ANÁLISIS DE INVERSIONES EN EL SECTOR TRANSPORTE TERRESTRE INTERURBANO LATINOAMERICANO A 2040

ARGENTINA

CAF BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA

Título: Análisis de inversiones en el sector transporte terrestre interurbano latinoamericano a 2040

Editor: CAF

Vicepresidencia de Infraestructura:
Mónica López
Christian Dunkerley
Santiago Caballero
Ramiro Pascual

Autores:
AC&A
Roberto Agosta
Juan Pablo Martínez
Jorge Kohon
José Enrique Pérez
Frederic Blas
Gabriel Giacobone
CENIT
Sergi Saurí
Irene de Cubas

Revisión:
Louis Berger, WSP

Dirección de Arte: Alejandro Maiocchi / Maiocchi Publicidad

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

© 2020 Corporación Andina de Fomento, todos los derechos reservados

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

ANÁLISIS DE INVERSIONES EN EL SECTOR TRANSPORTE TERRESTRE INTERURBANO LATINOAMERICANO A 2040

BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA

ÍNDICE

Capítulo 1
5 INTRODUCCIÓN

Capítulo 2
7 ANÁLISIS
8 2.1. Situación general del sector
8 2.2. Redes
13 2.3. Tráfico
16 2.4. Servicios de transporte
17 2.5. Centro de transbordo e intermodalidad
19 2.6. Gobernanza
20 2.7. Régimen de concesiones
22 2.8. Inversiones
23 2.9. Desempeño

Capítulo 3
25 PREVISIONES
26 3.1. Brecha de infraestructura
27 3.2. Análisis capacidad-demanda
28 3.3. Proyecciones para los años 2020, 2030 y 2040

Capítulo 4
33 PRIORIZACIÓN
34 4.1. Corredores estratégicos nacionales y regionales
35 4.2. Concesiones previstas
36 4.3. Selección de proyectos

Capítulo 5
39 ESTRATEGIA
40 5.1. Fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas del país
41 5.2. Líneas de acción

Capítulo 6
43 ANEXOS
44 6.1. Cuadro de indicadores sectoriales obtenidos
45 6.2. Listado de proyectos evaluados
54 6.3. Listado de corredores y puntuación obtenida
55 6.4. Metodologías y fuentes de información

1

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO 1
INTRODUCCIÓN

CAF ha elaborado una serie de documentos centrados en el análisis integral de la infraestructura de transporte terrestre interurbano latinoamericano, describiendo la situación de la región, calculando las necesidades de inversión en el corto y medio plazo e identificando proyectos prioritarios con alto impacto.

Estos documentos resumen la situación del sector en cada uno de los 11 países de América Latina estudiados (Argentina, Brasil, Bolivia, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay) y proponen una estrategia de actuación en función del análisis realizado en cada caso.

En este Documento País, se presentan los principales resultados para Argentina respecto a las características de los sistemas carretero y ferroviario, los corredores nacionales e internacionales, la demanda de transporte y las proyecciones realizadas, el desempeño comparado, las inversiones, las previsiones para 2040 y la cartera prioritaria de proyectos.

2

ANÁLISIS

CAPÍTULO 2
ANÁLISIS

2.1. SITUACIÓN GENERAL DEL SECTOR

La red de carreteras argentina comenzó su desarrolló en la década de 1930 y fue planificada con un sentido federal. Hasta ese momento, el modo de transporte prioritario había sido el ferrocarril y esta red de carreteras se construyó con intención de llegar a las áreas que las vías no llegaban a cubrir, sobre todo concentrándose en la región pampeana, que era el territorio más poblado y con mayor producción. En la actualidad, la red cubre razonablemente el territorio argentino, pero las condiciones de tránsito y la presión sobre la infraestructura han cambiado en las últimas décadas y se hace necesaria una modernización de esta infraestructura, incluyendo el desarrollo de autopistas y la duplicación de calzadas. Según nuestras estimaciones, más del 70 % de la red carretera no tiene el estándar recomendado de 7,30 metros de ancho de calzada.

En cuanto a la red ferroviaria, a principios del siglo XX, tuvo un gran desarrollo gracias a las inversiones extranjeras, llegando a ser una de las redes más extensas del mundo, con 43.000 km de vía, contando con tres anchos principales: la trocha de la India (1.676 mm), la estándar (1.435 mm) y la métrica (1.000 mm). Este modelo ferroviario entró en crisis con la aparición del transporte automotor, produciendo una pérdida del orden de la mitad de las vías. En la actualidad, aproximadamente la mitad de las vías se encuentran en funcionamiento, pero manteniendo los tres tipos de trocha distribuidas en distintas regiones del país, y se utilizan tanto para transporte de carga como de pasajeros.

2.2. REDES

Argentina cuenta con una red de carreteras distribuida en tres niveles: las rutas nacionales, que están bajo gestión nacional y se corresponden con la red troncal; la red secundaria, bajo gestión de las provincias, y la red terciaria, bajo gestión municipal. Debido a las características políticas del país, se ha ido descentralizando la gestión al ámbito subnacional. Esto explica que la red nacional no haya aumentado (de hecho, disminuyó) en los últimos 50 años.

La red se encuentra relativamente bien distribuida en el territorio debido a la planificación que realizó originalmente la Dirección Nacional de Vialidad, con una relativa concentración en los alrededores y accesos a Buenos Aires, Santa Fe-Rosario y Córdoba, en coherencia con su importancia en términos de población y actividad económica.

Los niveles de pavimentación de la red nacional son elevados (del 92 %), pero se reducen de forma importante cuando se analizan las redes provinciales y los caminos rurales. Sobre estos últimos, la información es escasa, pero su estado es, en general, deficiente y soportan un tránsito muy bajo. También cabe destacar que las redes terciarias no han crecido en las últimas décadas, pero sí la producción de bienes agrícolas que requieren de redes de transporte.

	Pavimentados		Ripio		Tierra		Total
	km	%	km	%	km	%	
Red carretera nacional	36.787	92 %	2.389	6 %	762	2 %	39.938
Red carretera provincial	46.111	23 %	41.087	20 %	113.901	57 %	201.099
Total nacional + provincial	**82.898**		**43.476**		**114.663**		**241.037**
Red terciaria rural			400.000 (mayormente sin pavimentar)				
							641.037

Cuadro 1
Composición de la red vial de Argentina según tipo de calzada, 2017

Fuente:
Elaboración propia con base en fuentes nacionales

Si bien la mayor parte de la red se ha desarrollado cubriendo razonablemente el territorio argentino, las condiciones de tránsito y la presión sobre la infraestructura (incremento del parque vehicular, exceso de carga) han cambiado en las últimas décadas. Es necesario una modernización de la infraestructura, incluyendo el desarrollo de autopistas y la duplicación de calzadas.

Indicadores de la red	Argentina	Promedio regional
Densidad de la red pavimentada	30 km/miles km^2	36 km/miles km^2
% Pavimentado de la red principal	93 %	70 %
% Pavimentado de la red total	13,2 %	19,3 %

Cuadro 2
Indicadores de la red carretera argentina

Fuente:
Elaboración propia con base en fuentes nacionales

Figura 1
Red vial nacional de Argentina

Ripio 2-4 carriles
Pavimentada 2 carriles
Pavimentada >2 carriles
Población

Fuente:
Elaboración propia

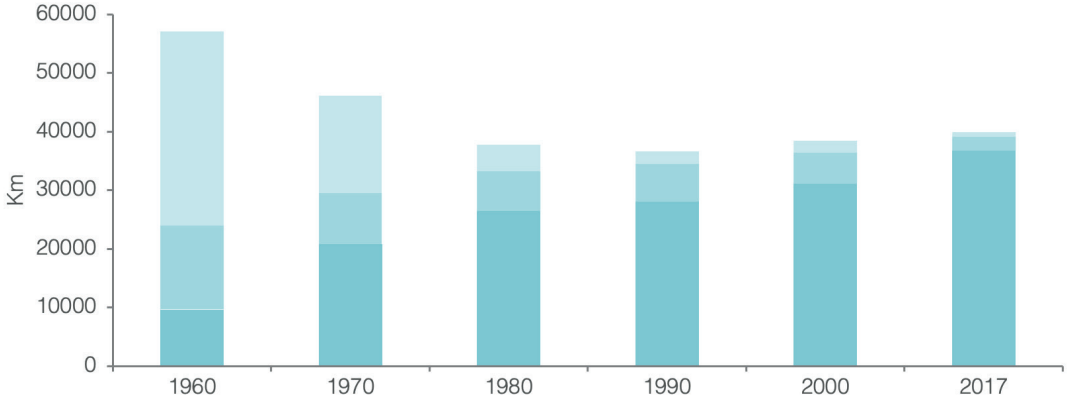


Gráfico 1
Evolución de la red vial nacional argentina, 1960-2017

Pavimento
Ripio
Tierra

Fuente:
Elaboración propia con base en datos de la Cámara Argentina de la Construcción

En cuanto a los ferrocarriles, la red ferroviaria de Argentina fue la más extensa de la región objeto del estudio, superando a mediados del siglo XX los 43.000 km de línea. En la actualidad, la red se extiende por 18.911 km activos. Además, existen 10.500 km inactivos, cifra que incluye tramos no utilizados, pero potencialmente recuperables, y otros abandonados. La mayor parte de la red está en la zona centro (Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe) y se asocia a la producción y exportación de bienes agrícolas.

Hay tres tipos principales de ancho de vía en el país. El motivo de tal situación fue la vigencia hasta principios del siglo pasado de un modelo de desarrollo ferroviario que alentaba la competencia entre empresas, dando lugar a líneas redundantes y muy concentradas geográficamente.

Ancho de vía	Km	Región
Ancha	12.377	Buenos Aires, Rosario, Córdoba
Métrica	5.018	Santa Fe, Córdoba, San Juan
Estándar	1.516	Mesopotamia entre Ríos Paraná y Uruguay

Cuadro 3
Tipo de ancho de vía en Argentina por región

Fuente:
Elaboración propia con base en datos del Instituto Geográfico Nacional

Respecto a las cargas, el sistema ferroviario del país estuvo sobredimensionado a fines del siglo XIX y principios del XX y la gran mayoría de sus líneas fue de construcción económica, con rieles livianos y durmientes colocados sobre terreno natural (balasto de tierra). En su construcción, las líneas principales de trocha ancha respondieron a un estándar modesto, de tan solo 20 toneladas/eje y algo menor en las trochas métrica y estándar.

En cuanto a las dimensiones, el gálibo de la trocha ancha (1.676 mm) y estándar (1.435 mm) es de 4,47 m y el de la métrica (1.000 mm), 4,07 m, lo que implica la posibilidad de transportar vagones de carga general, granel, líquidos y contenedores, pero sin la posibilidad del doble estaqueo de contenedores, que además demandaría, para una operación económica, un incremento del peso por eje que hiciera posible el empleo de vagones articulados.

El ferrocarril argentino tuvo enlaces con las redes ferroviarias de todos los países vecinos. En la actualidad, la comunicación es mínima (enlace con Chile en el paso de Socompa, con escasa utilización, y un servicio de pasajeros mínimo entre Posadas y Encarnación, Paraguay). Algunas de estas conexiones podrían ser potencialmente recuperables, como la vinculación con Bolivia a través de la red Oriental, por Villazón-Yacuiba.

Cuadro 4
Indicadores de la red ferroviaria de Argentina

Fuente:
Elaboración propia con base en datos del Instituto Geográfico Nacional

Indicadores de la red	Argentina	Promedio regional
Densidad de la red ferroviaria activa	6,8 km/miles km^2	4 km/miles km^2
Tipos de ancho de vía	3	

Figura 2
Red nacional de ferrocarriles argentinos

Públicas
Privadas
Población

Fuente:
Elaboración propia

2.3. TRÁFICO

La mayor parte del tráfico interurbano de pasajeros (más de 50 millones de pasajeros anuales) se produce en vehículos particulares y ómnibus, que conectan 1.000 centros urbanos. La carga transportada por carretera se estimó en 440 millones de toneladas y 244.000 millones de toneladas-kilómetro (t-km). La carga movilizada en ferrocarril en los últimos 20 años se encuentra, en promedio, alrededor de los 20,6 millones de toneladas anuales, con 10.400 millones de t-km.

En tráfico carretero, la mayor concentración de tránsito se halla en la zona centro del país (Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y Mendoza) y en particular en el acceso al Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Sobre las rutas nacionales, la media nacional del tránsito medio diario anual (TMDA) está entre 5.000 y 6.000 vehículos. Es de destacar que el 75 % del tránsito carretero del país circula en los 10.000 km que se encuentran concesionados.

TMDA	% de la red
Menos de 3.000	58,2 %
Entre 3.001 y 6.000	19,2 %
Más de 6.000	22,5 %

Cuadro 5
Distribución estimada del TMDA sobre la red nacional de carreteras

Fuente:
Elaboración propia con base en datos de la Dirección Nacional de Vialidad

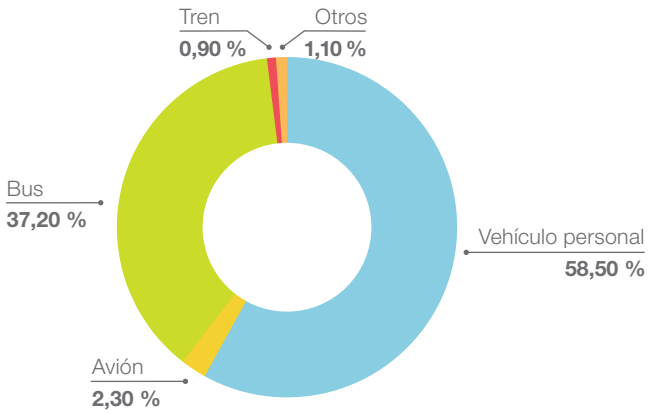


Gráfico 2
Distribución modal del transporte interurbano de pasajeros, 2006

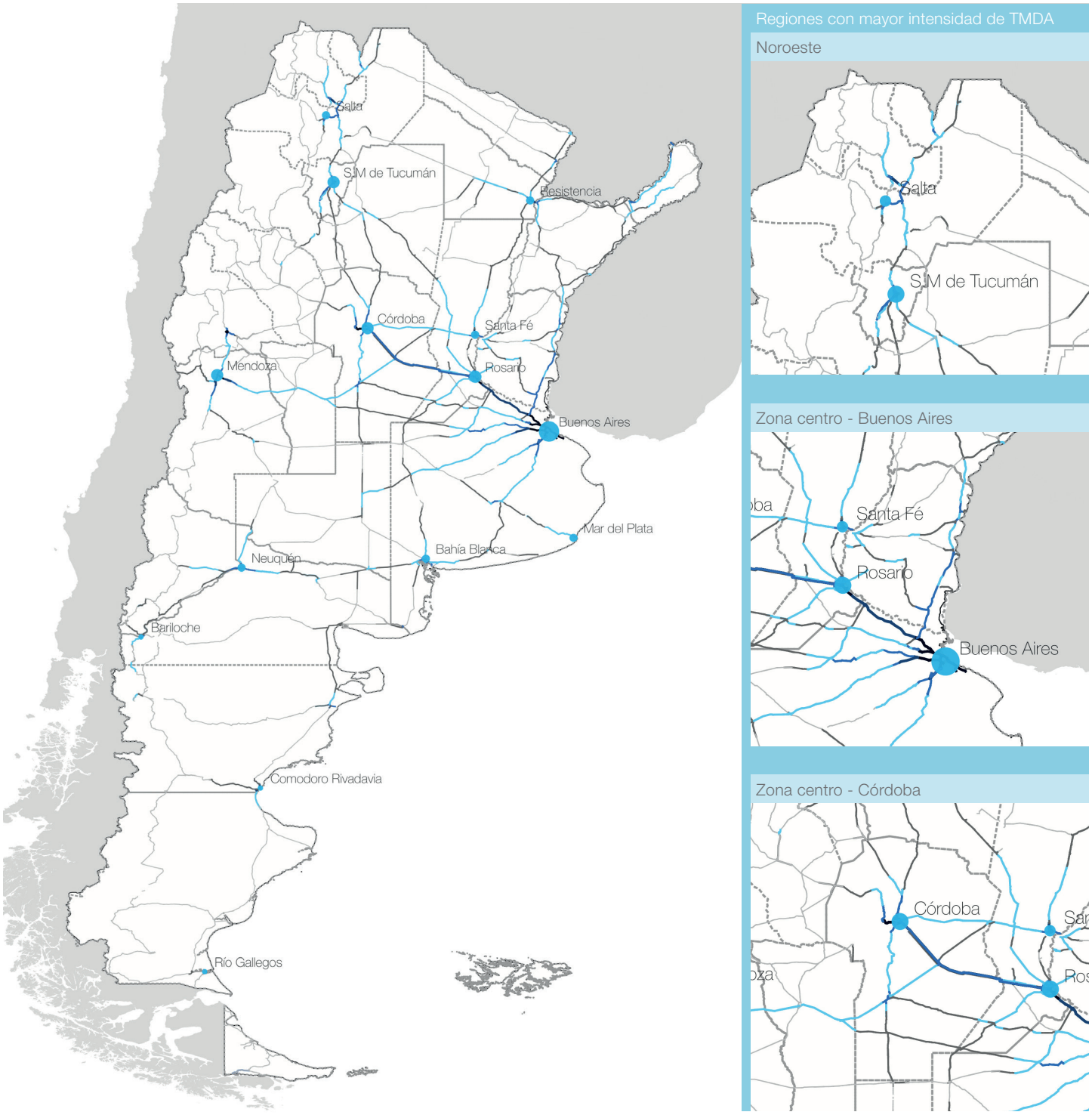
Fuente:
Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC)

Las mercancías movilizadas en la red vial representan el 96 % del transporte terrestre. El sector primario y sus derivados explican la mayor parte de la carga por carretera. Si se cuentan todos los productos de origen agropecuario, tres cuartas partes de las cargas viales en Argentina son de productos como soja, harinas, maíz, materiales de construcción y combustibles. Más del 80 % del movimiento de carga es interno. Algunos corredores aglutinan buena parte de la carga exportada: las rutas 3, 9, 11, 33, 34 y 188 concentran la mitad de la carga de exportaciones. Los niveles de presión se incrementan en los tramos cercanos a los accesos a los puertos de Rosario-Paraná y AMBA.

Figura 4
Red carretera según TMDA

0-2.000
2.000-4.000
4.000-8.000
8.000-15.000
15.000-30.000
>30.000
Población

Fuente:
Elaboración propia con base en datos de la Dirección nacional de Vialidad



En la actualidad, el rol del ferrocarril en la economía es mínimo, aunque conserva alguna importancia en el movimiento de unos pocos tráficos. Concentra apenas el 4 % de las toneladas-kilómetro de carga. El transporte de pasajeros interurbano por ferrocarril es escaso y poco rentable: se transportan alrededor de 3 millones de pasajeros anuales, siendo los tramos más importantes los que conectan Buenos Aires con Mar del Plata, Tucumán y Rosario, y algunos servicios provinciales.

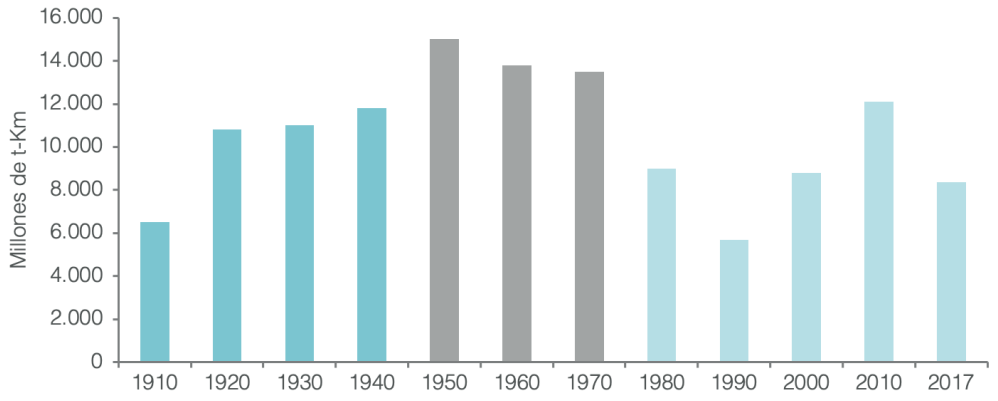


Gráfico 3
Evolución de la carga ferroviaria según modelo de gestión

- Estatal + Privado
- Estatal
- Modelo actual

Fuente:
Elaboración propia

Se transportan por la red de carga 20 millones de toneladas anuales, mayormente cereales, productos alimenticios y materiales para la construcción. Las operadoras privadas movilizan alrededor del 85 % de la carga.

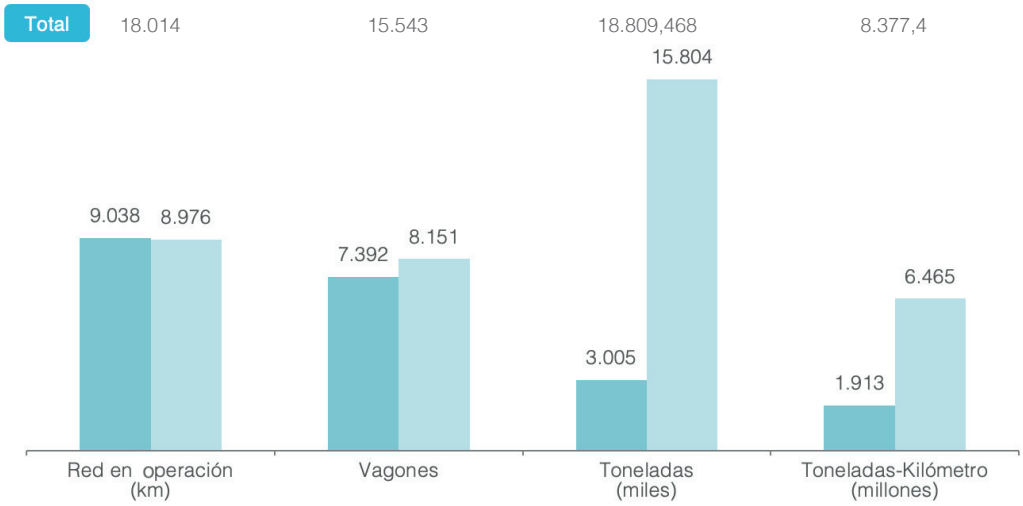


Gráfico 4
Operación y demanda del sistema ferroviario

- Públicos
- Privados

Fuente:
Elaboración propia con base en Trenes Argentinos

2.4. SERVICIOS DE TRANSPORTE

El transporte por carretera se encuentra altamente atomizado, con 155 empresas que prestan servicios. El sistema está bien distribuido por el territorio, con más de mil destinos cubiertos en el país. Históricamente, el acceso estuvo limitado por un sistema de licencias restrictivo, pero, a partir de la década de 1990, se amplió la competencia. Sin embargo, se produjo posteriormente un proceso de concentración de algunas empresas y desaparición de otras. Actualmente, el número de empresas de transporte de pasajeros por ómnibus está en torno a las 150, si bien algunos grupos empresariales controlan un número importante de los permisos. El parque vehicular es de entre 4.000 y 5.000 unidades.

En cuanto al transporte de cargas, el parque es de 687.000 vehículos, repartidos entre las diversas categorías. Las empresas que prestan servicios de carga son muy heterogéneas en tamaño y organización societaria, conviviendo desde firmas profesionalizadas hasta empresas familiares. Las cámaras empresariales agrupan a los distintos participantes.

Cuadro 6
Parque de vehículos de carga, 2017 (miles)

Fuente: Observatorio nacional de datos del transporte

Categoría	Tipo de vehículo	Antigüedad							Total general
		0-5	5-10	10-15	16-20	21-25	26-30	Mayor a 30	
Vehículos a propulsión	Camión	36,4	20,1	22,6	20,4	7,8	38,2	41,5	**187,0**
	Furgón	39,0	10,8	18,1	6,3	1,0	36,4	0,8	**112,4**
	Furgón multipropósito	0,1	0	0	0,1	0,1	0,1	0,2	**0,5**
	Pick-Up	32,0	15,8	15,8	11,2	3,5	32,7	17,3	**128,2**
	Tractor	26,5	12,6	6,9	4,9	1,5	24,9	4,1	**81,4**
Vehículos remolcados	Acoplado	11,6	11,2	8,8	7,1	3,5	17,1	18,3	**77,6**
	Semirremolque	24,9	13,3	11,4	6,2	2,0	26,7	6,9	**91,3**
	Total	170,5	83,6	83,7	56,2	19,4	176,0	89,0	**678,5**

La Ley N° 24.449 (Ley de Tránsito) regula el uso de la vía pública y se aplica a la circulación de personas y vehículos terrestres, adaptándose a los requerimientos mínimos de la normativa del Mercado Común del Sur (Mercosur). Las unidades no pueden superar 30,25 m de largo, para una unidad tractora con dos semirremolques biarticulados (bitren), y estas solo pueden circular por rutas nacionales y con permisos de conducción específicos para cada categoría.

Actualmente, los vehículos más comunes para larga distancia son los camiones con acoplado, con un total de 5 ejes con configuración “11-12” y los camiones semirremolque, también con 5 ejes, con configuración “113”.

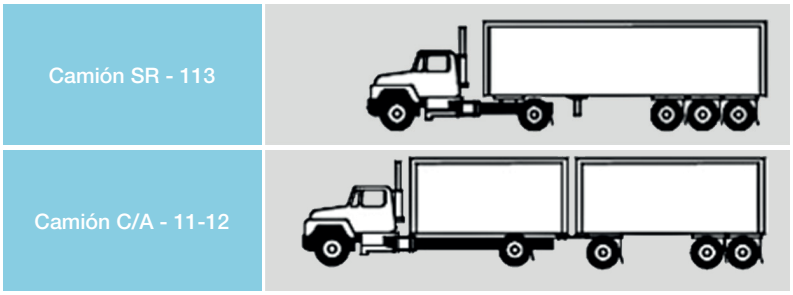


Figura 5
Modelos de camiones

En el último tiempo, ha aumentado considerablemente el servicio de transporte interurbano en unidades de uno y dos niveles, con un máximo de hasta 15 metros de longitud, con capacidades que pueden llegar hasta las 60 plazas.

En el año 2018, finalmente, se aprobó la circulación de bitrenes en corredores viales definidos (Resolución 1003/2018 de la Dirección Nacional de Vialidad).

Por su parte, el servicio ferroviario interurbano de pasajeros, tras la privatización de la red ferroviaria en la década de 1990, se transfirió a los gobiernos provinciales para brindar servicios de cercanías, mientras que se mantuvieron los servicios interprovinciales entre algunas ciudades, en parte con operación privada, pero hoy totalmente operados por la empresa estatal SOFSE. Si bien esta empresa adquirió coches y locomotoras para reactivar los servicios, logrando un leve aumento de la cantidad de pasajeros, los tiempos de viaje continúan siendo elevados, por lo que su competitividad frente al modo automotor es baja.

Como se indicó anteriormente, el gálibo de trocha de la red ferroviaria argentina posibilita transportar vagones de carga general, pero no la superposición de contenedores, lo que, además, exigiría aumentar el peso por eje, para poder usar vagones articulados.

Los modos de transporte terrestre competirán crecientemente con el modo aéreo. La Res. 656/2018 eliminó los pisos tarifarios del transporte aéreo con el fin de incrementar el volumen de pasajeros, dando lugar a la operación de vuelos de bajo costo, con tarifas finales similares o menores a las del modo automotor y ferroviario y tiempos de desplazamiento extremadamente más bajos.

2.5. CENTRO DE TRANSBORDO E INTERMODALIDAD

La República Argentina posee una importante generación de productos agrícolas en la región de la pampa y extracción de minerales en la cordillera. La producción agrícola se caracteriza por requerir grandes superficies para su obtención; por el contrario, la producción minera se encuentra concentrada en el área próxima a la mina.

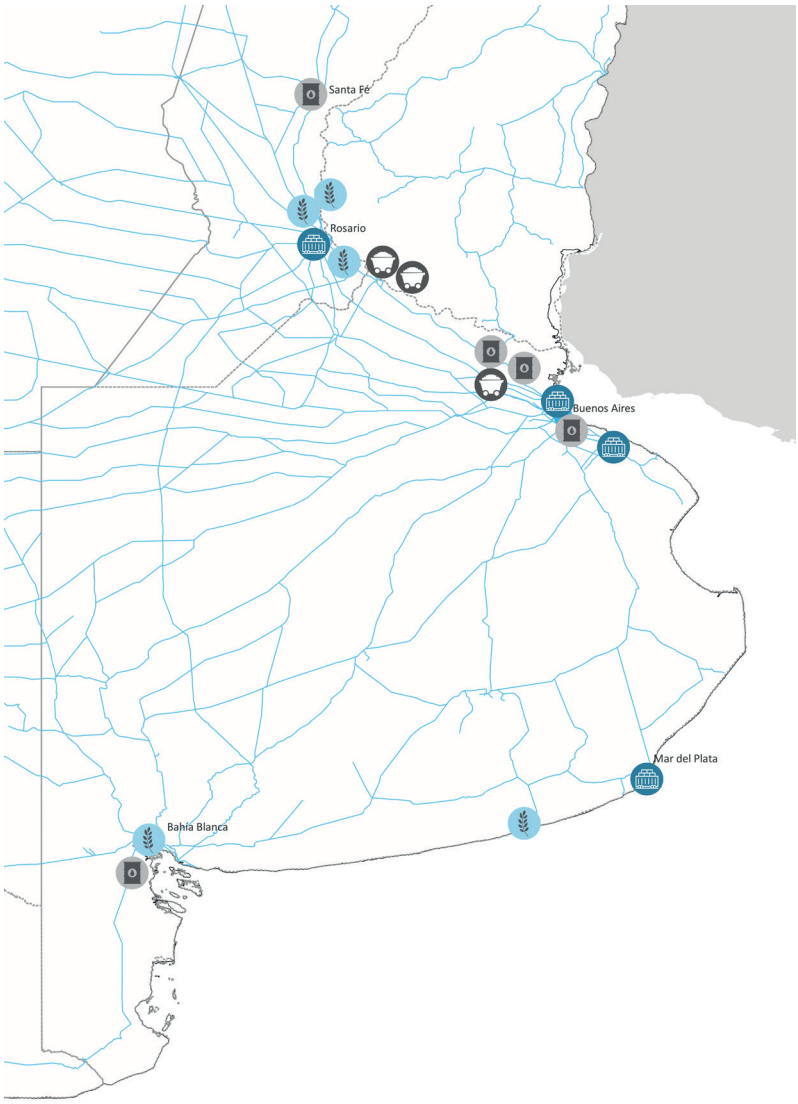
Por lo que respecta a la producción agrícola, la región pampeana, integrada principalmente por las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, La Pampa, Córdoba, Santiago del Estero, Chaco, Salta y Entre Ríos, genera millones de toneladas de cereales y oleaginosas, que son, en su mayoría, transportadas a los complejos portuarios de Rosario y Bahía Blanca para la molienda y la producción de aceite y derivados. Desde el origen del producto a las plantas aceiteras, las cargas pueden utilizar uno o más modos de transporte, dependiendo de la distancia entre el origen y el destino y de la infraestructura ferroviaria y fluvial disponible.

En términos generales, los complejos portuarios presentan dificultades de accesibilidad. La mayoría de esos puertos presentan un importante movimiento de contenedores que no son acompañados por la infraestructura carretera para el tránsito de camiones, además de que no suelen tener acceso de ferrocarriles. Rosario, por su parte, tiene almacenamiento de contenedores, gracias a inversiones privadas a las afueras de la ciudad; pocas ciudades tienen entradas de trenes y las que tienen sufren dificultades debido a la expansión urbana, resultando lentas y costosas.

Figura 6
Red ferroviaria y terminales portuarias

Red ferroviaria/carga
Principales puertos
Carga general
Granelero
Minerales
Petróleo y derivados

Fuente: Elaboración propia



2.6. GOBERNANZA

La Dirección Nacional de Vialidad es responsable de la ejecución de las políticas nacionales y la emisión de normas técnicas. Las direcciones provinciales de vialidad participan en la gestión de las carreteras, además de formar parte (junto con el área nacional) del Consejo Vial Federal. Hay también instituciones específicas, como el Órgano de Control de los Concesionarios Viales (OCCOVI) y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), para los prestatarios de servicios.

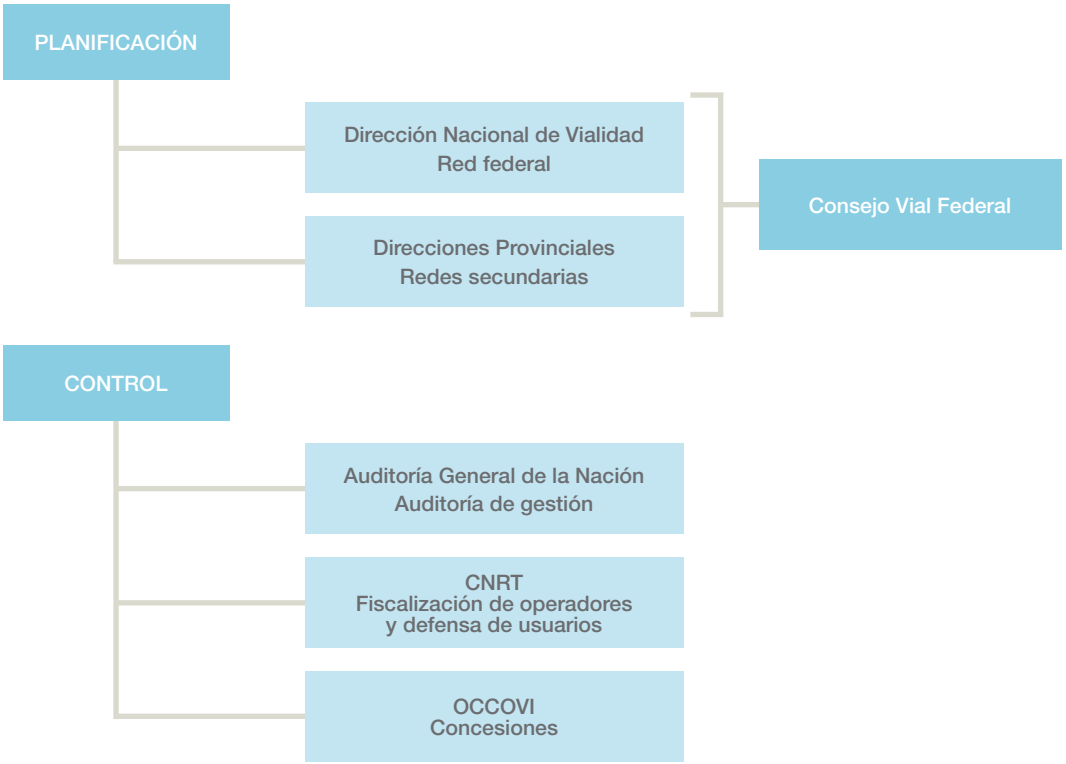


Figura 7
Esquema de la gestión institucional carretera en Argentina

Fuente:
Elaboración propia

En cuanto al sistema ferroviario, la regulación técnica y económica está a cargo del Ministerio de Transporte, mientras que la autoridad de control recae en la CNRT, cuyas responsabilidades están relacionadas con la supervisión, fiscalización y monitoreo de las concesiones de los servicios de cargas y de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Los ferrocarriles de Argentina se construyeron hasta mediados del siglo XX respondiendo a la normativa británica (British Standards). Hacia 1965-70, se resolvió ordenar el cuerpo normativo y, como resultado, se emitieron las normas FA (Ferrocarriles argentinos) para las distintas especialidades. La regulación y normativa técnica responde a la europea (UIC), como continuidad de la política seguida en el pasado por la desaparecida empresa Ferrocarriles Argentinos, que había asumido de hecho la decisión regulatoria en materias técnicas.

En cuanto a la regulación económica en el transporte de cargas, se limita a una vigilancia de tarifas máximas que, de hecho, no parece necesaria porque los techos tarifarios los pone el transporte competidor por camión. Esa regulación y la fijación de tarifas para el transporte de pasajeros la ejerce el Ministerio de Transporte.

2.7. RÉGIMEN DE CONCESIONES

En el último informe del Infrascopio, que evalúa el entorno para las asociaciones público-privadas, Argentina obtuvo un puntaje de 66/100 (Informe Infrascopio, 2019), ocupando el puesto 15 entre los 21 países evaluados.

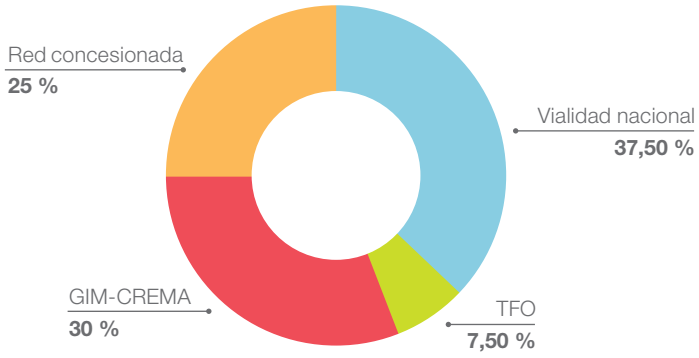
Hasta inicios de la década de 1990, el modelo institucional de provisión y mantenimiento de infraestructura era el de gestión pública. A partir de la década de 1980, los sucesivos gobiernos utilizaron para otros fines presupuestarios los fondos destinados a construcción, lo que produjo una caída en las inversiones públicas que condujo a redefinir el modelo de gestión para poder remontar las inversiones.

En el ámbito carretero, el nuevo modelo se caracterizó por la definición de concesiones carreteras por un plazo específico para la realización de obras a cambio del cobro de peajes. Los concesionarios debían realizar trabajos de rehabilitación, conservación y mejoras en los tramos licitados de la red nacional.

A partir de la inclusión de contratos de transferencia de funciones operativas (TFO) y de reconstrucción y mantenimiento (CREMA), se pudo atraer inversiones privadas por el bajo riesgo que conllevaban estos mecanismos. Estas figuras consiguieron incrementar la seguridad, el confort y el nivel de mantenimiento de las carreteras. Sin embargo, la transferencia del riesgo a las empresas fue limitado y el contexto institucional débil. Por otro lado, en la década siguiente, las tarifas de peajes fueron congeladas y los ingresos por este concepto no fueron suficientes para compensar los costos. Así, las empresas recibieron indemnizaciones (subsidios) para cubrir la diferencia, que llegaron a explicar más del 60 % de los ingresos de los concesionarios (CEPAL, 2008). Los cambios económicos y regulatorios permanentes fueron una constante que permite explicar la falta de participación privada en la infraestructura.

Gráfico 5
Red vial nacional según el modelo de gestión, 2015

Fuente:
Elaboración propia con base en datos de la Dirección Nacional de Vialidad



El sistema ferroviario argentino está estructurado en torno a seis unidades (empresas) ferroviarias operativas principales. Del lado público, está compuesta por tres sociedades del Estado que brindan servicios diferenciados. La planificación de la infraestructura es realizada por Trenes Argentinos Infraestructura (ADIFSE). Trenes Argentinos Cargas (BCYL) se ocupa, como su nombre indica, del transporte de mercancías, mientras que Trenes Argentinos Operaciones (SOFSE) se encarga del transporte de pasajeros. Por otra parte, existen tres operadores privados: Nuevo Central Argentino (NCA), Ferroexpreso Pampeano (FEPSA) y FERROSUR Roca (FSR). Cada uno tiene asignada una red sobre la cual tiene la exclusividad de la explotación comercial del servicio.

También existen varias líneas provinciales, que prestan tanto servicio de pasajeros como de cargas.

Tradicionalmente, los operadores estuvieron integrados verticalmente, concentrando el gerenciamiento de la infraestructura y la operación. Sin embargo, el gobierno manifestó la decisión de avanzar con la desintegración vertical (a través del llamado acceso abierto), dando fin a la exclusividad comercial. Los desafíos, no menores, se centran ahora en la migración de un modelo al otro.

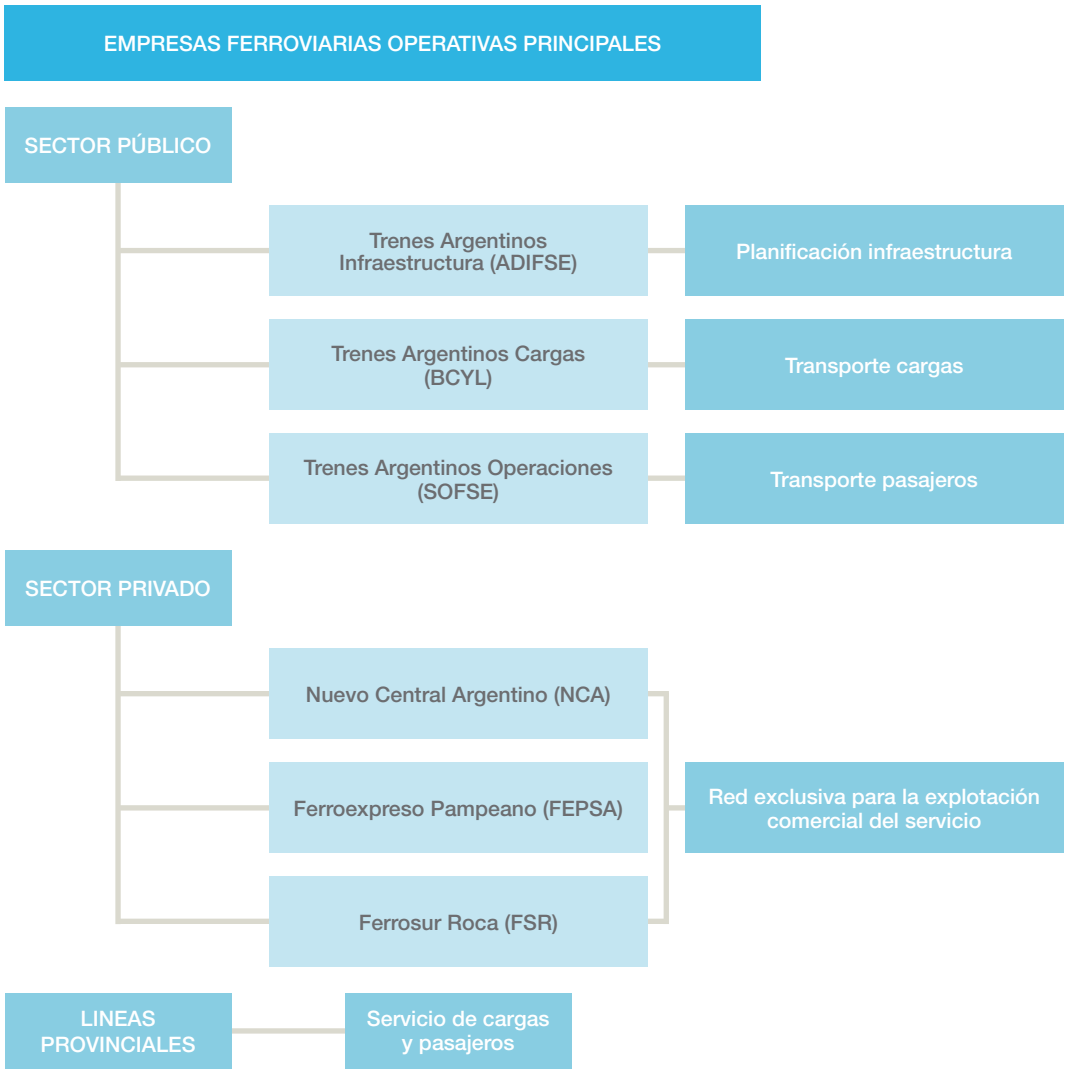


Figura 8
Principales operadores ferroviarios de Argentina

Fuente:
Elaboración propia

Argentina está actualmente modificando sus sistemas de concesiones viales y ferroviarias. Las primeras, a partir de la aprobación de la Ley 27.328, la cual habilita la financiación de proyectos bajo esquemas de participación público-privada (PPP), y las segundas por la proximidad de expiración de las concesiones ferroviarias de carga, con fecha entre el 2021 y 2024, además del colapso de las concesiones de ALL Central, ALL Mesopotámico y Belgrano Cargas S.A., lo que generó, entre otros aspectos, la declaración de la Ley 27.132 del Acceso Abierto (*Open Acces*)".

Argentina ha tenido, a lo largo de su historia, crisis económicas e inestabilidad financiera, por lo que el principal reto en esta materia será mantener los contratos y el régimen de obras proyectado frente a la volatilidad y soportar la presión social frente a las modificaciones tarifarias.

2.8. INVERSIONES

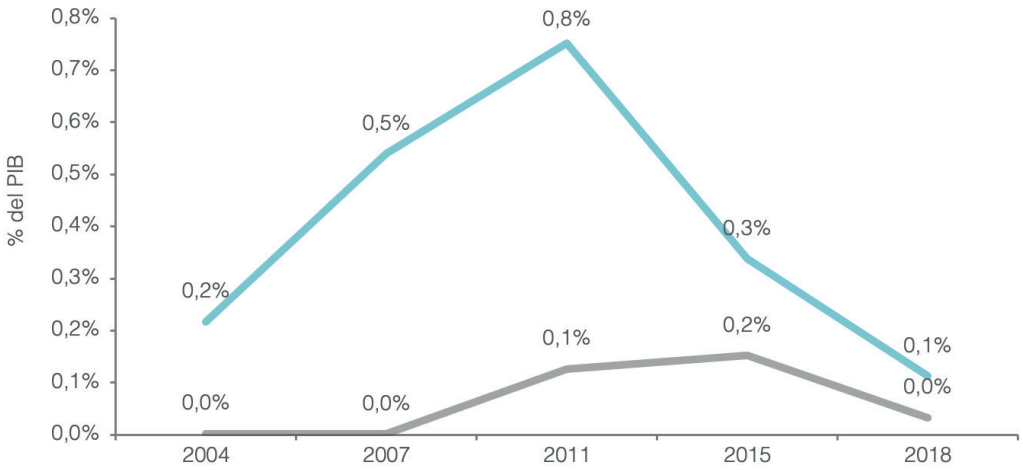
Las inversiones en transporte terrestre no superan el 0,5 % del producto interno bruto (PIB) del país, inferior al 1 % promedio en la región. En promedio, dos terceras partes de los recursos se dedican a nueva infraestructura, restando un tercio para el mantenimiento. La inversión en el sistema ferroviario es mínima, tanto de operadores públicos como privados.

La inversión en carreteras alcanzó en los últimos 15 años un promedio del 0,5 % del PIB. Las bajas inversiones en infraestructura han determinado que la red no se haya expandido ni exista un salto cualitativo en las prestaciones de la infraestructura de transporte. La mayor parte de las inversiones en carreteras se han dedicado a obras de ampliación de capacidad. En cuanto a los ferrocarriles, las inversiones han sido de apenas 0,07 % del PIB en promedio. Entre ellas, las inversiones privadas no suman más de USD 4 millones anuales.

Gráfico 6
Inversiones en infraestructura terrestre en Argentina (% del PIB)

Carretera
Ferroviaria

Fuente:
Estimación con base en presupuesto de la Dirección Nacional de Vialidad, ADIF y empresas concesionarias



2.9. DESEMPEÑO

Del análisis del sistema de indicadores de infraestructura de transporte terrestre, que mide los resultados en 18 indicadores clave[1], se concluye que el desempeño del país está dentro del promedio regional, con buenos niveles de densidad de la red y pavimentación de la red principal. La conexión carretera a lo largo del territorio permite tiempos rápidos de acceso entre puntos nodales.

Sin embargo, la mayor parte de los más de 600.000 km de la red están sin pavimentar, incluyendo áreas rurales que son clave dado el perfil productivo del país. También existen limitaciones en cuando a la capacidad y calidad de las redes. Existe escasez de redes de alta capacidad (autopistas y autovías). Este factor contribuye a una percepción de altos costos logísticos que reduce la productividad.

Por el lado del sistema ferroviario, la red es extensa, pero se encuentra claramente subutilizada. Los numerosos cambios en los sistemas de gestión y déficits en la planificación determinaron la baja relevancia del modo y la escasa productividad del sistema. Esto determina un bajo desempeño en términos del equilibrio modal.

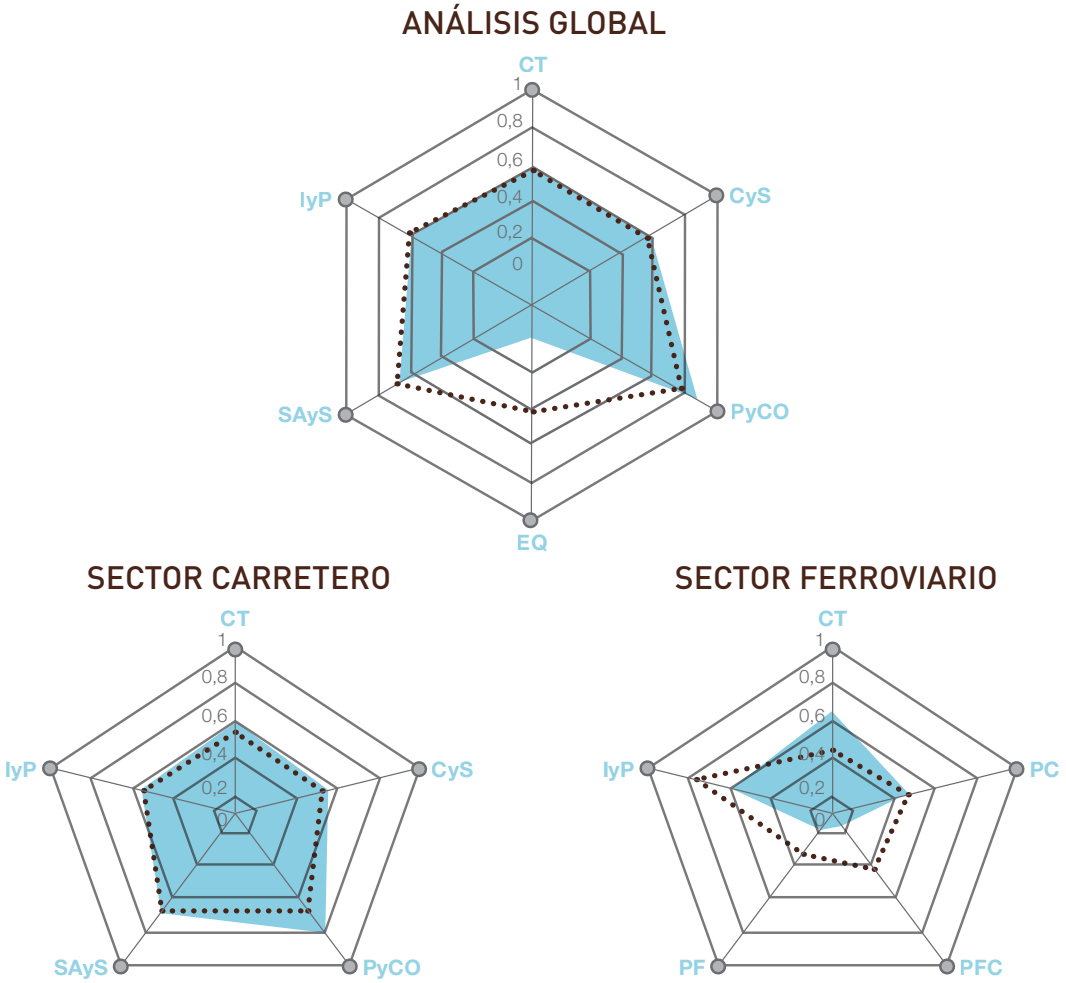


Gráfico 7
Resultados del sistema de indicadores de infraestructura

CT Cobertura territorial
CyS Calidad y seguridad
PyCO Productividad y costos operativos
EQ Equilibrio modal
SAyS Sostenibilidad ambiental y social
IyP Institucionalidad y participación público-privada
PC Percepción de calidad
PFC Participación del ferrocarril en la carga
PF Productividad del ferrocarril

Promedio regional

Fuente:
Elaboración propia

[1] Ver anexo 1 del documento "Análisis de inversiones en el sector transporte terrestre interurbano latinoamericano a 2040"

3

PREVISIONES

CAPÍTULO 3
PREVISIONES

3.1. BRECHA DE INFRAESTRUCTURA

A pesar de que Argentina muestra niveles de infraestructura por habitante superiores al promedio de la región e invierte unos USD 3.000 millones anuales en infraestructura carretera y ferroviaria, las inversiones necesarias para alcanzar niveles de infraestructura por habitante equivalente a los países desarrollados deberían ser 8 veces mayores. El déficit en el stock de infraestructura[2] con relación a los países desarrollados es de un 70 %, y de un 40 % con relación al promedio mundial.

Las previsiones indican que la brecha de infraestructura se ampliará de no producirse un salto en los niveles de inversión. De acuerdo con nuestras estimaciones[3], Argentina necesitará por lo menos duplicar las inversiones en infraestructura en los próximos 20 años. Para alcanzar los niveles actuales de infraestructura per cápita de los países desarrollados, debería invertir en expansión de infraestructura un 4,2 % anual del PIB, además de destinar un 1,2 % anual al mantenimiento.

Gráfico 8
Stock de infraestructura por habitante

Vial
Ferroviario

Fuente: Elaboración propia

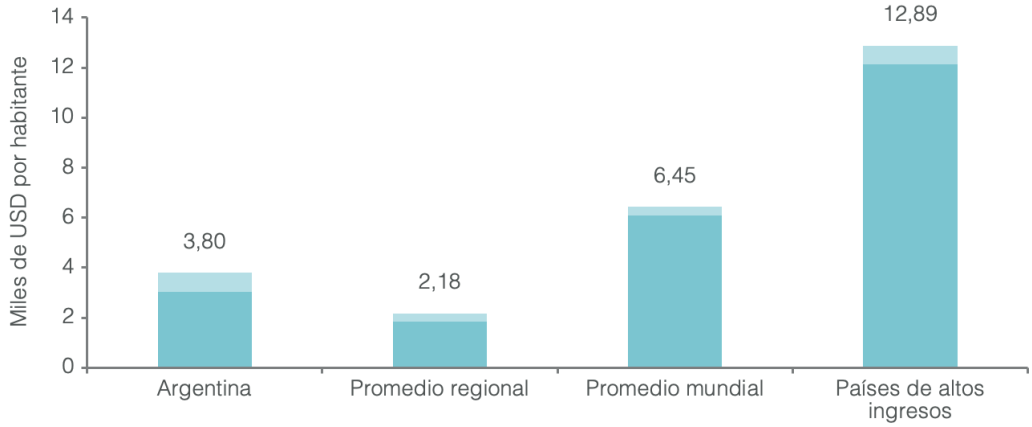
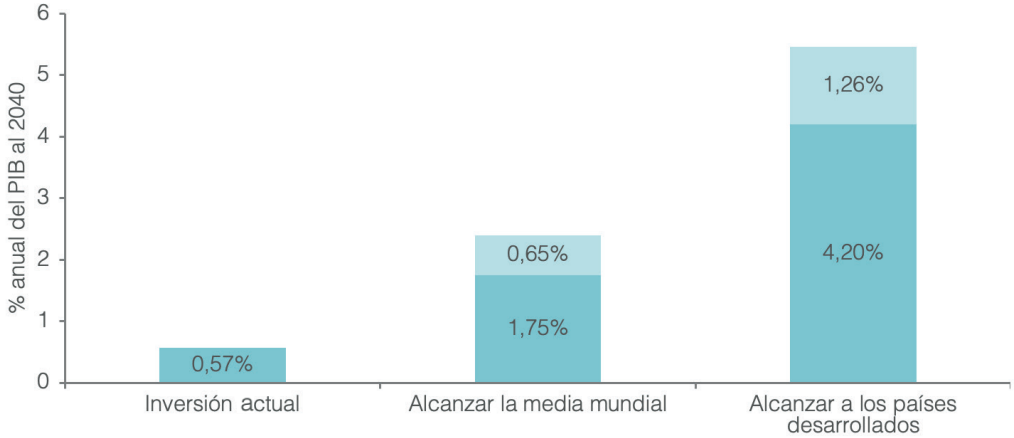


Gráfico 9
Inversiones anuales necesarias para el cierre de la brecha de infraestructura en 2040

Inversión
Mantenimiento

Fuente: Elaboración propia



[2] Stocks de infraestructura: km de redes pavimentadas y de vías férreas, estimadas en valores de reposición.
[3] Ver anexo 2 del documento "Análisis de inversiones en el sector transporte terrestre interurbano latinoamericano a 2040"

3.2. ANÁLISIS CAPACIDAD-DEMANDA

Los resultados del análisis capacidad-demanda[4] mostraron que Argentina presenta una red integrada con dificultades regionales. Los puntos de mayor congestión se hallan en los tramos de acceso a las ciudades (particularmente en el AMBA), en la conexión Buenos Aires-Rosario, en la vinculación de ciudades del norte del país y en la región patagónica, incluyendo zonas de producción petrolera (Vaca Muerta, entre otros). Sin embargo, la velocidad promedio de circulación es de 80 km/h, un valor que se ubica entre los más elevados de la región a nivel interurbano.

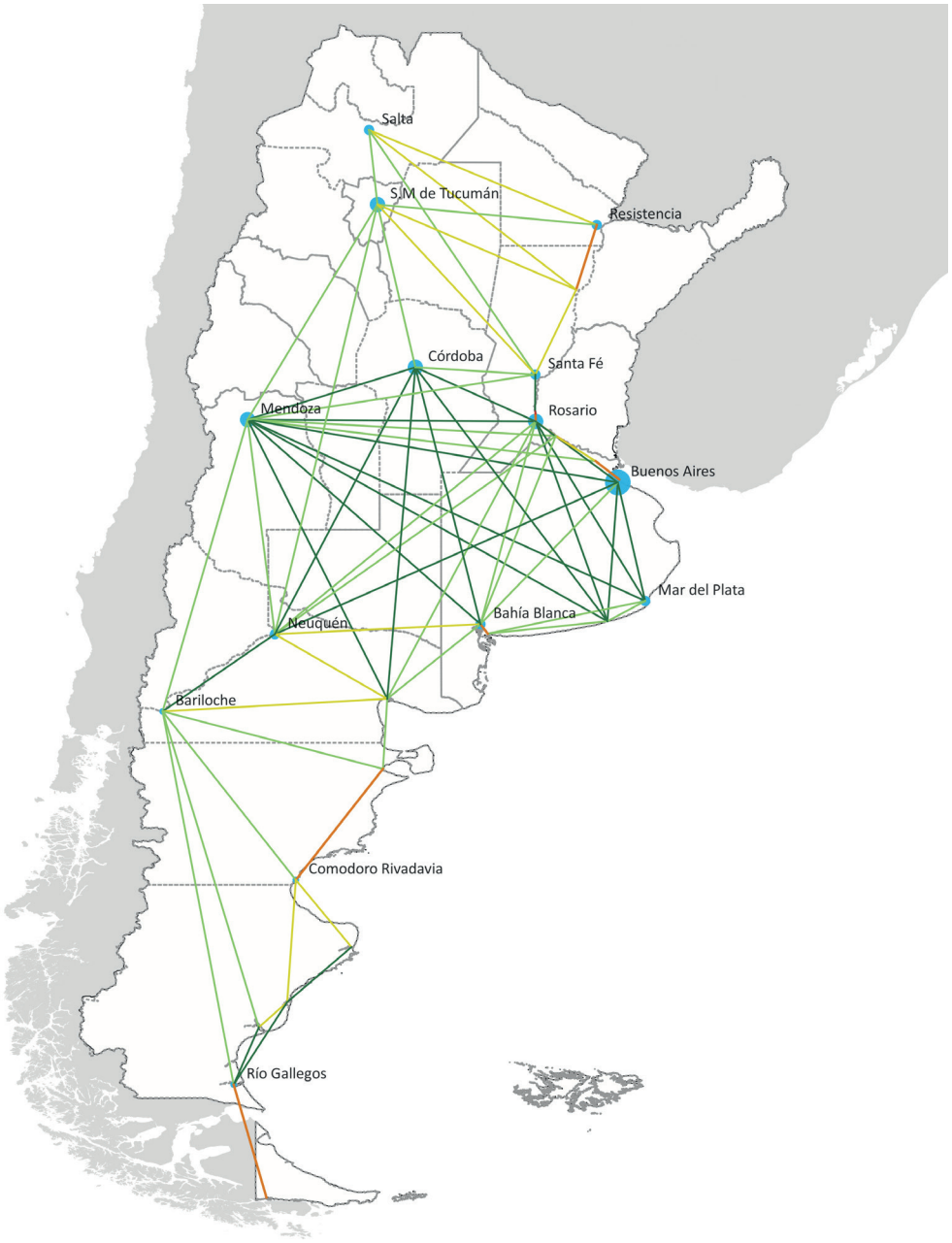


Figura 9
Líneas de velocidades de recorrido entre puntos nodales

- 35-49
- 49-74
- 74-83
- 83-89
- 89-104
- Población

Fuente:
Estimación realizada a partir de tiempos de viaje con API de Google Maps

[4] Ver anexo 2 del documento "Análisis de inversiones en el sector transporte terrestre interurbano latinoamericano a 2040"

3.3. PROYECCIONES PARA LOS AÑOS 2020, 2030 Y 2040

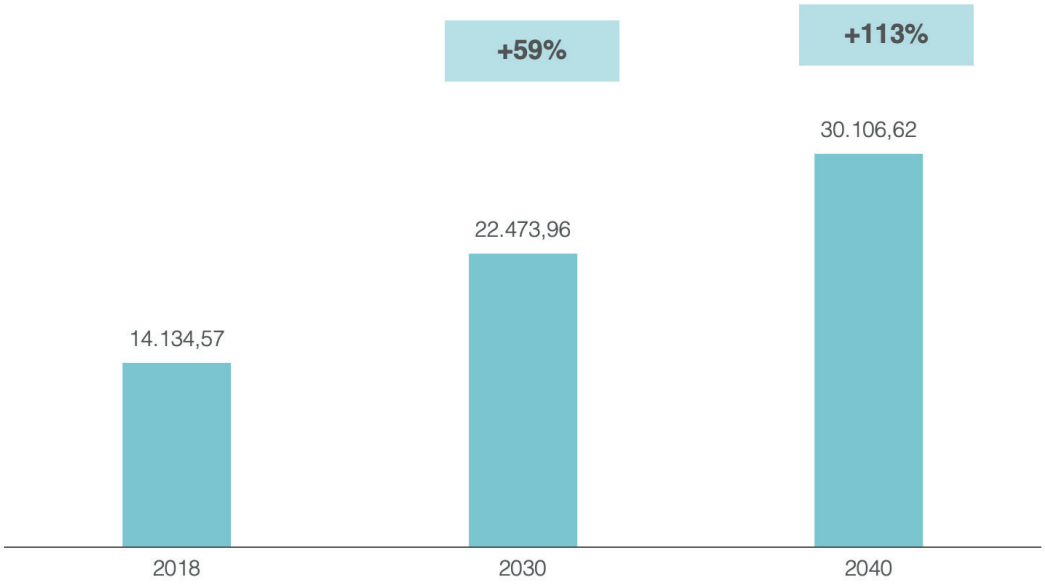
Las previsiones de variación del tránsito se realizan tomando en cuenta la evolución prevista de la actividad económica y la población[5].

El tránsito vehicular aumentará un 3,3 % por año, según nuestras previsiones. Esto determinará que el flujo de vehículos crezca un 59 % hasta 2030 y un 113 % hacia 2040. El parque vehicular, actualmente en 14 millones de vehículos, aumentará en la misma proporción.

El PIB crecerá en promedio un 2,9 % anual, mientras que la población lo hará un 0,75 % por año. En conjunto, estos factores determinarán un crecimiento en la demanda de transporte.

Gráfico 10
Previsión de crecimiento del parque vehicular hasta 2040

Fuente:
Elaboración propia



[5] Ver anexo 3 del documento "Análisis de inversiones en el sector transporte terrestre interurbano latinoamericano a 2040"

Figura 10
Evolución de las condiciones del tránsito hasta 2040

Sin datos
20%
40%
60%
80%
100%
Población

Fuente:
Elaboración propia

2020

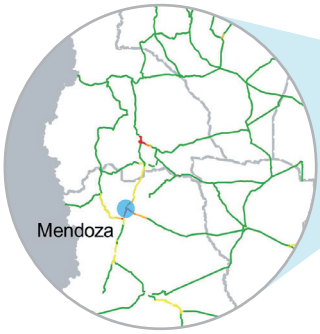
Punto crucial para la Argentina, unión entre los dos puertos más grandes del país (Buenos Aires-Rosario) con el centro y norte del país.

Las regiones que vinculan ciudades principales suelen tener un flujo importante de vehículos. (Mendoza-San Juan, Resistencia-Corrientes, Posadas-Puerto Iguazú y Formosa-Asunción).

Se presentan problemas de saturación en los accesos a la capital, sobre todo en las proximidades de la Av. General Paz.

Bahía Blanca es uno de los sectores industriales más importantes del país, además de tener un gran puerto. Las principales industrias que hay en esta zona son petroquímicas. A corto plazo la congestión es baja.

2030



La zona más comprometida a mediano plazo es el tramo Mendoza-San Juan.

A mediano plazo, se empieza a extender la zona saturada llegando a 50km de radio.

En la provincia de Buenos Aires se prevén saturaciones en trechos puntuales de los tramos a Mendoza, Santa Rosa (La Pampa) y Bahía Blanca.

Se empieza a notar una saturación en la entrada a las ciudades.

2040

A largo plazo, de no ampliarse la capacidad, todo el tramo Buenos Aires-Rosario estará congestionado, y también se presentarán problemas entre Rosario y Córdoba. En el norte, se empiezan a ver déficits de capacidad en la zona de Tucumán y en los alrededores de Salta y Jujuy. A largo plazo, la congestión abarcaría casi toda la provincia de Tucumán y gran parte de la provincia de Jujuy.

A largo plazo, se empieza a extender la zona saturada llegando a 200 km de radio.

En la provincia de Buenos Aires se prevée que gran parte de estos tramos presenten niveles de congestión inaceptables.

En el largo plazo, se nota una saturación en la entrada a las ciudades.

4

PRIORIZACIÓN

CAPÍTULO 4
PRIORIZACIÓN

4.1. CORREDORES ESTRATÉGICOS NACIONALES Y REGIONALES

Los corredores de mayor relevancia estratégica para el país son los que se han desarrollado entre Buenos Aires-Córdoba (y extensión a Salta-Jujuy), Buenos Aires-Mendoza y Buenos Aires-Rosario-Santa Fe. A nivel de conexiones internacionales, son relevantes los corredores internacionales de la hidrovía Paraguay-Paraná y el Corredor Central Mercosur São Paulo-Chile, a través de Uruguaiana-Córdoba y vía Montevideo-Buenos Aires.

En Argentina, se han desarrollado un conjunto de corredores estables, actualmente centrados en el eje nacional de Buenos Aires, pero con perspectivas de consolidar una red de ejes que aproveche el potencial de los tránsitos internacionales. Recientemente, se han llevado a cabo análisis detallados sobre los corredores del norte argentino, confirmando la existencia de ejes consolidados en las líneas Buenos Aires-Santiago del Estero-Salta-Jujuy y su alternativa a través de Córdoba; Buenos Aires-Santa Fe-Corrientes, a lo largo del eje del Paraná; Buenos Aires-Posadas-Puerto Iguazú, y el eje transversal Corrientes-Salta.

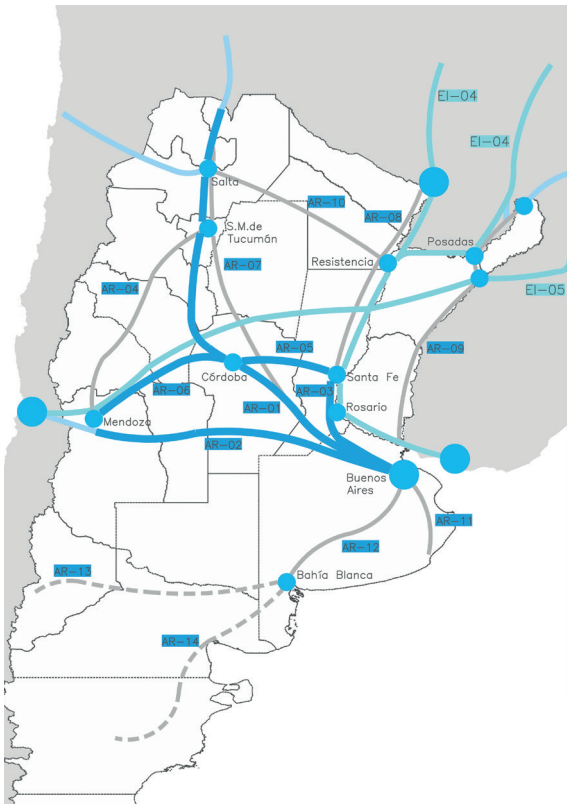
A partir del análisis multicriterio[6], se han determinado aquellos corredores de mayor prioridad en términos de relevancia estratégica, potencial de integración y déficit de inversión. El resultado de la priorización, que puede verse gráficamente en la figura 11, muestra la complejidad de la red de corredores nacionales e internacionales de Argentina y sus potencialidades a mediano plazo.

Figura 11
Priorización de corredores estratégicos en Argentina

- Corredor priorizado
- Extensiones internacionales
- Corredor internacional
- Otros corredores nacionales
- Corredores de alto potencial
- Nodos principales

Fuente: Elaboración propia

AR-01	Corredor Buenos Aires-Córdoba (y extensión a Salta Jujuy)
AR-02	Corredor Buenos Aires-Mendoza
AR-03	Corredor Buenos Aires-Rosario-Santa Fe
AR-04	Corredor Mendoza-Tucumán
AR-05	Corredor Santa Fe-Córdoba
AR-06	Corredor Córdoba-Mendoza
AR-07	Corredor Buenos Aires-Santiago del Estero-Jujuy
AR-08	Corredor Buenos Aires-Santa Fe-Corrientes
AR-09	Corredor Buenos Aires-Posadas-Puerto Iguazú
AR-010	Corredor transversal Corrientes-Salta
AR-011	Corredor Buenos Aires-Mar del Plata
AR-012	Corredor Buenos Aires-Bahía Blanca
AR-013	Corredor Bahía Blanca-Neuquén
AR-014	Corredor Bahía Blanca-Patagonia



[6] Ver capítulo 5 del documento "Análisis de inversiones en el sector transporte terrestre interurbano latinoamericano a 2040"

4.2. CONCESIONES PREVISTAS

Como se ha expuesto en el segundo apartado de este Documento País, Argentina se encuentra actualmente modificando sus sistemas de concesiones viales y ferroviarias. Las primeras, debido a la aprobación de la Ley 27.328, la cual habilita la financiación de proyectos bajo esquemas de PPP, y las segundas, debido a la proximidad de expiración de las concesiones ferroviarias de carga (entre 2021 y 2024), además del colapso de las concesiones de ALL Central, ALL Mesopotámico y Belgrano Cargas S.A., lo que generó, entre otros aspectos, la declaración de la Ley 27.132 del Acceso Abierto.

En cuanto a las concesiones viales, el Estado argentino se encuentra llevando adelante la primera fase de corredores carreteros bajo la modalidad de PPP, que es el sistema con el que ejecutará las inversiones y el mantenimiento de las carreteras, a excepción de algunos casos que permanecerán bajo el anterior contrato de concesión o bien será concesionados por la DNV.

El objetivo del llamado “Plan de autopistas y rutas seguras”, con horizonte a 2027, es la intervención en 19.800 km de la red, entre rehabilitación (13.000 km), construcción de rutas (4.000 km) y autopistas (2.800 km), e incluye entre los ejes más relevantes el otorgamiento de 7.300 km de red bajo el esquema de PPP. El sistema propuesto tiene contratos de 15 años, por los que los operadores ejecutan los proyectos y realizan la operación y mantenimiento, con un financiamiento del operador del 100 % de la obra. Hasta la fecha, se han adjudicado contratos para 810 km de autopistas y 1.494 km de rutas (la llamada “Etapa I” del plan), mientras que las etapas restantes aún no han sido licitadas.

El esquema de PPP originalmente establecía que los consorcios ganadores presentaran en el plazo de un año un programa de financiamiento de bancos a partir de la firma del contrato. Concluido el período, el Gobierno podría alegar incumplimiento del contrato. Sin embargo, la volatilidad económica restringió el financiamiento. Aun así, las empresas iniciaron las obras con fondos propios (en las rutas 3, 5 y 7). En la actualidad, se continúa trabajando en el cierre financiero de los proyectos con la intervención de bancos multilaterales y un banco de desarrollo nacional (BICE).

Con relación a las concesiones ferroviarias, en el año 2018, el Gobierno estableció la posibilidad de otorgar prórrogas de hasta diez años de duración a los actuales operadores, que mantendrían el esquema de concesiones integrales (control de la operación y la infraestructura). Aunque el modelo de Acceso Abierto debe comenzar a regir a partir del día siguiente del vencimiento del último contrato de concesión (Ferrosur Roca, en 2023), el ingreso de nuevos competidores podría verse restringido con las prórrogas.

4.3. SELECCIÓN DE PROYECTOS

El análisis multicriterio de las iniciativas carreteras y ferroviarias dio como resultado la priorización de una cartera de proyectos de transporte interurbano terrestre de alto impacto[7] dentro de los 272 proyectos analizados (210 carreteros, 39 ferroviarios, 23 intermodales).

Sería recomendable trabajar el modelo de priorización de proyectos con el país, a modo de poder calibrar los pesos asignados a los indicadores en función de la visión estratégica de Argentina para cada uno de los sectores de vialidad y ferrocarriles. Así es posible que el país considere, en función de la madurez de la cobertura de su red, que debería darle más peso en su ponderación al ámbito de la calidad que a la seguridad, o viceversa. En este sentido, la cartera de proyectos sufriría modificaciones.

En Argentina se han priorizado proyectos y programas de pavimentaciones carreteras subnacionales. Estos programas involucran trabajos de pavimentación a gran escala, que comprenden una gran extensión territorial y se concentran en las provincias, en algunos casos alejadas de Buenos Aires, como las regiones del noreste y noroeste argentino.

En el ámbito ferroviario, es prioritaria la rehabilitación del ramal Tucumán-Rosario, así como la circunvalación ferroviaria a la ciudad de Santa Fe.

[7] Ver anexo 4 del documento "Análisis de inversiones en el sector transporte terrestre interurbano latinoamericano a 2040"

Figura 12
Cartera de principales proyectos priorizados

Proyectos carreteros

1 Programa "Repavimentación o rehabilitación de carreteras en la provincia de Mendoza"

2 Enripiado y mejoramiento de rutas provinciales de la Puna de 500 km.

3 Corredor vial D

Proyectos ferroviarios

1 Recuperación del ramal Tucumán-Rosario

2 Circunvalación ferroviaria de la ciudad de Santa Fe

Fuente:
Elaboración propia

5

ESTRATEGIA

CAPÍTULO 5
ESTRATEGIA

5.1. FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES Y AMENAZAS DEL PAÍS

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
• Desarrollo temprano de la infraestructura, que arroja buenos niveles de cobertura. • Gestión descentralizada de la infraestructura, que otorga oportunidades para la gestión de gobiernos subnacionales. • Varios polos poblacionales y económicos otorgan rentabilidad a la infraestructura interurbana.	• La extensión del país lleva a que sea importante contar con una red de transporte, ya sea vial o ferroviaria, bien integrada para poder conectar los distintos centros productivos y de población.
DEBILIDADES	**AMENAZAS**
• Requiere una modernización de la infraestructura, incluyendo el desarrollo de autopistas y la duplicación de calzadas, los accesos y las vías de circunvalación a centros urbanos. • Costo logístico elevado y tramos intransitables. • Escasa experiencia en las APP. Se requiere fortalecer la rentabilidad para la inversión privada internacional. • Es fundamental recuperar la relevancia del modo ferroviario para carga, del 4 % actual al 10-15 %.	• Uno de los principales riesgos que tiene el país es la inestabilidad económica. Este es uno de los principales limitantes a la hora de encontrar financiamiento para estructuras y mantenimiento. • El riesgo político y regulatorio pone en duda la continuidad del modelo de asociación público-privada lanzado.

5.2. LÍNEAS DE ACCIÓN

Las líneas de acción sintetizan los objetivos estratégicos surgidos del diagnóstico y definen los programas y proyectos concretos a implementar en Argentina.

	Línea estratégica	Situación actual	Objetivo estratégico	Líneas de acción
1	**Recuperación del modo ferroviario de cargas**	Escasa relevancia del ferrocarril y bajo desempeño.	Incrementar la participación del ferrocarril en las cargas y reducir el costo logístico.	• Rehabilitaciones ferroviarias. • Circunvalaciones urbanas.
2	**Modernización de la red vial**	La falta de recursos derivó en una infraestructura que requiere recursos para mantenimiento y modernización, además de ampliaciones de capacidad y nueva infraestructura, necesaria para gestionar la demanda prevista y futura.	Incrementar la capacidad de la red vial para que sea compatible con el crecimiento del tránsito.	• Ampliaciones de capacidad. • Digitalización de los sistemas de información.
3	**Desarrollo de las redes subnacionales**	Desigualdad en la dotación y calidad de la infraestructura entre provincias, con impacto en el desarroollo regional.	Equilibrar la oferta y calidad de la infraestructura nacional. Aumento de vías pavimentadas (provinciales y rurales)	• Programas provinciales de pavimentaciones.
4	**Fomento a la participación público-privada**	La participación privada en la infraestructura se ha limitado principalmente a mecanismos de mantenimiento con cobro de peaje (los llamados contratos CREMA). Otros instrumentos de APP forman parte de un ambicioso plan vial actual, pero se enfrentan a dificultades en la implementación.	Aumentar la participación privada en la infraestructura mediante instrumentos que permitan una adecuada distribución de riesgos.	• Apoyo al cierre financiero de PPP.

6

ANEXOS

CAPÍTULO 6
ANEXOS

6.1. CUADRO DE INDICADORES SECTORIALES OBTENIDOS

Dato	Valor	Promedio regional
Superficie (km^2)	2.780.400	1.677.886
Población (habitantes)	43.847.430	47.168.555
Vehículos (no incluye motocicletas)	14.134.565	13.712.184
Índice de acceso rural	77.00	65,82
Índice de desempeño logístico	2.77	2,7
Percepción de calidad de las carreteras	3.279	4
Percepción de calidad de las vías férreas	2.117	2
Red vial total	628.510	304.320
Red primaria + red secundaria	241.038	91.970
Red principal total	39.938	23.969
Red de alta capacidad (sobre red primaria)	3.012	1.855
Red principal pavimentada	36.787	18.972
Carril-km pavimentado	75.248	45.636
Red pavimentada (principal + secundaria)	82.898	48.090
Edad promedio de la flota	11,.8	14,1
Velocidad promedio entre nodos	84	66
Número de heridos en accidentes de tránsito	80.705	61.440
Fallecidos totales en accidentes de tránsito	5.279	7.356
Red FFCC activa	18.911	7.704
Emisiones de CO_2 totales (kt)	204.025	138.917
Emisiones de CO_2 derivadas del transporte (%)	0,24	0,44
Red carretera concesionada	10.000	5.845
Red ferroviaria operada por empresas privadas	9.471	6.467
Carga total (millones t-km)	297.967	225.849
Carga vial (millones t-km)	286.049	188.591
Carga FFCC (millones t-km)	11.919	37.258
Participación modal del FFCC	4,.0%	0,112
Puntuación Infrascope (2018)	49	66
Percepción de efectividad del gobierno	0,.16	-0,05
% de la red vial (primaria + secundaria) en regiones desfavorecidas	1,3	1,25

6.2. LISTADO DE PROYECTOS EVALUADOS

Nombre del proyecto	Subsector	Monto estimado de inversión (millones USD)	Extensión (km)
Ampliación de la capacidad de la RP 5 y desarrollo de la red caminera en el Chaco Salteño	Carretero	542	271
Apertura de tramos faltantes y pavimentación total de la ruta del Colorado	Carretero	51	898
Apertura del paso internacional El Manso	Carretero	36	43
Apoyo a programas de aumento de capacidad vial y desarrollo de pasos hacia Chile	Carretero	sd	-
Apoyo a programas de logística regional, con foco en PYMES de sectores relevantes	Intermodal	sd	-
Apoyo a programas de puesta en valor de pasos fronterizo	Carretero	sd	-
Autopista RN 33, tramo Rosario-Rufino	Carretero	532	266
Autopista RN 012	Carretero	60	67
Autovía RN 33	Carretero	707	785
Autovía RN 34, tramo Rosario-Ceres	Carretero	818	414
Autovía RN 11, tramo Santa Fe-Florencia	Carretero	1.000	500
Autovía ruta nacional 146	Carretero	161	144
Autovía ruta nacional 147	Carretero	14	130
Circunvalación ferroviaria de la ciudad de Santa Fe	Ferroviario	117	64
Circunvalar del Área Metropolitana	Ferroviario	sd	-
Complejo fronterizo Pino Hachado	Carretero	3	5,1
Construcción 2º puente Paso de los Libres-Uruguayana	Carretero	sd	-
Construcción de anillo vial - 2ª de la circunvalación a San Miguel de Tucumán (rutas provinciales N° 321,Nº 347, Nº 339, Nº 301 y sus prolongaciones)	Carretero	90	105
Construcción de la autovía ruta 12, tramo Capital-Corrientes hasta Posadas-Misiones	Carretero	219	272
Construcción de la autovía ruta enc. 14, tramo Paso de los Libres-Corrientes-San José-Misiones	Carretero	710	355
Construcción de puente internacional sobre río Pepirí Guazú (RP 27)	Carretero	1	0,1
Construcción de puente internacional sobre río Uruguay, Alba Posse-Porto Mauá	Carretero	20	4,3
Construcción del ensanchamiento de la ruta nacional Nº 22, tramo faltante dos, de Villa Regina hasta Cipolletti. Terminación de la conexión con el tercer puente sobre río Neuquén	Carretero	174	87
Construcción nueva terminal de ómnibus Zapala	Carretero	1	-
Construcción puente Goya (Corrientes)-Reconquista (Santa Fe)	Carretero	548	46
Construcción puente sobre arroyo El Zanjón, ruta nacional n° 9	Carretero	3	-
Construcción puente sobre río Grande, empalme ruta nacional n° 9, acceso norte ciudad de Tilcara	Carretero	3	0,8
Construccióon red ferroviaria, tramo Gobernador Virasoro-Capital	Ferroviario	36	327
Construcción ruta nacional Nº 21 entre Nº 76 y límite con Catamarca	Carretero	30	60
Corredor bioceánico Antofagasta (Chile)-Paranaenguá (Brasil). Tramo Avia Terai-Barranqueras	Ferroviario	200	200

Nombre del proyecto	Subsector	Monto estimado de inversión (millones USD)	Extensión (km)
Corredor bioceánico. Paso internacional Lago Blanco-Balmaceda (49,5 km) RN 260, tramo emp. RP 51-límite con Chile	Carretero	26	50
Corredor bioceánico. Pavimentación RN N° 260, entre RN N° 40-empalme RP N°51 (110 km)	Carretero	33	58
Corredor bioceánico. RN Nº 40, entre límite con Santa Cruz y puente sobre río Mayo	Carretero	22	39,14
Corredor ferroviario B (Rosario-Córdoba)	Ferroviario	900	1.100
Corredor ferroviario C (Bahía Blanca-Huinca R.)	Ferroviario	800	1.300
Corredor ferroviario D (Bahía Blanca-Buenos Aires)	Ferroviario	600	1.300
Corredor ferroviario F (Buenos Aires-Córdoba)	Ferroviario	700	2.000
Corredor ferroviario G (Rosario-Mendoza)	Ferroviario	2.800	1.000
Corredor vial AU Parque (Buenos Aires), autopista	Carretero	100	50
Corredor vial BB (Pigué-Bahía Blanca-Coronel Dorrego), rutas seguras	Carretero	36	65
Corredor vial BB (Pigué-Bahía Blanca-Coronel Dorrego), autopistas	Carretero	326	163
Corredor vial Cuyo (San Juan-Pareditas), autopistas	Carretero	90	45
Corredor vial Cuyo (San Juan-Pareditas), rutas seguras	Carretero	61	109
Corredor vial D (Río Cuarto-CABA), autopistas	Carretero	42	21
Corredor vial D (Río Cuarto-CABA), rutas seguras	Carretero	256	458
Corredor vial D (Río Cuarto-CABA), variantes y obras urbanas	Carretero	37	31
Corredor vial G (Puerto Iguazú-Presidencia Roque S. Peña), autopistas	Carretero	sd	78
Corredor vial G (Puerto Iguazú-Presidencia Roque S. Peña)-puente Chaco-Corrientes, sobre el río Paraná	Carretero	185	35
Corredor vial G (Puerto Iguazú-Presidencia Roque S. Peña), rutas seguras	Carretero	80	143
Corredor vial H (San Salvador de Jujuy-San Miguel de Tucumán), autopistas	Carretero	330	165
Corredor vial H (San Salvador de Jujuy-San Miguel de Tucumán), rehabilitación	Carretero	24	42
Corredor vial H (San Salvador de Jujuy-San Miguel de Tucumán), rutas seguras	Carretero	56	100
Corredor vial I (Río Primero-Santo Tomé), autopistas	Carretero	612	306
Corredor vial I (Río Primero-Santo Tomé), rehabilitación	Carretero	84	150
Corredor vial I (Río Primero-Santo Tomé), variantes y obras urbanas	Carretero	2	8
Corredor vial L (Corrientes-Puerto Iguazú), autopistas	Carretero	126	63
Corredor vial L (Corrientes-Puerto Iguazú), rutas seguras	Carretero	233	416
Creación de autovía circunvalación en el tramo Senillosa-Arroyito RP 22	Carretero	30	15
Cross decking Ferro ZAL (zona de actividades logísticas)-Villa Mercedes	Ferroviario	sd	-
Culminación de la pavimentación de la RN 145	Carretero	21	37

Nombre del proyecto	Subsector	Monto estimado de inversión (millones USD)	Extensión (km)
Definición de una traza alternativa para la RN 118	Carretero	48	40
Duplicación de la ruta nacional N° 11 Rosario-Oliveros	Carretero	98	55
Duplicación enlace Rosario-Victoria	Carretero	sd	78
Enripiado y mejoramiento de rutas provinciales de la Puna de 500 km	Carretero	280	500
Ensanche ruta nacional Nº 34, tramo Taboada-La Banda	Carretero	11	65
Ensanche ruta nacional Nº 9, tramo Loreto-Santiago del Estero-Termas de Río Hondo	Carretero	27	128
Ensanches y repavimentación de ruta provincial Nº 339, tramo San Pablo (intersección con ruta provincial Nº 338)-La Rinconada-Avenida	Carretero	6	4,84
Ensanches, repavimentación y mejoras de ruta provincial Nº 301, tramo San Pablo-Lules-Famaillá (acceso norte).	Carretero	49	21,7
Estación de ómnibus, Centro Cíivico y Comercial del Bicentenaenrio, ciudad de Bella Vista	Carretero	1	-
Estacionamiento de camiones	Carretero	sd	-
Ferrocarril de Zapala a Las Lajas-límite con Chile	Ferroviario	70	60
La Trochita	Ferroviario	402	402
Mantenimiento y mejoramiento de línea férrea Pie de Palo Milagro-Serrezuela	Ferroviario	340	340
Mejora operativa en instalaciones de control en el paso de frontera Concordia-Salto	Carretero	12	-
Mejora operativa en instalaciones de control en el paso de frontera Gualeguaychú-Fray Bentos	Carretero	19	-
Mejoramiento de la ruta nacional Nº 232, tramo empalme con ruta nacional Nº 22 hasta Colonia La Japonesa	Carretero	24	42
Mejoramiento de la ruta provincial 82, provincia de Mendoza	Carretero	50	30
Mejoramiento de vía tramos Rufino-Bucharde/Bucharde-Huinca Renancó	Ferroviario	25	172
Mejoramiento del acceso al paso Icalma	Carretero	45	26
Mejoramiento, mantenimiento y conservación de 600 km de rutas complementarias de la red vial puneña	Carretero	336	600
Multitrocha ruta provincial Nº 12, tramo Caleta Olivia-Pico Truncado	Carretero	42	52
Nodo logístico VIRCH. Trelew-Puerto Madryn. Autovías sobre ruta nacional N° 25 (tramos Rawson-Trelew-Gaiman-Delavon)	Carretero	39	60
Nueva terminal de ómnibus de Jesús María	Carretero	0,4	-
Nueva terminal de ómnibus de la ciudad de Chajarí	Carretero	sd	-
Nueva terminal de ómnibus en Navarro (Buenos Aires)	Carretero	0	-
Nueva terminal de ómnibus municipalidad de Belén	Carretero	0	-
Nueva terminal de ómnibus para la localidad de Curuzú Cuatiá	Carretero	1	-
Nueva terminal de ómnibus y parque recreativo	Carretero	1	-
Nuevo enlace Concordia-Salto (Uruguay)	Carretero	sd	-
Obra ruta 15, tramo ruta nacional Nº 12 (Montecarlo)-ruta nacional Nº 14 (Fracrán)	Carretero	51	60

Nombre del proyecto	Subsector	Monto estimado de inversión (millones USD)	Extensión (km)
Obras en RN 188	Carretero	18	90
Optimización de la red de transporte público en la Puna	Carretero	sd	-
Participación en el Programa Regional de Gobernanza de las Cadenas Logísticas Internacionales	Intermodal	sd	-
Pavimentación acceso paso Coyhaique Alto-RP N 74 y RN 40	Carretero	5	125
Pavimentación acceso paso Pichachén-RP Nº 6	Carretero	100	124
PET4 ruta provincial Nº 12, ensanchamiento de calzada, estructura granular y obra de arte, tramo empalme RP Nº 4-empalme RN Nº 25.	Carretero	540	270
PET4 ruta provincial Nº 24, ensanchamiento de calzada, estructura granular y obra de arte, tramo empalme RN Nº 25-empalme RN Nº 26.	Carretero	600	300
Plan de conectividad vial ruta provincial Nº 67, conexión autovía Norte-RP 51	Carretero	17	19
Plan de desarrollo de clústeres estratégicos	Intermodal	sd	-
Plan de movilidad y transporte público en la región de General Güemes, Metán, Rosario de la Frontera, Candelaria y Anta (Salta)	Carretero	sd	-
Plan Patagonia 2017, PET4 paso internacional Lago Puelo	Carretero	160	8
Plan Patagonia 2017, PET4 construcción infraestructura nodo de transferencia de cargas Comodoro Rivadavia	Intermodal	sd	-
Plan Patagonia 2017, PET4 construcción infraestructura nodo de transferencia de cargas Trelew-Pto. Madryn	Intermodal	sd	-
Plan Patagonia 2017, PET4 construcción terminal de contenedoeres y cargas en Pto. Madryn	Intermodal	sd	-
Plan provincial de conectividad, nueva terminal de ómnibus Santa Rosa	Carretero	5	-
Plataformas logísticas en Córdoba, Tucumán y Salta	Intermodal	sd	-
Plataformas multimodales vial FFCC en zonas de originación	Intermodal	sd	-
Playa de camiones y transferencia	Carretero	sd	-
Programa "Construcción puente/túnel para rutas prov. Catamarca"	Carretero	21	-
Programa “Construcción puente/túnel para rutas prov. Chaco"	Carretero	14	-
Programa “Construcción puente/túnel para rutas prov. Córdoba"	Carretero	sd	-
Programa “Construcción puente/túnel para rutas prov. Corrientes"	Carretero	27	-
Programa “Construcción puente/túnel para rutas prov. Entre Ríos"	Carretero	sd	-
Programa “Construcción puente/túnel para rutas prov. Jujuy"	Carretero	4	-
Programa “Construcción puente/túnel para rutas prov. Neuquén"	Carretero	12	-
Programa “Construcción puente/túnel para rutas prov. Río Negro"	Carretero	5	-
Programa “Construcción puente/túnel para rutas prov. Salta"	Carretero	14	-
Programa “Construcción puente/túnel para rutas prov. Santa Fe"	Carretero	7	-
Programa “Construcción puente/túnel para rutas prov. Tierra del Fuego"	Carretero	7	-
Programa “Construcción puente/túnel para rutas prov. Tucumán"	Carretero	9	-

Nombre del proyecto	Subsector	Monto estimado de inversión (millones USD)	Extensión (km)
Programa "Construcción terminales de carga para la prov. de Catamarca"	iIntermodal	4	-
Programa “Construcción terminales de carga para la prov. de Chaco"	Intermodal	50	-
Programa “Construcción terminales de carga para la prov. de Entre Ríos"	Intermodal	0	-
Programa “Construcción terminales de carga para la prov. de Formosa"	Intermodal	0	-
Programa “Construcción terminales de carga para la prov. de Jujuy"	Intermodal	7	-
Programa “Construcción terminales de carga para la prov. de La Pampa"	Intermodal	38	-
Programa “Construcción terminales de carga para la prov. de Mendoza"	Intermodal	48	-
Programa “Construcción terminales de carga para la prov. de Río Negro"	Intermodal	13	-
Programa “Construcción terminales de carga para la prov. de Salta"	Intermodal	13	-
Programa “Construcción terminales de carga para la prov. de San Juan"	Intermodal	0	-
Programa “Construcción terminales de carga para la prov. de Santa Fe"	Intermodal	8	-
Programa “Construcción terminales de carga para la prov. de Tierra del Fuego"	Intermodal	29	-
Programa “Construcción terminales de carga para la prov. de Tucumán"	Intermodal	22	-
Programa "Nuevas carreteras para la prov. de Buenos Aires"	Carretero	sd	60
Programa "Nuevas carreteras para la prov. de Catamarca"	Carretero	147	210
Programa "Nuevas carreteras para la prov. de Chaco"	Carretero	101	132
Programa “Nuevas carreteras para la prov. de Entre Ríos"	Carretero	0	561
Programa “Nuevas carreteras para la prov. de Jujuy"	Carretero	23	105
Programa “Nuevas carreteras para la prov. de La Rioja"	Carretero	sd	240
Programa “Nuevas carreteras para la prov. de Misiones"	Carretero	13	11
Programa “Nuevas carreteras para la prov. de Neuquén"	Carretero	88	130
Programa “Nuevas carreteras para la prov. de Salta"	Carretero	1	86
Programa “Nuevas carreteras para la prov. de San Juan"	Carretero	sd	110
Programa “Nuevas carreteras para la prov. de Tucumán"	Carretero	sd	130
Programa "Obras complementarias a carreteras Buenos Aires"	Carretero	3	-
Programa “Obras complementarias a carreteras Catamarca"	Carretero	5	-
Programa “Obras complementarias a carreteras Chaco"	Carretero	41	-
Programa “Obras complementarias a carreteras Chubut"	Carretero	0	-
Programa “Obras complementarias a carreteras Corrientes"	Carretero	0	-
Programa “Obras complementarias a carreteras Entre Ríos”	Carretero	1	-

Nombre del proyecto	Subsector	Monto estimado de inversión (millones USD)	Extensión (km)
Programa "Obras complementarias a carreteras Jujuy"	Carretero	5	-
Programa “Obras complementarias a carreteras La Rioja"	Carretero	0	-
Programa “Obras complementarias a carreteras Neuquén"	Carretero	19	-
Programa “Obras complementarias a carreteras Río Negro"	Carretero	0	-
Programa “Obras complementarias a carreteras Salta"	Carretero	114	-
Programa “Obras complementarias a carreteras Santa Cruz"	Carretero	69	-
Programa “Obras complementarias a carreteras Santiago del Estero"	Carretero	4	-
Programa “Obras complementarias a carreteras Tierra del Fuego"	Carretero	32	-
Programa "Pavimentaciones carreteras Catamarca"	Carretero	71	290
Programa “Pavimentaciones carreteras Chaco"	Carretero	438	721
Programa “Pavimentaciones carreteras Chubut"	Carretero	748	2.000
Programa “Pavimentaciones carreteras Córdoba"	Carretero	7	41
Programa “Pavimentaciones carreteras Formosa"	Carretero	sd	150
Programa “Pavimentaciones carreteras Entre Ríos”	Carretero	63	78
Programa “Pavimentaciones carreteras Jujuy"	Carretero	254	864
Programa “Pavimentaciones carreteras La Pampa"	Carretero	51	140
Programa “Pavimentaciones carreteras La Rioja"	Carretero	sd	16
Programa “Pavimentaciones carreteras Misiones"	Carretero	90	200
Programa “Pavimentaciones carreteras Neuquén"	Carretero	629	650
Programa “Pavimentaciones carreteras Río Negro"	Carretero	825	1.150
Programa “Pavimentaciones carreteras Salta"	Carretero	66	820
Programa “Pavimentaciones carreteras San Luis"	Carretero	4	23
Programa “Pavimentaciones carreteras Santa Cruz"	Carretero	91	195
Programa “Pavimentaciones carreteras Santa Fe"	Carretero	256	370
Programa “Pavimentaciones carreteras Santiago del Estero"	Carretero	15	43
Programa “Pavimentaciones carreteras Tierra del Fuego"	Carretero	10	7
Programa “Pavimentaciones carreteras Tucumán"	Carretero	353	375
Programa "Repavimentación o rehabilitación de carreteras prov. Buenos Aires"	Carretero	17	330
Programa “Repavimentación o rehabilitación de carreteras prov. Chubut"	Carretero	sd	340
Programa “Repavimentación o rehabilitación de carreteras prov. Jujuy"	Carretero	25	122

Nombre del proyecto	Subsector	Monto estimado de inversión (millones USD)	Extensión (km)
Programa “Repavimentación o rehabilitación de carreteras prov. La Rioja"	Carretero	sd	70
Programa “Repavimentación o rehabilitación de carreteras prov. Misiones"	Carretero	30	93
Programa “Repavimentación o rehabilitación de carreteras prov. Neuquén"	Carretero	16	45
Programa “Repavimentación o rehabilitación de carreteras prov. Río Negro"	Carretero	187	580
Programa “Repavimentación o rehabilitación de carreteras prov. Salta"	Carretero	63	377
Programa “Repavimentación o rehabilitación de carreteras prov. Santa Cruz"	Carretero	13	31
Programa “Repavimentación o rehabilitación de carreteras prov. Santa Fe"	Carretero	sd	2
Programa “Repavimentación o rehabilitación de carreteras prov. Santiago del Estero"	Carretero	3	186
Programa “Repavimentación o rehabilitación de carreteras prov. Tucumán"	Carretero	159	263
Programa “Repavimentación o rehabilitación de carreteras prov. Mendoza"	Carretero	160	514
Programa de desarrollo e integración de la región de Salto Grande	Intermodal	50	-
Programa de optimización de pasos fronterizos (Tlerra del Fuego-Chile-Santa Cruz), construcción de puentes y accesos en ruta complementaria "b" sobre arroyo y río Bella Vista, tramo empalme RN N°3, límite con República de Chile	Carretero	4	-
Programa territorial de integración (PTI), túnel binacional Agua Negra	Carretero	10	13,8
Proyecto de integración ferroviaria argentino-boliviana para el desarrollo económico y regional. Conexión ferroviaria de la Puna (Jujuy)-Abra Pampa, La Quiaca	Ferroviario	300	300
Proyecto integral de ruta escénica de la RP Nº 33. Pie de la Cuesta-Piedra del Molino, sección Pie de la Cuesta-La Herradura	Carretero	21	100
Proyectos de inversión, línea Urquiza	Ferroviario	350	1.030
Puente Bella Unión-Montecaseros	Carretero	80	-
Puente El Dorado (Argentina)-Mayor Otaño (Paraguay) y Candelaria-Cambyretá	Carretero	sd	10
Puente internacional Brazo Largo-Nueva Palmira	Carretero	188	-
Puente internacional Brazo Largo-Nueva Palmira	Carretero	188	43,7
Puente internacional Monte Caseros-Bella Unión	Carretero	80	7,2
Puente Las Palmas (Arg)-Curupayty (Py)-Nodo Ñembucú (Py)-Río Bermejo (Arg)	Carretero	304	-
Puente Santa Fe-Paraná	Carretero	735	30
Puerto Sae-playa de estacionamiento para camiones	Carretero	2	-
Puesta en operación de una línea ferroviaria de carga que una las localidades de Paraná y Cerrito con el puerto de Diamante (Entre Ríos)	Ferroviario	55	55
R. de la Frontera-Las Cejas-Tucumán	Ferroviario	24	130
Ramal ferroviario Barranqueras-Las Palmas	Ferroviario	48	75
Refuncionalización de la red ferroviaria tramo Monte Caseros-Capital	Ferroviario	450	400
Reactivación del ramal ferroviario a Santa Rosa	Ferroviario	11	11
Readecuación túnel Las Raíces-Paso Pino Hachado	Carretero	2	4,5

Nombre del proyecto	Subsector	Monto estimado de inversión (millones USD)	Extensión (km)
Reconstrucción línea ferrocarril Chilecito-Patquía	Ferroviario	131	131
Reconstrucción vía férrea La Rioja-Patquía-Córdoba	Ferroviario	450	450
Reconversión en autovía ruta nacional Nº 18, tramo Paraná empalme ruta enc. Nº 14	Carretero	560	280
Reconversión ferroviaria. Tren de fomento Los Amores-Cañada La Ombú	Ferroviario	24	24
Recuperación del ramal Tucumán-Rosario	Ferroviario	200	850
Recuperación y refuncionalización de la red ferroviaria de San Juan	Ferroviario	sd	sd
Rehabilitación de calzada y autovía, ruta provincial Nº 20, empalme ruta nacional Nº 40, acceso a Río Turbio	Carretero	11	9
Rehabilitación del ramal ferroviario C14: Salta-Socompa	Ferroviario	618	618
Rehabilitación ramal ferroviario C3: Resistencia-Avia Terai	Ferroviario	226	515
Rehabilitación RP 17 y ampliación de centro de frontera Bde. de Irigoyen	Carretero	62	110
Rehabilitacioón ramal FFCC Paraná-Basavilbaso-Concepción del Uruguay	Ferroviario	112	260
Remodelación de la terminal de ómnibus en Santa Rosa (Corrientes)	Carretero	0	-
Repavimentación de la ruta nacional Nº 151, empalme con ruta nacional Nº 22 hasta La Pampa	Carretero	76	152
Repavimentación de la ruta nacional Nº 251, desde empalme con ruta nacional Nº 22 hasta la localidad de General Conesa	Carretero	60	120
Repavimentación ruta nacional Nº 150 Patquía-km 85	Carretero	43	85
Revisión de traza del FFCC de la Mina de Potasio Río Colorado a Fortín Uno	Ferroviario	90	90
RN N° 34, ampliación de capacidad, tramo límite con Jujuy/Salta-Salvador Mazza	Carretero	400	200
RN N° 34, nuevo puente internacional tramo Salvador Mazza-Yacuiba	Carretero	sd	-
RN N°34, autovía de 4 carriles tramo Trozalito-límite con Jujuy	Carretero	53	26,5
RP Nº 24, Cerrillo-emp. RN 51, tramo Progr. 605-12.556, obra de duplicación y pavimentación de la calzada, distribuidores y obras de drenaje	Carretero	24	11,95
RP. N°19, ampliación de luz de puente Bailey existente, tramo Los Toldos-La Mamora	Carretero	1	0,04
RP. N°19, puente internacional y acceso, estudios geológicos, proyecto y ejecución, tramo Los Toldos-La Mamora	Carretero	1	-
Ruta en C. Nº 65, empalme R.N. Nº 38-Alpachiri	Carretero	22	18,7
Ruta N. N°34, ampliación de capacidad (autovía 4 carriles)/autopista federal del NOA y construcción de *bypass* urbanos, tramo Rosario de la Frontera-Metan	Carretero	67	33,5
Ruta N. N°9, ampliación de capacidad, tramo límite con Tucumán-Rosario de la Frontera	Carretero	107	53,5
Ruta N. N°9/34, autopista federal del NOA, tramo Metán-Torzalito	Carretero	191	95,7
Ruta nacional 1S 40, corredor de cargas cordillerano	Carretero	181	410
Ruta nacional Nº 22, Arroyito-Zapala, ensanche, ampliación de carriles, repavimentación	Carretero	63	137
Ruta nacional Nº Nº 22, Neuquén-Plottier (duplicación de calzada)	Carretero	25	16
Ruta nacional Nº 22, Plaza Huincul-Cutral-Có	Carretero	26	3
Ruta nacional Nº 237, Arroyito-Piedra del Águila	Carretero	356	178

Nombre del proyecto	Subsector	Monto estimado de inversión (millones USD)	Extensión (km)
Ruta nacional Nº 34-2	Carretero	18	31
Ruta nacional Nº 34-3	Carretero	31	15,93
Ruta nacional Nº 9, fin autopista, límite con Salta	Carretero	94	47
Ruta nacional Nº 9, límite Santiago del Estero-emp. RN Nº 38 S1	Carretero	39	32,8
Ruta nacional Nº IV 66	Carretero	25	12,4
Ruta provincial Nº 7, límite con Río Negro-Añelo (duplicación de calzada)	Carretero	32	60
Ruta provincial Nº 7, rotonda Pluspetrol-puente balsa de las Perlas	Carretero	30	15
Ruta regional alternativa a RN 34	Carretero	4	20
Segunda calzada de RN 9, tramo autovía Termas de Río Hondo-empalme antigua RN 9-Sección I	Carretero	47	35,5
Segunda calzada de ruta nacional Nº 9, tramo autovía Termas de Río Hondo-empalme ex RN 9-Sección II	Carretero	34	84,8
Segunda calzada de ruta nacional Nº 9 y distribuidores de tránsito, tramo antigua RN 9-San Miguel de Tucumán-Sección III	Carretero	19	306
Sistema Cristo Redentor	Carretero	317	-
Terminal de ómnibus de Victoria	Carretero	1	-
Terminal de ómnibus de Buena Esperanza	Carretero	0	-
Terminal de ómnibus de Corrientes	Carretero	5	-
Terminal de ómnibus de General Villegas	Carretero	2	-
Terminal de ómnibus de la ciudad de La Quiaca	Carretero	8	-
Terminal de ómnibus de Rufino	Carretero	0,1	-
Terminal de ómnibus de La Toma	Carretero	0	-
Terminal de transporte público interurbano de pasajeros I	Carretero	2	-
Tren Chelforo-Ministro Ramos Mexia, Río Negro	Ferroviario	4.592	163
Tren de pasajeros A. Korn-Gándara	Ferroviario	22	80
Tren interurbano Salta-Güemes	Ferroviario	50	50
Tren Norpatagónico	Ferroviario	780	700
Tren Patagónico, extensión del proyecto a Bahía Blanca. Estudio de remodelación y modernización de la infraestructura y superestructura del ramal ferroviario Bahía Blanca-San Carlos de Bariloche	Ferroviario	0,2	860
Tren Patagónico, mantenimiento y mejora de la traza Viedma-Bariloche	Ferroviario	182	821
Tren Transpatagónico Río Negro-Chubut	Ferroviario	146	170
Tren Trasandino del Sur, estudio de remodelación, modernización y ampliación de la infraestructura y superestructura del ramal ferroviario	Ferroviario	52	52
Túnel binacional Las Leñas	Carretero	1.600	52
Variante al proyecto de "Recuperación del ramal Tucumán-Rosario", reactivación del ferrocarril Belgrano, ramal Bandera-Las Cejas	Ferroviario	294	367
ZAL Buenos Aires, Rosario y Bahía Blanca	Intermodal	sd	-

6.3. LISTADO DE CORREDORES Y PUNTUACIÓN OBTENIDA

Num	Relevancia estratégica del corredor				Potencial de integración			Déficit de inversión		Promedio general
	Vocación estructurante	Volúmenes servidos	Potencial de crecimiento	Población/ producción en área de influencia	Conectividad internacional	Condiciones de intermodalidad	Peso sobre la red arterial	Capacidad de la infraestructura	Calidad de la infraestructura	
AR-1	5	5	5	5	5	5	2	1	1	3,8
AR-2	5	3	5	3	5	5	2	3	1	3,6
AR-3	5	4	5	4	5	5	1	2	1	3,6
AR-4	2	3	2	2	3	2	2	3	1	2,2
AR-5	4	3	4	3	2	5	2	2	1	2,9
AR-6	4	2	4	3	4	3	2	3	1	2,9
AR-7	3	2	2	3	3	4	3	3	1	2,7
AR-8	3	3	4	5	5	5	3	3	1	3,6
AR-9	3	3	4	3	5	4	3	2	1	3,1
AR-10	2	2	1	1	3	5	2	3	1	2,2
AR-11	1	2	2	3	2	5	1	2	1	2,1
AR-12	1	2	1	3	2	5	2	3	1	2,2
AR-13	2	1	3	1	3	5	2	3	1	2,3
AR-14	2	1	1	2	1	4	5	3	1	2,2

6.4. METODOLOGÍAS Y FUENTES DE INFORMACIÓN

INDICADORES

- Banco Mundial
- Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC)
- Dirección Nacional de Vialidad
- Encuentro Iberoamericano y del Caribe sobre Seguridad Vial (EISEVI)
- Fuentes nacionales
- Infrascope, Economist Intelligence Unit (EIU), The Economist
- Ministerio de Transporte
- Observatorio Nacional de Datos de Transporte (ONDAT)
- Trenes Argentinos
- Foro Económico Mundial

LISTADO DE PROYECTOS

- Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)
- Ministerio del Interior, Banco de Proyectos
- Ministerio del Interior/CAF/Gobierno de Jujuy, Plan Estratégico Territorial de la Puna, Provincia de Jujuy
- Ministerio de Transporte, Operación Abierta de Trenes de Carga
- Revista Vial

BANCO DE DESARROLLO
DE **AMÉRICA LATINA**