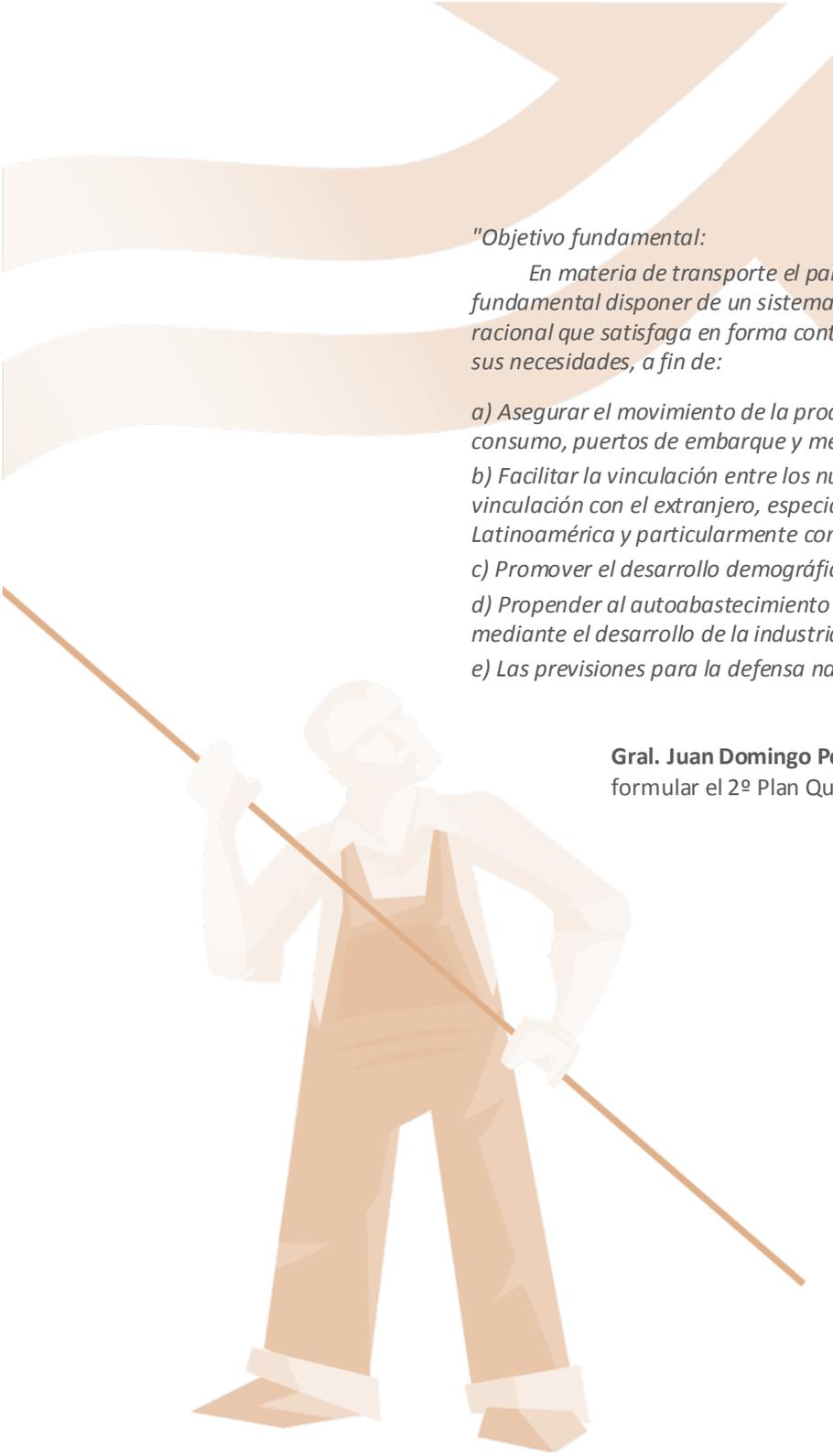


BASES PARA EL  
PLAN  
QUINQUENAL DE  
TRANSPORTE  
ARGENTINO  
2012-2016



Secretaría de Transporte  
MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL  
INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS

Informe Preliminar  
Octubre 2011



*"Objetivo fundamental:*

*En materia de transporte el país tendrá como objetivo fundamental disponer de un sistema orgánico, coordinado y racional que satisfaga en forma continua, eficaz y económica todas sus necesidades, a fin de:*

- a) Asegurar el movimiento de la producción hacia los centros de consumo, puertos de embarque y mercados extranjeros;*
- b) Facilitar la vinculación entre los núcleos poblados del país y su vinculación con el extranjero, especialmente con los países de Latinoamérica y particularmente con los países limítrofes;*
- c) Promover el desarrollo demográfico, social y económico del país;*
- d) Propender al autoabastecimiento de materiales y equipos mediante el desarrollo de la industria nacional concurrente;*
- e) Las previsiones para la defensa nacional. "*

**Gral. Juan Domingo Perón, 1951** (en ocasión de formular el 2º Plan Quinquenal 1952/57)



## 1. INTRODUCCIÓN

La Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación presenta estas “Bases para un Plan Quinquenal del Transporte 2012-2016” a los Sectores del Trabajo, Empresarial, Profesional y Gubernamental, como documento Institucional para el análisis, debate y posterior síntesis.

Es el rol de la Secretaría de Transporte garantizar un **transporte público** de calidad, equitativo, eficiente, universal y sustentable que asegure el derecho a la movilidad de las personas para acceder a los lugares de trabajo, educación, salud, esparcimiento y centros de consumo. Asimismo, debe proveer un sistema de **transporte eficiente de bienes y mercancías** que favorezca el desarrollo económico, reduciendo tiempos y costos, y la **ocupación e integración territorial**, como impulso a las economías regionales, a los intercambios con los países del Mercosur y al resto de los mercados extranjeros. La eficiencia del sistema, especialmente de la calidad de las infraestructuras y servicios coadyuva a mejorar las condiciones de **seguridad** del transporte y a garantizar un compromiso con el cuidado del **medio ambiente**, a fin de reducir los impactos negativos intrínsecos a la operación del transporte y hacer un uso más responsable de los recursos naturales no renovables.

Teniendo estos postulados como principios fundamentales, se presentan como Bases para el Plan, la Visión y los Ejes Estratégicos que orientan las políticas de la Secretaría y su materialización en Programas y Proyectos. Éstos retoman el hilo conductor para el Transporte, contenidos en el Capítulo XXIII del 2º Plan Quinquenal 1952/57, se sustentan en las guías del Plan Estratégico Territorial del MINPLAN (1816-2016 Argentina del Bicentenario), en continuidad con las acciones emprendidas en la materia en los últimos 8 años.

Estas bases se presentan como punto de inicio para la construcción colectiva del Plan Nacional de Transporte, entendiendo que la planificación debe estar fundada en acuerdos, propuestas y compromisos firmes, en oposición a los tradicionales planes analíticos y las descripciones detalladas y segmentadas de los problemas, marcando un rumbo y una decisión política transformadora.





## BASES PARA EL PLAN QUINQUENAL DE TRANSPORTE ARGENTINO 2012-2016

Para la formulación del Plan se plantea abrir un debate, a partir de la generación de ámbitos de diálogo entre los actores fundamentales del sector. Hoy existe un claro y extenso listado de proyectos y actividades que necesitan ser reclasificados y priorizados, para lo cual resulta indispensable la concertación entre los diferentes actores del sistema que aseguren la continuidad de los proyectos, y apoyen su realización, a saber:

- Las distintas áreas con incumbencia en el transporte de los gobiernos provinciales y municipales, que se nuclearán en el Consejo Federal del Transporte a constituir, asegurando un marco de intercambio de alta calidad institucional.
- Desde el sector del Trabajo, se invita, en el marco de la CATT, a los sindicatos de cada rama y subrama de actividad, a fin de concentrar las inquietudes de los trabajadores.
- Desde el Sector Empresario, agrupando a los prestadores de servicios del transporte junto con el sector industrial y de servicios, se busca alcanzar una visión integral del transporte argentino. En este sentido se sugiere la creación de una instancia que permita concentrar las propuestas sectoriales tal como una Federación de Cámaras.
- Desde el Sector Académico y Técnico, vinculando a las universidades y demás instituciones con injerencia en las problemáticas asociadas al sector transporte.
- Desde el ámbito de la sociedad civil, invitando a participar a las organizaciones sociales y usuarios.





## 2. VISIÓN

Que la industria del transporte conecte, facilite e integre las actividades humanas y los sectores productivos, siendo una herramienta que permita la concreción de un modelo de desarrollo equitativo y sustentable, asegurando la ocupación del espacio territorial, donde las personas sean protagonistas.

## 3. MISIÓN

En este entendimiento, el objetivo de largo plazo es que el sistema de transporte acompañe el crecimiento del país, que producirá más de 160 millones de toneladas en commodities agropecuarios en el año 2021, para lo cual se fortalecerán los servicios de transporte de carga necesarios para reindustrializar la ruralidad y agregar valor regional a la producción, así como desarrollar las demás ramas de la economía, tales como la industria, la minería, etc.

En el mismo sentido, y en relación al transporte de personas, se prioriza el mejoramiento de los servicios ferroviarios metropolitanos, incrementando la calidad, frecuencia y garantizando la conectividad, a fin de atraer un 40% adicional de pasajeros, desalentando el uso del automóvil particular, haciendo sustentable todo el sistema, no sólo en la RMBA sino en los grandes aglomerados urbanos del país.

Para alcanzar un transporte sustentable, éste debe ser pensado como un sistema en el cual se complementan los distintos modos, potenciando al máximo las ventajas comparativas y la eficiencia relativa de cada uno de ellos, para cumplir distintas tareas con eficacia y eficiencia. Aprovechar las cualidades específicas de cada modo e integrarlos, es hacer eficiente a todo el sistema. El desarrollo industrial deberá impulsar el desarrollo integrado de todo el sistema de transporte.

Para comprender la vital importancia del transporte de pasajeros es necesario contemplarlo desde la perspectiva de los derechos, que permita el pleno desarrollo de una vida digna de la ciudadanía, tanto por su impacto directo como por su importancia para garantizar el acceso a otros derechos fundamentales, como el trabajo, la salud, la educación y la participación política y social. El derecho a la movilidad es parte del abanico de derechos que garantiza la libertad de las personas, y la posibilidad de que efectivamente puedan desarrollar sus vidas. Nunca más aplicable el apotegma: "Para la felicidad del Pueblo y la grandeza de la Nación"





BASES PARA EL  
**PLAN QUINQUENAL DE TRANSPORTE ARGENTINO**  
2012-2016

La movilidad es central en la definición de la calidad de vida, la relación con la pobreza y el acceso a otros bienes y servicios vitales. Las personas que caen fuera del sistema formal se encuentran física y jurídicamente aisladas. Esto impacta directamente en sus posibilidades de sociabilidad, educación, trabajo, salud y recreación, entre otras cosas. La ausencia de acceso a este derecho segrega a los sectores más pobres y restringe su acceso a un nivel de vida adecuado. Desde la perspectiva de una democracia inclusiva y de los derechos de los habitantes de una localidad, el patrón de exclusión es absolutamente inaceptable. Entendida así, la movilidad habilita la integración social mediante la integración y conectividad espacial territorial.





## 4. EJES ESTRATÉGICOS PARA EL PLAN

Las políticas de la Secretaría responden a esta visión del sector y se definen a través de cinco ejes primordiales que, a modo de desafíos u objetivos generales, motivan nuestras acciones y atraviesan los programas y proyectos.

- a. Desarrollo productivo
- b. Modernización del transporte: transferencia e innovación tecnológica
- c. Fortalecimiento institucional del sector transporte
- d. Gestión de los recursos económicos y financieros
- e. Integración territorial y modal

### a. **DESARROLLO PRODUCTIVO**

El sistema de transporte debe generar nuevas oportunidades para el país, acompañando a las actividades económicas, aportando valor agregado y creando empleo de buena calidad a partir de la producción de equipos, bienes, e infraestructura de industria nacional.

Dar impulso a la Producción Nacional requiere de acciones estratégicas que promuevan nuevas oportunidades y contribuyan a la generación de valor agregado. Entendiendo al transporte como sostén de las actividades, acompañar el desarrollo económico supone medidas concretas para el fortalecimiento y modernización del Sistema que aseguren condiciones apropiadas de producción y comercialización (en términos de la operatoria, los tiempos, los costos y la accesibilidad). Para ello es fundamental expandir y modernizar el sistema de transporte, fortalecer los servicios logísticos y las conexiones intermodales, mejorar las condiciones de accesibilidad y asegurar la integración del territorio.





Asimismo, el transporte es un sector que demanda bienes industriales para su expansión y recuperación, los cuales se pueden satisfacer a través de una producción local, propendiendo al autoabastecimiento de materiales, equipos o vehículos. La reformulación de los ferrocarriles de carga, el mejoramiento de los ferrocarriles interurbanos y los servicios de pasajeros de larga distancia, la recuperación de astilleros y talleres ferroviarios y los incentivos a la producción local de vehículos automotores y aeronaves, son todas políticas que estimulan la demanda de bienes y servicios y contribuyen al desarrollo de la industria nacional para el sector transporte y la generación de empleo de buena calidad.

## **b. MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE: TRANSFERENCIA E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA**

Garantizar mayor eficiencia, calidad y seguridad en el sistema de transporte a través de la modernización de los equipamientos y del sistema organizacional de los servicios. Impulsar la internalización de tecnología aplicada al transporte.

El concepto de modernización del sistema persigue la obtención, adaptación y/o desarrollo local de nuevas tecnologías, nuevas formas de operación, nuevos servicios y sistemas de información para los usuarios, que coadyuven a optimizar la seguridad, el control y la calidad de los servicios y el aprovechamiento de la energía y de los recursos no renovables. Se proponen acciones enfocadas a la modernización del sistema de transporte impulsando el desarrollo de tecnología local y la transferencia e incorporación de conocimiento "know how". Se pretende acceder al moderno concepto de I+D+I (Investigación, Desarrollo con Innovación), auspiciando el desarrollo de investigaciones científicas y tecnológicas. Son ejemplo los coches Talgo, validadoras SUBE, radares, carrocerías, centros de control de tráfico a través de tecnología GPS, observatorios, herramientas de planificación, entre otras.





## C. FORTALECIMIENTO Y REPOSICIONAMIENTO DEL SECTOR

El transporte requiere acciones para jerarquizar el sector de acuerdo a la relevancia de su función para el desarrollo económico y social del país.

El Fortalecimiento Institucional implica reforzar el rol del Estado en el control, regulación y fiscalización del sector, **modernizando los instrumentos y adecuando las normativas y los procedimientos** según tecnologías, posibilidades y requerimientos del siglo XXI. En este eje se incluyen la creación **de instancias de gestión y coordinación** multijurisdiccionales e interinstitucionales, tales como Autoridades de Transporte Metropolitanas, Consejo Federal del Transporte, entre otros.

Asimismo, se busca la **profesionalización de los recursos humanos**, asegurando una correspondencia entre la calidad de los servicios y sus recursos humanos, profundizando el nivel de capacitación de los operadores y trabajadores del sector del transporte. El desafío es crear nuevos espacios de capacitación para todos los actores que participan en la actividad del transporte a fin de elevar la calidad de la formación y sus profesionales: operarios, empresarios, y cuadros técnicos públicos o empresariales. En este sentido, se encuentran en avanzado estado convenios con organizaciones y centros universitarios. La importancia dada a este eje considera la conformación de la Universidad Nacional de Transporte de la Argentina (U.N.T.A.) como espacio de formación federal.

Finalmente, también se considera un componente fundamental para el fortalecimiento del sector la generación de **espacios de concertación**, como instancias de encuentro que promuevan **identidad de sector** por aspiraciones e intereses, en función del rol específico que desempeñan dentro del sistema de transporte, a fin de favorecer el diálogo, la participación y el apoyo que facilite el consenso para la toma de decisiones. La creación de estos espacios – específicamente: reuniones sectoriales, foros ciudadanos en diferentes regiones del país, presentaciones académicas, diálogo con autoridades políticas e instancias de debate virtual – apuntan a la legitimación del plan y a la inclusión de perspectivas diversas en el mismo. A la vez, es una novedosa oportunidad de generar redes entre personas y grupos en el ámbito, fomentando una visión multifacética del transporte.





## d. GESTIÓN DE LOS RECURSOS ECONÓMICOS Y FINANCIEROS

Generación, captación y reasignación de recursos para invertir en el mejoramiento material del sistema de transporte, con estrategias de gestión equitativa de los recursos públicos y complementación con inversiones privadas.

Para incrementar el nivel de inversiones en el transporte se garantizarán nuevos mecanismos de financiamiento, destinando recursos presupuestarios plurianuales o gestionando financiamiento internacional proveniente de Convenios País-País y/o de Organismos Multilaterales de Crédito o Bancos. También se busca estimular y direccionar inversiones privadas, generando un juego virtuoso de complementación entre el sector público y privado.

Asimismo se considera la implementación de diferentes estrategias para la distribución de los recursos públicos y las inversiones, para que sean más justas y socialmente equitativas. Un ejemplo es la reasignación de los recursos remanentes entre el actual esquema de compensación tarifaria del sistema de transporte metropolitano y el futuro subsidio a la demanda, hacia inversiones estratégicas. También son ejemplos la escisión de las inversiones en infraestructura de la operación en el sistema ferroviario.

## e. INTEGRACIÓN TERRITORIAL y MODAL

Fortalecer la conectividad del territorio argentino así como la articulación con el exterior, particularmente con el MERCOSUR, a través de la expansión y optimización de la infraestructura, el equipamiento y los servicios de transporte, estimulando la intermodalidad.

Es necesario fortalecer y generar nuevas vinculaciones entre los núcleos poblados y productivos del país, tanto al interior de las áreas metropolitanas como entre las distintas zonas productivas, aumentando la **fluidez de la movilidad de bienes y personas**, respaldando las economías regionales para un desarrollo económico y social más equilibrado. Asimismo, son fundamentales los intercambios internacionales, que tanto promovió la Argentina en los años 40 y 50, particularmente la unión regional del MERCOSUR.





BASES PARA EL  
PLAN QUINQUENAL DE TRANSPORTE ARGENTINO  
2012-2016

Por todo ello resulta prioritario contar con redes de transporte en todas las escalas, asegurando la cobertura de los servicios, mediante la reestructuración de aquellos vínculos olvidados, como el Ferrocarril Belgrano, o impulsando nuevas conexiones, como la línea férrea esbozada para el paso fronterizo con Chile en la Cordillera Central. Asimismo, la integración supone potenciar la **complementariedad entre los distintos modos**, la adecuación de instalaciones como playas de transferencia de cargas y centros de trasbordo para articular servicios en lugares estratégicos. La eficiencia del sistema de transporte se constituye como una política contundente para la sustentabilidad ambiental.

Consolidar una organización racional de las operaciones fundada en la intermodalidad y complementariedad de los servicios, que optimice los tiempos y costos de la movilidad, contribuya a la integración de los procesos productivos y los espacios urbanos y fortalezca ejes de crecimiento y de densificación. En las regiones metropolitanas, se busca favorecer la integración física a través de la construcción y mejoramiento de centros de trasbordo intermodal de pasajeros, y tarifaria, a través del SUBE, fomentando, donde no lo hubiere, la replicación de este sistema.





## 5. MATRIZ DE PROYECTOS Y PROGRAMAS

Estas bases para la formulación del plan se acompañan con una matriz de programas y proyectos, en la cual se muestran los ejes estratégicos de la Secretaría de Transporte, en sus filas; y en las columnas, los distintos modos de transporte de cargas y de pasajeros: ferrocarril, automotor, aéreo y puertos y vías navegables. Cada celda de la matriz contiene acciones, proyectos o propuestas que corresponden a uno de los ejes y uno de los modos.

Aquellas acciones que involucran a más de un modo se listan como proyectos intermodales y a aquellas que importan a más de un eje, se nombran en cada uno, destacando la dimensión asociada al mismo, tal es el caso de los Hubs Logísticos Regionales que permiten articular los distintos modos de transporte de mercancías y el SUBE, que atraviesa los modos ferroviarios, automotor y subterráneo y toca los ejes de desarrollo productivo, modernización, gestión de recursos financieros, fortalecimiento institucional e integración territorial.

La matriz se acompaña al final del documento.





## 6. POLÍTICAS QUE RIGEN EL PLAN QUINQUENAL Y PROYECTOS DEL SECTOR TRANSPORTE

### 6.1 Refuncionalización del sistema ferroviario nacional, en función de sus grandes prioridades

#### De los Servicios Ferroviarios de Carga

Refuncionalizar la red ferroviaria del país como soporte para el desarrollo creciente de los servicios de carga, activando proyectos de inversión en todas las líneas troncales, estén ellas concesionadas o no.

Revisar y adecuar los contratos de concesiones ferroviarias, de manera de separar la operación de los servicios de las inversiones en infraestructura, las que estarán a cargo de la ADIFSE, en un todo de acuerdo con la Ley de Reordenamiento Ferroviario N° 26.352.

Se pueden mencionar lo siguientes proyectos:

- Red primaria del Belgrano Cargas: Renovación parcial del corredor Embarcación-Joaquín V. González-Avia Terai-Barranqueras-Tostado-Santa Fe-Rosario / Circunvalar Rosario / Ramales C13 y C14 Salta-Chile
- El Corredor Bioceánico Norte, que incluye el tramo Resistencia- Corrientes y el paso norte al Pacífico
- Extensión de la red Choele Choel - San Antonio Oeste, permitiendo el acceso al Puerto San Antonio Este, Puerto Madryn y Trelew
- Construcción del Ferrocarril Trasandino del Sur, Zapala – Las Lajas – Mallín Chileno
- Corredor de Circunvalación de la RMBA entre Zárate, Campana, Lujan, La Plata
- Corredor Bioceánico Aconcagua (Central) – Túnel Bioceánico Central

#### De los Servicios Ferroviarios Urbanos de Pasajeros





## BASES PARA EL PLAN QUINQUENAL DE TRANSPORTE ARGENTINO 2012-2016

Modernizar los servicios ferroviarios urbanos de pasajeros, tendiendo a la electrificación total del sistema, dotándolos de mayor frecuencia y mejores estándares de calidad y eliminando las interferencias viales a fin de mejorar la seguridad de los pasajeros, disminuir los tiempos generalizados de viajes, y mejorar la integración con el entorno urbano.

Se pueden mencionar los siguientes proyectos:

- Soterramiento del Ferrocarril Sarmiento
- Electrificación de los Ferrocarriles San Martín, Belgrano Sur, Belgrano Norte y los servicios Diesel aún remanentes en el Ferrocarril Roca
- Readecuación del material rodante en todas las líneas/ramales en funcionamiento
- Cambio de material rodante del Ferrocarril San Martín

### **De los Ferrocarriles Interurbanos de Larga Distancia**

Las mejoras progresivas del estado de vías del sistema ferroviario, además de servicios de carga, permitirán la prestación de servicios de pasajeros interurbanos rápidos y confortables.

Los recién incorporados coches TALGO IV que unen Constitución-Mar del Plata, son una referencia del compromiso por mejorar la prestación de los diferentes ramales troncales de pasajeros interurbanos a través de la incorporación de nuevas tecnologías.

## **6.2 Transporte automotor**

### **De Cargas**

Incentivar la modernización continua de la flota de camiones de manera sostenida a través de políticas de créditos.

Establecer precios sostén o testigo de la carga, controlar y hacer efectivo su cumplimiento por las partes, de manera de reconocer los derechos de los trabajadores como parte del proceso productivo, evitando que sean esclavos de la producción.

Fortalecer los controles de las cargas máximas permitidas en los distintos tipos de camiones a fin de no deteriorar las condiciones de los pavimentos.

Completar la red vial tendiendo a la expansión de la red de autovías que contribuyan a la seguridad vial en las rutas.

Fortalecimiento del Registro Único de Transporte Automotor (RUTA).





## BASES PARA EL PLAN QUINQUENAL DE TRANSPORTE ARGENTINO 2012-2016

### De Pasajeros de Larga Distancia

Rediseñar las rutas de los servicios de larga distancia, evitando competencias oligopólicas de las empresas y mejorar la cobertura de los mismos a través del establecimiento de nuevas modalidades del transporte.

Privilegiar medidas tendientes a prevenir accidentes en rutas mediante el control estricto de las condiciones laborales establecidas (descanso de los choferes, estado de los vehículos, control de la velocidad, alcoholemia, etc.)

Implementar sistemas de información de los servicios tanto para los usuarios, como para los organismos de control, en todas las terminales del país.

## 6.3 Puertos y Vías Navegables

### Vías Navegables

Sostenimiento de la política pública de la Hidrovía, de manera de garantizar puertos previsibles (que permitan las operaciones de carga y descarga durante todo el año) y la seguridad de la operación de los buques cargueros, aumentando la capacidad de transporte de las vías navegables al ritmo del crecimiento del transporte de cargas, mejorando los puertos, potenciando las economías regionales y generando sinergias con los países lindantes.

El Programa de la Hidrovía Paraná-Paraguay se plantea como un eje clave para lograr el desarrollo e integración de las economías regionales, en vista al carácter integrador del Mercado Común del Sur (MERCOSUR).

A su vez, este proyecto estratégico promueve la compatibilización y simplificación de la legislación interna vigente aplicable a la navegación y al transporte en la Hidrovía con la de los demás países miembros.

Proyectos:

- Hidrovía Paraná – Paraguay: i) Mantenimiento de las condiciones operativas, ii) Profundización del sistema de navegación troncal Santa Fe-Océano y proyectos de dragado, y iii) implementación de nuevas tecnologías que potencien su navegabilidad (balizamiento, áreas de espera para la máxima utilización de los puertos del litoral y marítimo).
- Acondicionamiento de la Hidrovía en el Río Uruguay mejorando las condiciones navegable a través del dragado, balizamiento y equipamiento portuario, señalamiento, etc., con un modelo equivalente al de la Hidrovía Paraná – Paraguay.





## BASES PARA EL PLAN QUINQUENAL DE TRANSPORTE ARGENTINO 2012-2016

### Puertos

Aprovechar el perímetro costero Argentino, uno de los más extensos del mundo, a partir de la modernización, profundización y recuperación de sus puertos marítimos y fluviales, aumentando su capacidad y readecuándolos a los nuevos modelos de barcos más grandes y pesados, a fin de asegurar condiciones de competitividad que permitan que la Argentina siga siendo el último puerto de llegada de embarcaciones internacionales.

Proyectos:

- Ampliación y Refuncionalización del Puerto de Buenos Aires
- Ampliación del Puerto de Bahía Blanca
- Canales de acceso a los puertos de Villa Constitución, San Nicolás y San Pedro
- Reconversión del Puerto de Santa Fe
- Puesta en funcionamiento del Puerto de San Antonio Oeste
- Adecuación de los Puertos del Sur
- Puerto de Mar del Plata (primer terminal de cruceros en la provincia de Buenos Aires)

## 6.4 Mejoramiento del sistema de transporte metropolitano

Profundizar el mejoramiento del sistema de transporte en las Regiones Metropolitanas del País a través de la constitución de Agencias Metropolitanas de Transporte, e integrarlo física y tarifariamente, a través de la construcción de Centros de Tránsito intermodales de pasajeros que incluyan sistemas modernos de señalética e información para los usuarios, y de la implementación total del SUBE, entendido éste como uno de los grandes desafíos por su dimensión tecnológica, como generador de información para el control y la planificación y como herramienta para implementar integración tarifaria y subsidio a la demanda.

Darle continuidad a la ampliación del subterráneo de Buenos Aires, así como en otras ciudades capitales (como Córdoba) y la ampliación del sistema de tranvía (de Retiro-La Boca y Rosario) con el objetivo de lograr la mayor calidad en la prestación de los servicios de transporte metropolitanos.

Proyectos para la Región Metropolitana de Buenos Aires:

- Electrificación de los servicios metropolitanos
- Soterramiento del Sarmiento





## BASES PARA EL PLAN QUINQUENAL DE TRANSPORTE ARGENTINO 2012-2016

- Extensión de la línea E de subterráneo,
- Red de Vías preferenciales para el transporte público automotor de pasajeros
- Tren a Ezeiza
- Construcción de la Autopista Ribereña
- Incorporación de nuevos coches para subterráneo y ferrocarriles, incluyendo la adecuación de coches doble piso.
- Elevación en viaducto del ferrocarril San Martín (Palermo-Paternal)

Proyectos en otras regiones metropolitanas del país:

- Metrotranvía en Mendoza
- Tranvía en Rosario
- Subte en Córdoba
- Tren Urbano de Salta

### 6.5 Desarrollo de Hubs logístico-regionales

Son terminales intermodales de carga y zonas de actividades logísticas (ZAL) donde confluyen los servicios de transporte de carga por ferrocarril y/o automotor y/o marítimo y/o aéreo, con operación de puertos húmedos y secos y aduanas, que concentran las operaciones de carga en un punto, permitiendo la complementariedad de los modos de transporte de manera de potenciar las ventajas comparativas de cada uno, disminuyendo los costos totales y los impactos negativos, pudiendo transformarse en polos de desarrollo regional. Los Hubs Logísticos son a la carga como los centros de trasbordo intermodal, a los pasajeros.

Proyectos de Hubs Logísticos:

- Barranqueras - Chaco
- Cevil Pozo - Tucumán
- Güemes – Salta
- Bahía Blanca – Buenos Aires
- San Antonio Oeste – Río Negro
- Concepción del Uruguay - Entre Ríos





## 6.6 Aerocomercial

### Transporte de Cabotaje

Recuperada la línea de bandera, se busca asegurar la conectividad interna del país y aumentar progresiva y linealmente la cantidad de pasajeros y carga transportados, potenciando el uso del modo aéreo a través del aumento de la flota y el reordenamiento de los esquemas de rutas hacia un nuevo diseño del espacio aéreo que garantice la comunicación aerocomercial entre las ciudades secundarias, con la incorporación de hubs regionales alimentadores de los troncales.

Permitir el ingreso de nuevos operadores nacionales, asegurando condiciones de competencia necesarias para mejorar la calidad y reducir los costos de los servicios. Estimular la Conformación de la Confederación de Compañías Aéreas Argentinas.

Fomento de operadores de transporte de cargas exclusiva para pequeño y gran porte, incentivando el modo aéreo como concepto logístico a fin de integrar los polos productivos con los centros de distribución y comercialización, principalmente en destinos patagónicos.

### Transporte Aéreo Internacional

Abrir el mercado internacional latinoamericano, salvaguardando los intereses de Aerolíneas Argentinas y sostener e incrementar la relación de la Argentina en el mundo aéreo, respetando los derechos de reciprocidad consagrados en los Acuerdos Bilaterales vigentes, con el objetivo de aumentar la cantidad y calidad de servicios a los usuarios, favoreciendo el turismo hacia la Argentina.

### Seguridad, Infraestructura y Modernización Continua

Invertir en la ampliación, modernización y mejoramiento de los Aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos, como así también en la optimización de los estándares relativos a seguridad operacional, gestión del uso del espacio aéreo, metodologías de trabajo y servicios de navegación aérea.

Proyectos:

- Incorporación de la cultura de radarización y control, instalando once nuevos Radares Secundarios a lo largo del país, a través del contrato con INVAP Sociedad del Estado.
- Establecer un sistema de control de flujos de tránsito en orden al diseño del nuevo espacio aéreo de la Argentina
- Instalación, ampliación y mejoramiento de pistas y balizamiento, terminales y plataformas en los aeropuertos del país.





## BASES PARA EL PLAN QUINQUENAL DE TRANSPORTE ARGENTINO 2012-2016

- Culminación del programa integral de refuncionalización y modernización del aeropuerto de Ezeiza
- Fortalecer la fabricación de equipos y componentes aeronáuticos de alta calidad a través de la Fábrica Argentina de Aviones (FADEA).
- Impulsar el Sistema Nacional de Gestión de la Seguridad Operacional de la Aviación Civil como instrumento de política del Estado.

### 6.7 Reforma y Fortalecimiento Institucional del sistema de transporte

A partir de la ley de reordenamiento ferroviario, se han creado y puesto en marcha las compañías ADIFSE y OFSE, en el marco de un nuevo modelo de administración de los servicios y la infraestructura ferroviaria asimilándose al modelo ferroviario Europeo que ha mostrado en los últimos 20 años una eficacia y eficiencia óptimas.

Por su parte la conformación y fortalecimiento de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) implicó traspasar la regulación y el control de la aviación comercial y privada del ámbito militar al civil. El mismo proceso se ha llevado a cabo con la Junta de Investigaciones de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC).

### 6.8 Integración del Mercosur

Invertir en pasos fronterizos a partir de la modernización de la infraestructura existente, apertura de nuevas vías, equipamiento y servicios aduaneros, para optimizar y ampliar las vinculaciones regionales, favoreciendo la articulación con estas y otras obras de infraestructura bi/trilaterales.

Proyectos:

- Trasandino Norte (Eje de Capricornio, acceso al Paso de Jama, Sico y Ferroviario de Socompa) - Conexión con el Pacífico vía Antofagasta y Mejillones
- Litoral, complementario del Norte (entre Paso de Los Libres y Gualaguaychú)
- Proyecto Aconcagua – Buenos Aires - Mendoza – Santiago de Chile - Valparaíso
- Eje Trasandino Sur (desde los puertos argentinos de Bahía Blanca y San Antonio Este hasta los puertos chilenos de Concepción y Puerto Montt)
- Integración con Bolivia (Desde La Quiaca hasta La Paz y desde Yacuiba hasta Santa Cruz de la Sierra)
- Integración con Uruguay (Pilar - Paso de los Toros)
- Integración con Paraguay (Posadas - Encarnación)





## 7. REFLEXIONES FINALES

A modo de resumen se destacan las **ideas fuerza** que para el plan quinquenal, contienen a los Ejes Estratégicos que la Secretaría de Transporte define para sus políticas, y que están plasmados en los programas y proyectos presentados.

### JERARQUIZACIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE

Reposicionar la importancia del sector para el crecimiento económico y la calidad de vida de las personas, fomentando **la articulación** entre sus actores, la profesionalización del sector (impulsando la **cualificación** de sus trabajadores, investigadores, técnicos y empresarios) y aumentando el nivel de inversiones, articulando los proyectos de transporte con los planes territoriales, maximizando el impacto de las inversiones en beneficio de la población y el sector productivo.

### REFORMULAR EL FERROCARRIL

Reformular el ferrocarril como elemento central para la **integración** territorial y el **desarrollo** productivo, priorizando la refuncionalización de las redes troncales de carga, mejorando de forma continua **la calidad de los servicios** de los ferrocarriles de pasajeros urbanos y metropolitanos y, finalmente, recuperando servicios de larga distancia para mejorar las condiciones de viaje de los argentinos.

### EQUIDAD EN EL TRANSPORTE

Implementar el **Subsidio a la demanda**, integración tarifaria (boleto único) y tarifas diferenciadas como **herramientas innovadoras de gestión de recursos** públicos para redistribuirlos asegurando criterios de equidad social y de distribución territorial allí donde la demanda no pueda asegurar el interés de los sectores privados.

### DESARROLLO TECNOLÓGICO NACIONAL

Promover el desarrollo nacional de tecnologías de transporte mediante la **producción industrial** y la generación de tecnología y **conocimiento** avocada a la modernización de la infraestructura y la operación del sistema de transporte, creando nuevas fuentes de empleo.





## BASES PARA EL PLAN QUINQUENAL DE TRANSPORTE ARGENTINO 2012-2016

### EFICIENCIA PARA LA SUSTENTABILIDAD

Alcanzar **la eficiencia** del sistema de transporte constituye la mejor política de sustentabilidad ambiental, a partir de la **integración modal**, optimizando las ventajas comparativas de cada modo asignándole funciones según su utilidad y balanceando la distribución del uso a partir de la complementariedad e impulsando la sustentabilidad ambiental, por ejemplo a partir del reemplazo de las flotas por vehículos B20 (biodiesel).

### CALIDAD EN LOS SERVICIOS DE PASAJEROS

Mejorar la calidad de los servicios: mayor regularidad, cobertura, seguridad, confort y rapidez. **Modernizar** los equipamientos, las infraestructuras y sistemas de operación y seguridad, con un tratamiento integral de los entornos urbanos y de los corredores de transporte rurales.

### ESTRATEGIAS DE GESTIÓN

**Gestión** eficiente de los recursos públicos, direccionamiento de las inversiones privadas e impulso a mecanismos de complementariedad. Empezar un juego virtuoso entre el sector público y privado, que promueva, potencie y/o consolide el crecimiento, el desarrollo y el beneficio común.

### FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

Generar **espacios de concertación** y articulación de políticas a nivel federal (Consejo Federal del Transporte) y reforzar el rol del Estado en la planificación, el control y regulación del sector, **modernizando** los instrumentos y adecuando las normativas y los procedimientos según tecnologías, posibilidades y requerimientos actuales.

### ESCISIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA, DE LA OPERACIÓN FERROVIARIA

Revisar y adecuar los contratos de concesiones ferroviarias, de manera de separar la operación de los servicios de las inversiones en infraestructura, las que estarán a cargo de la ADIFSE, en un todo de acuerdo con la Ley de Reordenamiento Ferroviario N° 26.352.

