Presidencia de la Nación

PLAN BELGRANO

Jefatura de Gabinete de Ministros

PLAN BELGRANO

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Causas y consecuencias- Creación

- A lo largo de la historia, sin importar el signo político de los gobiernos nacionales o provinciales, ha existido un déficit en la planificación de la integración social, económica y cultural de las regiones que componen el Norte, Centro y Sur de la Argentina.
- Como consecuencia de esta carencia, las provincias del Norte han quedado rezagadas del resto de país en sus principales indicadores sociales y económicos. (NOA- NEA)

Región NOA

La Rioja
Catamarca
Salta
Jujuy
Tucumán
Santiago

Habitantes: 4.911.412
Superficie: 520.145 km^2

Región NEA

Chaco
Formosa
Corrientes
Misiones

Habitantes: 3.679.879
Superficie: 289.699 km^2

Habitantes: 8.591.291
Superficie: 809.844 km^2

CREACION- FUNCIONES

Medida inédita del Gobierno Nacional:

Creación de una Unidad Ministerial en las 10 provincias del Norte Argentino para dar igualdad de oportunidades y promover el progreso de sus habitantes.

Funciones básicas del Plan Belgrano:

- Asesorar a la Jefatura de Gabinete de Ministros en materia de obras de infraestructura, servicios públicos, producción, reducción de indicadores de pobreza;
- Controlar la ejecución de las acciones encargadas a ministerios, organismos nacionales o provinciales que las realicen; y
- Priorizar en las provincias del norte los proyectos con financiamiento internacional;

El Plan Belgrano da un marco regional a los grandes lineamientos fijados por el Presidente como objetivos de Gobierno: luchar contra la pobreza, combatir al narcotráfico y al crimen organizado; y unir a los argentinos.

Pero además, involucra un modelo de desarrollo que permita aumentar las capacidades productivas y la competitividad de la Region.

Transporte y Logística- Datos Argentinos

- Las cifras del transporte pueden presentarse como resultados finales, más allá de las operaciones que la logística o sistemas multimodales presentan.
- La República Argentina tiene un elevado costo de logística: duplica el de países desarrollados (Fuente: US Cens. Bureau- Dpt. Of Comm. 2004-2006)
- **Costo Transporte/ Costo producto = 8 %** (promedio en Argentina)
- Solo 4 países en Latinoamérica la superan: Chile, Perú, Ecuador y Paragüay

Año 2005 (según Sec Trans.) Cargas en mill de Ton

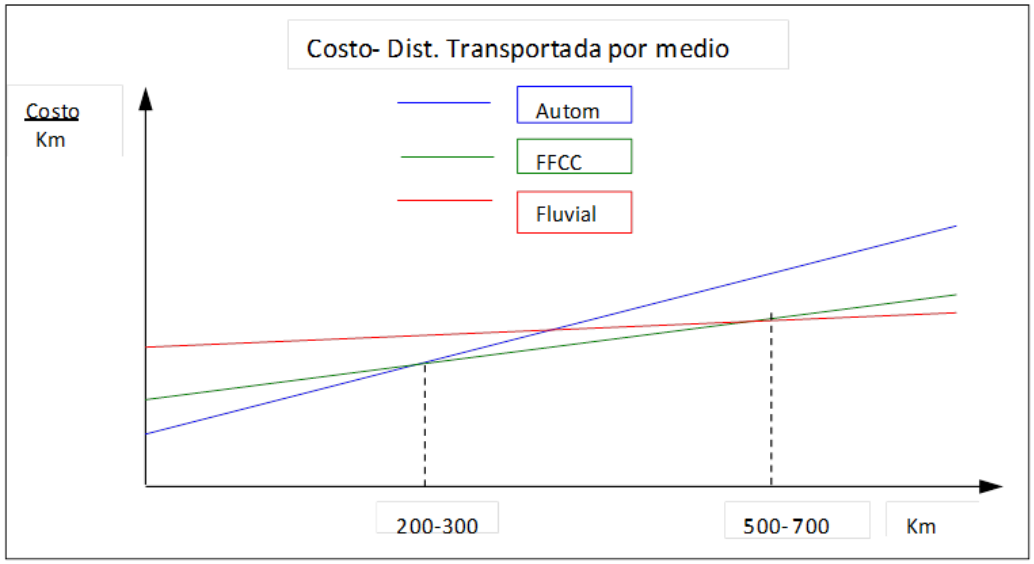
Movimiento cosecha soja =	73,6	%	**DMT (km)**	u$s/ TKm
Modo Carreteras =	62,0	84	270	0,050
Modo Ferroviario =	11,0	15	430	0,024
Modo Fluvial =	0,6	1	500	0,010

Año 2013 (según MECON) Cargas en mill de Ton

Movimiento total de cargas =	400	%	**DMT (km)**	u$s/ TKm
Modo Carreteras =	372	93	280	0,060
Modo Ferroviario =	24	6	450	0,030
Modo Fluvial =	4	1	550	0,012

Distancias: Oferta de transporte

- Las DMT arrojan valores del orden de los económicamente adecuados;
- Se muestra una tendencia a la concentración de viajes por camión y al aumento de distancias en dicho modo.
- Se observa además una **tendencia a disminución del transporte ferroviario** que acompaña claramente a la ausencia de políticas de inversión en tracción y material rodante, y al desmantelamiento de empresas de transporte de cargas ferroviarias, como el caso del FFCC Belgrano en el Norte Argentino.



Las DMT coinciden con las que internacionalmente se estiman "de equilibrio", pero los volúmenes transportados indican una mala distribución, con sobrecarga en el sistema automotor y subutilización de FFCC y vías navegables: **fundamentalmente inexistencia de oferta.-**

Indicadores logísticos PyME industriales p/ zona urbana

	Aglomeración Urbana				
	Gran Buenos Aires	Gran Mendoza	Gran Rosario	Gran Salta	Gran Tucumán
Costo logístico / Ventas (2008)	7,4%	12,7%	8,1%	12,6%	6,8%
Costo logístico / Valor Agregado (2008)	14,1%	39,1%	29,2%	42,0%	17,1%
Transporte vial propio (% del total)	39,7%	26,0%	37,3%	54,9%	38,6%
Transporte vial contratado (% del total)	55,6%	70,0%	54,3%	44,8%	58,2%
Otro medio de transporte contratado (% del total)	4,7%	4,0%	8,5%	0,3%	3,1%
Costo de Transporte (% en Costo Logístico Total)	68,7%	69,7%	60,4%	62,8%	72,9%
Costo de Almacenamiento (% en Costo Logístico Total)	8,1%	10,2%	14,5%	10,7%	5,9%
Costo de RRHH abocados a tareas logísticas (% en Costo Logístico Total)	18,4%	16,6%	18,1%	18,5%	15,8%
Otros costos logísticos (% en Costo Logístico Total)	4,8%	3,5%	7,0%	7,9%	5,3%
KM Promedio a principal Cliente	152	369	206	114	77
KM Promedio a principal Proveedor	95	438	201	561	496

Media Argentina

Fuente: Encuesta Estructural a PyME industriales, 2008.
Observatorios PyME Regionales de Tucumán y Salta, 2008.
Fundación Observatorio PyME.- Valores actualizados periodo 2008-2013.

NOA- NEA: Como siempre: nos va peor…

Siguiendo tendencia característica en todos los indicadores:

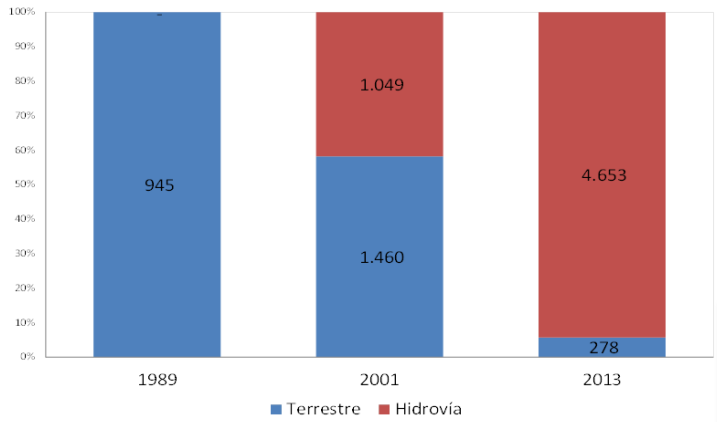
Costo logístico en nación promedio 8 %
Costo logistico en el norte promedio 10- 12 %
(Costos en el norte son 30 a 40 % mayores)

Pero esto en valores promedio

Hay situaciones extremas: ej. caso maiz (Salta), En la ultima campaña, de cada 3 camiones al puerto Rosario; uno servía para pagar el viaje de los otros dos!!!

Estado … en que nos dejaron

Colectora del sistema de cargas NOA- NEA**: Belgrano Cargas**; estado de la red principal es deplorable (cortada en ramales CC, C3 , C8, C14 y otros por la caída de puentes y mal estado de vias). En equipamiento, sobre un total de alrededor de 180 locomotoras y más de 12.000 vagones, sólo una tercera parte se encuentra en condiciones de funcionamiento.
Sistema arterial principal: **FFCC Mitre**. Operada p/ concesionaria privada (NCA) aumentando tonelaje transportado pero no dispone de estaciones adecuadas o playas para la integración multimodal de transporte. Punta de riel en Tucumán, **debería trabajar en la complementariedad** con otros sistemas para mejorar eficiencia y velocidad; además de plantearse seriamente la necesidad de reparación integral de vías en ramal principal Tucumán- Rosario.



Una situación similar en la **Región NEA con el FFCC Urquiza**; pero lo más preocupante ha sido el **abandono de la Hidrovía** como medio de transporte

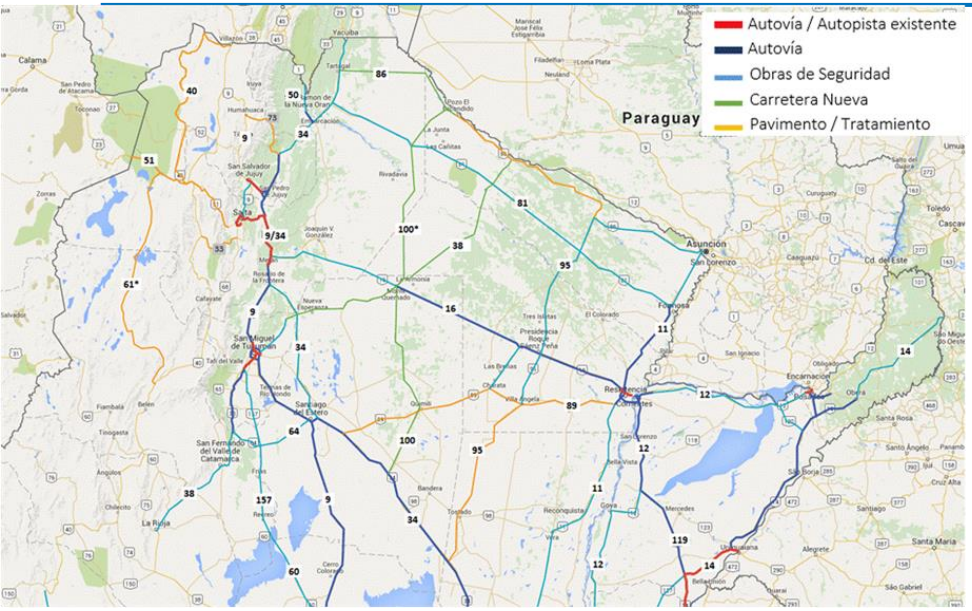
En las últimas dos décadas, la República del Paraguay ha pasado de exportar menos de un millón de toneladas de granos (en un 85 % por modo carretero- vía sur de Brasil) a mas de 5 millones de toneladas en 2013 en un 95 % por la hidrovía del Paraná, hacia puertos de Rosario y de la Provincia de Buenos Aires.

Paraguay ahorra **u$s 30 por tonelada** transportada, de acuerdo a los estudios de la comercializadora de granos **Louis Dreyfuss Commodities**. En el mismo período, la Argentina disminuyó su flota fluvial; la participación del modo representa algo más del 1 % del total transportado.

PB- Ejes de planificación de transporte

- Los distintos modos de transporte en la región deben integrarse en un **Sistema**: *"El conjunto de instalaciones fijas (Estaciones, vías FFCC, Hidrovías, carreteras), entidades de flujo (vehículos o medios) y sistemas de control que permiten que personas y bienes venzan la fricción del espacio geográfico eficientemente a efectos de participar oportunamente en actividades preestablecidas*"
- El rol del estado en la planificación buscará la **complementariedad intermodal** antes que la competencia; para disminuir los costos de logística interregional, su conexión con el resto de la Argentina y con países limítrofes.
- El conjunto de obras y equipamientos necesarios se ajustará al principio de **minimizar costos y consumos de energía** (Distancias de equilibrio).
- La implementación será modular, **por etapas que darán prioridad a la recuperación de la infraestructura existente**.
- Los nuevos proyectos y mejoras se **ordenarán por indicadores objetivos de evaluación**, a partir de estudios de tránsito y transporte.

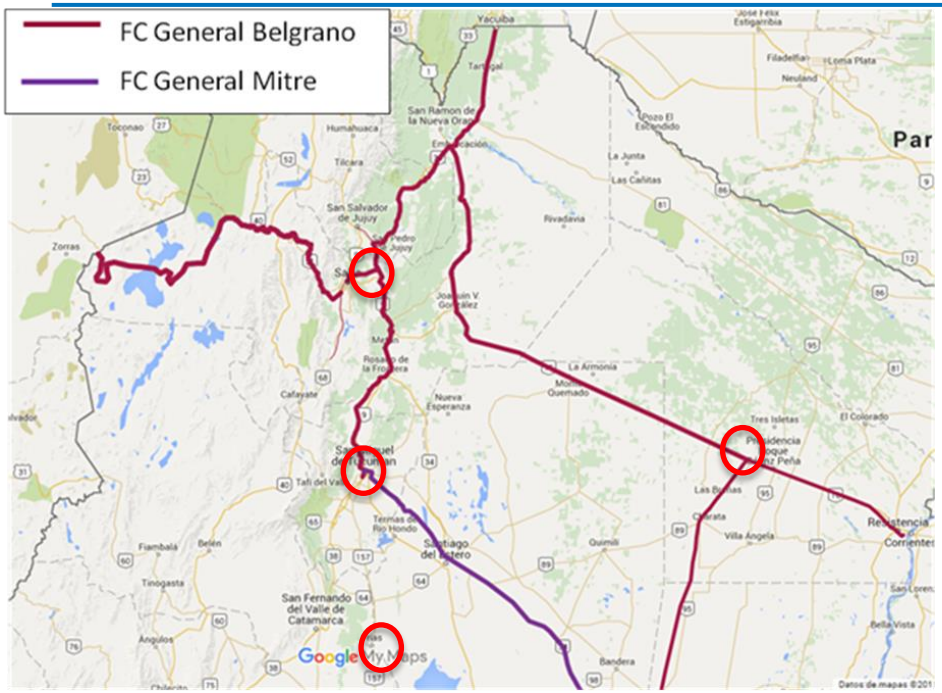
Obras viales



- fortalecer la integración NOA NEA a través de mejoras en los ejes troncales Norte-Sur, y en las rutas Nacionales Este- Oeste, reforzando su condiciones de seguridad y ampliando su capacidad a sistemas multitrocha o autopistas en función de los volúmenes de tránsito futuros;
- mejorar la conectividad de los principales centros urbanos con las zonas productoras dando accesibilidad a todas las poblaciones para acabar con casos de aislamiento;
- asegurar que las redes viales nacionales y provinciales provean accesibilidad adecuada, permanente, para todo tipo de vehículo y cualquier condición climática;
- desarrollar las obras necesarias en travesías urbanas para separar los tránsitos locales de ciudades de flujos de tránsito pasante;
- eliminar cuellos de botella, agilizar el tránsito y reducir la congestión en nodos viales clave;
- disminuir las tasas de accidentes viales proyectando mejoras en puntos críticos que surgen de las estadísticas de seguridad vial.

Ruta / Tipo de Obra	Autovía	Obras de seguridad	Pavimentación	Nuevas trazas	Costo (millones de US$)
Puente	Nuevo Puente y Circunvalación Resistencia - Corrientes				1.000
9	Córdoba – Salta				1.700
11	Santa Fe - San Justo / Resistencia - Formosa				750
12	Goya - Corrientes / Corrientes - Paso de la Patria/Posadas - Acceso Oberá	Paraná Goya / Paso de la Patria – Posadas			650
14	Paso de los Libres - Posadas				750
16	Resistencia - Roque Sáenz Peña	Roque Sáenz Peña – Metán			500
RP33 (Sa)			Salta – Cachi		200
34	Rosario – La Banda / Acceso Salta - Libertador Gral San Martín	La Banda - Rosario de la Frontera / Libertador Gral San Martín - Salvador Mazza			2.200
38	San Miguel de Tucumán – Alberdi	Alberdi - La Rioja		Construcción tramo Tucumán - Monte Quemado – Río Pilcomayo	600
50	Pichanal - Orán	Orán - Aguas Blancas			100
51			Salta - Sico		350
60-157		Córdoba - San Miguel de Tucumán			110
64		S. F. Valle Catamarca – Santiago del Estero			80
66	Accesos a San Salvador de Jujuy				10
RP 73 (Ju)			Humahuaca – Libertador Gral San Martín		100
81		Formosa – Orán			400
89			Resistencia - Santiago del Estero		300
100				Norte de Formosa - Córdoba	300
119	Vinculación RN12 y RN 14				400
Total					10.500

Obras Ferroviarias



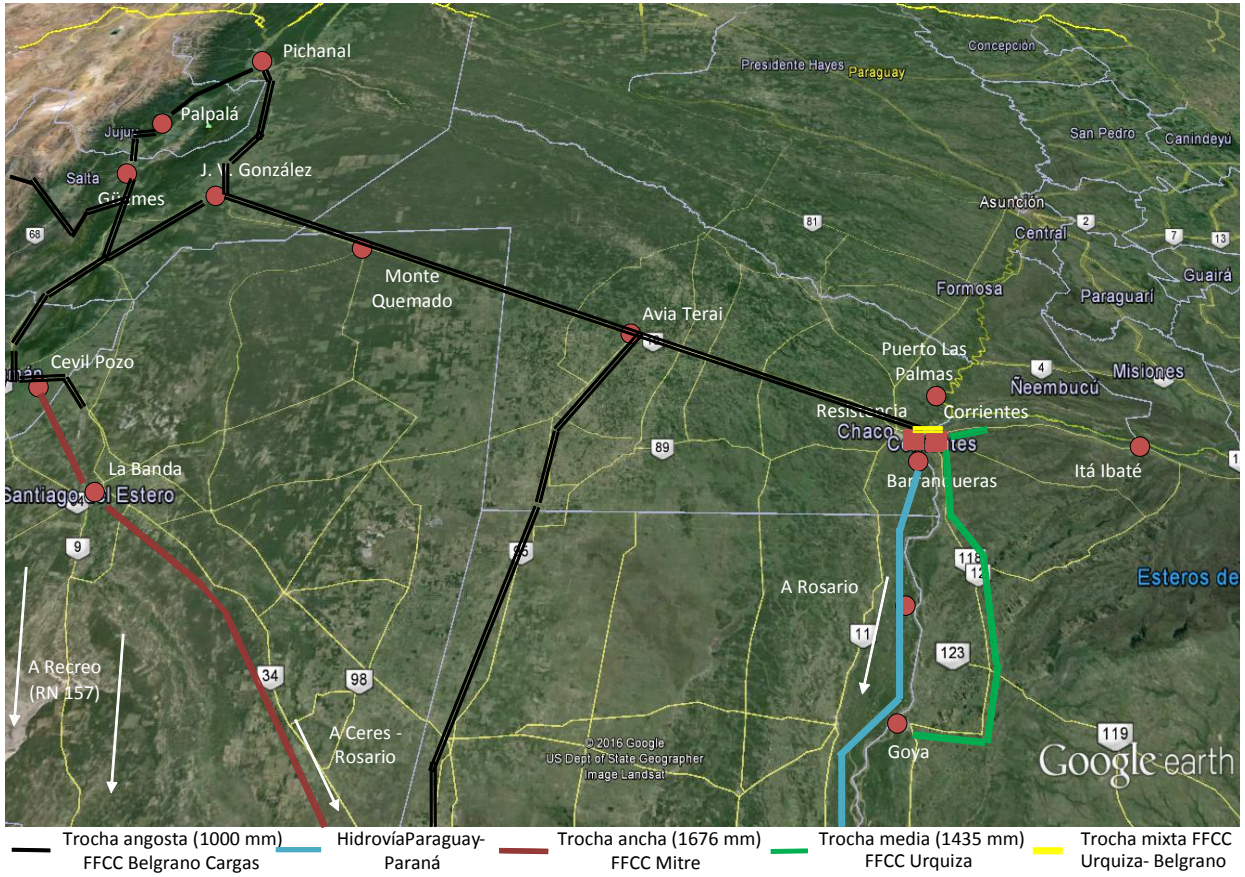
Línea	Actividad		Distancia (km)	Inversión (millones u$s)
Ferrocarril Belgrano	**Obras (estándar: Troncal Bajo dinamismo)**	Joaquín V. Gonzalez (Salta) - Puerto Barranqueras (Chaco)	600	800
		Avia Terai (Chaco) - Rosario (Santa Fe)	800	1.050
		Salvador Mazza (Salta) / S. S. de Jujuy (Jujuy) - Tucumán	1.250	1.625
		Socompa (Salta) – Güemes (Salta)	150	200
Ferrocarril Mitre	**Obras (estándar: Troncal Alto dinamismo)**	Tucumán - Rosario	750	1.125
Total			***3.550***	***4.800***
Obras de Circunvalación ferroviaria Nodo Tucumán				***200***
Total				***5.000***

Etapas

- En una primera etapa con la recuperación del FFCC Belgrano en NOA y la integración con el FFCC Mitre mediante nodos de carga en trocha angosta y ancha, y estaciones multimodales (trochas ancha y angosta)
- Como segunda etapa con las mejoras en el FFCC Urquiza a partir de la vinculación con nuevo puente Ferrovial Chaco Corrientes en trocha angosta y media; y estaciones multimodales (trochas media y angosta)

Logistica de cargas: nodos, CTM y puertos secos

Figura 7- Esquema ubicación Nodos Logística de Cargas



Se presenta a continuación el esquema de nodos de carga a desarrollar en ambas regiones bajo los criterios prefijados:

Se destacan en el caso del FFCC Belgrano, los nodos Güemes, Recreo, Monte Quemado, Avia Terai.

Entre FFCC Mitre- Belgrano el nodo **multimodal Cevil Pozo (Tucumán)**

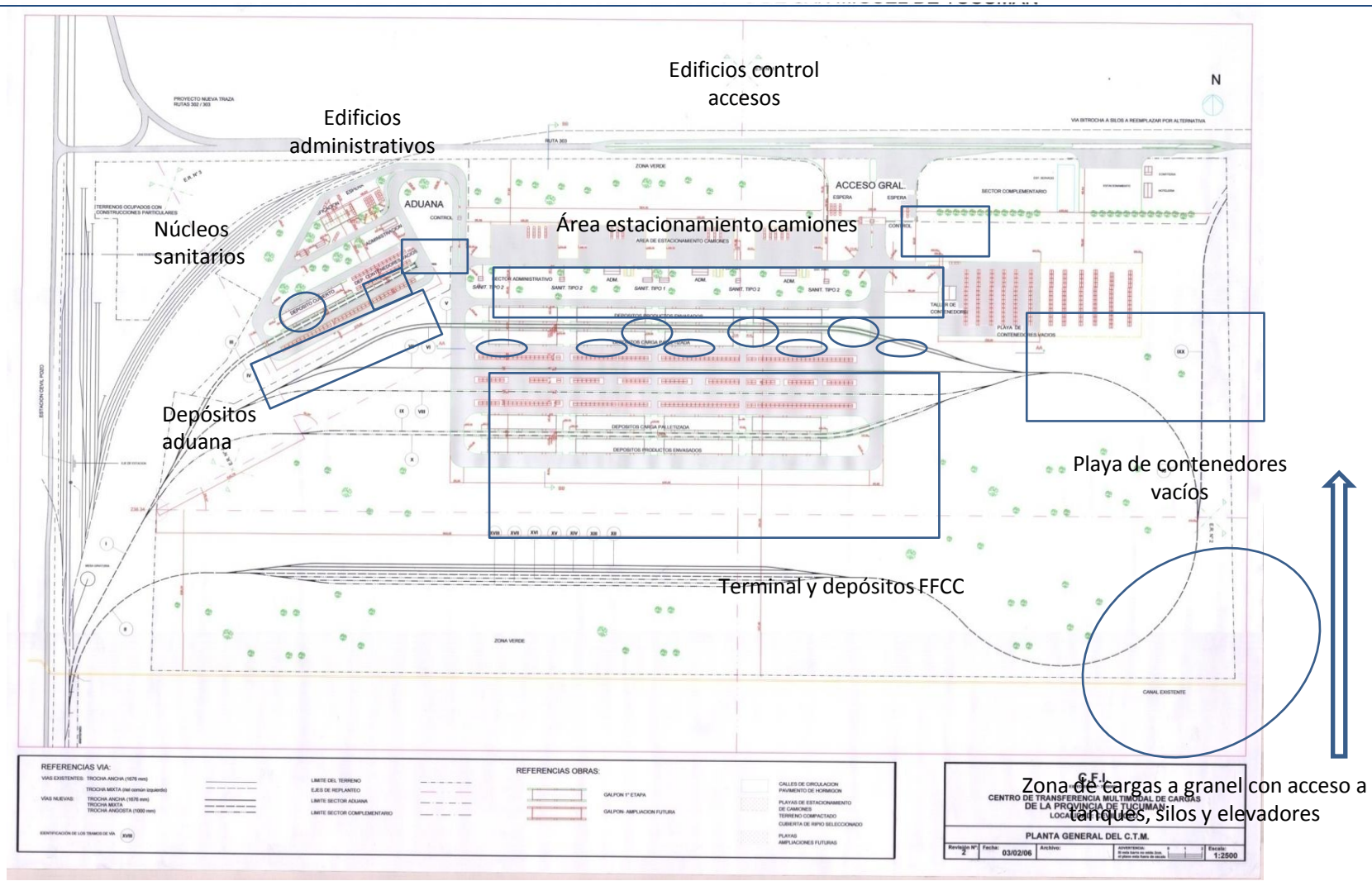
Entre FFCC Belgrano- Urquiza, la conexión **Chaco- Corrientes: nuevo puente trocha mixta**

En la Hidrovía, las mejoras en Puertos Ita Ibate, Barranqueras y Goya; asi como la puesta en funcionamiento del puerto Posadas.

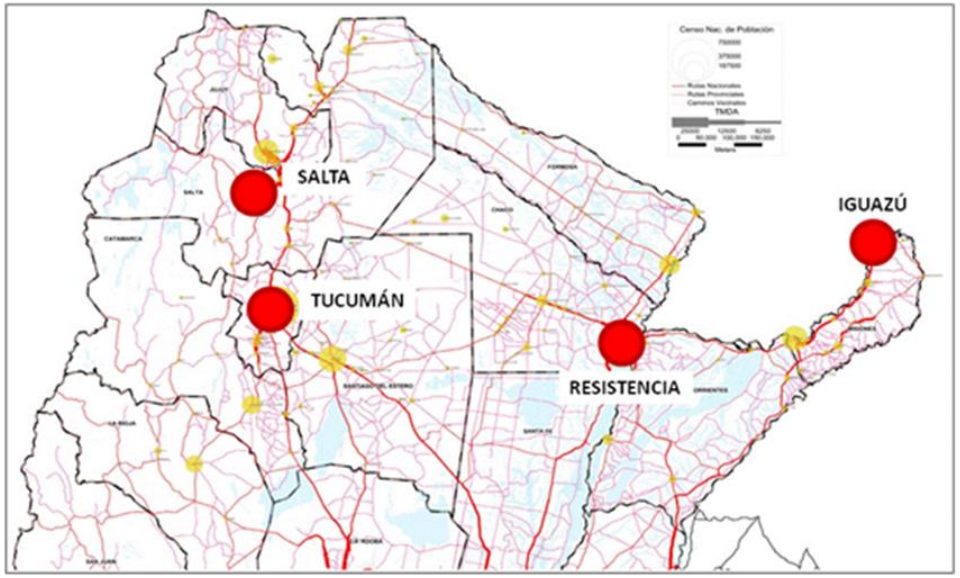
Para muestra: … un botón.

Ítem	2006	2016 (por ítem)	2016 (por CC gral - puntas)	2016 (por CC gral - promedio)
MOVIMIENTO DE SUELOS	$ 1.700.000	$ 20.052.573	$ 15.307.195	$ 15.082.005
VIAS	$ 17.689.000	$ 152.303.984	$ 159.275.871	$ 156.932.699
GALPONES	$ 15.655.000	$ 134.791.049	$ 140.961.262	$ 138.887.524
PAVIMENTO	$ 6.143.000	$ 72.460.561	$ 55.313.001	$ 54.499.269
PLAYAS DE RIPIO	$ 573.000	$ 6.758.897	$ 5.159.425	$ 5.083.523
TINGLADOS	$ 240.000	$ 1.009.389	$ 2.161.016	$ 2.129.224
ALAMBRADOS	$ 90.000	$ 378.521	$ 810.381	$ 798.459
NÚCLEOS SANITARIOS TIPO 1	$ 232.000	$ 1.563.192	$ 2.088.982	$ 2.058.250
NÚCLEOS SANITARIOS TIPO 2	$ 98.000	$ 660.314	$ 882.415	$ 869.433
ANDENES ELEVADOS	$ 936.000	$ 8.059.050	$ 8.427.962	$ 8.303.975
CONTROL DE ACCESOS	$ 29.000	$ 228.497	$ 261.123	$ 257.281
SUB TOTAL	$ 43.385.000	$ 398.266.024	$ 390.648.633	$ 384.901.642
INSTALACIONES AUXILIARES (APROX. 9% DEL SUBTOTAL)	$ 3.905.000	$ 47.266.737	$ 46.362.695	$ 45.680.634
IMPREVISTOS Y EQUIPAMIENTO (20% DEL SUBTOTAL)	$ 8.677.000	$ 79.653.205	$ 78.129.727	$ 76.980.328
TOTAL	$ 55.967.000	$ 525.185.966	$ 515.141.054	$ 507.562.605

Año	Toneladas Servidas sin Bioetanol (1)	Litros de Bioetanol (en miles)	Tn de Bioetanol (2)	Tn servidas totales (1) + (2)
2015	3.193.425	800.000	640.000	3.833.425
2016	3.321.163	998.400	798.720	4.119.883
2017	3.454.009	1.038.336	830.669	4.284.678
2018	3.592.169	1.079.869	863.896	4.456.065
2019	3.807.700	1.399.062	1.119.249	4.926.949
2020	4.036.161	1.483.005	1.186.404	5.222.566
2021	4.278.331	1.571.986	1.257.588	5.535.920
2022	4.535.031	1.666.305	1.333.044	5.868.075
2023	4.807.133	1.766.283	1.413.026	6.220.159
2024	5.095.561	1.872.260	1.497.808	6.593.369
2025	5.401.295	1.984.596	1.587.677	6.988.971
2026	5.725.372	2.103.671	1.682.937	7.408.309
2027	6.068.895	2.229.892	1.783.913	7.852.808
2028	6.433.028	2.363.685	1.890.948	8.323.976
2029	6.690.349	2.458.233	1.966.586	8.656.935
2030	6.957.963	2.556.562	2.045.249	9.003.213
2031	7.236.282	2.658.824	2.127.059	9.363.341
2032	7.525.733	2.765.177	2.212.142	9.737.875
2033	7.826.762	2.875.784	2.300.628	10.127.390
2034	8.139.833	2.990.816	2.392.653	10.532.486
2035	8.465.426	3.110.448	2.488.359	10.953.785


Edificios control accesos
Edificios administrativos
Núcleos sanitarios
Área estacionamiento camiones
Depósitos aduana
Playa de contenedores vacíos
Terminal y depósitos FFCC
Zona de cargas a granel con acceso a tanques, Silos y elevadores
ADUANA
ACCESO GRAL.
N
REFERENCIAS VIA:
REFERENCIAS OBRAS:
PLANTA GENERAL DEL C.T.M.

Aeropuertos



Aeropuerto	Inversión (millones USD)
Iguazú	70
Resistencia	30
Salta	60
Tucumán	90
Total	250

- **Aeropuerto de Iguazú**. Potenciar el turismo y la conectividad del NEA con Brasil, coste Este de EE.UU., Europa y Medio Oriente.
- **Aeropuerto de Resistencia**. Potenciar el intercambio de carga aérea y pasajeros entre Brasil, costa Este de EE.UU. y Europa.
- **Aeropuerto de Salta**. Destinado a desarrollar el turismo regional, la carga aérea y la conectividad de pasajeros con la costa oeste del Océano Pacífico, México y EE.UU. con conexión al Lejano Oriente.
- **Aeropuerto de Tucumán**. Destinado a desarrollar alternativas de exportación de carga perecedera, sensible y/o con gran valor agregado, con la posibilidad de conexión de carga aérea proveniente de los aeropuertos de Neuquén y/o General Roca.

NOTA FINAL: Plan estrategico

El conjunto de proyectos y obras precedentes que prevén inversiones del orden de 16.000 millones de u$s en un período de 8 a 10 años, forman parte de la base de datos del Plan Belgrano, dependiente de la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación.

El mismo está siendo sometido a una actualización permanente en función de reuniones periódicas de las autoridades del Plan con los Gobiernos de Provincias integrantes de las Regiones NOA y NEA; además de ser sometido a la opinión de entidades intermedias y cámaras empresariales de las jurisdicciones respectivas, por lo que está sujeto a los ajustes y modificaciones que se propongan.

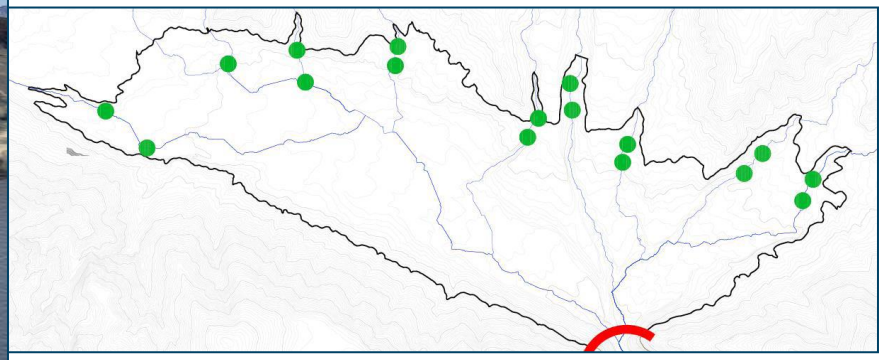
Dinámico: c/opinión de cada provincia

Planilla REUNIONES CON PROVINCIAS

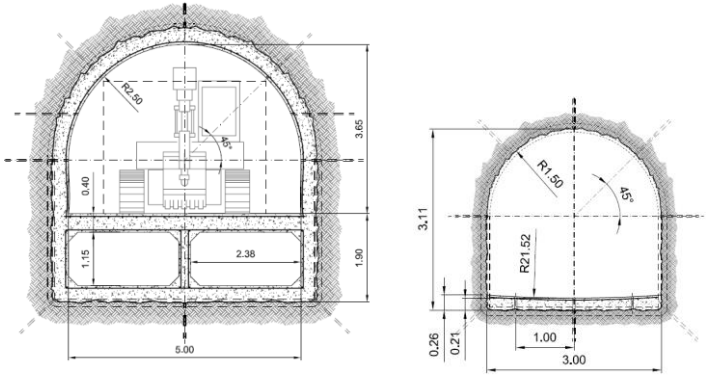
REGION	PROVINCIA	FECHAS			Observaciones										
					1- Pobreza 0					2- Infraestructura			3- Empleo		4- Lucha c/ Narcotrafico
		Tentativa	Propuesta	Exposicion Plan	Prim Infanc	Preescolar	Ed. Digital	Vivienda	Salud	Vial	FFCC Y Aerop	Rec Hidricos	PyMES	Plan Productivo	
NOA	JUJUY														
	SANTIAGO														
	SALTA														
	TUCUMAN														
	CATAMARCA														
	LA RIOJA														
NEA	CHACO														
	FORMOSA														
	CORRIENTES														
	MISIONES														

Que no solo es Logística y Transporte …

VISTA GENERAL
POTRERO EL CLAVILLO
TUCUMAN- CATAMARCA
u$s 630.000.000



POSICION PLANIMETRICA DE LOS AZUDES



SECCIONES TIPO DE TUNELES

Muchas gracias

Dr. José Manuel CANO
Ministro
Coordinador General
Unidad Plan Belgrano

Ing. José Ricardo ASCARATE
Sub Secretario
Coordinador Infraestructura
Unidad Plan Belgrano

Lic. Ignacio BRUERA
Director
Coordinador NOA
Unidad Plan Belgrano

JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS