



**CAPÍTULO 6:
POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA.**



CAPÍTULO 6: POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA.

La Coalición Cívica concibe a la infraestructura como una realización humana que sirve de soporte para el desarrollo de otras actividades y su funcionamiento es indispensable para la organización estructural de un país.

Este conjunto de acciones físicas y materiales que permiten el desarrollo de la actividad económica y social, y está representada por las obras relacionadas con las vías de comunicación y el desarrollo urbano y rural, afecta directamente la calidad de vida y hábitos de la gente. Así, la Coalición Cívica adhiere a una “infraestructura sustentable”, no solamente en lo que refiere a costos, calidad y duración adecuados para cumplir sus propósitos, sino también al hecho que contribuya al desarrollo sustentable de nuestra Argentina; Desarrollo concebido como la utilización racional de los recursos mediante un desarrollo sustentable que promueva el bienestar de la sociedad en su conjunto, erradique la pobreza, asegure el crecimiento económico con distribución de la riqueza y preserve el patrimonio natural y la biodiversidad para las generaciones futuras.

Por principio general, para la Coalición Cívica la inversión en infraestructura no constituye un gasto superfluo, sino una herramienta para el desarrollo. Por eso la Coalición Cívica propone como principio general mejorar los sistemas de planeamiento, estudios básicos y evaluación de proyectos de infraestructura física, la determinación de sus características y su distribución geográfica.

Objetivos y propuestas

Infraestructura carretera.

1. Reducción de tiempos incrementales de viaje y reducción de la exposición al riesgo.
2. Disponer de rutas y caminos acordes a una economía estructurada en múltiples polos regionales.
3. Construcción de 2000 km. de autopistas y autovías en rutas nacionales: tramos con niveles de demanda crítico en las RNs 3, 5, 7, 8, 12, 14, 19 y 33. Finalización de la autopista Rosario - Córdoba.
4. Jerarquización de tramos de rutas congestionados: 5600 kms. de banquetas pavimentadas y cruces a desnivel seleccionados: tramos con niveles de demanda crítico en las RNs 3, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 14, 16, 22, 33, 34, 36, 38, 40, 60, 95, 105, 158, 188,
5. Brindar asistencia técnica y financiera a municipios para el mantenimiento y reconstrucción de caminos rurales.
6. Incentivar el traslado de personas y de cargas de forma más eficiente, alentando el uso de transporte público para utilizar más combustibles en el sector productivo, como el campo.

Infraestructura y servicios ferroviarios.

- Mejoramiento del inventario y monitoreo de la infraestructura ferroviaria, activa e histórica.
- Renovación o mejoramiento de la infraestructura de vía de ejes interregionales seleccionados (500 km o más) cargueros o mixtos. 5500 km de vía en todo el país.

CAPÍTULO 6: POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA.

- Invertir en infraestructura ferroviaria en conjunto con los concesionarios de carga en tramos del alto tránsito de carga.
- Iniciar la vinculación del ramal Villa María - Rosario con el área portuaria al norte de Rosario, junto con el ordenamiento general del tránsito ferroviario en la ciudad de San Lorenzo y alrededores.
- Ordenamiento de los accesos ferroviarios a Bahía Blanca, en coordinación con la reconversión de la circunvalación carretera
- Permitir a mediano plazo la incorporación de material tractivo y rodante usado proveniente de
- Explorar la incorporación de operadores de transporte en segmentos seleccionados.

Puertos.

1. Intensificar la sinergia del sistema portuario, coordinando las obras de utilización común, y conservando los roles a nivel nacional, especialmente entre las áreas metropolitanas de Rosario y Buenos Aires.
2. Aumentar del calado del Paraná inferior/Plata (hidrovía) alcanzando 36' en el corto plazo, y 40' en el mediano plazo. En este esquema deberá coordinarse la complementariedad de calados mayores a 34' entre el Paraná, Paraná Guazú y Canal Martín García.
3. Asegurar el acceso seguro de buques cargados a 32' al puerto Nuevo (en el barrio de Retiro, Capital Federal).
4. Reestablecer a la Dirección de Puertos y Vías Navegables como instancia de planificación y participación de la comunidad portuaria de Buenos Aires. Establecimiento de lineamientos a corto, mediano y largo plazo para el crecimiento del negocio portuario.
5. Aumentar la competitividad del sistema portuario de Buenos Aires ante los cambios en la escala de los servicios regulares para contenedores, poniendo al alcance de los usuarios la disminución de costos derivada del aumento del calado.
6. Comenzar la incorporación funcional e institucional del puerto de La Plata en el sistema de terminales metropolitanas.
7. Consolidar el balizamiento en los ríos Paraguay y Paraná.

Tráficos internacionales del autotransporte de carga.

- Incrementar la participación de operadores locales en tránsitos de carga pasantes. Asimismo facilitar la eximición de impuestos correspondiente a la exportación de servicios.
- Implementación de cargo por utilización de la infraestructura carretera (previsto en el ATIT como sur, ALADI).
- Establecer monitoreo de agilidad y fluidez de controles aduaneros para reducir tiempo de cruce.

Transporte aerocomercial.

1. Ampliar la oferta de vuelos de cabotaje con actores nuevos en el mercado.
2. Otorgamiento de rutas principales desde ciudades estratégicas (por ejemplo, Córdoba).

CAPÍTULO 6: POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA.

3. Facilitar la compra o leasing de aeronaves que optimicen el aprovechamiento de slots de despegue en aeropuertos congestionados, así como los jets regionales que permitan prestaciones con mínimo nivel de calidad en los servicios especificados en el punto anterior.
4. Radarización del espacio aéreo nacional en conjunto con INVAP.

Área metropolitana Buenos Aires

1. Renovación escalonada del material rodante de los servicios metropolitanos por ferrocarril.
2. Establecimiento de servicios cada 15' hacia La Matanza (ramal Barracas - González Catán, hoy casi abandonado) con el material rodante usado recientemente adquirido por el Estado Nacional (aún no distribuido o no incorporado a servicio). Facilitar la concreción del último tramo de la avenida/autopista 27 de Febrero
3. Traspasar el subte a la Ciudad de Buenos Aires.
4. Incorporar al Gobierno de la Ciudad en las gerencias de la CNRT vinculadas al transporte de la ciudad.
5. Comenzar la extensión sur-sureste del Camino del Buen Ayre.

Infraestructura de datos ambientales

- Recuperar estaciones con personal históricas del Servicio Meteorológico Nacional, sobre todo en áreas de montaña. Incrementar sustancialmente la densidad observacional con estaciones automáticas. Incrementar las observaciones del perfil vertical de la atmósfera (aerológicas).
- Integrar instituciones de usuarios en la estructura decisoria del Servicio Meteorológico Nacional (INTA, Subsecretaría de recursos Hídricos, Academias Nacionales, Universidades, INDEC, Entes administradores de cuenca)
- Integrar y sistematizar la información proveniente de las redes existentes en el país (SMN, INTA, SRH, AIC, SHN, DGI Mendoza, Prov. de San Luis), con vértice institucional en el INDEC. Proyección hacia un sistema de transmisión telemétrica y acceso automático a datos a través de la red universitaria de publicaciones de la SECyT.
- Integrar a la Administración de Parques Nacionales, la Gendarmería y la Dirección Nacional de Vialidad en el mantenimiento de estaciones automáticas y/o en realización de observaciones.
- Incrementar las observaciones de evaporación para el desarrollo de metodologías de mitigación de anegamientos regionales en zonas de llanura (SRH, Inst. de Hidrología de Llanuras).
- Consolidar el Plan Espacial, de la CONAE (Comisión Nacional de Actividades Espaciales) e integrar el desarrollo de tecnologías satelitarias como rubro de comercio exterior.



**CAPÍTULO 7:
POLÍTICAS PARA LOS SERVICIOS
PÚBLICOS PRIVATIZADOS.**



CAPÍTULO 7: POLÍTICAS PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS PRIVATIZADOS.

Las acciones dirigidas al replanteo del esquema vigente sobre los servicios públicos privatizados que se propician son:

1. Revisar el cumplimiento de los contratos de concesión o transferencia de empresas, aún pendientes.
2. Garantizar la prestación de los servicios públicos esenciales y modificar los criterios de tarifación cuando así correspondiere, replanteando la adopción de subsidios cruzados transparentes para determinados sectores y grupos de consumidores e incorporando una tarifa social que tienda a garantizar la universalidad de acceso.
3. Impulsar la sanción de una ley que establezca un nuevo marco regulatorio para los servicios públicos concesionados o privatizados.
4. Reestructurar el funcionamiento de los entes reguladores u órganos de control, dotándolos de autarquía, independencia plena del poder político e idoneidad profesional mediante nombramientos por concurso, de todo su personal, incluida la línea jerárquica.
5. Revisión integral del sistema de Fideicomisos Públicos vigente, con el objetivo de que establezca su eventual funcionamiento en el marco de una ley que fije los requerimientos mínimos de los contratos, las características y responsabilidades del fiduciante, la definición del fiduciario y de los procedimientos para su designación. Asimismo, establecer la imposibilidad del PEN de modificar el objeto y la afectación de los recursos, la obligación de auditoría externa de los estados contables y la publicidad periódica y detallada de la aplicación de los recursos.
6. Asegurar la implementación de programas de desarrollo de proveedores locales en las negociaciones; además de establecer controles sobre las compras intra-corporativas de las empresas y su impacto sobre los costos de explotación.