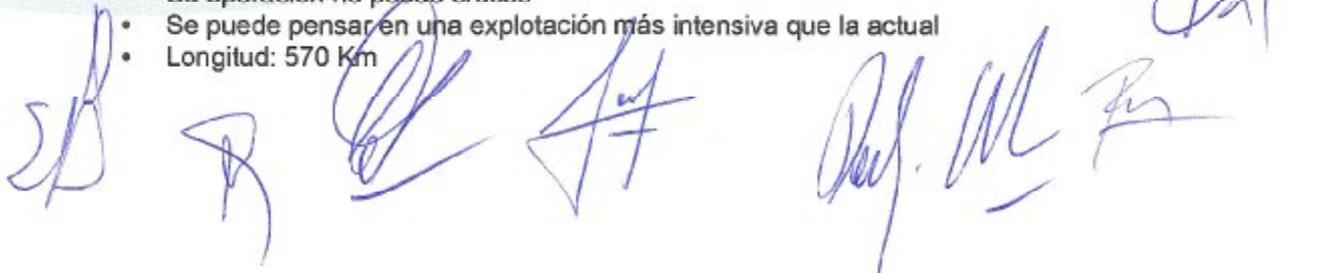
RAMAL C14

El ramal C- 14 es un corredor clave de la línea de ferrocarriles, por su salida al Océano Pacífico de las cargas generadas en Salta y la región. La obra del Ing. Richard F. Maury, atraviesa el valle de Lerma para adentrarse por la Quebrada del Toro, en la Puna; es una de las más complejas del mundo.

La importancia del ramal C -14 radica en que es una pieza clave del corredor bioceánico que une el puerto chileno de Antofagasta y desde allí, comunica con los mercados asiáticos.

Características:

- Es un ramal Autónomo
- Su operación no posee cruces
- Se puede pensar en una explotación más intensiva que la actual
- Longitud: 570 Km



Potencialidad de carga: 1.000.000tn/año
 - Carga año 1999: 300.000tn/año
 - Compuesta por: GAS-MINERALES-CITRUS-AZUCAR-GRANOS

