



CAF en la Argentina

Iniciativas
para el desarrollo
inclusivo



BANCO DE DESARROLLO
DE AMÉRICA LATINA

CAF en la Argentina

**Iniciativas
para el desarrollo
inclusivo**

TÍTULO: CAF en la Argentina

DEPÓSITO LEGAL: if74320143001540

ISBN: 978-980-6810-97-6

EDITOR: CAF

OFICINA DE REPRESENTACIÓN

DE CAF EN ARGENTINA

Rubén Ramírez

Director Representante de CAF

EQUIPO DE TRABAJO CAF

Francois Borit, ejecutivo senior

Jorge Forgues, ejecutivo senior

Clementina Giraldo, ejecutiva principal

Pablo López, ejecutivo principal

EDICIÓN Y PRODUCCIÓN EDITORIAL

Alexia Sagemuller

COLABORACIÓN EDITORIAL

Natalia Gutenmajer

DISEÑO GRÁFICO

Cecilia Kröpfli

FOTOGRAFÍA

Ezequiel Pontoriero

CORRECCIÓN DE TEXTOS

Franco Varise

La versión digital de este libro se
encuentra en: publicaciones.caf.com

Las ideas y planteamientos contenidos
en la presente edición son de exclusiva
responsabilidad de sus autores y no
comprometen la posición oficial de CAF.

© 2014 Corporación Andina de Fomento
Todos los derechos reservados

Países accionistas de CAF



08.

**Carta del Presidente
Ejecutivo de CAF**

10.

Introducción

48.

Telecomunicaciones

56.

Desarrollo Productivo

82.

**Infraestructura
Social**

92.

Otros Proyectos

14.

Transporte
y Logística

34.

Energía

60.

Gobernabilidad

64.

Desarrollo Social



CAF –banco de desarrollo de América Latina– tiene el agrado de presentar esta publicación sobre su acción en la República Argentina, transcurrida más de una década desde su incorporación como país accionista de la Institución.

Durante este período, América atravesó una etapa de bonanza sin precedentes, basada en su buen desempeño macroeconómico, que le permitió resistir los efectos de la crisis financiera internacional y crecer a un ritmo elevado en un contexto de altos precios de las materias primas. La Argentina no ha sido ajena a este escenario, el cual aprovechó para impulsar importantes programas de inversión pública que han favorecido la reducción de la pobreza y la inclusión social.

Sin embargo, la región mantiene significativos desafíos estructurales para lograr el tránsito de economías basadas en ventajas comparativas a economías dinamizadas por ventajas competitivas, que se fundamenten en un crecimiento alto, sostenido, sostenible y de calidad.

En el marco de su misión para promover el desarrollo sostenible y la integración regional, CAF ha procurado ser un aliado estratégico de la Argentina en el camino hacia la superación de estos retos.

Para ello, la Institución propicia la implementación de una agenda integral de desarrollo, que plantea la búsqueda simultánea de la estabilidad macroeconómica, la eficiencia microeconómica, la equidad social y el equilibrio ambiental.

Desde esa perspectiva, CAF ha atendido las prioridades gubernamentales en la Argentina, así como las demandas del sector privado y de la sociedad en su conjunto, a través del apoyo a programas y proyectos en los temas críticos del desarrollo, como infraestructura, energía, desarrollo social, productividad y fortalecimiento institucional, entre otros.

Todo ello, sobre la base de una visión compartida de la transformación productiva, que procura fomentar la incorporación de valor agregado en los procesos productivos.

En esta publicación, evocamos el panorama de los desafíos que juntos asumimos en el país y presentamos una mirada retrospectiva del impacto que los programas y proyectos ejecutados generaron en la sociedad.

En este período, CAF registró aprobaciones por más de US\$ 7.000 millones a favor de la Argentina, además de casi US\$ 9 millones para proyectos de cooperación técnica no reembolsable. No cabe duda que, en estos años de trabajo conjunto, CAF se ha convertido en una de las principales fuentes multilaterales de financiamiento para el país.

En este contexto, el país puede contar con el compromiso indeclinable de CAF para enfrentar los desafíos del futuro con renovada fortaleza y dinamismo.

L. Enrique García

Caracas, junio de 2014

CAF y la Argentina, socios por el desarrollo

Desde fines de 2001 CAF –banco de desarrollo de América Latina– viene acompañando a la Argentina en su proceso de desarrollo económico e integración regional. Un vínculo que comenzó en forma moderada, con una suscripción de capital de tan sólo US\$ 25 millones, se ha ido profundizando con el correr de los años, hasta llegar a transformarse en una sociedad estratégica para el desarrollo del país.

Dicho vínculo fue fortaleciéndose al transitar juntos por diversas fases del ciclo económico nacional e internacional. En efecto, CAF ha respaldado a la Argentina tanto en momentos de auge como de dificultades.

En 2001, año en que dio inicio formal la alianza, el país transitaba por un momento crítico en materia política, económica y social. Entre 1998 y 2001 el PBI se redujo 8% en términos reales, la inversión se contrajo 30% y el desempleo aumentó hasta alcanzar el 18%. En este contexto, en diciembre de 2001, la Argentina anunció su incapacidad para seguir cumpliendo con el pago de su deuda y pocas semanas después se vio obligada a abandonar su paridad cambiaria. La crisis económica desató la renuncia del Presidente de la Nación, que desencadenó un período de inestabilidad política. La cesación de pagos de la deuda y el colapso del régimen

cambiario condujeron a una crisis financiera y a una severa recesión económica en 2002, con una contracción de casi 11% en la actividad y un repunte del desempleo por encima del 20%.

La posterior estabilización de las políticas, el levantamiento de las restricciones sobre los depósitos bancarios, la flexibilización de los controles cambiarios y el inicio del auge de los precios de las materias primas, junto con la normalización de la institucionalidad política tras la elección de un nuevo Presidente, determinaron el comienzo de un rápido proceso de recuperación económica a partir de 2003. Como consecuencia, entre 2003 y 2007 la economía argentina no sólo creció, sino que lo hizo a una tasa promedio anual de 9%.

El proceso de expansión luego de cuatro años de caída en la inversión, impuso la necesidad de realizar cuantiosas inversiones tanto en infraestructura productiva como social. CAF se propuso contribuir con el país en la superación de dicho desafío, y en particular en apalancar aquellas inversiones necesarias para superar los cuellos de botella que limitan el crecimiento.

En este contexto, en el año 2003 CAF inició sus actividades en el país, aprobando una operación por US\$ 150 millones destinada a financiar parte del Programa de

Corredores Viales de Integración, con impacto no sólo sobre la conectividad en el territorio argentino, sino también sobre la integración del país con sus vecinos.

Entre 2003 y 2007, CAF aprobó operaciones para la Argentina por casi US\$ 1.300 millones (un promedio de US\$ 255 millones al año) destinadas fundamentalmente a la ejecución de proyectos de infraestructura de integración en los sectores de energía y transporte. La Institución contribuyó, además, con más de un millón de dólares para la realización de estudios en diversas áreas críticas, como el turismo, las hidrovías y el micro-crédito, entre otros.

En diciembre de 2005 la Argentina volvió a suscribir capital de la Institución por US\$ 75 millones. Menos de dos años después, la modificación del convenio constitutivo de CAF permitió al país su incorporación como miembro pleno y, tras suscribir acciones de capital ordinario de CAF por US\$ 543 millones, la Argentina adquirió los mismos derechos y obligaciones que los miembros fundadores.

Como resultado, se incrementaron las posibilidades de apoyo de CAF al país, no sólo en el financiamiento de proyectos de infraestructura, sino hacia otros sectores de importancia estratégica, incluyendo proyectos





de carácter social. Además, el país adquirió el derecho de contar con representantes propios en el Directorio de la Institución, así como a la apertura de una Oficina País, que se inauguró en 2008.

La apertura de una Oficina País generó la oportunidad de interactuar en forma más fluida con las autoridades y con los actores clave del sector privado, así como de ampliar el conocimiento sobre las necesidades de inversión, profundizando el vínculo entre el país y la Institución.

Poco tiempo después, la coyuntura internacional impuso un nuevo desafío tanto para el país como para CAF. En octubre de 2008 se desató una crisis financiera y económica internacional, cuyos efectos aún perduran.

En este contexto, y haciendo uso de sus derechos como miembro pleno, el monto promedio de aprobaciones de CAF para la Argentina se incrementó en forma significativa y, en 2009, las aprobaciones alcanzaron US\$ 650 millones. Este incremento pone en evidencia el rol contra-cíclico llevado a cabo por la Institución, ya que las aprobaciones crecieron 58% en un año de crisis internacional y de caída en la inversión.

La relevancia de CAF como socio de la Argentina se ha incrementado aún más en los últimos años. En efecto, entre 2010 y 2012, las aprobaciones han ascendido a un promedio anual superior a los US\$ 1.200 millones. Además, se ha ampliado el accionar de la Institución en el país, incursionando en diversas regiones geográficas y en vastos sectores, como agua y saneamiento, infraestructura educativa; medio ambiente y apoyo a sectores productivos, entre los más destacados.



Esto no ha hecho más que profundizar el vínculo entre CAF y la Argentina, incrementando la relevancia de esta sociedad para cada una de las partes. Desde la perspectiva de CAF, las aprobaciones hacia el país pasaron de representar menos del 6% de sus aprobaciones totales entre 2003 y 2007 a más del 10% en los últimos tres años. Por otra parte, desde la perspectiva del país, en menos de diez años CAF terminó transformándose en una de sus principales fuentes de financiamiento externo.

Al cierre de junio de 2013 la cartera de CAF en la Argentina se ubica en US\$ 2.684 millones, representando cerca del 15% de la cartera total de la Institución. Más del 97% de los préstamos financian programas y proyectos de inversión de mediano y largo plazo, como su Programa de Desarrollo Vial, el de Saneamiento del Norte Grande y el de Telecomunicaciones.

En base a esta trayectoria, CAF se ha propuesto no sólo continuar trabajando junto con la Argentina en su proceso de desarrollo económico e integración, sino también en la profundización de esta alianza estratégica.



Transporte y Logística

1.

Corredor Bioceánico Pehuenche

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Mendoza.



PASO TRASANDINO fronterizo entre Argentina y Chile.

Descripción

El Proyecto consiste en apoyar el desarrollo del paso trasandino fronterizo entre la Argentina y Chile, alternativo complementario al Paso Cristo Redentor, que a su vez es parte integral del corredor bioceánico.

La consolidación del Corredor Bioceánico Pehuenche se enmarca en las políticas de ordenamiento territorial e integración internacional de la República Argentina, plasmadas en los planes provinciales y nacionales de ordenamiento territorial en marcha y en los foros bilaterales y multilaterales en los que participa el país, como el Grupo Técnico Mixto Argentino-Chileno y la iniciativa IIRSA. En el marco de esta iniciativa se ha buscado consolidar la visión de la región como un espacio geográfico plenamente integrado y para ello se ha promovido la organización del territorio en ejes de integración y desarrollo, a los fines de planificar la infraestructura necesaria para el desarrollo de dichas franjas territoriales.

Este Proyecto consiste en la rehabilitación, construcción de obras básicas, pavimentación asfáltica, obras de arte y obras complementarias, en tres secciones de la ruta 145 y una longitud de 68,15 km.

Resultado

La finalización de las obras realizadas en el Corredor Bioceánico Pehuenche brindará una alternativa al transporte nacional e internacional de una amplia región de la Argentina, que actualmente tiene una total dependencia del corredor vial que al interior del eje conforman la Ruta Nacional N° 7 y el Paso Cristo Redentor. Con la culminación de las obras que conforman el eje sur, se potenciará la conectividad entre sus territorios. En la actualidad la obra se ha completado en un 75% y se espera su finalización para mediados de 2015.



LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA sobre la Ruta N° 145 permitirán potenciar la conectividad regional y con Chile.

Corredores Viales de Integración

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Argentina.



NUEVO TRAZADO de la Ruta Nacional N° 7.

Descripción

El Programa de Corredores de Integración fue enteramente concebido bajo el marco de la Iniciativa IIRSA consistente en los planes y acuerdos que se han venido trabajando por los países sudamericanos en este contexto. El Programa contempló actuaciones estratégicas en los principales ejes de integración y desarrollo en que participa la Argentina, con inversiones en las conexiones con todos sus países vecinos.

La serie de obras en materia de vialidad que se desarrollaron en 2004- 2006 forman parte integral del Programa Corredores de Integración Fase I:

- Corredor 'Capricornio' en la provincia de Formosa.
- Corredor 'MERCOSUR-Chile' en la provincia de Mendoza.
- Centro de Frontera 'Pasos de los Libres-Uruguayana'.
- Variante lateral de la carretera en la Laguna 'La Picasa'.
- Carretera 'Malargüe- Límite con Neuquén , Ruta Vial N° 40 Sur en Mendoza'.

Los objetivos del Programa se plantearon por tipo de proyecto:

Corredor 'Capricornio' (Salta- Formosa- Ruta N° 81):

- Se mejoró la red troncal nacional de caminos, vinculando directamente las provincias de Formosa y Salta, además de convertirse en un importante corredor de integración entre Brasil, la Argentina y Chile.
- Se potenció la red caminera hacia el sector noroeste del territorio de la provincia de Formosa, sentando con su concreción la infraestructura vial básica para el establecimiento de una comunicación interprovincial y bioceánica.
- Se favoreció la utilización de vías complementarias existentes que conforman parte del espectro productivo, en lo que se refiere a movilización de productos primarios hasta centros de distribución y/o comercialización dentro y fuera del territorio provincial.
- Se optimizó el nivel y calidad de servicio de tránsito existente y fomentó el desarrollo socio-económico de la zona, buscando aumentar el bienestar de la población.

Corredor 'MERCOSUR-Chile' (Bardas Blancas- Límite con Chile- Ruta N° 145):

- Se mejoró la red troncal de caminos, con la finalidad de proveer accesibilidad y movilidad a los asentamientos de la región.
- Se mejoró el vínculo entre centros poblados de importancia y se fortaleció el corredor vial entre la Argentina y Chile.

Centro de Frontera 'Pasos de los Libres- Uruguayana':

- Se facilitó la implementación adecuada de las fiscalizaciones dentro del marco del Tratado del MERCOSUR, permitiendo una mayor calidad en los servicios tendientes a mejorar las relaciones comerciales y culturales de los países miembros (principalmente Chile y la Argentina).
- Se optimizó el sistema circulatorio a fin de evitar superposición en las operaciones y el consecuente caos vehicular.
- Se brindó una respuesta integral a mediano y largo plazo en lo que se refiere a la integración de la infraestructura regional; y se llevaron adelante las obras de infraestructura necesarias para integrar y optimizar los controles de todo el transporte de carga que pasa por la frontera.

Variante Laguna 'La Picasa':

Se recuperó una zona del país afectada por las recurrentes y consecutivas inundaciones, resultado de las condiciones geográficas y las precipitaciones intensas que se registran en esa zona, mediante la construcción de una variante que constituye el nuevo trazado de la Ruta Nacional N° 7.

Carretera 'Malargüe- Límite con Neuquén- Ruta N° 40 Sur en Mendoza':

- Se permitió proveer los accesos y la movilidad de los asentamientos de la región.
- Se favoreció la utilización de vías complementarias existentes con el objetivo de potenciar la productividad dentro del territorio provincial, a nivel nacional.

Resultados

Corredor 'Capricornio' (Salta- Formosa- Ruta N° 81):

Se reconstruyeron y reforzaron la mayoría de los 14 tramos de diferente longitud que forman el Corredor. Esta obra permitió una conexión longitudinal a lo largo de la provincia de Mendoza, mejorando la accesibilidad y conectividad de todas las poblaciones a lo largo de la ruta así como también la conexión con Salta, generando uno de los principales corredores del norte argentino. Como



1. ALTEO DE LA RUTA NACIONAL N° 7, inundada durante años por la laguna 'La Picasa'.

2. CARRETERA MALARGÜE- Ruta N° 40, Mendoza.

JOSÉ CARRATALÁ, COMERCIANTE, SALTA

“El asfalto cambió la noción del tiempo y nos permitió acceder a agua potable”.



¿Cómo era la accesibilidad de la Ruta 81 antes de las obras?

Era una ruta olvidada. Por el camino de tierra, los únicos que accedían eran camiones y se tardaba dos días en llegar al cruce con la 34.

¿Qué cambió?

Ahora se tarda una hora. No sólo cambió el tiempo, sino que además el asfalto nos permite acceder a otras cosas vitales, como, por ejemplo, el agua mineral. El agua es oro acá porque sale salada y tenemos muy poco acceso a agua dulce.

¿En qué medida las obras impactaron en su actividad?

Antes teníamos un kiosquito, era una venta-

nita, despachábamos con una heladera y un poco de mercadería. Pero el acceso nos dio la oportunidad de vender cosas que antes eran difíciles de conseguir. Entonces la gente puede acceder a más y mejores mercaderías, al mismo tiempo que nuestro negocio incrementó las ventas casi en un 80%.

¿Qué otros beneficios percibieron con el corredor?

La ruta promovió la instalación de nuevas empresas, y yo gracias a Dios pude conseguir empleo como administrativo.

SOBRE EL CORREDOR ‘CAPRICORNIO’

un dato significativo, hay que destacar que a raíz de la realización de esta obra, el tráfico en promedio se triplicó. Hubo un crecimiento en las localidades emplazadas en el área de influencia, tal como el hotel de Ing. Juárez; nuevos emprendimientos productivos, tales como la instalación de una planta algodonera y la extensión de los campos sembrados. Además se ha observado el desarrollo de nuevas infraestructuras transversales a la ruta nacional, como por ejemplo, el caso de la ruta provincial que accede al Bañado La Estrella en la provincia de Formosa. Todo ello ha generado un crecimiento de las oportunidades de trabajo para los habitantes de la zona, a lo cual se suman las posibilidades de comunicación ininterrumpida a lo largo del año para atención de la salud, acceso a la educación y al abastecimiento de insumos. En particular, es preciso destacar el reconocimiento brindado por la Asociación Argentina de Carreteras al declararla en 2007 como la Obra Vial con

mayor aporte social del año.

Centro de Frontera ‘Paso de Los Libres- Uruguayana’:

Es el principal centro de frontera de América del Sur y de importancia estratégica en la ruta del MERCOSUR, debido al gran volumen de carga que se transporta. A raíz de la realización de las obras, por primera vez la infraestructura es adecuada para el creciente tráfico de cargas peligrosas entre la Argentina y Brasil, provee suficiente espacio de estacionamiento para transporte de carga y su equipamiento e infraestructura son adecuados para el trabajo coordinado de todas las agencias gubernamentales que intervienen en ambos pasos fronterizos.

Variante Laguna ‘La Picasa’: En su nuevo trazado de la Ruta Nacional N° 7, en el límite entre las provincias de Santa Fe y Buenos Aires, luego de las obras realizadas se destacan las mejoras en el ahorro de tiempo del

JUAN ÁNGEL DIEZ, PRODUCTOR AGROPECUARIO, RUFINO, SANTA FE

“Fue un accidente climático y pensamos que era algo circunstancial, pero nunca imaginamos que el agua había venido para quedarse y que íbamos a estar años tapados, sobreviviendo”.

“Con la inundación nos tuvimos que ir de Rufino, pero gracias a las obras pudimos volver a vivir aquí”.

“Todo lo que está sembrado ahora, era agua”.

SOBRE LA VARIANTE LAGUNA ‘LA PICASA’

recorrido de un vehículo en 24,30 minutos en tiempos climático óptimos y 50 minutos en condiciones climáticas adversas, una reducción de 20,2 km en el recorrido, una reducción de 43% del costo de la tn/km y del 83% de gastos recurrentes al año en cuanto al costo de mantenimiento.

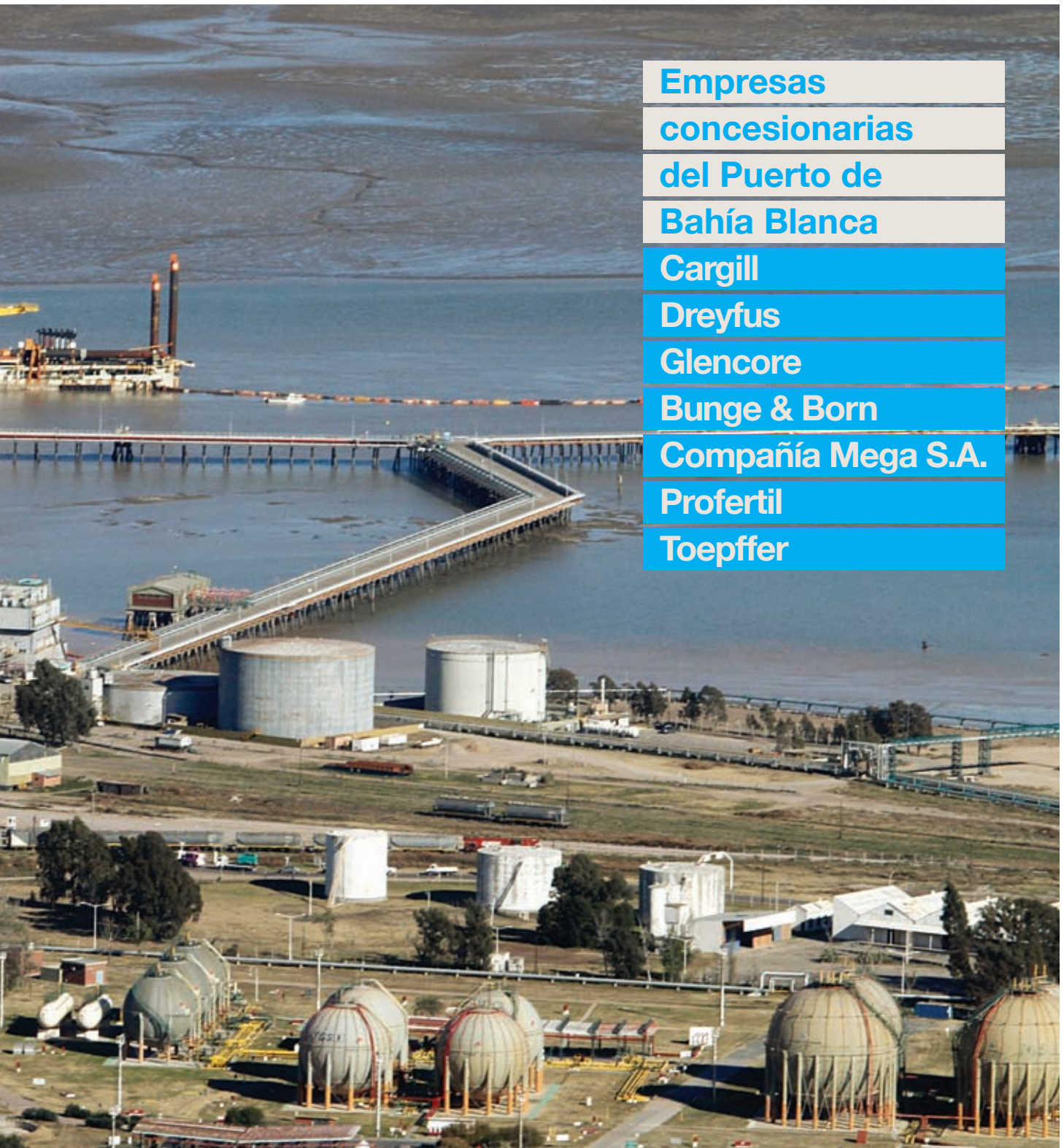
En lo que respecta a otros beneficios asociados, el proyecto integral ha contribuido a la mejora del crecimiento del PBG, ha generado empleo en la zona de influencia en las localidades de Aarón Castellanos, Diego de Alvear y San Gregorio y Rufino, así como también movimiento de mercaderías y venta de insumos, potenciando el consumo local. El PBG de la provincia de Santa Fe creció un 9,3% en el último año medido (2009-2010).

De las aproximadamente 60.000 h. anegadas en las

inundaciones de 2001 y 2002, gracias al desarrollo de este Programa, se pudieron recuperar 40.000 h., se produjo un incremento de la producción de 22.000 tn. adicionales en su zona de influencia, se incrementó significativamente el valor de las tierras en las zonas próximas al proyecto de US\$ 400 y US\$ 700 la h. a alrededor de US\$ 5.000 la h., y se generó una zona productiva de pesca del pejerrey donde en Aarón Castellanos, por ejemplo, se estima que se benefician unos 40 pescadores aproximadamente, asociados a 40 familias, para un total de 400 habitantes del pueblo.

En conclusión, todos los representantes de las comunidades locales así como pobladores y productores, manifestaron un alto grado de satisfacción respecto de las obras realizadas y al problema de conectividad que solucionaron como consecuencia de las inundaciones que se produjeron.





Empresas

concesionarias

del Puerto de

Bahía Blanca

Cargill

Dreyfus

Glencore

Bunge & Born

Compañía Mega S.A.

Profertil

Toepffer

Dragado de Profundización del Puerto de Bahía Blanca

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Bahía Blanca, con impacto en el comercio nacional e internacional.



EL PUERTO DE BAHÍA BLANCA es el único puerto de aguas profundas de la Argentina.

Descripción

El Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca es un ente público no estatal. Fue creado por la Ley N° 11.414 de la Legislatura de la provincia de Buenos Aires, dando cumplimiento a lo establecido en el Art. 12 de la Ley de Actividades Portuarias, dictada por el Congreso de la Nación como parte del proceso destinado a la privatización o transferencia de todo el sistema portuario argentino, que durante décadas fue operado exclusivamente por el Estado.

Desde el 1 de septiembre de 1993 el Consorcio ha tenido a su cargo la administración y explotación del complejo portuario de Bahía Blanca, siendo el primer puerto autónomo de la Argentina. Se encuentra ubicado en el sur de la provincia de Buenos Aires, a 650 km. de la ciudad de Buenos Aires, en un lugar estratégicamente cercano a importantes centros de producción y consumo del interior del país. Una excelente red vial lo vincula con diversas economías regionales; así, por ejemplo, Mendoza se encuentra a una distancia de 1.100 km., el sur de Córdoba a 800 km., San Luis a 750 km., el Alto Valle de Río Negro y Neuquén a 520 km., Santa Rosa a 350 km., al igual que el centro de la provincia de Buenos Aires (Olavarría- Azul) y Viedma a 280 km.



EL PUERTO ofrece un amplio espectro de servicios y salida directa al Océano Atlántico.

Por ley de la gobernación de la provincia, el órgano directivo del Consorcio está integrado por nueve miembros representativos de distintos sectores con interés en el desarrollo portuario.

El sistema portuario de Bahía Blanca ofrece un amplio espectro de servicios y alternativas de operaciones, con directa salida al Océano Atlántico. Es el único puerto de aguas profundas del país, ideal para las operaciones con súper-graneleros y grandes buques tanques.

Los aspectos más sobresalientes del Puerto de Bahía Blanca son:

- Profundidad para la entrada y salida para buques de hasta 45 pies de calado.
- Muelles con capacidad para operar todo tipo de buques y mercaderías.
- Accesos viales y ferroviarios a todos los centros de producción del país.
- Reparaciones de buques en diques secos ubicados en la Base Naval de Puerto Belgrano.
- Instalaciones frigoríficas de gran capacidad, ubicadas a pie de los muelles.
- Sistema de Control de Tráfico Marítimo (VTS) radarizado.

Sin embargo, previamente a la realización del dragado de profundización, el tráfico de embarcaciones al Puerto se encontraba afectado por tres variables:

- La marea, de régimen semidiurno.
- La profundidad del canal.
- El espacio geográfico (ancho del canal y radas).

Tales circunstancias afectaban el movimiento de los buques a lo largo del canal, obligando a que un gran porcentaje de las maniobras en la rada se efectuaran próximas a las pleamares ocasionando una congestión de movimientos simultáneos en un corto lapso de alrededor de dos horas. Esta restricción limitaba la entrada y/o salida de buques a un máximo de cuatro/cinco movimientos simultáneos por cada intervalo de marea creciente, vale decir cada doce horas aproximadamente. Si a tal circunstancia se agregaba el aumento sostenido del calado de las embarcaciones, la dificultad en las maniobras de giro en el caso de grandes esloras y el emplazamiento futuro de nuevos proyectos, se concluía que era imperativo adelantar el dragado a 45 pies, así como la ejecución de obras complementarias en el vaso portuario, para independizar el puerto del auxilio de las mareas y permitir la operación diaria durante las 24 horas, la optimización de las condi-

VALENTÍN MORÁN, GERENTE, PUERTO DE BAHÍA BLANCA



“La ventaja competitiva más importante del puerto es su profundidad”.

“El Puerto de Bahía Blanca es un modelo en el país, cualquier operador del ámbito lo puede reconocer”.

“La carga muy diversa genera una estabilidad y solidez en el consumo portuario”.

ciones de maniobras internas en el vaso portuario, la mayor seguridad en la entrada y salida de los buques, su menor estadía en puerto y como consecuencia de todo ello, el aumento de la capacidad operativa y la competitividad del sistema portuario de Bahía Blanca.

Resultados

La financiación del dragado del puerto comenzó en mayo de 2013 y finalizó a fines de noviembre del mismo año. Con su participación, CAF hizo posible que se concrete un proyecto promovido por la combinación del esfuerzo público y privado, que tendrá una repercusión multiplicadora en uno de los principales sectores económicos de la Argentina, representando una oportunidad particularmente interesante para incidir en el desarrollo del país.

El diseño del dragado de profundización y ensanche fue

realizado en detalle por personal especializado del puerto, respetando las normas y las reglamentaciones nacionales e internacionales vigentes y las recomendaciones de la Asociación Internacional de Navegación (PIANC) y del 'U.S. Army Corps of Engineers'.

Las obras realizadas tuvieron como fin lograr a todo lo largo del trayecto una profundidad de 45 pies al 0 o nivel de referencia, manteniendo sin cambio las condiciones actuales de ancho de solera y taludes. Tales trabajos implicaron la remoción de alrededor de 5,7 millones de metros cúbicos de una mezcla de barro, limo, arcilla y arena de distintas características.

Se realizaron obras de remoción de material sedimentado, adecuación y rectificación de diversas zonas del canal, ensanchamiento en zonas de maniobra, e implantación de un fondeadero para el mejoramiento de zonas de giro de embarcaciones.



EL PUERTO DE BAHÍA BLANCA cuenta con una profundidad para la entrada y salida de buques de hasta 45 pies de calado.

DIEGO DE PABLO, GERENTE DE PLANTA, CARGILL

“Los beneficios de este proyecto son en volumen y eficiencia de costos, que se trasladan al consumidor”.

¿Por qué para Cargill es importante Bahía Blanca?

Bahía Blanca adquiere un valor estratégico para nosotros por el calado del puerto, al permitirnos realizar completamientos de barcos que cargan en el área de Rosario. Esto nos otorga una real ventaja competitiva.

¿Qué cambió con la obra del dragado del puerto?

La profundización del puerto aumentó la competitividad, al reducir las demoras de ocupación del muelle, además de optimizar los costos.

El impacto logístico es aguas arriba de la cadena, desde la recepción de la materia prima. Es un proyecto que acelera todas las terminales dedicadas a la actividad, le da una mayor dinámica a la carga y salida de los barcos, permitiendo incrementar la capacidad de exportación.

¿Quiénes son los principales beneficiarios?

La principal referencia es obvia y son las corporaciones como la nuestra, pero la realidad es que los beneficios van en cascada hacia atrás, porque la mejora en los costos y en la eficiencia se trasladan al precio y a la accesibilidad del producto.

¿Cómo debe afrontar el sistema portuario argentino la cada vez más creciente demanda de alimentos en el mundo?

Este tipo de obras responde a esa demanda futura, que según distintas estadísticas para 2025 va a aumentar en 2.000 millones de personas la población mundial, y eso se traslada directamente en necesidad de alimentos. Cuando vemos un país como el nuestro con la capacidad de producción pero con barreras logísticas, este tipo de proyectos llegan para facilitar. La capacidad de aumentar la generación de alimentos, no puede pensarse dissociada de la pata logística. Las dos cosas van de la mano. A eso llamo pensamiento estratégico: no solamente enfocarse en generar mayor volumen de alimentos a través de mejores cosechas o mayores rindes, sino también en acompañar desde la logística y la dinámica. Este proyecto claramente va en esa línea.

Estudio de un Sistema de 'Bus Rapid Transit' e Implementación de un Corredor Principal

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Ciudad de Buenos Aires.



LA RED PRINCIPAL de Metrobus opera en el pulmón de la ciudad porteña.

Descripción

En la ciudad de Buenos Aires habitan cerca de 3 millones de personas, e ingresan diariamente cerca de otras 3 millones provenientes del área metropolitana.

Al igual que en la mayoría de las ciudades, uno de los grandes problemas del transporte de Buenos Aires era la pérdida de participación de los modos públicos, que cayeron del 67% del total de los viajes en 1972 a solo el 40% en el año 2007. La principal razón de esta pérdida fue el aumento en la motorización y el uso del automóvil, que provoca congestión y pérdida de eficiencia del transporte público automotor.

Otras ciudades latinoamericanas intervienen activamente para moderar esta caída mediante importantes inversiones en sus sistemas de transporte público y la reestructuración de los mismos. Sin embargo, el sistema de transporte público de Buenos Aires no había sufrido modificaciones en las últimas décadas.

En el caso del sistema de buses, las consecuencias fueron que, a pesar de que la flota estática en operación era similar a la de 1998 en cantidad y tamaño, la misma no era capaz de brindar la misma calidad de servicio que en aquel momento. A su vez, era común observar largas filas de usuarios a la espera de las unidades, un hecho que no encontraba justificación en el volumen de pasajeros ni en la cantidad de unidades en operación.



EL SISTEMA de transporte masivo BRT optimiza los tiempos de viaje.



CARRIL EXCLUSIVO para el transporte público sobre la Av. 9 de Julio en la Ciudad de Buenos Aires.

En consecuencia, la solución más racional en el corto plazo fue incorporar mejoras en la red y dotar de prioridad de circulación al transporte público masivo para que mejore su velocidad comercial y, por lo tanto, aumente su oferta dinámica.

En este contexto, el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires definió un sistema integral de Movilidad Sostenible, en el cual se estableció el objetivo de mejorar la calidad del transporte público, reducir los tiempos de viaje e incentivar la reducción del uso de vehículos particulares. Para el cumplimiento de estos objetivos se propusieron las siguientes acciones:

- Implementación de nuevos carriles exclusivos para el transporte público en avenidas con gran cantidad de líneas de colectivos.
- Reducción de las áreas de estacionamiento en el macro centro.
- Mejora de los tiempos de viaje incorporando el análisis de medidas de contracarril en avenidas de la ciudad.
- Incremento de los peajes en las horas pico, para desalentar el uso del automóvil particular.
- Ampliación de la red de subtes, acotada debido a las restricciones presupuestarias.

- Implementación de una red de transporte masivo BRT, que permite iniciar una reestructuración del modo de transporte público más importante en la ciudad.

Resultado

CAF apoyó la realización de los estudios necesarios para definir una red primaria de BRT en la ciudad de Buenos Aires y la estructuración técnica, legal y financiera. Así se logró diseñar la red de Metrobus para la ciudad de Buenos Aires, se analizaron los distintos corredores posibles y se profundizó en el análisis de los corredores norte y sur y sus estaciones.

Ésta fue la primera operación de CAF en la Argentina en el sector de transporte urbano y constituyó una experiencia inédita en el país. Los estudios realizados apoyaron la implementación del primer sistema urbano de BRT en Buenos Aires y constituye hoy un antecedente estratégico para alentar similares operaciones en otras ciudades.

Obras Viales de Integración entre la Argentina y Paraguay

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Fronteras Norte de la Argentina
y Sur de Paraguay.



ESPACIO RECREATIVO PARA NIÑOS en la
Costanera de Candelaria, Misiones.

Descripción

En los años 1981 y 1983 se suscribieron acuerdos diplomáticos entre la Argentina y Paraguay que hacen referencia a un listado de obras públicas viales y ferroviarias en zonas aledañas a las ciudades de Posadas (Argentina) y Encarnación (Paraguay).

Los proyectos que integran este programa forman parte de dichas obras, en particular las que se refieren al Puente Encarnación- Posadas y las vías de acceso al mismo, a ser realizadas por la Entidad Binacional Yacyretá, con el propósito de rehabilitar la infraestructura vial entre ambos países localizada dentro del área de influencia del Complejo Hidroeléctrico Binacional Yacyretá.

Este programa está compuesto por siete proyectos de obras viales, seis de los cuales están ubicados en las zonas aledañas a la ciudad de Posadas, en el Norte de la Argentina, y uno en la ciudad de Encarnación, al Sur de Paraguay, alrededor del Puente Internacional Encarnación- Posadas que une a las dos ciudades.

Estos proyectos rehabilitarán la infraestructura vial entre ambos países que buscan solucionar conflictos de tránsito existentes por el alto grado de urbanización alcanzado en la zona, incorporando además la construcción de espacios destinados a actividades deportivas y recreativas.

Los siete proyectos en realización son:

ARGENTINA (MARGEN IZQUIERDA)

Sector Franja de Transporte Norte: Sobre su coronamiento se ubican las futuras vías de acceso y transporte de la ciudad de Posadas, tales como el Acceso Sur y la futura estación ferroviaria de pasajeros. La obra se inicia aguas arriba del Puente Internacional Encarnación- Posadas y culmina en la margen izquierda del arroyo Zaimán.

Sector Franja de Transporte Sur: Este sector corresponde a la zona del borde costero que se ubica entre las desembocaduras de los arroyos Zaimán y Garupá y se

encuentra fundamentalmente definida por la traza de las futuras vías del ferrocarril. Se ubicará el Acceso Sur como continuación de dicha infraestructura desde la zona de Franja de Transporte Norte y hasta el barrio Nu Porá.

Acceso Sur y Nodo Vial Garita: El proyecto se encuentra localizado en la ciudad de Posadas, sobre la costa del río Paraná entre la cabecera del Puente Internacional Encarnación- Posadas y el kilómetro 10.

Multitrocha Garita- Acceso Garupá: El proyecto se encuentra localizado en la ciudad de Garupá, sobre la traza actual de la Ruta Nacional N° 12, en el tramo comprendido entre el kilómetro 10 y el acceso a la localidad de Garupá.

Ruta Nacional N° 12 y puente sobre Arroyo Garupá: El proyecto se encuentra localizado al Sureste de la ciudad de Posadas, sobre el arroyo Garupá.

By pass Arco- Garita: El proyecto se encuentra localizado en la ciudad de Posadas, entre el arco ubicado en el límite de la provincia de Misiones con Corrientes y la intersección de la Ruta Provincial N° 105 y la Ruta Nacional N° 12.

PARAGUAY (MARGEN DERECHA)

Av. Circunvalación en Encarnación: El proyecto consiste en una avenida de circunvalación a la ciudad de Encarnación, desde la rotonda de la Avenida Irrazábal y acceso al Puente Internacional Encarnación Posadas (Ruta Nacional N° 6) hasta la Ruta Nacional N° 1, antes del puente sobre el arroyo Quiteria.

Resultados

Se estima que las obras estarán finalizadas aproximadamente a fines de 2014. Cuatro de las 7 obras se encuentran avanzadas en un 80% de realización.



LA COSTANERA cuenta con un muelle con ferry y espacios al aire libre destinados a actividades deportivas y recreativas.

Viaducto Ferroviario 'La Picasa'

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Santa Fe y Buenos Aires.



ALTEO del Ferrocarril Buenos Aires-Mendoza afectado por las inundaciones de la laguna 'La Picasa'.

Descripción

El ferrocarril Buenos Aires-Mendoza, afectado por las inundaciones de la Laguna 'La Picasa', se encontraba con los rieles sumergidos en un tramo aproximado de 14,5 km, entre las estaciones de Diego de Alvear y Aarón Castellanos. La operación se realizaba por vías secundarias hasta Buenos Aires, con los siguientes efectos:

- Aumento del recorrido en 277 km (26% más con respecto a los 1.063 km en condiciones normales) y del tiempo de tránsito a 56 horas aproximadamente, considerando la espera que hacían los trenes para poder circular hasta obtener disponibilidad de vía (56% más con respecto al tiempo en recorrido normal).
- Inviabilidad de transporte de pasajeros y de ciertos productos perecederos.
- Incremento en costos de operación y de tarifas, máxime cuando el 35,6% del tráfico ferroviario total argentino utiliza este desvío y solo se incrementa.
- Impacto negativo en las economías de la región MERCOSUR y pérdida de competitividad al enfrentar demoras y sobrecostos para colocar sus productos y abastecerse de materias primas.
- Congestionamiento de tráfico en época de cosecha, al compartir en el corredor Buenos Aires-Cuyo el uso de la vía con los trenes cerealeros que se desplazan con destino a los puertos de Rosario.
- Baja sostenida del volumen de tráfico Cuyo-Buenos Aires-Cuyo, por la deficiente calidad de los servicios y por el aumento del tiempo de viaje en el sector de la Laguna 'La Picasa'.
- La consolidación del corredor bioceánico se veía entorpecido, comprometiendo su competencia con la opción marítima.

Por estas razones se realizó el alteo de la línea férrea y un conjunto de obras hidráulicas en la llanura pampeana central que han permitido controlar, regular y evacuar los excedentes hídricos de la cuenca que surte de aguas a la Laguna 'La Picasa'.

El área de intervención está conformada por territorios

de las provincias de Santa Fe, Córdoba y Buenos Aires, con una extensión aproximada de 550 mil h. Particularmente sobre la laguna, dichas obras posibilitan un manejo razonable de los excedentes hídricos para mantener el espejo de agua en los niveles máximos y mínimos admisibles, mediante un sistema mixto de conducción por gravedad y por bombeo que impulsa agua desde la Laguna ‘La Picasa’ hacia otros cuerpos, aguas abajo de ésta (Río Paraná y lagunas Mar Chiquita y La Salada). Así se diseñó un sistema hídrico para el manejo integral del Río Salado en la pampa central, que comprendió 24 obras, con la finalidad de controlar las inundaciones provocadas por los desbordes del Río Quinto, los arroyos de la vertiente de la Sierra de Comechingones, la Cuenca de la Laguna ‘La Picasa’, la región noroeste de la provincia de la Pampa y la subregión de la Cuenca del Río Salado.

Las obras vinculadas con la Laguna ‘La Picasa’ que se realizaron consistieron en un conjunto de canales de vinculación entre ocho lagunas y bajos naturales de detención ubicados sobre la faja deprimida central, a lo cual se adicionaron trabajos de regulación y derivación de flujos, elevación de bordes de embalses, terraplenes para la defensa de localidades contra inundaciones y una

estación de bombeo. El objetivo de estas obras fue:

- Evacuar los excesos pluviales por medio de un sistema combinado de gravedad y bombeo.
- Regular la variación de niveles de la laguna dentro del rango admisible (a partir de un manejo eficiente y oportuno de los excedentes hídricos).
- Mejorar la capacidad de evacuación de la franja deprimida central por medio de un conjunto de obras de canalización y de dispositivos de detención.
- Mejorar la transitabilidad de caminos en los tramos influenciados por las obras.

Resultados

En cuanto al impacto del viaducto ferroviario una vez concluidas las obras, el Proyecto asegura la conectividad los 365 días del año y hoy cumple con las condiciones necesarias de seguridad para los usuarios. Se ha registrado una reducción del 35% en el costo para los usuarios, una disminución del 34% del tiempo de viaje y con relación al total de la longitud del Corredor Mendoza-Buenos Aires, se logró bajar a un 26% de la longitud del recorrido así como también los costos anuales de mantenimiento de vías de US\$ 3,92 a US\$ 1,54 millones.

GUSTAVO DEHEZA, INTENDENTE DE RUFINO, SANTA FE



“Hoy en día, las obras hicieron realidad el alteo del ferrocarril y de la ruta 7”.

“El alteo del ferrocarril impacta de lleno en el transporte de carga. Pero nosotros tenemos una expectativa muy grande que es la recuperación del tren de pasajeros”.



Energía

2.

Interconexión Eléctrica Comahue-Cuyo

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Mendoza, con impacto sobre el territorio nacional.



PIQUETE 8, tramo Neuquén.

Descripción

Este Proyecto atiende las necesidades de ampliación del sistema de transporte de energía eléctrica en alta tensión que contribuyen a la estabilidad, seguridad y confiabilidad del mismo, potenciando el intercambio de energía entre regiones argentinas y con Brasil y Chile.

Las obras que se llevaron a cabo son:

- Una Línea de Transmisión de 500 kv con una longitud de 707 km, que vincula las Estaciones Transformadoras Gran Mendoza, Los Reyunos y Agua del Cajón y una línea de 220 kv que con una longitud de 7 km vincula la Nueva Estación Transformadora en 500/220 kv Los Reyunos con la Estación Transformadora en 220 kv Los Reyunos existente.
- Ampliación de la Estación Transformadora en 500 kv Gran Mendoza.
- Ampliación de la Estación Transformadora en 220 kv Los Reyunos.
- Nueva Estación Transformadora en 500/220 kv Los Reyunos.
- Ampliación de la Estación Transformadora Agua del Cajón.

Este Proyecto es de importancia estratégica para la integración Argentina-Chile ya que las diferenciales de precio generan una oportunidad de arbitraje; existe complementariedad en términos de tipo de combustibles, patrones de demanda y eficiencia entre plantas, lo que permite transacciones importantes entre los dos países; y se presenta la posibilidad de interconectar los dos sistemas chilenos a través del sistema argentino. En cuanto a la importancia estratégica para la integración Brasil-Chile, con la construcción de la línea Comahue-Cuyo, se abre la posibilidad de que Brasil pueda vender energía a Chile utilizando la red argentina con el respectivo pago de peajes, a través de las estaciones conversoras ubicadas en Garabí (Estado do Río Grande do Sur).

Resultados

Con la obra construida y puesta en marcha se logra atender las necesidades de ampliación del sistema de transporte de energía eléctrica en alta tensión contribuyendo a cerrar el anillo energético en la Argentina y potenciando la conexión energética entre las regiones y los países vecinos.

Además de los beneficios mencionados en materia de integración eléctrica, la puesta en marcha de la obra permite:

- La expansión de la capacidad de transporte en la zona de influencia de la línea, sobre todo la generada en la provincia de Neuquén que es actualmente la mayor zona de producción de energía del país.
- Abre las posibilidades ciertas de la multiplicación de oportunidades de expansión de la capacidad de generación previstos en diversos proyectos que sin la línea Comahue-Cuyo, no sería posible exportar la energía de dichos centros de generación a los centros de consumo. En este sentido, la línea enlaza la región productora del Comahue con la región consumidora de Cuyo, la cual presenta elevados índices de crecimiento debido a la

expansión de la actividad vitivinícola de la región, que se aproxima al 15% anual.

- Incrementa la confiabilidad de las operaciones para las regiones de Cuyo, Noroeste y Centro Argentino.
- Evita la interrupción de los vínculos entre el Comahue y el Gran Buenos Aires, ya que entre estas dos regiones existen cuatro vínculos que van en parejas. En la época de tornados, alguna de estas parejas puede sufrir interrupciones, lo cual ocurre en promedio cada tres años. Una de las líneas demora una semana en volver a operar, mientras que la segunda demora un par de semanas, lo que implica realizar racionamientos. La línea bajo consideración permite moderar de forma importante estos efectos.

También se verifican los siguientes beneficios indirectos:

- Incremento en la confiabilidad de la exportación de energía desde el suroeste del país hacia el GBA y su efecto sobre el mercado eléctrico mayorista.
- Contribución a la disminución de la probabilidad de un racionamiento de energía en el caso del mantenimiento mayor de la central nuclear Embalse (600 MW) y la reducción de pérdidas.



ESTACIÓN TRANSFORMADORA Agua del Cajón, de día y de noche.



Interconexión Eléctrica Rincón Santa María Rodríguez

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Argentina, con potencial de conexión regional con Brasil y Uruguay.



LA OBRA incrementa la capacidad de potencia de la Central Hidroeléctrica de Yacretá.

Descripción

Los objetivos de este Proyecto fueron atender las necesidades incrementales de transmisión eléctrica contribuyendo a dar estabilidad, seguridad y confiabilidad al sistema, potenciando, además, el intercambio de energía con Brasil y Uruguay.

El Proyecto consistió en la realización de la obra civil que incluyó la provisión de estructuras, conductores y transformadores así como un plan de gestión ambiental y liberación de traza.

La obra civil y electromecánica de líneas y estaciones transformadoras abarcó:

- Una línea de Extra Alta Tensión en 500 kV, de aproximadamente 912 km, compuesta por tramos parciales que unen las Estaciones Transformadoras Rincón Santa María- Mercedes, Mercedes- Colonia Elia, y Colonia Elia- Rodríguez.
- Ampliación de la Estación Transformadora Rincón Santa María en 500 kV.
- Construcción de una nueva estación transformadora en Mercedes en 500 kV.
- Ampliación de la Estación Transformadora Colonia Elia en 500 kV.
- Ampliación de la Estación Transformadora en General Rodríguez en 500 kV.
- Reconexión para operación en 500 kV de la línea Estación Transformadora Rincón Santa María- Estación Transformadora San Isidro, que operaba en 132 kV.
- Construcción de una nueva estación transformadora en San Isidro en 500 kV.
- Ampliación y/o construcción y equipamiento de instalaciones auxiliares, de comando y control de las estaciones transformadoras existentes y nuevas.
- Provisión, montaje, readecuaciones, ensayos y puesta en servicio de los sistemas de protección y control, operación en tiempo real, medición, medición comercial y telecomunicaciones para la operación de las interconexiones 500 y 132 kV en las condiciones requeridas por las reglamentaciones vigentes.

Resultados

El proyecto comenzó en junio de 2006, finalizando las obras entre los meses de mayo y agosto de 2008 para el tramo Norte y Sur, respectivamente. Según la respectiva evaluación de los indicadores de impacto, el Proyecto cumplió con sus objetivos. En cuanto al costo medio de generación, el Proyecto origina ahorros anuales de combustible del orden de US\$ 40 millones.

En lo que respecta a la reserva de potencia, el Proyecto incrementa la capacidad de inyección de potencia de la Central Hidroeléctrica de Yacyretá, una vez alcanzada la cota 83 msnm, entre 380 a 580 MW.

Sobre la demanda no abastecida, el Proyecto provoca que la ENS del sistema eléctrico disminuya, en especial en aquellas ocasiones en que la Central Yacyretá genera por encima de sus valores medios.



Rincón Santa María Rodríguez, 3er Tramo.



ESTA OBRA origina ahorros anuales de combustible de US\$ 40 millones.

Línea de Extra Alta Tensión Pico Truncado

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Santa Cruz, Región Patagónica,
con impacto a nivel nacional.



LÍNEA FRÍA, Tramo Norte, salida a la
Estación Transformadora Esperanza.

Descripción

La línea en Extra Alta Tensión Pico Truncado- Río Turbio- Río Gallegos- Calafate permitió la conexión integral de la Región Patagónica al Sistema Argentino de Interconexión, lo cual fue posible a través de las líneas Choele Choe- Puerto Madryn- Pico Truncado.

El proyecto tuvo como propósito atender las necesidades incrementales de transmisión eléctrica contribuyendo a dar estabilidad, seguridad y confiabilidad al sistema, permitiendo, la integración entre el Sistema Interconectado Patagónico y el Sistema Argentino de Interconexión.

La línea que se construyó consiste en:

- Una línea de transmisión eléctrica en 500 kV que, con una longitud aproximada de 564 km, vincula las estaciones transformadoras Pico Truncado (norte de la provincia de Santa Cruz) y Esperanza (sur de la provincia de Santa Cruz).
- Construcción de una línea de transmisión eléctrica en 220 kV que, con una longitud aproximada de 277 km, vincula las estaciones transformadoras Esperanza y Río Turbio (sudoeste de la provincia de Santa Cruz), y Esperanza y Río Gallegos (sudeste de la provincia de Santa Cruz).
- Una línea de transmisión eléctrica en 132 kV que, con una longitud aproximada de 159 km, vincula las estacio-



LA OBRA conecta a la región Patagónica con el Sistema Argentino de Interconexión.



LÍNEA FRÍA, tramo Sur.

nes transformadoras Esperanza y Calafate (suroeste de la provincia de Santa Cruz).

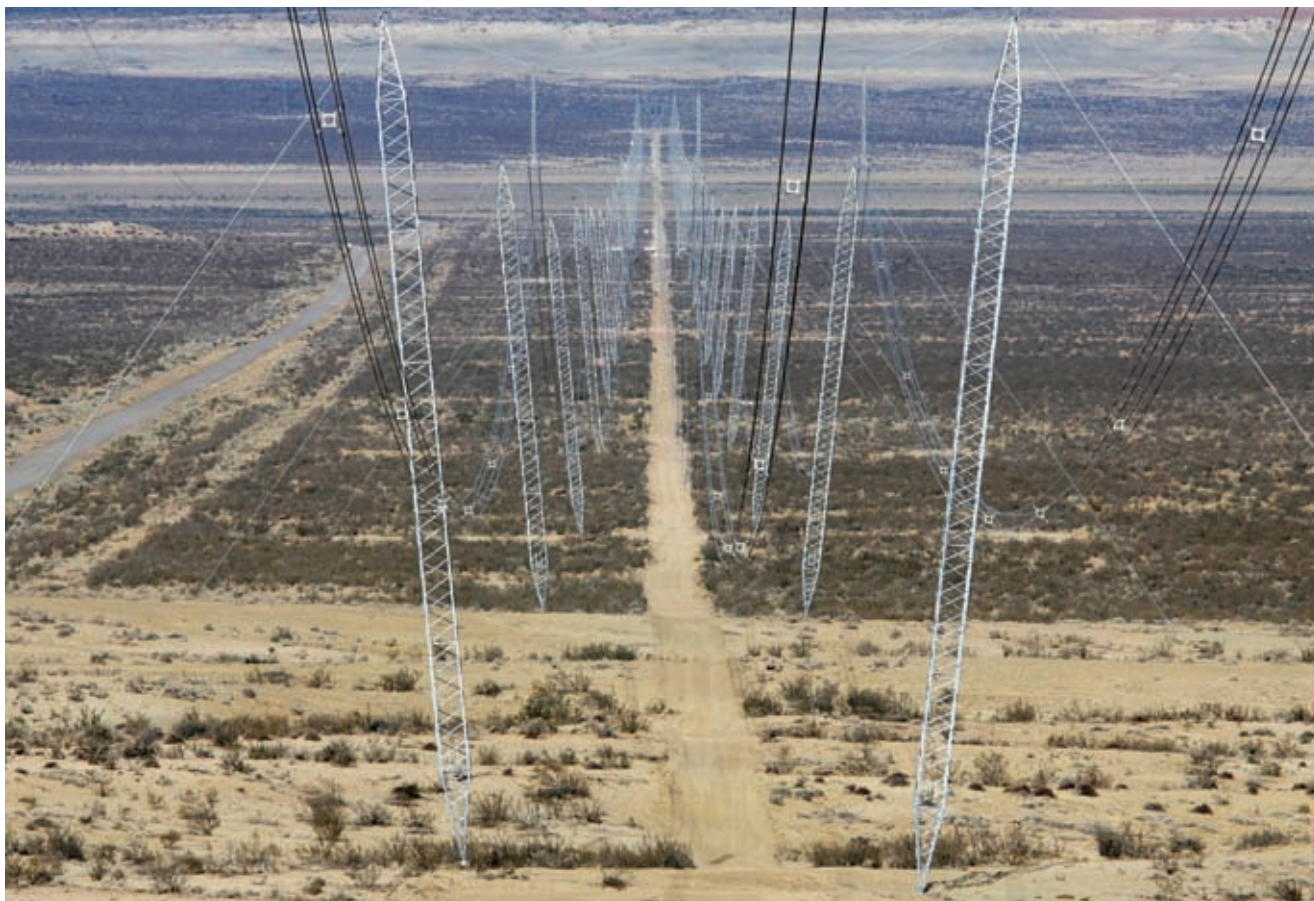
- Cuatro Estaciones Transformadoras: Esperanza, Luis Piedrabuena, Río Gallegos y Calafate, y ampliación de la estación transformadora de Pico Truncado.
- Operación y mantenimiento de las líneas durante el plazo de quince (15) años.

Su área de influencia directa estuvo definida por el área de servidumbre de la traza y las poblaciones ubicadas en el entorno, así como los lugares donde se ubican las estaciones transformadoras, los caminos de acceso, las áreas de obrador, los sitios de extracción de áridos, los sitios de deposición de material excedente, los sitios de

deposición de residuos sólidos y líquidos y cualquier otro sitio donde el obrador y/o el operador desarrolla actividades relacionadas con el proyecto.

Resultados

Las obras se finalizaron e inauguraron en el tercer trimestre de 2013. Según la respectiva evaluación de los indicadores de impacto, el Proyecto cumplió con todos sus objetivos. Con la obra construida y puesta en marcha se logra atender las necesidades de ampliación del sistema de transporte de energía eléctrica en alta tensión de la región Patagónica conectándolo con el Sistema Argentino de Interconexión.



PIQUETE 220, orientación Sur, Interconexión Eléctrica Comahue-Cuyo.



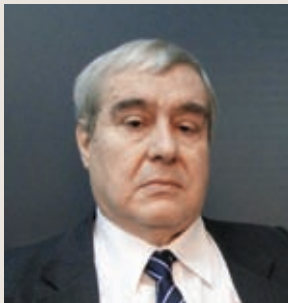
INTERCONEXIÓN ELÉCTRICA Rincón Santa María Rodríguez.



LÍNEA FRÍA, tramo Esperanza, línea de Extra Alta Tensión Pico Truncado.

OSVALDO ARRÚA, DIRECTOR, CONSEJO FEDERAL DE ENERGÍA

“El desarrollo de estos tres proyectos nos permitió cumplir el sueño de interconectar al país”.



La cuestión de la infraestructura energética es una dificultad estructural para el país ¿En qué medida proyectos de esta naturaleza contribuyen a superar esta problemática?

A través de este aporte las carencias en infraestructura se trasladaron a los niveles de tensión. Con la ayuda de CAF y otras entidades solucionamos el problema desde dos aristas: la regional, con las extensiones transformadoras locales, Neuquén y Mendoza y la nacional al interconectar con otras líneas hacia Buenos Aires.

¿Cuáles son los beneficios de estas tres obras?

Es difícil puntualizarlo porque las ganancias no son sólo locales, se extienden hasta la región, en especial con Brasil. Estos proyectos conllevan un beneficio federal: desde la zona Neuquén, Mendoza, San Juan, inclusive al norte hasta La Rioja y hasta Buenos Aires. Lo que logramos fue, no sólo aumentar el abastecimiento, sino también la calidad, y hacer al sistema eléctrico mucho más seguro.

¿Considera que el tema energético es una limitante para el crecimiento industrial en la Argentina hoy?

La falta de energía es una limitante mundial para el desarrollo de los países. Las obras apuntan precisamente a poder acompañar el crecimiento, pero el horizonte es de largo plazo. Estos tres proyectos acompañaron la infraestructura en alta tensión a

tal punto, que comienza a manifestarse la necesidad de financiación en otros niveles de tensión.

¿En qué medida cada uno puede contribuir a minimizar el exceso de consumo energético?

El problema de la energía es mundial, no se circunscribe a la Argentina. Una canilla mal cerrada, es un gasto de energía; una luz que se enciende antes de ser necesaria es un gasto de energía, y la lista sigue. Somos un país que tiene que trabajar desde la base. No se trata sólo de políticas públicas, sino también de la educación en el uso de los recursos. Algunas costumbres son para toda la vida.

Parque Eólico Loma Blanca

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Trelew, Chubut, con impacto a nivel nacional.



PARQUE EÓLICO LOMA BLANCA en Trelew, Chubut.

Descripción

El Proyecto Eólico Loma Blanca se encuentra en la actualidad en pleno desarrollo y ha sido dividido en 4 módulos de 50 MW cada uno.

Los promotores del proyecto son: ISISA (Isolux Ingeniería S.A.) y Grupo Isolux Corsán S.A., ambas empresas pertenecientes al Grupo Isolux, un conglomerado global de origen español, que opera en los sectores de ingeniería, energía, construcción y concesiones.

El Grupo Isolux cuenta con experiencia en el sector de la generación de energía eólica, habiendo construido 10 parques en España por un total de 465 MW.

En 2012 el Grupo Isolux tuvo ingresos de € 3.410 millones y un EBITDA de € 510 millones. Durante 2012 el Grupo continuó su consolidación en mercados internacionales, especialmente en América, y ha seguido reduciendo su dependencia del mercado español. Isolux Corsán tiene consolidada una cartera de negocios de 46.481 millones de euros, de los cuales el 82% corresponde al mercado exterior.

Este Proyecto comenzó su desarrollo a través del Módulo IV, el cual se implementó mediante la emisión de una garantía parcial por US\$ 34.6 millones, la que posibilitó la emisión de bonos en el mercado local.

Asimismo, está en proceso de implementación el financiamiento del Módulo II. Este módulo se está desarrollando a través de la instrumentación de una garantía parcial de US\$ 15.4 millones que facilitará la correspondiente emisión de títulos en el mercado de capitales. Ambos proyectos consisten en la instalación, puesta en marcha, operación y mantenimiento de una central de generación de energía eléctrica a partir de fuente eólica, con una capacidad de 50 MW cada uno y localizados en el municipio de Trelew, provincia de Chubut, Argentina. Los proyectos se enmarcan dentro del Programa de Generación de Energía Eléctrica de Fuentes Renovables (GENREN), que busca inversiones para responder a los



LOMA BLANCA es uno de los proyectos más importantes de generación de energía eólica en Sudamérica.

requerimientos energéticos de la Argentina, mediante la provisión de compromisos de compra de energía y garantías de pagos.

Resultados

La construcción del Módulo IV se inició el 30/01/2012 y tuvo un cronograma de ejecución de 16 meses, habiendo culminado las principales actividades de ingeniería y de procura. Los trabajos de obra civil del parque, de la subestación y de la línea de transmisión han sido finalizados, así como también los montajes electromecánicos de la infraestructura eléctrica y las tareas integrales de

montaje de aerogeneradores. En agosto de 2013 se logró la habilitación comercial del parque.

Este módulo se financió con una emisión de bonos por un monto aproximado de US\$ 100 millones equivalentes en el mercado argentino y con aportes de capital del promotor.

El Módulo II obtuvo los fondos para su desarrollo durante el último trimestre del 2013 para comenzar su realización. Los módulos I y III se encuentran en evaluación.

JUAN CARLOS DE GOYCOECHEA, PRESIDENTE PARA AMÉRICA LATINA, ISOLUX CORSÁN

“La Argentina tiene las condiciones para ser una potencia mundial en energía eólica”.



¿En qué estadio de desarrollo están las energías alternativas en la Argentina?

Si bien hay un avance que se inició hace dos años con el programa GENREN, creo que es una materia pendiente. El país tiene que disminuir la producción de energía a base de combustibles convencionales y tender a las energías renovables, no sólo por una cuestión medioambiental sino por la reserva de hidrocarburos.

¿Por qué Isolux decidió embarcarse en este proyecto?

Porque vislumbramos la posibilidad de combinar una estructura financiera viable para tener una buena tarifa y generar un negocio para la compañía dentro del país, con visión de largo plazo.

¿Qué diferencia a Loma Blanca de otros proyectos?

Los aerogeneradores de 3 megavatios utilizados son los primeros que se colocan en Sudamérica, que –con las condiciones climáticas de la Patagonia– generan una producción por encima de la eficiencia promedio de los parques eólicos.

¿Cuál es el impacto en la economía nacional y regional?

Sólo uno de estos parques abastece de energía a una ciudad como Trelew, a cero costo de producción, cero combustible y bajo mantenimiento. Lo único que hay que esperar es que sople el viento, entonces desde el punto de vista económico el impacto es muy grande.

¿Qué beneficios tiene la Argentina al poder articular el sector público y el privado a través de un organismo como CAF?

La utilización de fuentes de financiamiento externas al tesoro nacional, le permite al Estado redireccionar su recaudación hacia fines sociales como la educación y la salud. La inversión y generación de energías renovables a partir de la intervención de organismos multilaterales permiten que el financiamiento se repague con la producción y la posterior venta de la misma.

¿Cómo se puede modificar la actual matriz energética?

Hay que apostar a lo hidroeléctrico y a lo eólico. Creo que la eólica, con las condiciones para impulsarla, es la que tiene mayor potencialidad. Hay miles de kilómetros de la costa del Atlántico con posibilidad para instalar parques eólicos. Hoy, el precio de la energía eólica se redujo notablemente, un mega eólico pasó de 3 millones a 1.2 millones de dólares en los últimos tres años.

Dadas las condiciones climáticas y geográficas de la Argentina ¿Podría ser una potencia mundial en energía eólica?

Con total certeza. Si nos comparamos con los parques eólicos de Galicia, España, por ejemplo, las condiciones de viento son dos a uno, es decir, en la Argentina tenemos el doble de viento que tienen esos parques que funcionan muy bien.

**1 parque abastece
de energía a 1 ciudad
completa a 0 costo
de producción
y 0 combustible**





Telecomunicaciones

3.

Sector Espacial Nacional

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Argentina, con alto potencial a nivel regional.



ANTENA de la red nacional de fibra óptica.

Descripción

Este Proyecto está basado en la estrategia establecida en el Plan Espacial Nacional vigente en la República Argentina, que prevé favorecer las condiciones actuales de construcción, elaboración y puesta en órbita de satélites desarrollados bajo el concepto de ‘arquitectura segmentada’. Son satélites de observación terrena, de entre 200 y 400 kg, que actúan como una constelación o un *cluster* generando múltiples beneficios en términos de costos, tiempo, riesgo, adaptación y logística.

El Proyecto tiene como objetivo general, a través de las actividades del sector espacial, desarrollar la capacidad científica y técnica nacional, incrementar la demanda de mano de obra de alta calificación en el país y promover la transferencia de tecnología a otros sectores productivos para que de esta forma incrementen sus rendimientos y competitividad.

El objetivo particular del Proyecto es el de atender los requerimientos de infraestructura terrena y de comunicaciones para poner en práctica el desarrollo de satélites bajo el concepto de ‘arquitectura segmentada’. Ello permitirá incrementar la productividad y competitividad del sector satelital y, por tanto, hacer más eficiente el uso de la información satelital en diferentes actividades productivas del país, como son por ejemplo: agricultura, forestación, pesca, protección del ambiente, protección contra desastres naturales, turismo, etcétera.

El Proyecto se desarrollará en base a los siguientes cinco componentes: cada uno de ellos, si bien relacionados entre sí en el marco del desarrollo integral del sector, no constituyen per se una secuencia de ejecución escalonada de acuerdo a la numeración. Las actividades que comprende cada uno de los componentes se desarrollarán en forma paralela en la mayoría de los casos.

COMPONENTE 1

Desarrollo de materiales y componentes satelitales con calidad espacial: Las actividades de este componente comprenden la ingeniería conceptual, básica y de detalle,

CONRADO VAROTTO, DIRECTOR EJECUTIVO Y TÉCNICO, CONAE

“Argentina siempre ha elegido en sus misiones satelitales, socios de primera relevancia”.

**¿Cuál es el propósito del Programa Sector Espacial Nacional? ¿Cuál es el uso que se le da a la información satelital que se obtiene?**

Desde el punto de vista integral, el Plan Sector Espacial Nacional implica desde la concepción de un medio satelital y su colocación en órbita, al aprovechamiento de los datos que generan los instrumentos que colocamos para uso humano. El plan tiene como objetivo contribuir a desarrollar determinadas áreas del sector socioeconómico nacional. Por ejemplo, para el desarrollo del área agrícola este proyecto es muy importante, no tanto en cuanto al dato que se extrae en sí mismo sino lo que usted hace con ese dato; poder medir que humedad tiene el suelo en el campo es el dato, pero saber si puedo sembrar o no, ahí viene todo el desarrollo de algoritmos para que ese dato se convierta en algo útil.

¿Cómo está posicionada la Argentina en materia de estrategia y planeamiento del sector espacial?

La decisión que tomó la Argentina es que lo que haga en el campo espacial tiene que ser de lo más avanzado, o sea que si un país muy grande tiene capacidad para hacer 10 cosas de muy alto nivel, la Argentina tiene la capacidad de hacer una sola, pero esa debe ser tan buena o mejor que las que desarrollan otros. La Argentina no acepta ser ‘segundona’. Por eso es que en sus misiones satelitales, siempre ha elegido socios de primera relevancia.

¿Cuáles considera usted que son los principales retos en el sector?

Desde el punto de vista del nivel de integración, evidentemente la pata que le falta a la Argentina es el acceso al espacio, hasta ahora todos sus satélites han sido colocados por terceros, o sea por nuestros socios, pero el gran desafío para la Argentina en este momento es que está desarrollando los propios medios y la propia infraestructura para poder colocar satélites en el espacio. Completado esto, tendríamos por primera vez una capacidad completa.

¿Cuál es la principal ventaja competitiva que tiene el país para ofrecer al mundo?

La principal ventaja competitiva de la Argentina es que el joven argentino es terriblemente creativo. No le tiene miedo a nada, usted le presenta un desafío y lo enfrenta.

CONAE ES LA COMISIÓN NACIONAL DE ACTIVIDADES ESPACIALES

el desarrollo del *software*, *hardware*, fabricación y prueba de los materiales y componentes satelitales.

COMPONENTE 2

Ampliación de la capacidad de ensayo: Tiene como objetivo el fortalecimiento del laboratorio de cualificación de materiales y componentes y la capacidad de ensayos de lanzadores.

COMPONENTE 3

Infraestructura terrena y de comunicación: Este componente comprende:

- Diseño, fabricación, integración, despliegue y puesta en marcha de un modelo operativo de radar para seguimiento y comunicación con lanzadores espaciales que permitan recibir datos de telemetría desde su lanzamiento, basado en antenas adaptativas con conformación digital de haz.
- Diseño, fabricación, integración, despliegue y puesta en marcha de un modelo operativo de sistema de recepción basado en antenas adaptativas de conformación digital de

haz para satélites de órbita sincrónica con el sol. Incluye desde el desarrollo de la ingeniería de detalle hasta la culminación de la revisión crítica de diseño y también la construcción de una primera antena prototipo.

COMPONENTE 4

Infraestructura terrena para la prestación de los servicios de lanzamiento de los satélites: Este componente implica el desarrollo de estudios conceptuales básicos y de detalle, obras, equipamiento, instalación y puesta en marcha del área de plataforma de lanzamiento, de integración del lanzador con el satélite, de ensayo de motores, y de producción de propelentes.

La base de lanzamiento se ubicará en la Base Naval de Puerto Belgrano, en la zona de Bahía Blanca, provincia de Buenos Aires.

Resultados

El proyecto se inició en el cuarto trimestre de 2013 y tiene un horizonte de trabajo de 4 años.



SALA DE GESTIÓN de subida de satélites.

Sistema Satelital Geoestacionario Argentino de Telecomunica- ciones (SSGAT)

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Argentina.



MODELO de vuelo en acústico-Arsat I.

Descripción

Arsat S.A. (Empresa Argentina de Soluciones Satelitales, Sociedad Anónima) se encarga de la explotación de las posiciones orbitales argentinas para la provisión de servicios satelitales y otros servicios conexos. Además desarrolla los satélites geoestacionales de telecomunicaciones que se utilizan para cubrir dichas posiciones. En la actualidad, el SSGAT (Sistema Satelital Geoestacionario Argentino de Telecomunicaciones) desarrolla, fabrica, contrata los seguros y puesta en órbita de 3 satélites geoestacionales (Arsat I, II y III).

Asimismo, se ha concluido recientemente la implementación de la estación terrena de control situada en la localidad de Benavides, provincia de Buenos Aires, y se encuentra en proceso de construcción una facilidad para el ensayo y prueba de los sistemas satelitales, por ubicarse en las instalaciones de INVAP en la ciudad de San Carlos de Bariloche, provincia de Río Negro.

El SSGAT se estructuró para ser ejecutado en 4 fases consecutivas:

- Fase I: Ingeniería básica
- Fase II: Ingeniería de detalle
- Fase III: Fabricación, integración y ensayos.
- Fase IV: Campaña de lanzamiento y puesta en servicio.

Resultados

El Programa contribuirá con:

- Desarrollar y fabricar los satélites I, II y III de la flota.
- Poner en órbita los satélites.
- La defensa de las posiciones orbitales asignadas a la Argentina.
- Posicionar a la Argentina a través de Arsat, como un confiable proveedor de servicios satelitales geoestacionarios dentro y fuera del país, al tiempo de desarrollar una línea de negocios de exportación nueva, rentable e intensiva en conocimiento.
- Integrar y estimular el sistema científico-tecnológico y la industria nacional.
- Fomentar la oferta de capacidad satelital para proyectos de impacto social y/o estratégico.



PRUEBA DE SIMULACIÓN en laboratorio-Arsat I.

- Brindar soporte técnico al plan ‘Argentina Conectada’, incrementando la cobertura de actividades satelitales de corte social (telemedicina, educación a distancia, etcétera) en zonas alejadas de los principales centros urbanos de la Argentina.
- Disminuir la dependencia del país de servicios satelitales foráneos.

El Programa se encuentra en ejecución. Se estima que la fecha de lanzamiento para Arsat I será en 2014 y el lanzamiento de Arsat II en 2015. En cuanto al satélite Arsat III, su carga útil transmitirá en banda Ka utilizando las plataformas de Arsat I y Arsat II. El satélite Arsat III pertenecerá a la familia de satélites de tecnología *High Throughput Satellite* (HTS) que se podrá utilizar para dar conectividad de Internet al territorio argentino así como a países limítrofes. Su lanzamiento se estima para principios de 2017.

GABRIEL CONTÉ, INGENIERO REPATRIADO, ARSAT

GABRIEL CONTÉ es especialista en lanzamiento de satélites.

“En la crisis económica argentina, estaba muy desanimado, me agarró bastante mal porque en la empresa donde yo trabajaba no veía el crecimiento que se había planeado tener desde el principio, sentía que me iba quedando, mis compañeros en el sector empezaban a hacer MBAs y a dedicarse a otras cosas, a mi me seguía gustando la parte técnica, la verdad es que el trabajo estaba bien, el sueldo estaba bien, pero ya no había desafío. Por esa razón mi mujer y yo nos mudamos a Francia donde recibí una oferta laboral. Ahí vivimos 10 años. Fue una gran experiencia laboral y cultural, nos integramos rápido; luego mi hija nació y, con ella, nació también la idea de volvernos a la Argentina.

Eso se concretó recién en 2011. Gracias a ARSAT comencé a ver nuevamente la posibilidad de volver al país, la cosa se empezó a mover y vi la posibilidad de poder brindar mi experiencia a mi país, y de poder estar nuevamente cerca de la familia”.

“La idea es quedarnos en el país, imaginate que el tercer satélite se va a lanzar en 2017, y de ahí hay por lo menos 15 años más de trabajo”.



Desarrollo

Productivo

4.

Renova S.A.

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Santa Fe.



RENOVA procesa por si sola el 14% de la producción total de soja de la Argentina.

Descripción

Renova S.A. es una asociación estratégica argentina de tres empresas locales: Oleaginosa Moreno Hermanos S.A.- Grupo Glencore (33,33%), Vicentin S.A.I.C. (33,33%) y Molinos Río de la Plata S.A. (33,33%). Inicialmente Renova fue creada para la producción de biodiesel, pero los accionistas decidieron realizar la inversión en el Proyecto Timbúes a través de la propia Renova.

El proyecto consistió en la construcción de una planta industrial de molienda de soja, ubicada en la localidad de Timbúes, sobre el río Paraná en Santa Fe. Esta localidad se encuentra ubicada a 22 km al norte de San Lorenzo. En 2010 comenzó el proyecto, planteado originalmente en una primera etapa para producir 15.000 toneladas diarias (11.000 toneladas de harina –proteínas–, 3.000 toneladas de aceite crudo y 1.000 toneladas de subproductos). Luego, la empresa y sus accionistas decidieron adelantar la segunda etapa del proyecto por lo que la capacidad pasó de las 15.000 toneladas diarias a 20.000.

Resultados

Con este Proyecto se desarrolló:

- La planta industrial de molienda de soja.
- Las plantas de servicios que incluyen: la planta de co-generación eléctrica; la planta de tratamiento de aguas y la planta de tratamiento de efluentes industriales.
- Las facilidades de recepción y almacenaje de soja.
- Los muelles de carga y descarga y almacenamiento de subproductos.

El Proyecto alcanzó su culminación para finales de agosto de 2013.



RENOVA es la planta de molienda de soja más grande del mundo.

HORACIO ARANGUREN, GERENTE DE ASUNTOS CORPORATIVOS, MOLINOS RÍO DE LA PLATA

“Renova contribuye a transformar la eficiencia del campo argentino en valor agregado”.

¿Por qué el proyecto Renova reviste una importancia estratégica?

La capacidad de producción del campo argentino creció en forma acelerada respecto a las capacidades instaladas. Por eso, Renova viene a dar respuesta a la búsqueda de la eficiencia, potenciando las capacidades instaladas, al mismo tiempo que presenta el desafío de que tres competidores (Grupo Glencore, Vicentín y Molinos Río de la Plata) se unan para maximizar sus fortalezas.

¿Cuál considera que ha sido el aporte a la economía nacional?

La soja es uno de los principales componentes de la balanza comercial nacional. Renova contribuye a transformar la eficiencia del campo argentino en valor agregado, a través de facilitar el abastecimiento y

la transformación del producto de soja. Sin embargo, todavía hay materias pendientes. La cuestión logística, es todavía una traba para que la producción llegue en condiciones óptimas.

¿Cuál es el beneficio de articular el sector privado con el público?

Cuando las tres compañías decidimos avanzar con este proyecto entendimos que, el tamaño de la inversión, requería colaboración de un organismo multilateral con una visión de largo plazo. Desde el principio hubo un acuerdo profundo de valores y formas de trabajo con CAF. Queríamos aprender y sentimos que la CAF tenía mucho para aportarnos en ese sentido, al tiempo que nos brindó la confianza necesaria para encarar un proyecto de esta magnitud.



Gobernabilidad

5.

Gobernabilidad y Gerencia Política

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Argentina.



TRABAJO GRUPAL de estudiantes
en el seminario de Gerencia Política
y Gobernabilidad.

Descripción

La Facultad de Postgrado de Gerencia Política de 'The George Washington University' (GWU) en alianza con CAF –banco de desarrollo de América Latina– ofrece el Programa de Gobernabilidad y Gerencia Política dirigido a profesionales de la política, funcionarios públicos, candidatos políticos y analistas como una herramienta de apoyo académico sobre cómo gerenciar intereses en conflicto en situaciones complejas y de poder compartido. Este Programa se dicta en alianza con universidades locales de la región latinoamericana.

El objetivo del Programa de Estrategia y Gerencia de la Gobernabilidad de la Escuela de Postgrado de Gerencia Política de GWU es aplicar métodos de reingeniería a los procesos de dirección y gobierno y formar una nueva clase de dirigentes que, con visión de largo plazo, nuevas herramientas y guiados por una interpretación ética de la política, sepan combinar el pensamiento sistémico y el pensamiento estratégico, para adelantar procesos de transformación autosustentables, transparentes, participativos y eficaces en la solución de los problemas de la sociedad.

El programa de Gerencia Política y de la Gobernabilidad se especializa en los temas relacionados con el liderazgo, la gestión eficaz y, en general con la mejora de la capacidad de gobierno. A través de su enfoque se incorporan a la metodología los aspectos de gerencia política, los juegos estratégicos, el pensamiento sistémico, las comunicaciones proactivas y participativas y la transparencia que son necesarias para lograr niveles satisfactorios de gobernabilidad democrática.

Resultados

CAF promovió tres programas en la Argentina que se realizaron respectivamente en los años 2008, 2009 y 2010. Para la implementación del Programa de Gobernabilidad y Gerencia Política, CAF –banco de desarrollo de América Latina– y la Universidad George Washington establecieron acuerdos de cooperación

con la Universidad de San Andrés, con la Universidad Católica de Córdoba y con la Universidad Nacional de Rosario. Si bien la Universidad de San Andrés ofrece el Programa centralmente a las autoridades y equipos técnicos del Gobierno Nacional y locales de la Ciudad de Buenos Aires y de la provincia de Buenos Aires, está abierto al resto de las provincias del país.

En paralelo, el mismo Programa se ofrece en la Universidad Nacional de Rosario, con especial foco en Santa Fe, y en la Universidad Católica de Córdoba, con foco en la provincia de Córdoba y provincias del Norte de la Argentina. Las tres capacitaciones realizadas cubrieron una población total de 194 participantes.

LAURA PORRINI, DIRECTORA ACADÉMICA, INSTITUTO FEDERAL DE GOBIERNO, CÓRDOBA



“Este Programa trabaja con líderes locales por lo cual la transferencia de las capacidades que se intentan potenciar es inmediata ya que son personas que ya están en la gestión y pueden implementar los conocimientos al día siguiente”.

“Córdoba tiene alrededor de 400 municipios (más del 40% de los municipios del país) que representan una masa crítica importante cuyas capacidades se intentan potenciar con este Programa”.

“El Programa permite la capacidad de generar alianzas porque se construye aquí un espacio de encuentro”.



Desarrollo

Social

6.

Conectividad Rural en la Provincia de Tucumán

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Tucumán.



NUEVA TORRE con antena instalada en la Escuela rural N° 149 en Alta Gracia.

Descripción

El objetivo de este Proyecto fue el de promover el desarrollo de nuevas capacidades y competencias de 48 docentes, y a través de ellas/os, a 1.000 estudiantes de 14 escuelas de educación primaria en tres comunas del departamento de Burruyacú, provincia de Tucumán (al noroeste de la Argentina), a través del uso de Internet y de nuevas tecnologías informáticas y de la comunicación. La utilización de Internet por parte de las poblaciones rurales constituye un medio importante para mejorar su acceso a la educación y la formación e información en general, y a partir de allí, ampliar sus posibilidades para mejorar la calidad de vida de los beneficiarios. Por otro lado, el uso de *softwares* educativos como es el caso de 'Micromundos', contribuye a incorporar nuevas prácticas y tecnologías innovadoras en materia de formación. En este caso, CAF transfirió la experiencia ganada en Medellín con el proyecto 'Computadores por la Paz' a este Proyecto.

Las características geográficas de la zona y las condiciones de vulnerabilidad social de la población residente provocan que las comunas se encuentren aisladas respecto de las localidades vecinas y también respecto de las zonas urbanas más próximas. En este sentido, el



FACHADA de la Escuela rural N° 375 Francisco Molina, Las Corzuelas, Tucumán.

acceso a Internet es una herramienta clave para apoyar una estrategia que permita disminuir la brecha de oportunidades de desarrollo académico de aproximadamente 1.000 niños de las escuelas beneficiarias, como así también el resto de estas comunas.

Resultados

Los impactos generados de este Programa fueron los siguientes:

- Permitió desarrollar y consolidar una red de infraestructura de comunicaciones y equipamiento para el uso de Internet y de nuevas tecnologías informáticas en tres comunas de la provincia de Tucumán. La misma se materializó a través de la instalación de siete torres con sus respectivas antenas y la provisión de 50 computadores distribuidas en las 14 escuelas.

- La capacitación brindada por la Fundación FAM, con quien se trabajó conjuntamente permitió fortalecer la capacidad docente para el uso de TICS con fines educativos. Se desarrollaron dos cursos de capacitación a 48 docentes pertenecientes a las 14 escuelas beneficiadas.



LABORATORIO DE INFORMÁTICA, Escuela rural N° 149, Alta Gracia.

OCTAVIO MÉDICI, SUBSECRETARIO DE PLANEAMIENTO, GOBIERNO DE TUCUMÁN

“Podíamos tolerar no tener Internet, pero la carencia de teléfono era algo intolerable”.

“Los beneficios fueron fundamentalmente en capacidad instalada, tanto a nivel de datos como de telefonía. Además del establecimiento de los laboratorios de informática”.

“El proyecto de conectividad rural tuvo como objetivo reducir la brecha digital, a través de la capacitación de los niños y maestros en la utilización de la tecnología”.

Expansión y Mejora de la Infraestructura Universitaria

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Argentina.



FACHADA de la Universidad Nacional de
Tres de Febrero, provincia de Buenos Aires.

Descripción

El Programa financia 30 obras de infraestructura en universidades públicas nacionales en las diferentes provincias del país con el objetivo final de mejorar la calidad del sistema universitario nacional. Este conjunto de obras está destinado a mejorar el acceso y la calidad de la educación superior, beneficiando así al 53% de las universidades públicas estatales y alrededor de 250.000 estudiantes de un total de 1.250.000 que acuden a las universidades estatales (20%). Se estima que, al menos, un 30% de estos alumnos proviene de los dos quintiles de ingresos más bajos.

El objetivo de mejorar la calidad del sistema educativo universitario se está logrando incrementando el acceso a la educación superior; expandiendo la infraestructura universitaria y mejorando el nivel de eficiencia en el uso del espacio; mejorando la calidad de la instrucción a través de infraestructura y equipos para laboratorios, bibliotecas, centros de investigación y otras instalaciones dirigidas con ese fin; fortaleciendo el funcionamiento y los servicios que prestan las universidades; mejorando las instalaciones administrativas, de servicios, comerciales, etcétera; y optimizando el uso de la infraestructura a través de un adecuado funcionamiento de sus equipos.



NUEVO EDIFICIO de Universidad Nacional de Villa María, Córdoba.



INGRESO a la Universidad Nacional de Tres de Febrero, provincia de Buenos Aires.

LUISA CERUTTI, PROSECRETARIA DE ASUNTOS ESTUDIANTILES, UNIVERSIDAD DE LA PLATA



“El albergue universitario es una conquista social. Es la primera vez que una universidad nacional tiene un albergue de estas características, que beca a los estudiantes en todo lo que implica vivir afuera para estudiar. El compromiso con los alumnos que viven allí es de largo plazo, 5 años, y en la medida en que ellos lo renueven, año tras año, con su rendimiento académico”.

SOBRE EL ALBERGUE ESTUDIANTIL DE LA UNIVERSIDAD DE LA PLATA



30

obras en universi-
dades públicas
nacionales

53%

de las universidades
públicas estatales
se ven beneficiadas



Resultados

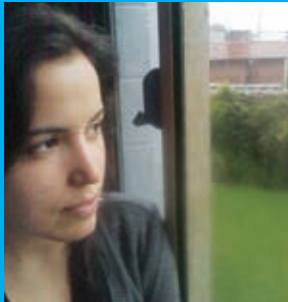
Este Programa se encuentra en ejecución. A la fecha se han concluido la mayoría de las obras en las siguientes instituciones educativas: Universidad Nacional de Lanús, Universidad Nacional de Formosa; Universidad



LABORATORIOS PEDAGÓGICOS, [Universidad Nacional de Villa María](#).

Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Universidad Nacional de Misiones; Universidad Nacional de Villa María, Universidad Nacional de Santiago del Estero; Universidad Nacional de Tres de Febrero, Universidad Nacional de Salta; Universidad Nacional de Chilecito, Universidad Nacional de Quilmes; Universidad Nacional de Río Negro, Universidad Nacional de General San Martín; Universidad Nacional de San Juan, Universidad Nacional de Luján; Universidad Nacional de Río Cuarto, Universidad Nacional de General Sarmiento y las obras se encuentran prácticamente finalizadas en la Universidad Nacional de La Plata. Las obras que se concluirán dentro del primer semestre de 2014 corresponden a la Universidad de Buenos Aires, Universidad Nacional Arturo Jauretche; Universidad Nacional de Cuyo y Universidad Nacional de Entre Ríos.

PALOMA MORÓN, ALUMNA, UNIVERSIDAD DE LA PLATA



“Es una oportunidad única. No se brinda generalmente acá en la Argentina y creo que no hay en Latinoamérica un lugar así. Sabes que podés ir a estudiar, que tenés un techo, comida, que si te pasa algo van a llamar a una ambulancia; que va a haber alguien que va a comunicarse con tu familia. Y al mismo tiempo, vivís la experiencia de compartir con gente de otras carreras y de todo el país, aprendés a generar códigos de convivencia, a relacionarte con gente diferente”.

SOBRE EL ALBERGUE ESTUDIANTIL DE LA UNIVERSIDAD DE LA PLATA

Desarrollo de Recursos Físicos Educativos

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Argentina.



PROYECTO de la Escuela Técnica N° 3
Ingeniero Santiago Maradona,
en Santiago del Estero.

Descripción

El objetivo de este Programa es apoyar a instituciones educativas de gestión pública en las diferentes provincias del país con el fin de asegurar que la demanda existente por mejores servicios educativos sea atendida. El Programa se centra en contribuir a la meta de universalización de la educación inicial para niños de cinco años y expandir la cobertura a los de cuatro años; mejorar los indicadores de eficiencia en la educación secundaria: repitencia, deserción y graduación; mejorar la calidad de la instrucción a través de la provisión de infraestructura y equipos para laboratorios, bibliotecas, centros de atención y otras instalaciones con ese fin; y fortalecer el funcionamiento y los servicios que prestan las instituciones educativas iniciales, especiales y técnicas.

Este conjunto de obras beneficiará a 140 escuelas nuevas, con un total de 100.000 metros cuadrados y a alrededor de 32.600 alumnos. Se estima que el 50% de los beneficiarios de las escuelas del nivel inicial y el 65% de los beneficiarios de las escuelas de nivel medio y técnico pertenecerán a los dos primeros quintiles de ingreso.

Las obras se desarrollarán de la siguiente forma:

- **Construcción de Escuelas Especiales:** Destinada a alumnos con necesidades educativas especiales debidas a superdotación intelectual o discapacidades psíquicas, físicas o sensoriales, para los niveles inicial, primario y secundario.
- **Construcción de Escuelas Técnicas:** Orientada a especialidades singulares, de mediana y alta complejidad, con características especiales por tecnología educativa, localización geográfica y/o focalización poblacional, para los niveles secundario y terciario.
- **Construcción de Escuelas de Nivel Inicial:** Comprende a los niños desde los cuarenta y cinco (45) días hasta los cinco (5) años de edad inclusive.
- **Recuperación y Puesta en Valor de Escuelas Emblemáticas:** Reciclaje físico y funcional de edificios con valor patrimonial, histórico, cultural, comunitario, que por sus características serían imposibles de reemplazar.

Orquesta Juvenil Nacional, Centro de Acción Social por la Música (CASPM)

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Argentina, presente en otros 35 países.



ENSAYO DE VIOLINES para un concierto
en el teatro Luna Park.

Descripción

El Centro de Acción Social por la Música (CASPM) fue creado hace más de 12 años y ha permitido formar a 46.365 niños y jóvenes, así como a 496 instructores quienes, ahora, son parte del Programa que beneficia a Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

CASPM fue fundado por el Sistema Nacional de las Orquestas y Coros Juveniles e Infantiles de Venezuela (El Sistema) que fue concebido en 1975 por el maestro y músico venezolano José Antonio Abreu para sistematizar la instrucción y la práctica colectiva e individual de la música a través de orquestas sinfónicas y coros, como instrumentos de organización social y de desarrollo humanístico. Su propósito es desarrollar programas académicos y cursos de entrenamiento para directores de orquestas, intérpretes y especialistas de la música; promover la proyección internacional de la música, de las orquestas y músicos virtuosos; servir de sede para el intercambio educativo, musical y artístico de América Latina; ejecutar programas de educación, rescate y rehabilitación de niños, adolescentes y jóvenes, especialmente de aquellos en situación de riesgo y con necesidades especiales; y realizar actividades de integración artística para que los niños aprendan a interactuar en el seno de las artes, a través de la música, la danza, el teatro, la ópera, el canto, la fotografía y el video.

Son muchos los organismos y organizaciones internacionales que reconocen a El Sistema como un programa de educación musical único, digno de ser implementado en todas las naciones del mundo y, principalmente, en aquellos países que buscan disminuir sus niveles de pobreza, analfabetismo, marginalidad y exclusión en su población infantil y juvenil.

En más de 35 países han sido creados programas de educación musical que siguen el modelo venezolano. Entre ellos: Argentina, Australia; Austria, Bolivia; Brasil, Canadá; Chile, Colombia; Corea del Sur, Costa Rica; Cuba, Ecuador; El Salvador, Escocia; Estados Unidos,

MARÍA VALERIA ATELA, PRESIDENTE, SOIJAR**MARÍA VALERIA ATELA**

es fundadora del Sistema de Orquestas Infantiles y Juveniles de Argentina (SOIJAR).

“El proyecto de orquestas juveniles fue desarrollado con un propósito educativo y de promoción socio-cultural. El objetivo es mejorar la vida de las personas a través de herramientas para su desarrollo individual y comunitario. En la Argentina ya son más de 100 orquestas que crecen al compás de las comunidades.

Creo en el valor transformador de la música y en la capacidad de los instrumentos para constituirse en puntos de encuentro con uno mismo y con los demás. En la diferencia está la riqueza: como los instrumentos que suenan diferente, en la comunidad, hay personas con pensamientos y puntos de vista distintos”.



CLASE DE VIOLÍN para niños de hasta 12 años.



ALUMNOS de los talleres de formación en trompeta, contrabajo y violonchelo.

Francia; Guatemala, Japón; Honduras, Inglaterra; Italia, Jamaica; India, México; Nicaragua, Panamá; Paraguay, Perú; Portugal, Puerto Rico; República Dominicana, Trinidad y Tobago y Uruguay.

En este marco, el Centro de Acción Social por la Música es de alta importancia en el área de la responsabilidad social. Sus talleres y seminarios permiten afianzar las actividades del Programa ya que brindan la oportunidad a sus participantes de:

- Adquirir nuevas técnicas de enseñanza.
- Comprender la secuencia y contenidos del programa académico para la enseñanza del instrumento.
- Estructurar clases o ensayos.

- Seleccionar el material de trabajo de acuerdo al nivel del grupo.
- Motivar e inspirar para replicar lo aprendido.

Resultados

En la Argentina, CAF apoya esta iniciativa a través de capacitaciones y talleres de formación que convocan a docentes y multiplicadores de orquestas infantiles y juveniles de todo el país desarrolladas como herramientas educativas y de promoción socio-cultural.

Desde el 16 al 23 de octubre de 2010 se realizó el Seminario Nacional Juvenil de la Fundación Sistema de Or-



questas Infantiles y Juveniles de Argentina (SOIJAR). CAF apoyó el fortalecimiento del sistema de Orquestas Juveniles e Infantiles de Argentina, a través de la realización de un concierto de cierre del Seminario Nacional de Formación. Este seminario convocó a jóvenes músicos, alumnos de orquestas infantiles y juveniles de diferentes provincias argentinas para posibilitarles una capacitación instrumental.

En total se capacitaron ciento veinte (120) adolescentes y jóvenes que pudieron mostrar el trabajo desarrollado y lo aprendido en el Seminario, en una presentación especial de la Orquesta Sinfónica Juvenil del Sistema Argentino conformada por un seleccionado de alumnos

del SOIJAR de diferentes puntos del país. El concierto exclusivo se realizó en el estadio Luna Park en la Ciudad de Buenos Aires, y luego en la Universidad Católica Argentina.

El concierto de la Orquesta Sinfónica Juvenil del Sistema Argentino ha tenido una gran repercusión mediática. El evento cumplió con el propósito de difundir las orquestas juveniles provocando un efecto multiplicador de la experiencia de los beneficiarios directos en las agrupaciones de origen, llevando los aprendizajes adquiridos a sus compañeros en el interior del país y, de esta forma, generando una red de trabajo conjunta.

Talleres de Formación en Oficios para los Jóvenes de la Villa 21/24

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Habitantes de la Villa 21/24, Ciudad de Buenos Aires.



ALUMNO del curso de Soldadura.

Descripción

La Villa 21/ 24 es uno de los conglomerados de pobreza urbana más importantes de la Ciudad autónoma de Buenos Aires, tanto en número de habitantes (alrededor de 35.000) como en extensión geográfica. Se caracteriza por ser una población compuesta por habitantes originarios de otras regiones de América Latina ya que el 88% de los jefes de hogar del barrio no nació en el área metropolitana de Buenos Aires. La Villa se compone, en valores casi similares, de población proveniente del interior (44%) y del exterior (44%). En general son personas que partieron de sus lugares de origen cuando comenzaba su edad laboral.

Una de las características de la Villa es la alta subutilización de la fuerza de trabajo. La tasa de desocupación es del 31.8%, la cual es tres veces más alta que la del promedio de la Ciudad de Buenos Aires. Solo un 13% tiene jornadas de trabajo “normales”, encontrándose la gran mayoría de los trabajadores como subocupados (61%).

Los jóvenes de la Villa presentan niveles extremos de exclusión social, en términos de condiciones de ciudadanía. Viven en un territorio no legitimado desde el punto de vista de su ingreso a los sistemas formales del mundo de trabajo y al sistema educativo en general. La discriminación es vivida como un hecho cotidiano, real y concreto. Al constatar distintos factores de riesgo, además de la situación socioeconómica que afecta al país, la droga, la delincuencia y la exclusión son factores que se destacan y convierten a la violencia en un modo de vida y, muchas veces, una causa de muerte. La desnutrición, la desintegración familiar, son consecuencia y causa de una cantidad de males que interactúan, haciendo la vida cada vez más inhumana y difícil de poder sostenerse y superarse.

Desde 2003, el Arzobispado de Buenos Aires a través de la Parroquia de Caacupé en su ‘Centro Juvenil Padre Daniel De La Sierra’ ofrece a los jóvenes un espacio de formación integral brindando cursos de panadería, electricidad, mecánica automotor, carpintería, herrería, soldadura por arco, alfarería y cerámica, velas artesana-

les, pintura, murales y arte popular, escultura, mayólicas, informática (Word, Excel, Corel Draw, Internet) y vitrales.

El objetivo central de este Centro siempre ha sido dotar a los jóvenes de un oficio que les permita salir al mercado laboral formal, inculcarles la cultura del trabajo e incentivarlos en la búsqueda de un futuro fuera del ámbito de la villa.

El mercado natural de los productos y servicios que ofrecía el Centro era exclusivamente en el ámbito eclesástico resultando insuficiente para atender la potencial oferta del número cada vez mayor de jóvenes egresados. Frente a esa limitación, el Centro decidió ampliar la oferta de oficios, incluyendo talleres de costura, tejido y manualidades para mujeres jóvenes a fin de brindar mayores alternativas para cubrir demandas del mercado

laboral, promover la conformación de nuevos emprendimientos entre aquellos jóvenes con potencial para convertirse en pequeños empresarios y mejorar la calidad de los productos, a partir de la mejora en el diseño, que son fabricados en el Centro y en los futuros emprendimientos, a fin de ampliar sus posibilidades de comercialización en el mercado local y nacional.

El Programa cumplió los siguientes objetivos:

- Incrementar el número de jóvenes capacitados en las distintas artes y oficios que se practican en el Centro, pasando de 700 a 1.000 en un plazo de 2 años.
- Fortalecer y desarrollar las capacidades creativas y asociativas de los jóvenes.
- Fomentar la valoración económica de la producción vinculada a las artes y oficios.
- Mostrar dentro de la villa jóvenes emprendedores que sirvan como un ejemplo a la comunidad.



PROFESOR capacitando en el curso de Panadería I.

Resultados

Con la asistencia técnica de la Fundación Impulsar, especializada en micro-finanzas y micro-emprendimiento, los objetivos propuestos se lograron a través de:

- El desarrollo de capacidades para la promoción de micro-emprendimientos.
- El fortalecimiento de la oferta de capacitación brindada por el Centro Juvenil.

En cuanto al primero, se desarrolló un curso de capacitación para capacitar formadores con la participación activa de docentes actuales del Centro en un proceso completo de pre-incubación e incubación del desarrollo micro-empresarial. El objetivo de esta tarea de formación permitió que quede instalada en el Centro la capacidad para asistir a los emprendedores en la etapa de despegue y consolidación de su idea de negocio a través de la formulación del plan de negocio, aspectos principales de la gestión, y organización del negocio con énfasis en marketing, costos y finanzas, servicio de mentoría, puesta en marcha de micro-emprendimientos, seguimiento financiero, etcétera. Una vez que los emprendedores desarrollan sus ideas en un plan de negocio definido, éste es evaluado por el Comité *ad-hoc* del Centro Juvenil y aquellos aprobados reciben financiamiento. También se tiene en cuenta a micro-emprendedores que ya tienen ideas en marcha.

El Centro Juvenil a su vez, presta sus instalaciones para que los jóvenes las utilicen como oficinas. En la etapa de incubación propiamente dicha se brindan servicios de mentoría personalizada, asesoría especializada, capacitación empresarial, y redes de contacto. La etapa de incubación tiene una duración de dos (2) años promedio y posibilidad de extensión de dos (2) años previa evaluación técnica. En una primera etapa se lograron incubar 7 emprendimientos y en la actualidad se están desarrollando siete más.

El componente de micro emprendimientos se completa con el desarrollo de un fondo que permite financiar los proyectos propuestos por los jóvenes del Centro Juvenil. A través de este fondo se financia de manera exclusiva la ejecución y puesta en marcha del emprendimiento.

PADRE FACUNDO BERRETA

“La diferencia entre tener un oficio o no, puede ser la diferencia entre la vida y la muerte, ni más ni menos”.



EL PADRE FACUNDO BERRETA es director del programa “Talleres de formación”.

Desplazamiento de los oficios, familias desmembradas, drogadicción y pérdida de la cultura del aprendiz conforman la atmósfera donde un proyecto de formación hace sentido como camino de progreso y desarrollo social. Así nació, hace más de 10 años, el Centro de Formación Profesional N° 15 Padre Daniel de la Sierra de la Villa 21/24, con el propósito de capacitar a jóvenes, brindarles herramientas para desenvolverse en el mundo laboral, y unir educación y trabajo.

El padre Facundo Berreta, director del proyecto educativo, continúa con la herencia del cura José María “Pepe” Di Paola, fundador de la comunidad religiosa “Virgen de los Milagros de Caacupé” que sentó las bases del proyecto formativo, en respuesta a dos grandes flagelos que golpean a la juventud: la droga y la violencia. “Muchas veces un joven recibe la invitación de otro joven a tener un arma, a delinquir o a drogarse. Entonces nuestro objetivo de formar líderes positivos que pongan al alcance de otro, por ejemplo, la posibilidad de terminar el colegio, irse de campamento, hacer una tarea solidaria o formarse en un oficio para tener una salida laboral el día de mañana”, cuenta Facundo.

Más de 1.000 alumnos de entre 16 y 25 años pasan anualmente por las aulas del centro de formación. “Trabajamos en forma integral para ayudarlos a recuperar su identidad. Y es en este sentido, que el estudio y el trabajo dignifican”, reflexiona Berreta. En este camino de inclusión, el Centro



ALUMNOS del taller de Soldadura por Arco en acción.

trabaja con foco en la prevención, en forma articulada con fundaciones, empresas y gobiernos. La autogestión es un imperativo pero la colaboración de organismos como CAF indispensable para sostener el proyecto en materia de infraestructura, mantenimiento, insumos, equipamiento de los talleres, maquinarias y herramientas.

El programa es ambicioso, no empieza y termina en un cuatrimestre, sino que busca una proyección a lo largo de lo que denominan “trayectos formativos” o “familias de oficios”; por ejemplo, la persona que comienza con Panadería 1, luego continúa la formación con Panadería 2, y especializaciones como Repostería Básica,

Repostería Calificada, Decoración de tortas y Cocina. Todos los cursos son gratuitos y reciben un título oficial del Ministerio de Educación.

El esfuerzo es grande pero la recompensa todavía mayor, porque el impacto va mucho más allá de la propia persona, alcanza a todo el grupo familiar. “La familia se encolumna y participa apoyando y estimulando a quién toma los cursos. Les cambia la vida, les marca un rumbo”, confirma Facundo con la emoción de conocer cada una de las historias de quienes asisten al taller de formación.



Infraestructura

Social

7.

Apoyo a la Inversión Pública, Sector de Agua Potable y Saneamiento

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

5 municipios de la pcia. de Buenos Aires: Esteban Echeverría, Lanús, Ezeiza, Lomas de Zamora y Almirante Brown.



PLANTA DE POTABILIZACIÓN por sistema de osmosis inversa ubicada en Almirante Brown, provincia de Buenos Aires.

Descripción

El objetivo principal del Programa es apoyar la financiación del “Plan Director de Saneamiento 2007-2020”, y específicamente el “Plan de Expansión y Mejoras de los Servicios de Agua Potable y Desagüe Cloacal 2008-2020” elaborados por AySA (Aguas y Saneamientos Argentinos) con el objetivo de mejorar las condiciones de cobertura, calidad y eficiencia de los servicios públicos de agua potable y saneamiento en la ciudad de Buenos Aires y en 17 distritos de la provincia de Buenos Aires. Este Programa propone incorporar 1,5 millones de personas al servicio de agua potable con lo cual se aumentaría la cobertura del 80% al 95%, y 1,6 millones de personas al servicio de alcantarillado sanitario, con lo que se lograría un incremento de cobertura del 60% al 75%. Las nuevas personas por incorporar pertenecen a sectores de escasos recursos que habitan en el conurbano bonaerense, una de las regiones más pobladas de la Argentina. El plan de Expansión contempla inversiones por un monto total estimado de US\$ 5.748 millones en el período 2008-2020, de los cuales US\$ 1.886 millones corresponden a obras asociadas al servicio de agua potable, y US\$ 3.862 millones a obras de desagües cloacales.

Para el período 2008-2011, la proyección de inversiones ascendió a un total de US\$ 3.193 millones para agua y US\$ 1.800 millones para desagües cloacales. Mediante la inversión de los recursos indicados en el período 2008-2011, el Plan de Expansión estableció como meta la incorporación de un promedio de 375.000 personas por año al servicio de agua potable y 400.000 personas por año al servicio de desagües cloacales, e incorporó inversiones destinadas a mejorar la eficiencia comercial y operativa de AySA, una de las empresas más grandes del mundo en materia de servicios de agua y saneamiento. Se ha identificado un grupo indicativo de seis grupos de proyectos localizados en 6 áreas geográficas específicas. Estos proyectos han sido agrupados por zonas y según el tipo de servicio –agua potable o redes de saneamiento–. Las iniciativas que permitirán la expansión del servicio de agua potable están localizados en los partidos de Esteban Echeverría, Ezeiza y Almirante Brown.

Por su parte, los proyectos que permitirán la expansión de redes de saneamiento se concentran en los partidos de Ezeiza, Lanús y Lomas de Zamora.

El Programa generará impacto sobre una población cercana a 2 millones de habitantes en los municipios de Esteban Echeverría (243.974 hab.), Ezeiza (118.807 hab.), Lanús (453.082 hab.), Lomas de Zamora (591.345 hab.) y Almirante Brown (515.556 hab.). Estos municipios ubicados en la cuenca del río Matanza, provincia de Buenos Aires, han sufrido un desarrollo urbano acelerado debido a la migración receptora por el principal centro económico e industrial argentino, lo cual ha creado una demanda acelerada de cobertura en los servicios básicos. En una segunda etapa, el Plan de Expansión prevé la ampliación de la Planta Potabilizadora de Bernal y la construcción de un túnel de distribución (denominado Río Subterráneo Sur), que permita universalizar y optimizar el servicio en el sudoeste del Gran Buenos Aires e incorporar nuevos usuarios fuera del área de concesión de AySA.

Resultado

Las obras financiadas en el marco del Programa forman parte del conjunto de obras que conforman la expansión del sistema:

El Plan para la expansión del Sistema de Agua Potable permitirá alcanzar un nivel de cobertura del 90% en el corto y mediano plazo y completar el servicio a la totalidad de los partidos en el año 2020 a partir de la incorporación de 1,8 millones de habitantes. El abastecimiento de la expansión se realizó a partir del desarrollo de baterías de agua subterránea con tratamiento y el aporte de agua superficial para lograr completar la expansión de los servicios y asegurar sustentabilidad en cantidad y calidad. Por otro lado, las modificaciones de urbanización en áreas originalmente rurales a partir del desarrollo de nuevos barrios y planes de vivienda alteran significativamente la localización y magnitud de la demanda prevista para la expansión. Es decir se generan

nuevas demandas. Para cubrirlas, satisfacer el déficit de oferta en el verano y disponer de capacidad para el abastecimiento de otros partidos, se está construyendo la Planta Paraná de las Palmas en la Zona Norte con una capacidad de 900 mil m³/día y la obra de ampliación del Establecimiento Bernal en la Zona Sur también con una capacidad de 900 mil m³/día, incorporando una oferta total al sistema de 1.800.000 m³/día.

El Sistema Cloacal está estructurado en las cuencas Norte, Sudoeste, El Jagüel y Berazategui, siendo ésta última la Cuenca que colecta el 90 % de los efluentes. Las estimaciones de aporte de Caudal Pico de cada cuenca muestran que la capacidad de transporte y tratamiento de cada una de ellas es deficitaria, especialmente la Cuenca Berazategui. La Cuenca Berazategui comprende la Capital Federal y parcialmente los Partidos de Tigre, San Isidro, San Fernando, Vicente López, Tres de Febrero, San Martín, Morón y totalmente a los Partidos Lomas de Zamora, Esteban Echeverría, Almirante Brown, Lanús, Avellaneda y Quilmes. Esta cuenca converge a un Sistema de Cloacas Máximas que tiene su capacidad de conducción de diseño superada en el Tramo Riachuelo-Wilde lo cual limita la posibilidad de incorporación de habitantes en la cuenca. El Plan para la expansión del Servicio Cloacal alcanzó un nivel de cobertura del 70% en 2011 y completará el servicio a la totalidad de los partidos en 2020 con la incorporación de un total de 3,7 millones de habitantes. El Plan de Expansión contempla que las obras aseguren la capacidad de transporte, tratamiento y disposición de los efluentes para cada cuenca.

Estudios para Mejorar la Provisión de Agua Potable a la Población Rural Dispersa del Este de Tucumán

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Este de Tucumán.



SANTA ROSA DE LEALES, Tucumán, uno de los Municipios beneficiados con la realización de las obras.

Descripción

El área de influencia del Programa constituye una de las regiones de menor desarrollo social y económico de la provincia de Tucumán. Se estima que en esta área, cerca del 31% de la población no dispone de acceso seguro a fuentes de agua potable, y el 43% de ellos no cuenta con sistemas adecuados de disposición de excretas. Adicionalmente, la población de la región enfrenta riesgos de salubridad por los niveles de contaminación de las fuentes subterráneas, afectada con altas concentraciones de arsénico y fluor.

Para superar esta situación, se decidió instrumentar un programa de largo plazo, dirigido a fortalecer y consolidar un sistema adecuado y sostenible de provisión de servicios de agua potable y saneamiento.

Este Programa comprendió solo la inversión inicial para la realización de los estudios técnicos y financieros que permitieron cuantificar y caracterizar la disponibilidad y la demanda de los recursos hídricos, elaborar los diseños requeridos y definir un plan de inversiones para la construcción de la infraestructura y el suministro de los equipos requeridos.

Resultado

El estudio realizado se completó en 2011 y se utilizó como base para el armado de los pliegos de licitación del proyecto. El Programa facilitará el acceso a los servicios de agua potable y saneamiento a alrededor de 4.700 hogares de manera directa y de forma complementaria, a unas 100.000 personas residentes en áreas próximas rurales del este de la provincia; contrarrestará el desarraigo y la migración hacia el área metropolitana y generará emprendimientos productivos en sectores agroindustriales.

Las obras se llevarán a cabo en 2014- 2015.

JOSÉ LIZARRAGA, VECINO DE SANTA ROSA DE LEALES, ESTE DE TUCUMÁN

“Las obras previstas van a solucionar dos grandes problemas: la falta de presión del agua y fundamentalmente la potabilización, ya que en la actualidad al este de Tucumán el agua contiene arsénico”.

“El arsénico es nocivo para la salud. Nuestros hijos, en especial en Potosí, han tenido varias enfermedades producto de ingerir el agua de los pozos”.

“Nuestro sueño es que todos los habitantes puedan acceder a agua potable”.



LOS NUEVOS POZOS facilitarán el acceso a los servicios de agua potable y saneamiento a más de 4.500 hogares.

Infraestructura de Saneamiento del Norte Grande Fase I

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Región del Norte Grande: Corrientes,
Formosa y Santiago del Estero.

Descripción

Con el objetivo de mejorar la calidad de vida y el bienestar de los habitantes del Norte Grande, y generar equidad y desarrollo social, el Programa desarrollará obras de saneamiento que promuevan la seguridad hídrica e infraestructura para tratamiento de aguas residuales, ampliando la cobertura de los servicios de agua potable y cloacas; optimizando aprovechamientos hidráulicos; mejorando drenajes urbanos; optimizando las condiciones de sanidad e higiene a través del tratamiento de aguas residuales; y mejorando las condiciones ambientales, al evitar la contaminación en los cursos de agua.

Algunos de los proyectos que se desarrollarán son:

- Planta de tratamiento de aguas residuales en la Ciudad de Formosa.
- Sistema de provisión de agua potable para las localidades de El Colorado y Los Juríes en la provincia de Santiago del Estero. El Proyecto consiste en la construcción de un acueducto para abastecer las poblaciones de Quimilí, El Colorado y Los Juríes. A nivel nacional, porcentualmente, Santiago del Estero es una de las provincias más críticas respecto de la población sin red de agua.

Estos proyectos beneficiarán a una población aproximada de 400.000 personas.

Resultado

Ambas obras comenzaron su desarrollo a fines de 2013.

Obras Múltiples en Municipios Fases I, II y III

UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Región del Norte Grande: Catamarca, Chaco, Corrientes, Formosa, Jujuy, Misiones, Salta, Santiago del Estero y Tucumán.



NUEVO PAVIMENTO urbano en Chaco.

Descripción

El objetivo del Programa es mejorar la calidad de vida y el bienestar de los habitantes de los municipios, a través de múltiples obras de infraestructura con fuerte impacto social, que generan equidad y desarrollo regional.

El Programa se focaliza en los municipios que componen la denominada región del Norte Grande constituida por nueve provincias: Catamarca, Chaco, Corrientes, Formosa, Jujuy, Misiones, Salta, Santiago del Estero y Tucumán. La zona de influencia del Programa está conformada por 408 municipios y comunas, de los cuales 14 municipios cuentan con menos de 999 habitantes (3,43%), 273 municipios tienen entre 1.000 a 9.999 habitantes (66,91%), 106 municipios de 10.000 a 49.999 habitantes (25,98%), y solo 15 superan los 50.000 habitantes (3,68%).

La región del Norte Grande se caracteriza por altos índices de rezago en su desarrollo social, presentando elevados índices de pobreza y marginalidad. De acuerdo con el censo realizado por el INDEC en 2001, tiene cerca de 7,5 millones de habitantes, que representan el 20% de la población de la Argentina; otro estudio de fecha junio de 2003, indica que más del 65% de la población de la región se encuentra por debajo de la “línea de pobreza”, y el 33% por debajo de la denominada “línea de indigencia”. La región del Norte Grande sólo genera el 10% del Producto Interno Bruto, aporta el 7% de las exportaciones en el nivel nacional; su tasa de analfabetismo es del 5,5% (más del doble de la media del país), y la mortalidad infantil es del 22/1000, cuando la media nacional es de 16,8/1000.

Los objetivos específicos del programa son:

- Promover las inversiones en infraestructura básica municipal en los sectores de mayor déficit cuantitativo y cualitativo de los municipios seleccionados.
- Articular y complementar las políticas y planes de infraestructura diseñados y ejecutados por el Gobierno nacional, las provincias y los municipios, a fin de maximizar los resultados de los mismos, haciendo más eficiente y eficaz la asignación de recursos, en el marco de la planificación estratégica de las ciudades.

ALICIA RACH, COMERCIANTE, VILLA ÁNGELA, CHACO

ALICIA RACH vive y tiene un comercio (Hierros Kennedy) sobre la Av. Kennedy en Villa Ángela, provincia de Chaco.

“Las ventas aumentaron un 30% gracias al asfaltado de la avenida. La gente hoy puede llegar hasta mi negocio sin problema”.

“Es un beneficio económico y de calidad de vida también. La avenida se empezó a usar realmente cuando la asfaltaron”.

“A veces uno dice ‘el asfalto’ y aunque la atención nunca deja de ser la misma, la gente que tiene su tallercito puede venir en su bicicleta o en la moto a la hora que sea a comprar su pedacito de chapa”.

El Programa de Obras Múltiples en Municipios está conformado por 3 componentes:

Inversiones municipales: Desarrollo de proyectos de infraestructura menor que tienen una amplia repercusión social. Los proyectos de responsabilidad municipal son para ocho (8) sectores dirigidos a atender las siguientes necesidades locales:

- Drenajes urbanos
- Saneamiento básico
- Vialidad urbana
- Terminales de transporte
- Centros de atención
- Centros comunitarios
- Alumbrado público
- Áreas verdes

Las provincias que participan en este componente son

las de Salta, Catamarca, Santiago del Estero, Chaco, Formosa, Corrientes y Misiones.

Inversiones plurimunicipales: Comprende la realización de obras de infraestructura intermedia que involucran a más de un municipio y que representan un alto impacto en la mejora de la calidad de vida de la población beneficiada. Inicialmente se están desarrollando dos proyectos:

- Colector maestro y disposición final de líquidos cloacales de la quebrada Tilcara-Volcán (provincia de Jujuy).
- Provisión de agua a la población rural dispersa del este de la provincia de Tucumán.

Dotación de bienes y equipos para los municipios:

A fin de apoyar la ejecución, el buen funcionamiento y

mantenimiento en el largo plazo de los proyectos, el Programa contempla recursos para adquisición de bienes y equipos menores relacionados con los proyectos desarrollados.

Resultado

A la fecha se han llevado a cabo 27 proyectos, 24 en la Fase I y 3 en la Fase II. La Fase III comenzó a fines de 2013.

COMPONENTE 1

Provincia de Formosa: Sobre un total de 18 proyectos que se realizaron en la provincia, 16 proyectos –15 de alumbrado público y uno de agua potable– se han finalizado. De los 2 proyectos restantes, uno es la construcción de un complejo polideportivo que se encuentra en pleno proceso de contratación y el otro, enmarcado en el sector de inversión vial, comprende la pavimentación de las avenidas Cabral y 28 de Junio en la ciudad de Formosa.

Provincia de Corrientes: En el primer semestre de 2013, se llevaron a cabo 3 proyectos de repavimentación de la Av. Costanera y sector este y oeste del casco céntrico en la capital, ciudad de Corrientes.

Provincia de Chaco: Las 3 obras enmarcadas dentro del sector de inversión vial que se realizaron en 3 localidades diferentes han finalizado las obras.

COMPONENTE 2

Provincia de Santiago del Estero: La obra de ‘modernización de la infraestructura de apoyo para los servicios educativos y económicos de la provincia de Santiago del Estero’ se encuentra en pleno desarrollo.

Provincia de Tucumán: En cuanto a la perforación de 10 pozos para el suministro de agua potable de 10 localidades en el departamento de Leales del proyecto de ‘Provisión de Agua Potable para la población rural dispersa del este de la provincia’ se encuentra en pleno proceso de licitación. En la etapa II de este proyecto, se realizará la perforación de 14 pozos más para el suministro y distribución de agua dentro de 5 comunas.

A raíz de las obras realizadas, la población de la zona ha percibido los siguientes beneficios: en el Chaco, se registró una reducción del costo de operación vehicular y con la construcción del Complejo Polideportivo, se beneficiarán directamente alrededor de 9.000 personas; en Corrientes, los comerciantes se han beneficiado por la atracción del turismo. En Formosa, hubo un importante desarrollado de la zona portuaria y la población directa e indirecta que percibirá beneficios de las obras en el mediano plazo es de aproximadamente 220.000 habitantes.



ANTES Y DESPUÉS de las obras realizadas. Rotonda sobre Av. Kennedy, Villa Ángela, Chaco.



Otros

Proyectos en

la Argentina

8.

Abastecimiento Eléctrico en las Distintas Regiones del País

El Programa financiará proyectos para la ampliación del sistema de transporte de energía eléctrica por distribución troncal. Las obras consistirán en construcción, remodelación y/o ampliación de estaciones transformadoras de 132 Kv y construcciones de líneas de alta tensión en 132 Kv en diversas regiones del país.

Ayuda Humanitaria a la Pcia. de Buenos Aires para Atender las Emergencias Primarias Ocasionadas por las Fuertes Lluvias

Como consecuencia de un récord histórico de precipitaciones en la Capital Federal y varios lugares del conurbano los primeros días de octubre de 2013, barrios enteros de Buenos Aires y La Plata quedaron inundados alcanzando una acumulación de hasta 400 mm, sin energía eléctrica e incluso sin acceso a agua potable. La ciudad de La Plata fue la más afectada, estimándose más de 165.000 familias damnificadas directas, 300.000 familias afectadas de manera indirecta y más de 50 muertos. Las pérdidas en la provincia fueron de varios millones de pesos. Como consecuencia, CAF puso a disposición del país una donación inmediata de US\$ 50 mil y recursos por hasta US\$ 100 millones bajo la Línea Regional de Emergencia para Desastres Naturales.

Apoyo a la Implementación del Plan Agua + Trabajo

AySA tiene por objetivo proveer los servicios de agua potable y saneamiento de efluentes cloacales en la Ciudad de Buenos Aires y 17 partidos del conurbano bonaerense. El Plan Agua + Trabajo es una metodología que permite ofrecer oportunidades de formación e inserción laboral a poblaciones en condiciones socio-económicas precarias, al mismo tiempo que amplía la cobertura de los servicios de agua potable y cloacas a comunidades que, en muchos casos, tienen hasta 30 años sin la provisión de estos servicios directos de la red fundamental.

El servicio de agua potable más que una necesidad, es un derecho humano. A partir de la implementación de este proyecto, 4.500 personas del municipio de la Matanza, en el conurbano bonaerense, tendrán acceso a agua potable y se conformarán 3 cooperativas que contarán con formación y con la oportunidad de ejecutar una obra que les permitirá afianzar la capacitación y abrir oportunidades de ejecutar obras futuras.

Auspicio del Certamen "Business in Development"

CAF auspició este Programa que es una competencia de planes de negocios que apunta a fortalecer y promover el emprendedorismo en la Argentina, haciendo foco en Pymes (existentes o en etapa de lanzamiento) que generan impacto positivo en el desarrollo sustentable. El certamen es organizado por el Espacio de Negocios Inclusivos de la Universidad Torcuato Di Tella de Buenos Aires, con el apoyo de 'Business in Development Network', una organización holandesa que ha desarrollado una valiosa plataforma en la región para vincular a emprendedores entre sí y con mentores e inversores de Europa, África y Latinoamérica.

Conferencia "Fortalecimiento a las Mujeres de las Américas"

CAF auspició la Conferencia en Argentina de 'Women Empowerment Now' (WEN) titulada 'Fortaleciendo a las Mujeres de las Américas'. El objetivo de esta iniciativa es fortalecer las capacidades internas femeninas y el empoderamiento de las mujeres de la región. La Conferencia también se llevó a cabo en Chile y México, además de otros países de Latinoamérica.

Cooperación en Materia Medioambiental para la Generación de Energía Sustentable

CAF, junto al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, y al Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, firmaron recientemente un acuerdo de cooperación en el desarrollo del sector de generación de energía con biomasa.

Mediante este acuerdo, CAF brindará asistencia a ambos ministerios para desarrollar el concepto de Acción Nacional Apropriada de Mitigación (NAMA), de PROBIO-MASA, que reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero por medio de la sustitución de combustibles fósiles para la generación térmica, la disminución de la descomposición de los residuos de biomasa, la quema a cielo abierto y la generación de energía eléctrica. Esto aportará a la Argentina información necesaria para mejorar las estimaciones relativas a la mitigación de gases de efecto invernadero y su contribución a la disminución de la problemática global del cambio climático, mediante proyectos que propiciarán oportunidades de financiamiento para la producción de energía sostenible derivada de la biomasa.

Corredores Viales Fase II- Ruta Nacional (RN) N° 40

El objetivo de este Programa es completar la conexión del corredor de la RN N° 40 y contribuir a su desarrollo económico y social.

El Programa abarca proyectos de mejoramiento y ampliación de la infraestructura vial nacional, realizando inversiones en obras de pavimentación y mejoras en diferentes tramos del corredor en las provincias de Chubut, Santa Cruz, y Mendoza, atravesadas por el recorrido de la RN N° 40.

El Programa se ubica en una vía paralela a la Cordillera de los Andes e integrada a los ejes Mercosur-Chile, Capricornio, Andino del Sur y de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), la cual tiene un efecto directo sobre la capacidad de transporte de carga y pasajeros y sobre la integración del territorio de todo el país, además de una amplia diversidad de beneficios indirectos de naturaleza socio-económica, turística y cultural.

Desarrollo Vial Regional

El objetivo general del Programa fue incrementar y optimizar la transitabilidad de las redes de caminos provinciales, generando una integración productiva entre las diferentes regiones del país y contribuyendo a una recuperación económica sostenible. De esta manera, se facilitó el transporte de bienes en corredores productivos provinciales, regionales e internacionales en todo el territorio argentino.

Más específicamente, el Programa comprendió inversiones en infraestructura vial en la Ruta Provincial N° 8, en Misiones y en la Ruta Provincial N° 9, en Formosa y Chaco.

Desarrollo Vial Regional II

El objetivo principal de este Programa fue incrementar y optimizar la transitabilidad de las redes de caminos provinciales del Norte Argentino a través de mejoras, ampliaciones y rehabilitaciones de rutas provinciales, generando una integración productiva entre las diferentes regiones del país y contribuyendo así, a una mayor competitividad de las economías provinciales y regionales.

El Programa financió proyectos de la red vial provincial, combinando inversiones en infraestructura de rutas y elaborando estudios de alternativas innovadoras de mantenimiento de caminos para esas áreas. Los tramos incluidos en este programa

fueron el tramo Formosa (parte de la Ruta Provincial N° 24), tramo Misiones (parte de la Ruta Provincial N° 8) y tramo Santiago del Estero (parte de la Ruta Provincial N° 116).

Estudios de Preinversión en el Sector Energético

El Programa consiste en el financiamiento de estudios técnicos del sector energético que permitan mejorar el planteamiento de proyectos que serán ejecutados en los próximos 20 años permitiendo avanzar en la preparación de los mismos. Además de aspectos de ingeniería, el Programa apoyará estudios para el ahorro y la eficiencia del consumo de energía de los distintos sectores económicos: transporte, industria, residencial, agropecuario, comercio y servicios y públicos.

La oferta eléctrica de la Argentina en la actualidad tiene un alto componente de generación a través de hidrocarburos, recursos escasos y costosos para el país. El objetivo es diversificar la matriz de generación de energía, intensificando el uso de recursos renovables o de alta disponibilidad para la Argentina, como el hidráulico y la generación de energía a través de recursos alternativos como eólico, biomasa, solar y nuclear. También se pretende mejorar los niveles de eficiencia del parque térmico existente fomentando acciones como la cogeneración.

Fábrica Cultural El Obrador de Rosario

El Centro Cultural El Obrador, ubicado en el distrito Oeste de la ciudad de Rosario, realiza un trabajo de inserción socio-cultural con un sector poblacional de extrema vulnerabilidad ligado a la comunidad aborígen Toba con problemáticas asociadas a la desocupación. La producción de artesanías inserta a la población Toba en el mercado laboral pero exclusivamente en el mercado informal. Por esta razón, el Centro Cultural El Obrador se centra en la posibilidad de ofrecer actividades formativas-productivas intentando revertir esta vulnerabilidad y generando condiciones reales para la producción de objetos culturales a través de dos perspectivas: Poniendo en valor los saberes culturales propios de la comunidad y aportando nuevas técnicas y conocimientos que coadyuvan al resultado del producto realizado, enmarcados bajo un criterio de cuidado ambiental y de articulación de diferentes saberes y prácticas. Con el apoyo de CAF, se logró, además, la compra de maquinaria y herramientas, se acondicionó un edificio, se asesoró en diseño de los productos, se capacitó en estrategias de comercialización, se asesoró en la elaboración de una marca y estrategias de prensa para la difusión del emprendimiento.

Facilidad para que el Banco Bice Apoye a sus Clientes en Operaciones de Financiamiento de Inversiones

El propósito de la línea, que se renueva cada año, es facilitar al Banco Bice su apoyo a clientes en operaciones de financiamiento; esto incluye operaciones de comercio exterior, financiamiento de inversión y bienes de capital, y financiamiento de proyectos. Se trata de una línea de crédito revolvable, no comprometida, por un monto de hasta US\$ 50 millones para financiamientos de hasta 5 años, y un sub-límite de US\$ 30 millones con plazos de hasta 10 años.

III Foro Nacional de Responsabilidad Social Empresarial (RSE) y Sostenibilidad

CAF auspició esta iniciativa que se llevó a cabo en la Bolsa de Comercio de Rosario. El evento reunió a más de 700 empresarios, autoridades gubernamentales, integrantes de organizaciones civiles, emprendedores, académicos y público diverso que participaron durante un día de diferentes paneles y espacios de diálogo donde el tema del debate fue “Valores para una Nueva Economía Verde, Transparente e Inclusiva”.

Fortalecimiento y Competitividad para Emprendedores a través del Certamen Business in Development Challenge Argentina

CAF otorgó una Cooperación Técnica no Reembolsable a FUNDES para brindar apoyo a este Programa cuyo objetivo consistió en fortalecer a través de mentorías y capacitación a los emprendedores que se presentaron al concurso *Business in Development* 2011 y lograr articularlos a los programas de emprendimiento existentes y a las fuentes de financiamiento.

Incorporación de la Innovación y el Diseño en las Pymes Productivas Radicadas en la Ciudad de Buenos Aires

CAF otorgó una Cooperación Técnica no Reembolsable al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para este Programa cuyo objetivo consistió en incorporar el diseño y la innovación como parte de las herramientas que permitieron mejorar la competitividad de las Pymes de la Ciudad de Buenos Aires e implementar dichas herramientas en 48 Pymes.

Incremento en la Capacidad del Sector Azucarero del Noroeste de Argentina

Favorecida por el aumento del precio del azúcar en los mercados internacionales, la expansión del área cultivada, y el incremento de la productividad del sector, la importancia de la industria azucarera en la economía argentina ha ido creciendo en los últimos años basada en el concepto de “cadenas productivas” (*clusters*).

El objetivo principal del Programa es promover la competitividad de la industria azucarera del Noroeste argentino, a través de una estrategia de transformación y diversificación productiva, fundamentada en la creación de incentivos a la producción de etanol en un marco de sostenibilidad ambiental y social, y el apoyo a los pequeños productores de caña de azúcar. Para lograr dichos objetivos, se planea construir nuevas destilerías o ampliar las existentes para la producción de bio-etanol, realizar tratamiento de efluentes, ampliar y/o mejorar la molienda y la fabricación de azúcar, instalar nuevos sistemas de riego presurizado para aumentar la productividad de las plantaciones, y fortalecer la estructura productiva y comercial de los pequeños productores.

Mejora de la Competitividad e Internacionalización de Bodegas Vinícolas Argentinas

CAF otorgó una Cooperación Técnica no Reembolsable a Vinos de Argentina Asociación Civil para brindar asistencia a este Programa cuyo objetivo consistió en mejorar la capacidad competitiva de bodegas vinícolas de mediana envergadura para la exportación a través de un programa integral de capacitación y promoción internacional.

Modernización y Gobierno Corporativo en Empresas del Estado

CAF auspició estas jornadas, organizadas por el Instituto Federal de Gobierno de la Universidad Católica de Córdoba, que propiciaron una discusión sobre el contexto de los últimos años, donde se ha producido una nueva ola de crecimiento de la participación estatal en la actividad empresarial, luego de más de una década de contracción del rol del Estado en la Argentina y en la región. El evento reunió a dirigentes políticos y empresariales, académicos y expertos locales e internacionales, que disertaron sobre la experiencia de gobierno corporativo en empresas de propiedad estatal, con el objetivo de difundir las prácticas de buen Gobierno Corporativo y dar a conocer experiencias exitosas a nivel nacional e internacional.

Observatorio de Seguridad Ciudadana para el Fortalecimiento del Cuerpo de Prevención Barrial y Mejora de la Gestión de la Información Estadística Criminal

A lo largo de muchos años, la ciudadanía no dispuso de espacios de participación para co-gestionar la seguridad pública, identificar problemas, determinar prioridades y evaluar el desempeño policial, entre otras cosas.

A raíz de esta situación, en diciembre de 2010 se creó el primer ministerio federal con competencia exclusiva en cuestiones de seguridad interior, y en 2012 la policía de proximidad o Cuerpo de Prevención Barrial que se desempeña en barrios vulnerables en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires.

Mediante este Programa se pretende contribuir al desarrollo de la convivencia pacífica en barrios vulnerables de la Ciudad de Buenos Aires, previniendo el incremento de los niveles de conflictividad y violencia, contando, a su vez, con diagnósticos diferenciados por provincia que permitan diseñar políticas públicas efectivas de mediano y largo plazo en todo el territorio nacional.

Plan de Aprovechamiento Múltiple de los Recursos Hídricos en la Cuenca del Río Bermejo

La Cuenca del Río Bermejo es un área clave en el sistema hídrico de la Cuenca del Plata y de suma relevancia para el desarrollo de la región. Abarca cuatro (4) provincias del norte de la Argentina y un departamento del sur de Bolivia. Es rica en recursos naturales, con ecosistema y biodiversidad variada. Sin embargo, presenta fuertes restricciones al desarrollo y aprovechamiento de los recursos en relación con las fluctuaciones naturales en la disponibilidad del agua, sufre de escasez general en los períodos secos, que implican bajos niveles de producción y retornos económicos, así como períodos de excesos hídricos que generan inundaciones, tanto a nivel urbano como rural. Adicionalmente, la Alta Cuenca sufre severos problemas de erosión que se van incrementando por el mal uso de los suelos. De hecho, sus índices de erosión, están entre los más altos del mundo. En este marco, se identificó la necesidad de realizar un estudio que permita avanzar hacia la definición de obras de regulación, almacenamiento y transporte, y hacia el conocimiento de la oferta y del potencial aprovechable de las aguas superficiales y subterráneas de la cuenca. El objetivo final es aprovechar en el nivel regional y microregional las estrategias y proyectos necesarios para el aprovechamiento estratégico de la Cuenca.

Plan de Desarrollo del Complejo Portuario de Barranqueras y de su Zona Costera 2010-2020

El Puerto de Barranqueras está situado en la ribera derecha del río Paraná en la provincia de Chaco. Por su ubicación sobre la Hidrovía Paraguay- Paraná es estratégico y cuenta con conectividad fluvial, vial, aérea y ferroviaria. Sin embargo, nunca contó con un estudio que permita realizar una planificación ordenada de desarrollo. En la actualidad su capacidad instalada no es aprovechada, lo cual afecta la eficiencia operativa del puerto, además es necesario dotar a la terminal fluvial de un esquema institucional y operativo moderno. Este estudio permitirá conocer la situación actual del mercado atendido por el puerto y de su potencial, analizando su evolución en el mediano y largo plazo, lo que permitirá elaborar las estrategias necesarias para mejorar la posición del puerto en el contexto nacional e internacional. El objetivo es posicionar mejor al puerto dentro del sistema portuario argentino y su integración con las otras redes de transporte.

Plan del Sistema de Transporte de la Ciudad de Córdoba

En la ciudad de Córdoba se realizan aproximadamente 2.360.000 viajes diarios en transporte público ya que el 55% de la población no posee un automóvil. Sin embargo, el servicio de transporte presenta serias deficiencias estructurales con consecuencias como la congestión de tráfico y pérdida de tiempo de los pasajeros, la contaminación del medio ambiente y el deterioro de la calidad de vida; el sobreconsumo energético de combustible y los accidentes de tránsito por falta de cumplimiento de las normas, entre otras.

La realización de una consultaría cubrió los principales componentes que deben estar contemplados en un Plan de Movilidad. El resultado sirvió para obtener un documento lo suficientemente abarcativo para iniciar un proceso de consulta y profundización permanente del análisis y los resultados en el mediano y largo plazo. El Plan de Movilidad está orientado a generar condiciones de desarrollo socioeconómico que mejoren la calidad de vida de los habitantes de Córdoba y al mismo tiempo, instala un modo alternativo de gestionar el transporte de la ciudad.

Plan de Movilidad de Gran Mendoza

En el gran Mendoza se movilizan diariamente aproximadamente 1.500.000 personas. El 33.81% de la población no posee automóvil y debe satisfacer sus necesidades de movilidad a través del transporte público. Sin embargo, el servicio de transporte adolece de serias deficiencias estructurales, entre ellas la congestión y pérdida de tiempo de los usuarios; la contaminación del medio ambiente y el sobreconsumo energético de combustibles de origen fósil no renovables; los accidentes causados por la falta de normas de tránsito, entre otras. En conjunto con la Secretaría de Transporte de Mendoza, este estudio buscó apoyar la realización de un plan Integral de Movilidad que contribuya a mejorar sustancialmente esta situación. El resultado sirvió para obtener un documento lo suficientemente abarcador para iniciar un proceso de consulta y profundización permanente del análisis y resultados en el mediano y largo plazo.

Plan de Movilidad y Transporte de la Ciudad de Comodoro Rivadavia

La ciudad de Comodoro Rivadavia constituye el centro urbano de mayor importancia de la región Patagónica. La ciudad es un nodo referente en la región y un importante motor económico del sur argentino.

Como producto del establecimiento de campamentos petroleros y del crecimiento fragmentado de los barrios de interés social se destaca la problemática de una estructura urbana dispersa la cual deriva en la deficiencia general del sistema de transporte y la calidad de las prestaciones para los usuarios del mismo. A su vez, esta situación se agrava por externalidades tales como la congestión, los accidentes viales, una inapropiada circulación vehicular y peatonal y un trazado incongruente de la red de transporte público. Frente a este creciente problema de movilidad urbana y regional se desarrolló un plan de Movilidad y Transporte que permitió identificar y jerarquizar las posibles soluciones para lograr eficiencia en el funcionamiento. El resultado sirvió para obtener un documento lo suficientemente abarcador para iniciar un proceso de consulta y profundización permanente del análisis y los resultados en el mediano y largo plazo.

Plan Director Ambiental

CAF otorgó una Cooperación Técnica no Reembolsable de PROINFRA para el Plan Director Ambiental (PDA) en Salta.

Profundización del Intercambio del Comercio Bilateral entre la Argentina y Bolivia

A través de la Cámara de Comercio Argentino Boliviana (CCABOL), CAF brindó apoyo al Proyecto ‘Profundización del Intercambio del Comercio Bilateral entre la Argentina y Bolivia’.

El objetivo principal de este Proyecto fue realizar un estudio para identificar los segmentos de productos y/o servicios demandados y ofertados por la Argentina y Bolivia en forma bilateral e internacionalmente, con la finalidad de intensificar de forma concensuada el comercio entre ambos países.

Programa GENREN

CAF otorgó una Cooperación Técnica de Recuperación Contingente de PROINFRA a los Proyectos que participaron en el Programa GENREN en la República Argentina.

