

Programa Pehuenche



Evaluación Ambiental y Social con enfoque Estratégico

Informe Final
Tomo 4: RESUMEN EJECUTIVO

Noviembre de 2013

Programa Pehuenche

Evaluación Ambiental y Social con enfoque Estratégico

**Informe Final
Tomo 4: RESUMEN EJECUTIVO**

Noviembre de 2013

Índice - Tomo 4

EL PROGRAMA PEHUENCHE	1
EL GRUPO DE PROYECTOS	5
EL ÁREA DE INFLUENCIA	7
LOS FACTORES Y PROCESOS ESTRATÉGICOS	9
LOS ESCENARIOS	12
LA EVALUACIÓN ESTRATÉGICA	17
EL PLAN DE ACCIÓN ESTRATÉGICO	21
RECOMENDACIONES FINALES	36

Índice de figuras

Figura 1: Ciclo de planificación de la componente de preinversión del Programa Pehuenche y ubicación de la EASE como insumo del Plan de Integración Territorial	1
Figura 2: Pasos metodológicos simplificador de la EASE	3
Figura 3: Flujo metodológico de la EASE del Programa Pehuenche	4
Figura 4: Eje de Integración y Desarrollo MERCOSUR – Chile y Grupos de Proyectos componentes	5
Figura 5: Macrorregión Pehuenche en tanto Área de influencia directa del Paso Internacional El Pehuenche	7
Figura 6: Subsistemas territoriales de la Macrorregión	8
Figura 7: Factores y procesos estratégicos	9
Figura 8: Factores que determinan el desempeño e impacto de la infraestructura-transporte-logística	20
Figura 9: Proceso simplificado conceptual de elaboración de la EASE y la inclusión de los lineamientos estratégicos	22
Figura 10: Programas componentes del PAE de la EASE del Programa Pehuenche	23
Figura 11: Matriz de sinergias entre los lineamientos estratégicos y los programas componentes del PAE de la EASE del Programa Pehuenche	25

Índice de tablas

Tabla 1: Cartera de proyectos del Grupo 6 del Eje Mercosur-Chile	6
Tabla 2: Cartera de proyectos del Plan de Acción 2013 – 2030 de la Macrorregión Logística Pehuenche	6
Tabla 3: Matriz de escenarios alternativos planteados para el Programa Pehuenche	13
Tabla 4: Matriz de evaluación estratégica – Riesgos y oportunidades para elaboración del Plan de Acción Estratégico	17
Tabla 5: Plan de Acción Estratégico - Síntesis de Programas y Proyectos Estratégicos	33

EL PROGRAMA PEHUENCHE

Contexto

Entre las iniciativas promovidas por COSIPLAN-IIRSA, se encuentra el “**Proyecto de rehabilitación y pavimentación del Paso Internacional El Pehuenche**”, que tiene por finalidad desarrollar un paso estratégico alternativo y complementario al Paso Cristo Redentor en la Provincia de Mendoza (República Argentina), que a su vez integre los diversos corredores de transporte en el ámbito del Eje de Integración y Desarrollo Mercosur-Chile. Su componente de preinversión, denominado “**Programa Pehuenche**” se ejecuta a través de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios por medio de una asistencia financiera de la Corporación Andina de Fomento (CAF), que tiene por objetivo apoyar la realización de estudios destinados a aprovechar el potencial productivo y de generación de servicios en el área de influencia.

Su implementación sigue un Ciclo de Planificación que se articula en tres etapas incluye en la segunda de ellas el desarrollo de una Evaluación Ambiental y Social Estratégica de la cual surja una estrategia ambiental y social que acompañe la formulación de un Plan de Integración Territorial (PIT) que consolide la nueva alternativa de conectividad, fortaleciendo el ordenamiento territorial, y la integración productiva de los territorios bajo análisis (Ver **Figura 1**).



Figura 1: Ciclo de planificación de la componente de preinversión del Programa Pehuenche y ubicación de la EASE como insumo del Plan de Integración Territorial

La Evaluación Ambiental y Social con enfoque Estratégico del Programa Pehuenche

Con objeto de aprovechar las oportunidades existentes en la Macroregión de influencia, se ha decidido realizar una Evaluación Ambiental y Social con enfoque Estratégico (EASE) del Grupo 6 de Proyectos del Eje de Integración y Desarrollo Mercosur-Chile que constituyen el objeto de evaluación como parte del Programa Pehuencheal que se suman diversos programas y proyectos que contribuyan a su consolidación en territorio Argentino, entendiendo que los resultados de la misma permitirán minimizar los potenciales riesgos e impactos ambientales y sociales en los territorios asociados al área de influencia de dicho Programa, resultando de la misma un **Plan de Acción Estratégico (PAE)** como insumo para la elaboración del Plan de Integración Territorial en tanto instrumento integrador de los diversos estudios de preinversión incluidos en la Segunda Etapa del Ciclo de Planificación (Ver **Figura 1**). Sus objetivos específicos son:

- Llevar a cabo una evaluación ambiental y social de los proyectos y acciones identificadas como parte del Programa Pehuenche.
- Asegurar que tanto las oportunidades como los impactos y riesgos acumulativos y sinérgicos sean debidamente identificados, evaluados y considerados.
- Elaborar un plan de participación que acompañe el desarrollo de la evaluación.
- Elaborar una estrategia y un Plan de Acción Estratégico que permita incorporar la dimensión ambiental y social temprana en la preparación de los diversos proyectos y acciones que componen la cartera de proyectos del Programa Pehuenche.

La metodología para la elaboración de la EASE

La Evaluación Ambiental y Social con enfoque Estratégico (**EASE**) ha sido elaborada en base a un instrumento metodológico desarrollado en el seno de IIRSA, en tanto actual Foro Técnico de COSIPLAN, que permite la inclusión temprana de la dimensión ambiental y social en la planificación de grupos de inversiones en un Eje de Integración y Desarrollo. Busca:

- Mejorar la comprensión de la dinámica de un ámbito territorial específico,
- Comprender dinámica impuesta por un grupo de proyectos identificando las implicancias ambientales y sociales que generan sobre un territorio,
- Identificar programas y proyectos complementarios y sinérgicos a los que son objeto de evaluación,
- Identificar factores y procesos estratégicos claves en el territorio en base a los cuales sea posible construir escenarios alternativos, identificado riesgos y oportunidades,
- Elaborar una estrategia y un Plan de Acción Estratégico que permita la incorporación temprana de la dimensión ambiental y social en la implementación de programas y proyectos de inversión,
- Facilitar un espacio para el diálogo constructivo entre las diversas jurisdicciones y actores clave.

La aplicación de la Metodología EASE se llevó a cabo según tres etapas:

Etapla 1: Análisis del contexto general de la EASE

Esta etapa tuvo como objetivo determinar los alcances de la EASE por medio de una evaluación inicial (*screening*) y una identificación y selección de la información necesaria para caracterizar el territorio (*scoping*), así como una identificación de los actores estratégicos.

Etapla 2: Consulta y análisis estratégico

En esta etapa se llevó a cabo una verificación de los resultados logrados durante la **Etapa 1** con los actores clave a fin de tomar una impresión directa de la dinámica socio-ambiental del territorio objeto de estudio, conduciendo al ajuste o confirmación de la información y análisis llevado a cabo. Todas estas actividades fueron objeto de consultas como parte del proceso participativo que acompañó el involucramiento de los actores estratégicos en la aplicación de la metodología como parte del Plan de Participación.

Complementariamente, se llevó a cabo el análisis estratégico preliminar mediante una identificación de los escenarios alternativos posibles, identificando para cada uno de ellos los riesgos y oportunidades así como los impactos acumulativos y sinérgicos, para luego definir los lineamientos estratégicos de acción durante la **Etapa 3**. Como resultado de esta etapa se elaboró la versión borrador de la Evaluación Estratégica.

Etapa 3: Propuesta de estrategia y Plan de Acción Estratégico del Programa Pehuenche

El objetivo de la EASE es anticipar las implicaciones negativas y positivas que sobre el territorio objeto de estudio genere la implementación de proyectos de inversión como aquellos que forman parte del Programa Pehuenche, para lo cual se identificaron y propusieron líneas estratégicas y programas de acción que permitan abordar los riesgos e impactos (evitarlos, reducirlos, corregirlos, controlarlos o compensarlos), fomentando y ampliando las potencialidades del desarrollo socioeconómico y ambiental desde un enfoque sostenible, como parte de una estrategia que posteriormente sea incluida en un Plan de Integración Territorial, todo lo cual es el objeto central de la Segunda Etapa del Programa Pehuenche.

En la **Figura 2** se ha simplificado el flujo metodológico seguido, no obstante lo cual las diversas actividades seguidas a lo largo de la EASE se describen en la **Figura 3**.

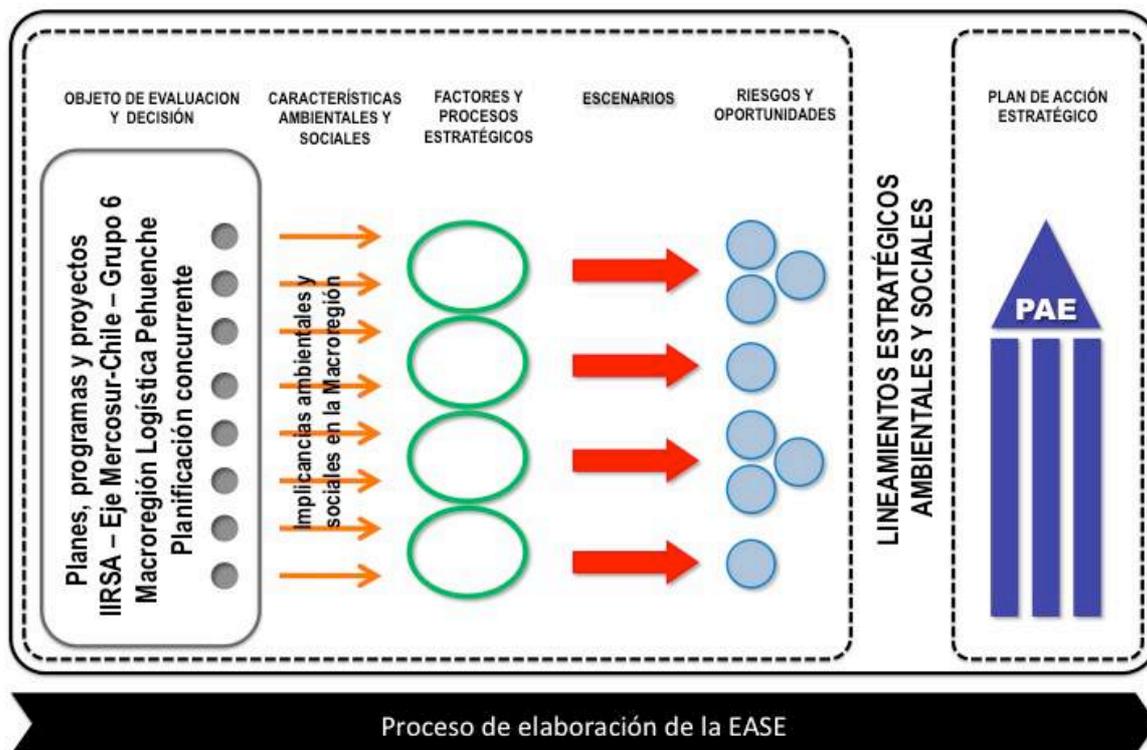


Figura 2: Pasos metodológicos simplificador de la EASE
Fuente: Elaboración propia

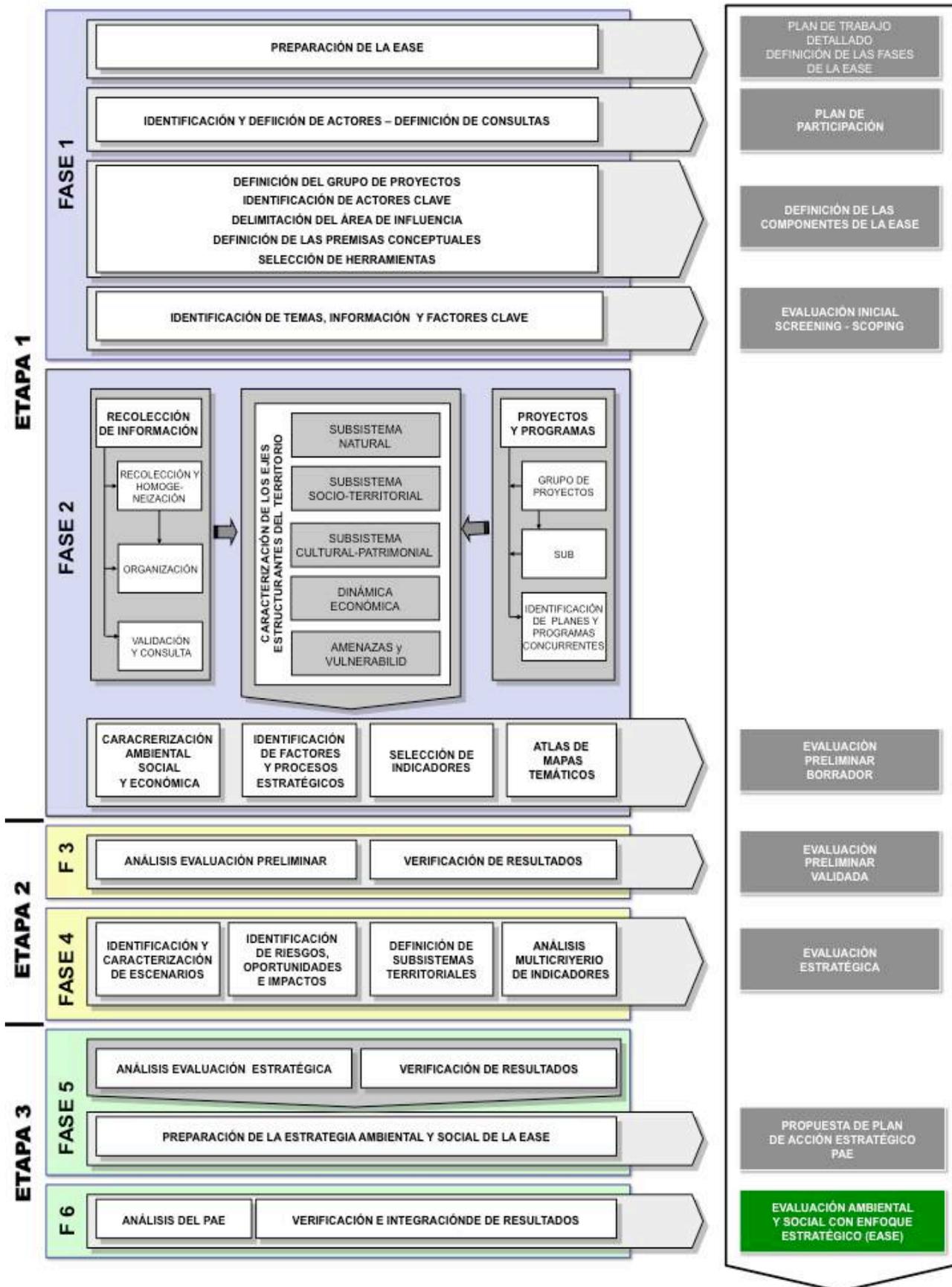


Figura 3.: Flujo metodológico de la EASE del Programa Pehuenche

Fuente: Elaboración propia.

EL GRUPO DE PROYECTOS

El objeto de la evaluación

El Paso Internacional El Pehuenche forma parte del Eje de Integración y Desarrollo Mercosur-Chile y aglutina como proyecto ancla al Grupo 6 de Proyectos cuya función estratégica es (Ver **Figura 4**):

- Brindar alternativas de conectividad y servicios a los flujos comerciales de los países del MERCOSUR y Chile.
- Dinamizar el desarrollo intra-regional.
- Promover el desarrollo del turismo integrado en la Región.

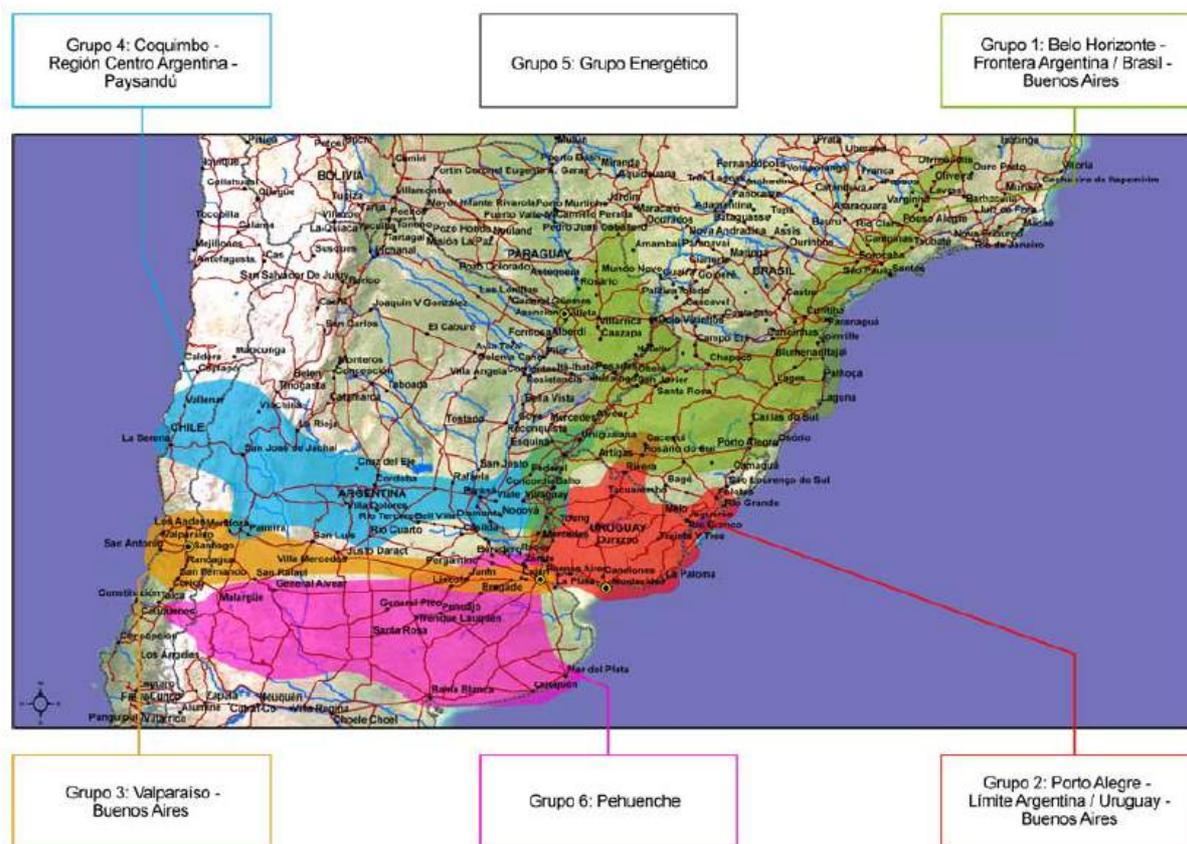


Figura 4: Eje de Integración y Desarrollo MERCOSUR – Chile y Grupos de Proyectos componentes
Fuente: Elaboración IIRSA/COSIPLAN

Este Grupo concentra las principales rutas de transporte hacia el Pacífico desde los países del Mercosur por medio de un Sistema de Pasos Fronterizos que incluye el Paso Cristo Redentor, el cual se complementa con el nuevo eje de conexión a través del Paso El Pehuenche, que conecta las localidades de Malargüe y San Rafael (Argentina) con la VII Región del Maule (Chile). En consecuencia, ambos pasos fronterizos están considerados en el Plan de Inversiones Viales para los Pasos Fronterizos Priorizados que lleva adelante el Grupo Técnico Mixto Argentino-Chileno, los cuales fueron incluidos en el Protocolo sobre Integración Física del Acuerdo de Complementación Económica Chile – MERCOSUR como parte de las iniciativas destinadas a promover una mayor integración entre la República Argentina y la República de Chile.

La lista de proyectos de base que forman parte de este Grupo incluye el mejoramiento de caminos, ferrocarriles, puertos e integración fronteriza (Ver **Tabla 1**).

Tabla 1: Cartera de proyectos del Grupo 6 del Eje Mercosur-Chile

Fuente: Elaboración propia

ID	Nombre Proyecto	Monto USD x 1000
MCC35	IMPLEMENTACIÓN DEL CONTROL INTEGRADO DE ÚNICA CABECERA PASO PEHUENCHE	40.000
MCC37	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 145: EMPALME RUTA NACIONAL N° 40 SUR-ACCESO AL PASO PEHUENCHE	63.000
MCC38	PAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40 SUR, TRAMO MALARGÜE - LÍMITE CON NEUQUÉN	90.000
MCC76	CORREDOR VIAL SAN NICOLÁS / ZÁRATE - PASO PEHUENCHE	1.000.000
MCC77	CORREDORES FERROVIARIOS ACCESO A LOS PUERTOS DE MAR DEL PLATA Y QUEQUÉN	35.000
MCC78	AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE MAR DE PLATA	6.500
MCC79	MEJORAMIENTO DEL PUERTO DE QUEQUÉN	40.000
MCC118	CORREDOR VIAL BAHÍA BLANCA - PASO PEHUENCHE	1.000.000
MCC146	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 3: SAN MIGUEL DEL MONTE - LAS FLORES - AZUL	166.000
MCC147	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 5: LUJÁN - ACCESO BRAGADO	240.000
MCC148	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 33: PIGÜÉ - BAHIA BLANCA	260.000
MCC149	DUPLICACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 205: EMPALME CON RUTA NACIONAL N°3 - SALADILLO	240.000

Complementariamente al Grupo 6 de proyectos se han considerado como objeto de evaluación otro conjunto de inversiones orientadas a mejorar el estado y las condiciones de circulación en aquellos tramos que facilitan o refuerzan la conectividad de los puertos y estaciones multimodales identificadas y, que han sido incluidos en el Plan de Acción 2013 – 2030 destinado a potenciar la Macroregión Logística Pehuenche por un total estimado de USD 4300 millones, las cuales también son analizadas en la presente EASE (Ver **Tabla 2**)

Tabla 2: Cartera de proyectos del Plan de Acción 2013 – 2030 de la Macroregión Logística Pehuenche -

Fuente: SSPT – Programa Pehuenche

INFRAESTRUCTURA VIAL
Rutas Troncales desde Buenos Aires
Rutas Troncales desde Mar del Plata
Rutas Troncales desde Quequén
Rutas Troncales desde Bahía Blanca
Nuevo trazado Bahía Blanca a Pehuenche
INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA
Vías Troncales desde Buenos Aires y Bahía Blanca
Vías Troncales desde Mar del Plata
Vías Troncales desde Quequén
Nuevo Trazado Bahía Blanca a Pehuenche
INFRAESTRUCTURAS LOGÍSTICAS Y PORTUARIAS
Accesos Portuarios y Terminales Intermodales: Puerto de Mar del Plata; Puerto de Quequén
Terminal Intermodal Logística (TIL) Gral. Pico
Terminal Intermodal Logística Azul
Terminal Intermodal Logística Malargüe
OTRAS INVERSIONES
Centro Tecnológico y Edif. Serv. Empresariales, en TIL Gral. Pico, TIL Azul, TIL Malargüe.

EL ÁREA DE INFLUENCIA

La Macrorregión Pehuenche

Si bien las obras asociadas a la pavimentación de la Ruta Nacional N° 145 entre el Empalme de la Ruta Nacional N° 40 Sur y el acceso al paso Pehuenche de Argentina tienen un entorno inmediato específico, el Paso Internacional El Pehuenche actúa como un nuevo atractor territorial ubicado en la frontera entre ambos países, que más allá de concentrar flujos de bienes y servicios, posee un efecto inductor sobre una vasta área de influencia, de manera análoga a la que se entiende como el *hinterland*¹ de un puerto. Cabe agregar que además del proyecto ancla, el Grupo 6 de Proyectos comprende diversas inversiones que se complementan con los proyectos de la Macrorregión Logística, e inclusive aquellos que se incluyen en el Plan Estratégico Territorial. Este conjunto de inversiones, en tanto componentes del Programa Pehuenche en Argentina, tienen lugar en un área de influencia que se ha denominado la Macrorregión Pehuenche², que corresponde a una franja territorial delimitada por los flujos de transporte internacional de cargas, actuales y futuros y que para su concreción utilicen el paso Pehuenche, que comunica el sur de la Provincia de Mendoza (República Argentina) y la VIIª Región del Maule (República de Chile) (Ver **Figura 5 y Mapas del Anexo**)

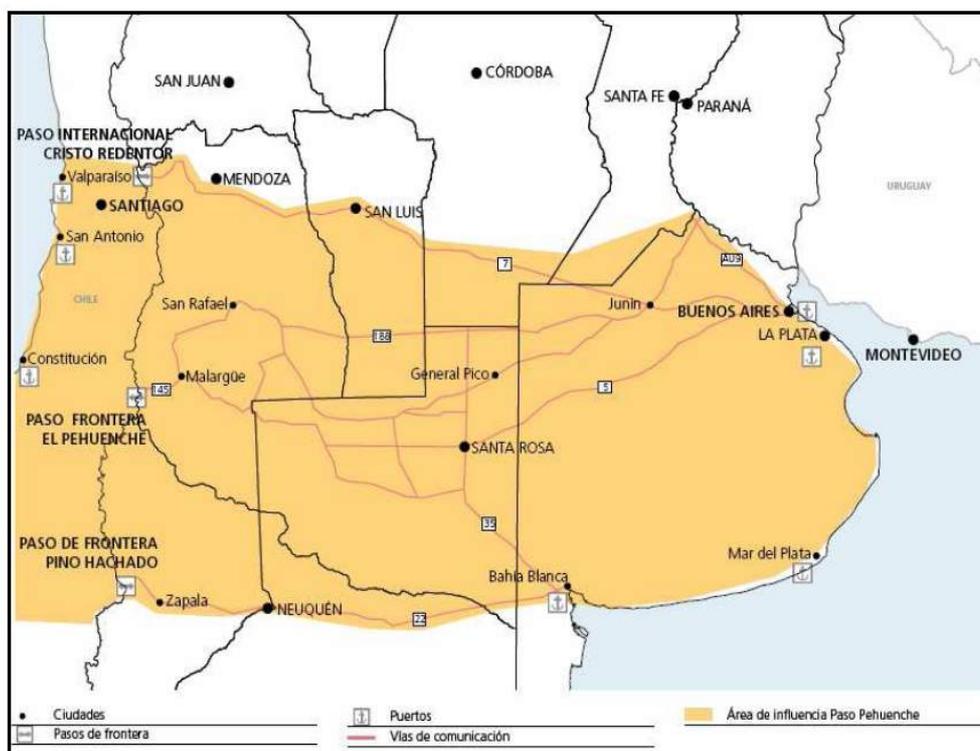


Figura 5: Macrorregión Pehuenche en tanto Área de influencia directa del Paso Internacional El Pehuenche

Fuente: Elaboración propia

¹ Anglicismo que se refiere al territorio que se comunica con un puerto, sirviéndole como vía comercial, y que se considera dentro de su área de influencia terrestre (en Granda, J.; Ciudades puerto en la economía globalizada: la arquitectura organizacional)

² La Macrorregión es un espacio geográfico, político, administrativo, económico y jurídico, organizado en un sistema integrado de asentamientos, recursos y producción localizados y ordenados espacialmente que son gestionadas con un criterio de coordinación y planificación integral (RhiSausi, J.L.; Conato, D., Cooperación transfronteriza e Integración en América Latina: La experiencia del proyecto Fronteras Abiertas, Centro Studi di Politica Internazionali, Roma, 2009).

Dicha franja territorial incluye a las Provincias de Buenos Aires, La Pampa, y Mendoza, el norte de Río Negro y Neuquén y el sur de San Luis y Córdoba; delimitada por la Ruta Nacional N° 7 hacia el Sur (incluyéndola) y la Ruta Nacional N° 22 hacia el Norte (incluyéndola), asumiendo que éstas son las dos vías a partir de las cuales se puede derivar tránsito hacia el Paso El Pehuenche. En la República de Chile dicha franja comprende a las Regiones Metropolitana, Valparaíso, O'Higgins, Maule y Araucanía.

Los subsistemas territoriales de la Macrorregión Pehuenche

Los cambios en la estructura territorial en la Macrorregión definida previamente serán en parte consecuencia del impacto que surgirá de la ejecución y funcionamiento del Grupo de Proyectos de infraestructura componentes del Programa Pehuenche, los cuales se verán reflejados en los espacios naturales, los asentamientos humanos, las zonas productivas y los flujos de comercio, en cuyo marco las inversiones en infraestructura crearán nuevas oportunidades de desarrollo para sus habitantes. No obstante, dadas las características y ubicación relativa de los mismos, se prevé que dichos cambios se manifestarán sensiblemente y de manera directa en tres ámbitos espaciales específicos de análisis, en tanto subsistemas territoriales de la Macrorregión Pehuenche, para los cuales se espera definir lineamientos específicos de acción como resultado de esta evaluación. Estos tres subsistemas territoriales son (Ver **Figura 6**)

- Subsistema de corredores de conectividad territorial.
- Atractores territoriales.
- Microrregión de influencia del Paso El Pehuenche.

Cada uno de ellos queda configurado por un universo de relaciones entre elementos y procesos que se identifica posteriormente en tanto factores y procesos estratégicos que tienen una importancia relativa diferente en cada subsistema.

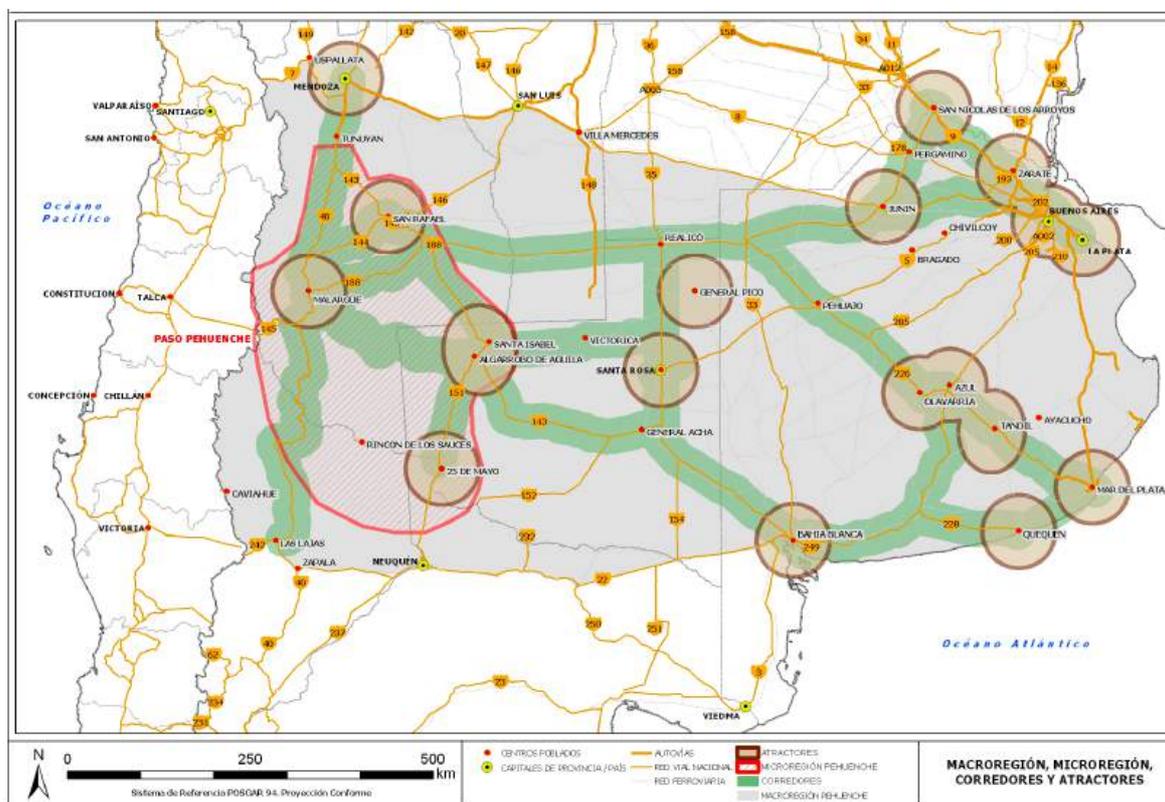


Figura 6: Subsistemas territoriales de la Macrorregión
Fuente: Elaboración propia

LOS FACTORES Y PROCESOS ESTRATÉGICOS

La metodología EASE incluye la identificación de los factores y procesos estratégicos, por intermedio de los cuales es posible orientar la comprensión de la dinámica resultante de la interacción del Grupo de Proyectos objeto de análisis sobre el área de influencia directa de referencia, denominada Macrorregión Pehuenche empleando para ello los insumos que surgen de la caracterización ambiental de la misma (Ver Tomo I) que además ha sido sintetizada mediante un juego de indicadores e índices que apoyan la construcción de los escenarios como insumo para la evaluación estratégica.

Se entiende por **Factor o Proceso Estratégico** a un factor que explica las consecuencias ambientales y sociales de una decisión vinculada a un grupo determinado de proyectos. Para la presente EASE, se han definido ocho y se los ha catalogado si son críticos, de oportunidad, de riesgo, o de potencialidad (Ver **Figura 7**).

1	Mejoramiento de la conectividad y la accesibilidad	Oportunidad/Riesgo
2	Diversidad cultural y patrimonial	Riesgo
3	Sensibilidad y restricciones ambientales	Crítico
4	Dinámica de los centros urbanos y los atractores territoriales	Riesgo/Oportunidad
5	Oferta de servicios	Crítico
6	Inducción al desarrollo de actividades económicas	Oportunidad
7	Globalización y condicionantes institucionales de la conectividad	Potencialidad
8	Variabilidad climática, amenazas y riesgos ambientales	Riesgo

Figura 7: Factores y procesos estratégicos

Fuente: Elaboración propia en base a los resultados de las instancias de participación

Estos factores son:

Factor 1: Mejoramiento de la conectividad y la accesibilidad

La implementación del Programa Pehuenche, y las diversas iniciativas concurrentes llevadas a cabo por las jurisdicciones incluidas en el Área de Influencia Directa de la EASE, persigue como meta la integración entre Argentina y Chile por medio del mejoramiento de la conectividad y accesibilidad entre ambos países, induciendo un mayor desarrollo de los sectores con menor crecimiento económico relativo. Dicho Programa prevé el desarrollo de un grupo de proyectos viales y logísticos que faciliten la integración por medio del mejoramiento de la infraestructura de transporte y de los servicios asociados, todo lo cual se traducirá en un incremento de los flujos de personas, bienes y servicios, pudiendo dar lugar a la generación de un conjunto de oportunidades y riesgos como resultado de ello. El mejoramiento de la conectividad y la accesibilidad, también podrá dar lugar a impactos no esperados derivados de un

acrecentamiento en la presión sobre los ecosistemas y centros poblados, congestión de tránsito, y aumento del riesgo de accidentes y siniestros entre otros.

Factor 2: Diversidad cultural y patrimonial

La amplia extensión del territorio del área de influencia del Programa incluye la consideración de una diversidad de patrones socio-culturales presentes tanto en las áreas de llanura como en las zonas montañosas. Cada sociedad muestra formas diferentes de asentarse en el territorio, cargando algunos lugares de significados simbólicos que vinculan aspectos del paisaje y los ciclos naturales con elementos culturales, ritos y festividades. Es por tanto preciso tener en cuenta esta territorialidad del espacio social como parte del proceso de evaluación. Un factor clave a tener especialmente en cuenta es la presencia de minorías culturales (pueblos originarios, poblaciones transhumantes, etc.), cuya presencia en el área de influencia se remonta a épocas anteriores a la conformación del Estado Argentino, y cuyas prácticas y cosmovisiones deben ser consideradas en el proceso de evaluación en marcha. Por ello, es clave considerar los diversos grados de vulnerabilidad del patrimonio cultural en las etapas previas de elaboración de los proyectos previstos de desarrollar como parte del programa Pehuenche, resaltando que será importante considerar los sitios de patrimonio cultural y los lugares de asentamiento de las comunidades locales o de pueblos originarios, y las relaciones de pertenencia hacia los sitios de patrimonio cultural, considerados sagrados.

Factor 3: Sensibilidad y restricciones ambientales

El desarrollo de la infraestructura de transporte y logística junto a las diversas actividades económicas que sean inducidas por el grupo de proyectos deben enfrentar el doble desafío de mejorar la conectividad física, local y regional, pero también mantener la provisión de bienes y servicios ecosistémicos en la Macrorregión, por lo cual es imprescindible considerar su sensibilidad ambiental y capacidad de carga (acogida) de los subsistemas territoriales según sus diversas vocaciones de uso. El incremento de la carga antrópica deberá adecuarse a las restricciones ambientales impuestas por la dinámica de los sistemas naturales y antrópicos en la región y sus diversos subsistemas territoriales.

Factor 4: Dinámica de los centros urbanos y los atractores territoriales

El área de influencia cuenta con un sistema de centros urbanos y atractores territoriales donde se concentra la mayor parte de la población, los servicios y la infraestructura y logística territorial. Cada uno de ellos tiene su funcionamiento propio, pero participa de una dinámica regional que depende de la calidad de sus servicios, del desarrollo económico relativo y de su posicionamiento político-institucional. En el crecimiento de su población influye la migración rural, el crecimiento vegetativo de la población y la migración desde otros centros urbanos, inclusive de otros países, como consecuencia de las oportunidades existentes o percibidas como tales (laborales, educación, calidad de vida, turismo). A ello se suma una afluencia estacional de personas que pueda inducirse por el turismo, que a su vez generará una presión en la dinámica urbana.

Factor 5: Oferta de servicios

El mejoramiento de la conectividad, el incremento del tránsito, y la dinámica de la actividad económica en el área de influencia generará un sensible incremento de la demanda de servicios en los diversos subsistemas territoriales de la Macrorregión Pehuenche (corredores viales, atractores, centros urbanos y microregión de área de influencia del Paso). Ello se podrá traducir en eventuales asimetrías en el aprovechamiento de las oportunidades generadas por el Programa, lo cual podrá llevar a su vez a la aparición de diferencias de categorías entre los diversos proveedores de servicios.

Factor 6: Inducción al desarrollo de actividades económicas

La concreción de los diversos proyectos que forman parte del Programa Pehuenche inducirá al desarrollo de actividades económicas productivas (agricultura, la ganadería, minería, turismo y provisión de servicios, entre otras) así como también nuevas dinámicas económicas y el fortalecimiento de las cadenas productivas. Gran parte de la Macrorregión ya cuenta con un consolidado nivel de desarrollo de actividades productivas que se ha traducido en una mayor o menor modificación del territorio. La intensificación de las mismas ha generado sensibles cambios ambientales, sobre todo en el oeste de la Macrorregión donde el ambiente es más frágil. Pero también se abren posibilidades de mejorar el desarrollo local y la oportunidad de alcanzar beneficios para las comunidades menos favorecidas, que necesitan instrumentos de dinamización socioeconómica. Estas mejoras se verían impulsadas por el desarrollo planificado de actividades, corredores y sitios turísticos.

Factor 7: Globalización y condicionantes institucionales de la conectividad

El tránsito de carga creciente a nivel binacional, con objeto de incrementar las exportaciones hacia Asia desde puertos en el Pacífico, requiere de una dinámica de la conectividad, motorizada por fuerzas dinamizadoras de carácter global (alto crecimiento de los países asiáticos, y de la demanda de bienes producidos en la Macrorregión), que se presenta, dentro de un escenario tendencial, condicionada por la coexistencia de otros pasos, y con la creación no acorde con la dinámica requerida de nuevas instancias de participación institucional y comunitaria, que a futuro surgen como imprescindibles dada la creciente integración económica de la UNASUR. Avanzar lentamente con el programa de obras puede fomentar limitantes de su eficacia tales como la falta de articulación institucional, el deterioro de obras ya realizadas pero no utilizadas, y la baja imbricación de proyectos provinciales e interprovinciales con el proyecto binacional, en parte respondiendo a la falta de políticas públicas a largo plazo. Consecuentemente, además del programa de obras, será necesario alcanzar una armonización del marco regulatorio vigente, tanto entre ambos países, como entre las diferentes jurisdicciones (Provincias de Buenos Aires, La Pampa y Mendoza), generando una sinergia que potenciará el desarrollo de nuevas actividades económicas, del turismo de la Macrorregión, el uso de tecnologías limpias y el libre tránsito de mercancías y personas. En definitiva, se requiere una acción del Estado enérgica y firme que brinde gobernabilidad como una oportunidad; regulador de las acciones y la lógica impuesta por el mercado económico.

Factor 8: Variabilidad climática, amenazas y riesgos ambientales

Los modelos predictivos para la Macrorregión indican cambios antagónicos en la variabilidad climática lo cual se traducirá en cambios de los patrones de las precipitaciones y los niveles del agua (sequías e inundaciones), con sectores que con mayor probabilidad se verán beneficiados con el incremento de las precipitaciones (sectores del este de área de influencia directa) y otros que se verán más perjudicados (hacia el oeste del área). Ello sin duda representa un condicionante severo para potenciales actividades productivas en el largo plazo. A su vez, se han identificado amenazas y riesgos ambientales vinculados a sucesos de origen natural, antrópico (provocado por la acción humana) y mixto que causan alteraciones y generan daños en las personas, los bienes, los servicios y/o el ambiente, excediendo la capacidad de respuesta de la comunidad afectada. Ello particularmente se manifiesta en la Microregión de influencia del Paso El Pehuenche.

LOS ESCENARIOS

Procedimiento seguido

El proceso de construcción de escenarios se lleva a cabo en la EASE con objeto de explorar el comportamiento ambiental y social del área de influencia directa del Programa Pehuenche, para cada uno de los factores y procesos estratégicos. Las metas perseguidas con ello fueron:

- Explorar el futuro y llegar a un acuerdo de cuál o cuáles futuros son los más convenientes, orientando el cambio hacia ellos
- Clarificar las implicaciones de las decisiones ligadas a la evolución del escenario escogido como meta de la EASE
- Identificar para los escenarios o alternativas de decisión una caracterización por cada factor estratégico.

La construcción de los escenarios fue posible de llevar a cabo considerando: i) las reflexiones resultantes de experiencias previas, reconocimiento de tendencias, estrategias y políticas existentes, y la caracterización de los factores y procesos estratégicos resultante de la Evaluación Preliminar, ii) los resultados de los Talleres de discusión sobre el tema, y iii) una visión compartida sobre la opción estratégica deseada y el futuro esperado, realizado con base en los indicadores, las categorías de análisis, y la percepción de los actores.

Escenarios considerados

A fin de explorar el futuro, y evitando escenarios favorables o desfavorables se propusieron por parte del Grupo Consultor tres escenarios que posteriormente fueron analizados y construidos durante las instancias de participación que luego se complementaron con una tarea de edición final. Se construyeron los siguientes tres escenarios:

Escenario 1 – tendencial o seguir como hasta ahora (Business as usual): este escenario representa la consolidación de la situación actual, o escenario a **tiempo cero t_0** , la que sigue las tendencias.

Escenario 2 - promocional: este escenario se corresponde con una implementación del Programa Pehuenche en base a una actitud promotora por parte de las diversas jurisdicciones nacionales, provinciales y municipales, aprovechando el contexto favorable y las implicancias resultantes de los programas y proyectos. Ello permite incrementar las oportunidades y disminuir los riesgos asociados a lapsos temporales extensos. Los resultados del Plan de Acción Estratégico de la EASE son implementados.

Escenario 3 - friccional: este escenario se corresponde con una implementación del Programa en un contexto menos promotor del proyecto, tal vez mas lento pero también consolidado y mayor tiempo para incorporar nuevos proyectos y acciones, pero con una mayor extensión temporal en la implementación del Programa Pehuenche. Los resultados del Plan de Acción Estratégico de la EASE no son considerados implementados.

La descripción de cada uno de ellos organizados por factores estratégicos se presenta en la **Tabla 3**.

Tabla 3: Matriz de escenarios alternativos planteados para el Programa Pehuenche

Fuente: Elaboración propia, 2013

Factor	Descripción de los escenarios		
	Tendencial	Promocional	Friccional
Mejoramiento de la conectividad y la accesibilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Opciones de conectividad propician cierta diversificación de producciones locales • Desarrollo incipiente del modo ferroviario • Aumento de la capacidad logística orientada a la intermodalidad • Aumento del transporte carretero de cargas • Paso Pehuenche complementario al Sistema Cristo Redentor sólo ante eventos climáticos extremos 	<ul style="list-style-type: none"> • Opciones de conectividad traccionan la aparición de nuevas producciones locales. • Aparición de eslabonamientos productivos a nivel local-regional auspiciados por una buena conectividad y el abaratamiento de costos brindados por el ferrocarril. • Intermodalidad manifiesta, grandes capacidades de desarrollo logístico futuro. • Matriz de transportes equilibrada. • Paso Pehuenche se posiciona como una alternativa al Sistema Cristo Redentor debido a altos niveles de servicio y seguridad en ruta. 	<ul style="list-style-type: none"> • Red de transporte orientada al traslado de materias primas a puertos de la región • Saturación de vías de acceso a los puertos • Intermodalidad incipiente o nula • Matriz de transportes orientada al transporte carretero • Paso Pehuenche no alcanza los niveles de servicios para derivar cargas propias del Sistema Cristo Redentor
Diversidad socio-cultural y patrimonial	<ul style="list-style-type: none"> • El patrimonio cultural es reconocido y puesto en valor por el Estado central, aunque no siempre se cuenta con los recursos necesarios para su conservación y correcto uso público. • Existen políticas que favorecen el arraigo de la población local que se va integrando con los avances del Programa. • Las diversas culturas y entre ellas los pueblos originarios ven el reconocimiento de sus derechos lo cual se traduce en una mayor visibilización y participación en la toma de decisiones. • Se implementan mecanismos de participación en la toma de decisión que favorecen la implementación de los proyectos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Los proyectos incluidos en el Programa incluyen a la protección de la diversidad cultural y patrimonial como uno de sus objetivos. • Se ha logrado consolidar un trabajo articulado en las distintas jurisdicciones y entre los distintos organismos involucrados. • Las actividades asociadas al Turismo cultural se convierten en una oportunidad para las comunidades locales. • Existe una fuerte participación de las comunidades locales, y entre ellas los pueblos originarios, en las instancias tempranas de la formulación de proyectos, lo cual permite mitigar conflictos potenciales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le demora en la implementación de los proyectos no alcanza a generar expectativas. • Los proyectos no logran considerar los temas patrimoniales y sociales en su formulación y ejecución, lo cual genera una mayor conflictividad social. • El reconocimiento de los derechos de los pueblos originarios se ve reducida o frenada por los conflictos que surgen tanto entre comunidades locales como con el Estado Central, principalmente en torno a la titularidad de la tierra. • Se generan conflictos entre los promotores de los proyectos del Programa y las comunidades locales, especialmente con las minorías étnicas o culturales. • El patrimonio de la Macrorregión es valorado sólo en cuanto recurso turístico, poniendo en riesgo su conservación.
Restricciones Ambientales	<ul style="list-style-type: none"> • Calidad ambiental afectada localmente. • Insuficiente ordenamiento ambiental en la articulación de obras de transporte y 	<ul style="list-style-type: none"> • El Programa esta integrado y con sinergias en la planificación de las distintas jurisdicciones. • Los bienes y servicios ambientales se 	<ul style="list-style-type: none"> • Insuficiente articulación de centros logísticos con el funcionamiento de los centros urbanos. • Los corredores ecológicos regionales se ven

	<p>logística.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las capacidades de carga de los ecosistemas no siempre fueron consideradas en el diseño de los proyectos incluidos en el Programa • Los corredores ecológicos rurales están afectados. • Algunas travesías urbanas se consolidan como barreras físicas y/o funcionales. 	<p>aprovechan sustentablemente.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asociaciones público-privadas exitosas en la promoción y desarrollo de actividades productivas sustentables. • Se monitorea la evolución de los ecosistemas y se aplican herramientas de control. • Proyectos exitosos integrando conservación y rentabilidad económica 	<p>afectados.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las áreas naturales protegidas y de valor para la conservación se encuentran frecuentemente afectadas. • Los recursos naturales presentan signos de agotamiento por sobreuso o deterioro. • Predominan los usos extractivos de recursos naturales. • Predomina la lógica del mercado en la gestión de los bienes y servicios ambientales.
<p>Dinámica de los centros urbanos y los atractores territoriales</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Los centros urbanos y atractores territoriales continúan con su ritmo de crecimiento socioeconómico tendencial en función de sus condiciones endógenas. • Efectos en las comunidades locales por ineficiencia en la integración de modos de transporte y centros logísticos. • Consolidación de centros urbanos de mayor jerarquía. • El desarrollo urbano no planificado genera riesgos urbanos (accidentes en los ingresos, entre otros.). • Las distintas jerarquías urbanas y las formas de visibilizar y aprovechar oportunidades pueden estimular competencias o acrecentar las brechas entre los centros urbanos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Actitud promotora por parte de los decisores y actores territoriales. • Fortalecimiento de la actividad productiva, en distintos puntos de la macrorregión • Fortalecimiento del arraigo en los centros urbanos de la macrorregión debido a mayores oportunidades de trabajo. • El crecimiento y las oportunidades son pensados estratégicamente mediante planes de ordenamiento territorial que tiendan a mejorar de las condiciones de vida de la población. • Las zonificaciones urbanas incluyen las consecuencias del Programa • Profundización de los desequilibrios territoriales y de los sistemas urbanos no integrados. 	<ul style="list-style-type: none"> • Escasa receptividad del programa por parte de las comunidades afectadas más directamente por las inversiones • Concentración de las actividades económicas y servicios sociales en los centros urbanos ya consolidados. • Aumento del desarraigo por profundización de las diferencias de desarrollo económico de los centros urbanos. • Disfuncionalidad de las relaciones entre los centros logísticos y los centros urbanos asociados a la dinámica de ambos. • Desequilibrios internos con crecimientos urbanos no planificados aumentando los riesgos sociales y ambientales.
<p>Oferta de servicios</p>	<p>La calidad de los servicios acompaña tendencialmente el crecimiento de la demanda</p> <ul style="list-style-type: none"> • La prestación de servicios en cuanto a las nuevas oportunidades generadas por la integración se ven al límite o no alcanzar a cubrir la demanda • Los centros logísticos funcionan incipientemente pero con limitaciones debido a servicios que no acompañan el 	<ul style="list-style-type: none"> • Mejoras en la oferta de servicios, ajustada a las demandas derivadas de la implementación de los Proyectos. • Se ponen en marcha nuevos servicios que generan desarrollo local y demanda de mano de obra (favoreciendo el arraigo de la población local, especialmente en los grupos más jóvenes). • El enfoque sistémico desarrollado en la macrorregión potencia el proceso productivo, incluyendo la logística, el transporte marítimo y 	<ul style="list-style-type: none"> • Oferta de servicios que es menor que la tendencial, generando dificultades y potencialmente conflictos • Inadecuada oferta de servicios que no resuelven las demandas derivada de la implementación de los Proyectos • Disminuye la competitividad de los corredores. • No se logra una consolidación de los proyectos incluidos en el programa lo cual afecta la generación de servicios y demanda de mano de obra

	<p>crecimiento, sea en calidad como en cantidad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Limitaciones económicas para llevar las inversiones en servicios • Limitaciones estructurales en acceso a servicio (fibra óptica que no está disponible) • El crecimiento de la demanda vegetativa apenas es cubierta y en consecuencia nuevas demandas se ven satisfechas con dificultades y en algunos casos superados por la estacionalidad de ciertas actividades (turismo) • 	<p>aéreo, y la comercialización y distribución en el mercado de consumo final.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se generan asociaciones estratégicas que aumentan el valor agregado en toda la cadena de producción y comercialización, y asociaciones tecnológicas mutuamente beneficiosas (por ejemplo, para aplicar los avances de la biotecnología a la agroindustria, la minería, la silvicultura y la pesca). • Se estimulan los intercambios entre universidades, centros tecnológicos y organizaciones empresariales • Desarrollo de espacios relacionales de las operaciones y las interacciones, comprendiendo complejos industriales, plataformas logísticas, redes de transporte y comunicaciones y aumento creciente de la competitividad sistémica de los lugares (competitividad locacional - territorial). 	
Inducción al desarrollo actividades económica	<ul style="list-style-type: none"> • Crecimiento de la dinámica económica de los centros urbanos tradicionales. • Desarrollo de economías regionales apoyadas por el turismo. • Mejora del comercio con Chile y Asia a través de sus puertos. • Consolidación de las desigualdades territoriales en relación al con el desarrollo económico. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fortalecimiento de las cadenas productivas y desarrollo industrial y agroindustrial • Desarrollo de economías locales sustentables y equitativas. • Crecimiento constante, planificado y sustentable de los centros urbanos a partir del turismo y actividades económicas complementarias a las inversiones del Programa. • Integración e inclusión de áreas económicamente deprimidas. • La mejora en la conectividad ferroviaria entre los puertos chilenos y argentinos permite mayor fluidez en el comercio. 	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo no planificado y a corto plazo. • Extensión de la frontera agrícola no sustentable en detrimento de la actividad ganadera. • Expansión de proyectos de manera puntual en el territorio (minería) que no logran generar una mejora sustantiva en la macroregión • Crecimiento de la infraestructura y servicios no coincidente con las expectativas del turismo. • Profundización de las desigualdades de las economías locales.
condicionan tes institucionales de la	<ul style="list-style-type: none"> • China principal socio comercial de América Latina: segundo mayor mercado para las exportaciones de la región. • Concentración de las exportaciones hacia 	<ul style="list-style-type: none"> • Paso Pehuenche integrado con la dinámica global de mejora de la conectividad a través de la Cordillera, y entre el Pacífico y el Atlántico (funcionamiento del eje de integración y 	<ul style="list-style-type: none"> • Incremento de la competencia entre pasos alternativos por falta de políticas integradas provinciales, nacionales y binacionales • Importancia del paso limitada a ser un facilitador de

	<p>China en pocos productos agropecuarios, e importaciones desde ese país de productos industrializados.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convergencia en diversos foros de economía política internacional y de gobernanza global (alianza estratégica). • Limitado funcionamiento del Paso Pehuenche debido a la coexistencia con otros pasos ya consolidados en función de las demandas y mercados globalizados. • Costos logísticos internos elevados que profundizan el alejamiento de la Argentina de los grandes mercados asiáticos. • Escasa integración productiva intrarregional, tanto a nivel macroregión como con Chile y el Mercosur. 	<p>desarrollo articulado).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Articulación de procedimientos aduaneros, y logísticos coordinados en sus relaciones con Chile, los demás países de UNASUR y otros actores de la región. • Diversificación de exportaciones tanto en bienes y servicios debido a una mejora en la logística interna generada por la conectividad; se mantienen y recrean destinos. • Desarrollo de cadenas de valor intrarregionales, en base al paradigma de que el comercio intrarregional es el más conducente al cambio estructural hacia la igualdad. • Internacionalización de la Pyme (directa e indirecta), acumulación de origen, acercamiento de marcos normativos, etc. 	<p>la circulación de productos o personas de las regiones transfronterizas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baja implementación de un enfoque sistémico, institucional y normativo, que abarque el proceso productivo, la logística, el transporte y la comercialización. • Vínculo estratégico y no solamente comercial que proporcione beneficios mutuos tanto a Argentina como a los países asiáticos. • Los corredores de infraestructura se consolidan lentamente, a menor intensidad que lo que indican los acuerdos • Fuertes dificultades en la integración física con Chile
<p>Variabilidad climática, amenazas y riesgos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Los Proyectos del Programa se planifican y ejecutan sin considerar la variabilidad climática prevista para la región. • Insuficiente fortalecimiento y articulación de instituciones a fin de prevenir y dar capacidad de respuesta frente a emergencias y recomposición de daños. • Se incrementa el nivel de vulnerabilidad asociado a las amenazas debido al crecimiento urbano y rural no planificado. • Desarrollo paulatino de actividades industriales en centros logísticos sin un acompañamiento de las salvaguardias frente a los riesgos • Los accidentes de transporte de carga se mantienen debido a la escasa descentralización de los flujos de transporte • La información sobre riesgos frente al tránsito son limitados lo cual redundan en fuertes incrementos de los costos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Consideración de la variabilidad climática en el diseño de los proyectos del Programa • El diseño de los proyectos incluye la consideración de los riesgos naturales existentes en cada región y se incluyen medidas en su formulación mediante un protocolo • Se fortalecen y articulan las instituciones logrando sistemas coordinados de monitoreo, alerta temprana y capacidad de respuesta frente a amenazas y riesgos ambientales. • Disminuye el nivel de vulnerabilidad asociado a las amenazas debido a la planificación del crecimiento urbano y rural. • Se fortalece la actividad industrial planificada en centros logísticos, disminuyendo la población vulnerable frente a las amenazas antrópicas. • Disminuyen los accidentes de transporte de carga debido a la descentralización de los flujos de transporte y mejoramiento de caminos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Descreimiento y rechazo a la incorporación de la variabilidad climática y la prevención de riesgos ambientales en la planificación y ejecución de los Proyectos del Programa. • Escaso fortalecimiento y articulación de las instituciones que resultan en la falta de previsión y de capacidad de respuesta frente a riesgos ambientales. • Inversiones en infraestructura móvil (ambulancias, bomberos, otros) inexistente. • Aumento de la vulnerabilidad asociado a las amenazas debido al crecimiento urbano y rural no planificado. • No logra consolidarse la actividad industrial planificada en centros logísticos por lo que aumenta la población vulnerable frente a las amenazas antrópicas en grandes aglomeraciones. • Las actividades industriales y los flujos de exportación siguen desarrollándose principalmente en la provincia de Buenos Aires por lo que continua la concentración de transporte y se incrementan los accidentes de transporte de carga.

LA EVALUACIÓN ESTRATÉGICA

Procedimiento seguido

Una vez construidos los escenarios alternativos, se procedió a un análisis de los riesgos y oportunidades. Este análisis ha sido efectuado considerando el comportamiento esperado, para cada uno de los ocho factores estratégicos, para el escenario tendencial y para el deseado de modo de orientar la definición de los lineamientos estratégicos que permitan aprovechar las oportunidades y simultáneamente prevenir los riesgos posibles.

El ejercicio de formulación siguió un intenso proceso de elaboración y realimentación a lo largo de cuatro instancias de participación directa y diversos procesos de dialogo seguido de manera presencial y por correo electrónicos, presentándose en el presente capítulo los resultados de dicho proceso de construcción conjunta por parte del equipo de trabajo ampliado. En este caso, y para cada escenario se identifican y califican los diversos riesgos, oportunidades e impactos sinérgicos. Finalmente se elabora un escenario meta que fuera completado en la última instancia de participación durante el Taller de Integración Final.

Matrices de evaluación estratégica participativa: Escenario Meta

Los resultados del proceso de evaluación estratégica se resumen en la matriz correspondiente al escenario meta final (Ver **Tabla 4**).

Tabla 4: Matriz de evaluación estratégica – Riesgos y oportunidades para elaboración del Plan de Acción Estratégico

Fuente: Elaboración Grupo de Trabajo Ampliado EASE – Taller 3/09/2013

Factor	Riesgos	Oportunidades
1. MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD Y LA ACCESIBILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> Saturación de vías de acceso a los puertos Matriz de transportes orientada al transporte carretero Paso Pehuenche no alcanza los niveles de servicios para derivar cargas propias del Sistema Cristo Redentor Paso Pehuenche complementario al Sistema Cristo Redentor sólo ante eventos climáticos extremos Desarrollo incipiente del modo ferroviario 	<ul style="list-style-type: none"> Aparición de eslabonamientos productivos a nivel local-regional auspiciados por una buena conectividad y el abaratamiento de costos brindados por el ferrocarril Opciones de conectividad traccionan la aparición de nuevas producciones locales Aumento del transporte carretero de cargas Paso Pehuenche complementario al Sistema Cristo Redentor
2. DIVERSIDAD SOCIO-CULTURAL Y PATRIMONIAL	<ul style="list-style-type: none"> Se generan conflictos entre los sectores dominantes de la economía y las minorías étnicas o culturales Limitaciones en conseguir los recursos necesarios para la conservación y correcto uso público del patrimonio Conflictos emergentes por gestiones demoradas desde otros ámbitos de gestión El patrimonio de la Macrorregión es valorado solo en cuanto recurso turístico, poniendo en riesgo su conservación Implementación del programa en tiempos mayores que los previstos que 	<ul style="list-style-type: none"> Los proyectos de este Programa incluyen a la protección de la diversidad cultural y patrimonial como uno de sus objetivos principales Trabajo articulado en las distintas jurisdicciones y ante los distintos organismos involucrados Participación en la toma de decisiones de representantes de la sociedad Desarrollo turístico sustentable de toda la Macrorregión Patrimonio cultural reconocido y puesto en valor por el Estado Central

	<p>redundan en mayor disponibilidad de tiempo para incorporar la participación social por parte de diversos actores sociales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Potenciales conflictos con los pueblos originarios por la implementación acelerada de los proyecto 	
3. SENSIBILIDAD Y RESTRICCIONES AMBIENTALES	<ul style="list-style-type: none"> • Insuficiente articulación de centros logísticos en el funcionamiento de los centros urbanos • Las áreas naturales protegidas y de valor para la conservación se encuentran frecuentemente afectadas • Los recursos naturales presentan signos de agotamiento por sobreuso o deterioro • Insuficiente ordenamiento ambiental en la articulación de obras de transporte y logística • Los corredores ecológicos regionales se ven afectados • Las capacidades de carga de los ecosistemas no siempre fueron considerados 	<ul style="list-style-type: none"> • Se monitorea la evolución de los ecosistemas y se aplican herramientas de control • Proyectos exitosos integrando conservación y rentabilidad económica • Asociaciones público-privadas exitosas en la promoción y desarrollo de actividades productivas sustentables • Los bienes y servicios ambientales se aprovechan sustentablemente
4. DINÁMICA DE LOS CENTROS URBANOS Y LOS ATRACTORES TERRITORIALES	<ul style="list-style-type: none"> • Desequilibrios internos con crecimientos urbanos no planificados, aumentando los riesgos sociales y ambientales • El desarrollo urbano no planificado genera riesgos urbanos • Concentración de las actividades económicas y servicios sociales en los centros urbanos ya consolidados • Profundización de los desequilibrios territoriales y de los sistemas urbanos no integrados • Disfuncionalidad de las relaciones entre los centros logísticos y los centros urbanos asociados afectado la dinámica de ambos • Las distintas jerarquías urbanas y las formas de visibilizar y aprovechar oportunidades pueden estimular competencias o acrecentar las brechas entre los centros urbanos 	<ul style="list-style-type: none"> • El crecimiento y las oportunidades son pensados estratégicamente mediante planes de planificación y ordenamiento territorial que tiendan a las mejora de las condiciones de vida de la población • Fortalecimiento del arraigo en los centros urbanos de la Macrorregion debido a mayores oportunidades de trabajo • Fortalecimiento de la actividad productiva, en distintos puntos de la Macrregión • Consolidación de centros urbano de mayor jerarquía.
5. OFERTA DE SERVICIOS	<ul style="list-style-type: none"> • Dificultades en acompañar la cobertura de la demanda de los servicios con las inversiones necesarias en los subsistemas de conectividad • Concentración de los servicios en nodos específicos • Inercia al desarrollo de los servicios que acompañen el mejoramiento del sistema de conectividad • Incremento de la demanda de los servicios moderada en la mayor parte de los centros urbanos que es posible cubrir con dificultad 	<ul style="list-style-type: none"> • Los nuevos servicios generan desarrollo local y demanda de mano de obra • Desarrollo de espacios relacionales de las operaciones y las interacciones, comprendiendo complejos industriales, plataformas logísticas, redes de transporte y comunicaciones • Aumento creciente de la competitividad sistémica de los lugares (competitividad locacional - territorial) • Mejoras en la oferta de servicios, ajustada a las demandas derivadas de la implementación del Programa
6. INDUCCIÓN AL DESARROLLO DE	<ul style="list-style-type: none"> • Profundización de las desigualdades de las economías locales (x7) 	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de economías locales sustentables y equitativas

<p>ACTIVIDADES ECONÓMICAS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Crecimiento en infraestructura y servicios no coincidente con las expectativas del turismo 	<ul style="list-style-type: none"> • Fortalecimiento de las cadenas productivas y desarrollo industrial • Desarrollo de economías regionales apoyadas por el turismo • Crecimiento constante, planificado y sustentable de los pueblos a partir del turismo • Mejora del comercio con Chile y Asia a través de sus puertos
<p>7. GLOBALIZACIÓN Y CONDICIONANTES INSTITUCIONALES DE LA CONECTIVIDAD</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Limitado funcionamiento del Paso Pehuenche debido a la coexistencia con otros pasos ya consolidados en función de las demandas y mercados globalizados (x3) • Importancia del paso limitada a ser un facilitador de la circulación de productos o personas de las regiones transfronterizas (x2) • Baja implementación de un enfoque sistémico, institucional y normativo que abarque el proceso productivo, la logística, el transporte y la comercialización • Escasa integración productiva intrarregional, tanto a nivel Macrorregión como con Chile y Mercosur • Concentración de las exportaciones hacia China en pocos productos agropecuarios, e importaciones desde ese país de productos industrializados. • Convergencia en diversos foros de economía política 	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de cadenas de valor intrarregionales • Diversificación de exportaciones tanto en bienes y servicios debido a una mejora en la logística interna generada por la conectividad; se mantienen y recrean destinos • Paso Pehuenche integrado con la dinámica global de la mejora de la conectividad a través de la cordillera y entre el Pacífico y el Atlántico (funcionamiento del corredor bio oceánico) • Internacionalización de la PyMe (directa e indirecta), acumulación de origen, acercamiento de marcos normativos, etc • Articulación de procedimientos aduaneros, y logísticos coordinados en sus relaciones con China y otros actores de la región • Vínculo estratégico y no solamente comercial que proporcione beneficios mutuos tanto a Argentina como a los países asiáticos
<p>8. VARIABILIDAD CLIMÁTICA AMENAZAS Y RIESGOS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento de la vulnerabilidad asociado a las amenazas debido al crecimiento urbano y rural no planificado • No logra consolidarse la actividad industrial planificada en centros logísticos por lo que aumenta la población vulnerable frente a las amenazas antrópicas en grandes aglomeraciones • Se incrementa el nivel de vulnerabilidad asociado a las amenazas debido al crecimiento urbano y rural no planificado • Falta de incorporación de las previsiones y adaptaciones a la variabilidad climática y riesgos ambientales en la planificación y ejecución de los Proyectos del Programa • Insuficiente fortalecimiento y articulación de instituciones a fin de prevenir y dar capacidad de respuesta frente a emergencias y recomposición de daños 	<ul style="list-style-type: none"> • Disminuye el nivel de vulnerabilidad asociado a las amenazas debido a la planificación del crecimiento urbano y rural • Se fortalecen y articulan las instituciones logrando sistemas coordinados de monitoreo, alerta temprana y capacidad de respuesta frente a amenazas y riesgos ambientales • Se fortalece la actividad industrial en centros logísticos lo que disminuye la población vulnerable frente a amenazas antrópicas • Desarrollo paulatino de actividades industriales en centros logísticos

Consideraciones finales para elaboración del PAE

Complementariamente al Grupo de Proyectos y la dinámica que surja de la implementación del mismo, la secuencia infraestructura-transporte-logística genera diversos impactos específicos relacionados con la implementación de los proyectos de infraestructura, las regulaciones, el desempeño del sector privado, y el proceso de gestión que son tenidos en cuenta desde su dimensión ambiental y social en el Plan de Acción Estratégico (Ver **Figura 8**).

Es evidente que la infraestructura-transporte-logística corresponde a una secuencia de carácter netamente transversal que comprende la producción, el comercio y el desarrollo económico; al sector transporte, las tecnologías de la información y las comunicaciones; al control de las cargas, la facilitación del transporte y el comercio; incluyendo a las diversas instituciones y organizaciones involucradas en todo el proceso.

	Actividades	Funciones	Componentes típicos	Infraestructura	Regulaciones	Desempeño sector privado	Proceso gestión pública
Servicios de infraestructura de transporte	Flujos internos	Movimiento de cargas en el territorio nacional	Carreteras, autob transporte; FFCC; aviación; navegación interior	●	●	○	○
	Nodos de transferencia	Nodos de transbordo	Puertos, aeropuertos, pasos de frontera, puertos secos	○	●	○	○
	Flujos externos	Movimiento de cargas fuera del territorio nacional	Transporte marítimo, aéreo, carretero o ferroviario internacional	○	○	○	○
	Interfases y coordinación	Coordinación comercial y operativa entre modos	Coordinación de recepción y entrega; operadores multimodales	○	○	○	○
Facilitación del transporte y comercio	Regulaciones	Regulaciones técnicas y económicas	Agencias públicas regulatorias de transporte y uso de infraestructura	●	●	○	●
	Documentación e inspecciones	Documentación; control aduanero y para-aduanero	Documentación; control aduanero, sanitario, migratorio, etc.	○	○	○	●
	Seguridad	Seguridad a lo largo de la cadena de abastecimiento	Controles en nodos clave; controles a lo largo de la cadena	○	○	○	●
Logística avanzada	Servicios avanzados	Ampliar los alcances clásicos de los servicios logísticos	Ensamblaje, adaptación a mercados locales, etiquetado, kitting	○	○	●	○
	Organización cadenas de abastecimiento	Logística de compra, distribución e inversa	Gestión de stock e insumos; distribución; logística inversa	○	○	●	○
	Operadores logísticos e intermediarios	Provisión de servicios logísticos integrados	Operadores logísticos; 3PL; 4PL; forwarders; agentes; OTM	○	○	●	○

Figura 8: Factores que determinan el desempeño e impacto de la infraestructura-transporte-logística
Fuente: Adaptado de Banco Mundial por Tomassian, Pérez Salas y Sánchez, CEPAL, 2010.

EL PLAN DE ACCIÓN ESTRATÉGICO

Premisas conceptuales

La EASE tiene como meta final proponer y consensuar una estrategia ambiental y social para el Programa Pehuenche en tanto un *marco para la acción*³, apoyando la elaboración del Grupo de Proyectos objeto de evaluación. El **Plan de Acción Estratégico** resultante, corresponde por tanto a un instrumento específico destinado a apoyar el proceso de toma de decisiones en el área de influencia del programa a fin de prevenir y mitigar los riesgos generados por el grupo de proyectos objeto de evaluación, así como aprovechar las oportunidades desde un enfoque de planificación estratégica.

Los motivos para ello surgen de la necesidad de comprender que la infraestructura es indivisible y conforma un pilar cuyas características y estado tienen directa influencia en la consolidación de la conectividad física entre Argentina y Chile y las provincias que conforman la Macrorregión de influencia del Paso Internacional El Pehuenche. El transporte permite la movilidad, pero que a su vez produce externalidades negativas como por ejemplo la contaminación, la congestión, o los accidentes que hay que prevenir; mientras que la logística requiere de la coordinación de múltiples actores y sectores. Ello obliga, en consecuencia, a que la inclusión de la dimensión ambiental y social en la implementación del Grupo de Proyectos que conforman el Programa Pehuenche considere de manera integrada la secuencia infraestructura-transporte y logística, por lo cual se propone una estrategia que sea implementada por parte del Estado como un proceso continuo de planificación en permanente diálogo con los diversos actores estratégicos que comenzaron a definirse a lo largo del proceso EASE seguido.

Para ello el PAE se apoya en las siguientes premisas:

- Las inversiones del Programa Pehuenche, como objeto de evaluación ambiental y social, comprenden un Grupo de Proyectos iniciales y otros de largo plazo, cuya implementación se llevará a cabo en un contexto territorial sujeto a una dinámica propia y a múltiples condicionantes futuros (cambios demográficos, socio-económicos, proyectos estratégicos concurrentes, e institucionales entre otros) que no es posible anticipar plenamente debido a la incertidumbre asociada, pero que han sido imaginados según tres escenarios. En cualquiera de ellos será conveniente entender a la EASE como un punto de partida de un *proceso continuo* de evaluación ambiental y social iniciado con esta aplicación.
- En consecuencia, el PAE no es un Plan de Desarrollo Estratégico, ni un Plan resultante de un Estudio de Impacto Ambiental, sino el resultado de una instancia de identificación de intervenciones estratégicas directas o indirectas que es necesario llevar a cabo en conjunto con la implementación del Grupo de Proyectos para potenciar las oportunidades existentes en la Macrorregión de influencia, previniendo o mitigando los riesgos e impactos sinérgicos identificados de manera participativa de manera temprana a lo largo de esta evaluación.
- El *marco para la acción* propuesto, por tanto, parte de una visión estratégica de largo plazo, pero que, al mismo tiempo, señala acciones estratégicas específicas para su concreción en el corto y mediano plazo, así como en el largo plazo.
- Al tener un carácter estratégico, las propuestas del PAE son insumos para orientar el proceso de toma de decisión en las diversas jurisdicciones y organizaciones que

³ Traducción castellana del concepto gerencial de "framework for action" en Gaviño Novillo, M. *et al*; GWP-CEPAL 1999

participaron activamente en su elaboración y discusión, resultando conveniente ampliar a otras jurisdicciones concurrentes en el futuro.

- Se deberán orientar entonces los diversos estudios ambientales y sociales específicos de las inversiones incluidas en el Programa Pehuenche
- La implementación del PAE requerirá el fomento y desarrollo de instancias de formación y capacitación continua de manera de apoyar su implementación.

Visión ambiental y social y lineamientos estratégicos

Para la formulación de los elementos del PAE en tanto una instancia de planificación estratégica, se ha elaborado una visión y unos lineamientos estratégicos destinados a apoyar las inversiones del Programa Pehuenche, sumando la acción concurrente de las diversas jurisdicciones con incidencia en la Macroregión de influencia del Paso.

Visión del Plan de Acción Estratégico (PAE)

“Los territorios que conforman la Macrorregión Pehuenche se encuentran integrados al resto del país, a Chile y al Mercosur mediante la articulación del desarrollo de la infraestructura, respetando la diversidad cultural y la integridad territorial, por medio del aprovechamiento de sus recursos y capacidades, con una adecuada gobernabilidad, y en un marco de desarrollo sostenible”.

Lineamientos estratégicos

Para el logro de la visión y como resultado del proceso EASE seguido, se han desarrollado lineamientos estratégicos ambientales y sociales en base a los cuales se definen los respectivos objetivos y programas componentes del PAE. (Ver **Figura 9**).

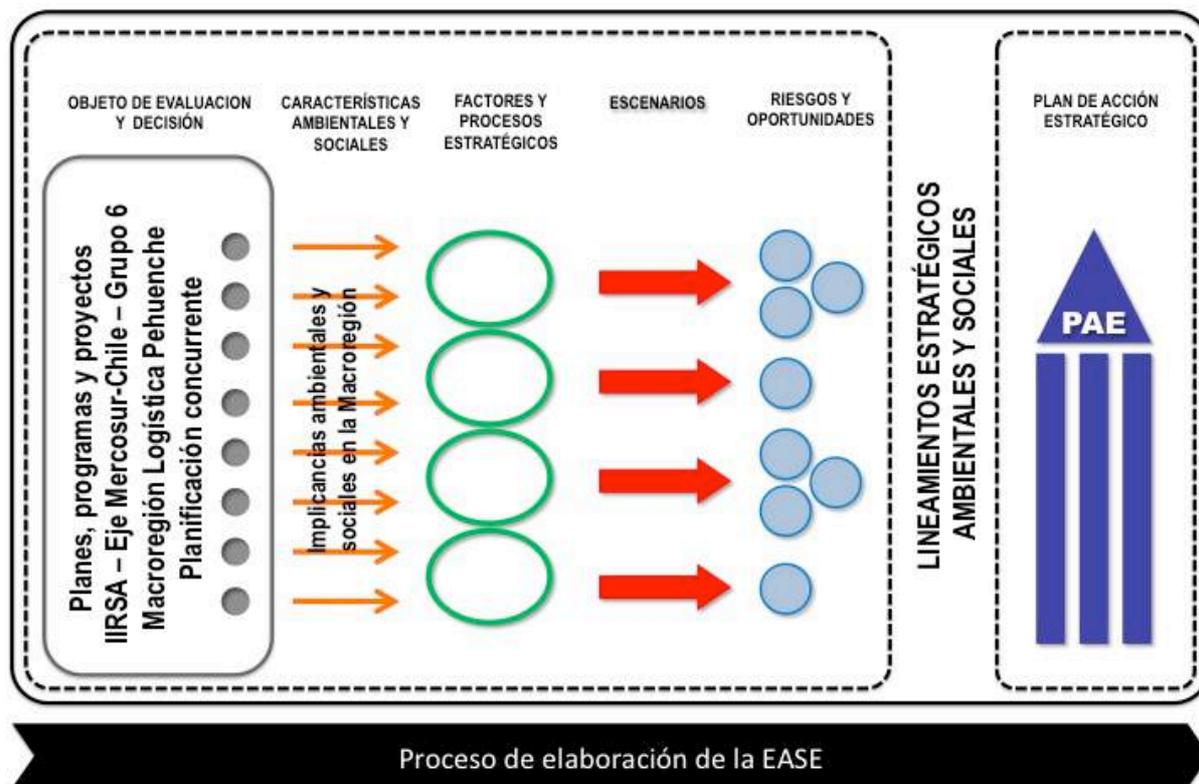


Figura 9: Proceso simplificado conceptual de elaboración de la EASE y la inclusión de los lineamientos estratégicos

Fuente: Elaboración propia

Lineamiento 1 - Conectividad y servicios asociados: Lograr una mayor y mejor conectividad como resultado de la implementación de los proyectos incluidos en el Programa, y como consecuencia de ello, un fortalecimiento de la integración, desarrollo de actividades económico-productivas y una mejora de la calidad de vida.

Lineamiento 2 - Sustentabilidad ambiental y social de los territorios asociados: Identificar y formular programas y proyectos que favorezcan el desarrollo de la infraestructura y logística teniendo como prerrogativa la sustentabilidad ambiental y social.

Lineamiento 3 - Planificación territorial: Promover la planificación territorial a escala regional, de manera integrada y congruente, compatibilizando las decisiones e iniciativas locales.

Lineamiento 4 - Articulación institucional y operativa: Apoyar la operatividad y agilidad de los procedimientos y trámites fronterizos.

Lineamiento 5 - Prevención y reducción de los riesgos: Considerar la dimensión de los riesgos ambientales y sociales en la planificación e implementación de programas y proyectos de infraestructura y servicios.

Programas componentes

Con objeto de implementar los lineamientos estratégicos descritos precedentemente, se han propuesto siete programas a ser considerados a lo largo del Ciclo de Planificación del Programa Pehuenche, por medio de la integración de decisiones tomadas desde las diversas instituciones nacionales, interjurisdiccionales, y provinciales, parte de las cuales participaron de la EASE. Dichos programas se indican en la **Figura 10**.



Figura 10: programas componentes del PAE de la EASE del Programa Pehuenche
Fuente: Sistematización de los resultados del Taller de Integración Final – 03/09/2013

Los objetivos de cada programa son los siguientes:

Programa 1: Conectividad y movilidad segura y sustentable

Desarrollar y mejorar un sistema de conectividad por medio de inversiones en infraestructura de transporte y logística que favorezca la movilidad en la Macrorregión Pehuenche de manera sostenible y segura por medio del diseño ambientalmente compatible de los nuevos proyectos, manteniendo simultáneamente los sistemas viales como un patrimonio.

Programa 2: Ordenamiento territorial

Potenciar los planes de ordenamiento territorial existentes y promover la elaboración de aquellos que resulten necesarios por su interacción con el sistema de conectividad (corredores y atractores de la Macrorregión).

Programa 3: Desarrollo económico sustentable

Inducir el desarrollo de actividades económicas productivas mediante la concreción de los proyectos que forman parte del Programa Pehuenche (agricultura, la ganadería, minería, turismo y provisión de servicios, entre otras), así como también aquellas resultantes de las nuevas dinámicas económicas y el fortalecimiento de las cadenas productivas.

Programa 4: Desarrollo social y cultural armónico

Incluir la dimensión del desarrollo social en el diseño, implementación y funcionamiento del Grupo de Proyectos, fortaleciendo las instancias de participación, favoreciendo el arraigo y la mejora de las condiciones socio-económicas, especialmente de las poblaciones vulnerables, aprovechando a la vez las oportunidades que pueda brindar el desarrollo del turismo, pero con el cuidado y respeto de los patrones culturales ancestrales y la conservación del patrimonio.

Programa 5: Conservación y aprovechamiento ambiental sostenible

Promover la sustentabilidad ambiental de los corredores y atractores de conectividad de la macrorregión Pehuenche en su conjunto, juntamente con la promoción de la movilidad y el transporte sustentable en la misma en un contexto nacional e internacional.

Programa 6: Fortalecimiento y articulación institucional

Identificar y promover acciones e inversiones tendientes a elevar las capacidades técnicas en toda la escala institucional jerárquica para acompañar el desarrollo del Programa Pehuenche en base a un proceso de planificación-formulación, implementación, seguimiento y evaluación por parte de actores públicos involucrados en la implementación del presente PAE.

Programa 7: Reducción de riesgos y adaptación al cambio climático

Prevenir riesgos naturales y antrópicos asociados al mejoramiento del sistema de conectividad y actividades económicas inducidas o fortalecidas por medio de la inclusión del análisis del riesgo previo y medidas tempranas de gestión, fortaleciendo complementariamente las capacidades de respuesta con el fin de mitigar o reducir efectos negativos sobre personas, bienes, economía, ambiente e infraestructura y para recuperar y generar procesos de desarrollo

La implementación del PAE requiere coordinar esfuerzos de planificación territorial, fortalecimiento y asistencia técnica a instituciones locales, para que sean capaces de articular intereses, ofertas y demandas para un desarrollo desde la visión amplia del territorio, que a su vez facilite la acción desde las diversas jurisdicciones con el gobierno nacional y por su intermedio con los representantes del país trasandino.

Con objeto de sintetizar las interacciones entre los lineamientos estratégicos y los respectivos programas, se ha elaborado la matriz de sinergias (Ver **Figura 11**) en la cual se indican las interacciones y el grado de sinergia a esperar de la implementación del Plan.

			Lineamientos estratégicos				
			1	2	3	4	5
			Conectividad y servicios asociados	Sustentabilidad ambiental y social en los territorios	Planificación territorial	Articulación institucional y operativa	Prevención y reducción de riesgos
Programas	P 1	Conectividad y movilidad segura y sustentable	■		○	○	■
	P 2	Ordenamiento territorial		○	■		○
	P 3	Desarrollo económico sustentable	■	○	○	■	
	P 4	Desarrollo social y cultural armónico	○	■	○		
	P 5	Conservación y aprovechamiento ambiental sostenible		■	○		■
	P 6	Fortalecimiento y articulación institucional	■	○		■	
	P 7	Reducción de riesgos y adaptación al cambio climático	■	○	○		■

- Interacción y sinergia primaria
- Interacción y sinergia secundaria

Figura 11: Matriz de sinergias entre los lineamientos estratégicos y los programas componentes del PAE de la EASE del Programa Pehuenche

Fuente: Elaboración propia

Componentes/Subprogramas y Acciones Estratégicas

Con objeto de apoyar la implementación de cada Programa del Plan, cada uno de ellos fue dividido en componentes o subprogramas, los que a su vez comprenden múltiples acciones estratégicas que buscan el logro de objetivos específicos (ver **Fichas 1 a 7**). A manera de síntesis se ha preparado una Tabla de Síntesis que engloba la totalidad de los Programas, Subprogramas y Acciones Estratégicas (Ver **Tabla 5**).

PROGRAMA 1: CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD SEGURA Y SUSTENTABLE

Contexto: El Grupo de Proyectos objeto de evaluación, potencia la conectividad y movilidad del Paso Internacional El Pehuenche con su Macrorregión de influencia directa, estableciendo patrones de tejido conectivo según el modelo deseado surgido del Plan Estratégico Territorial, articulando la dinámica y organización territorial por medio de la cualificación, potenciación y desarrollo del territorio en el área central de la República Argentina como parte del Eje Mercosur Chile, brindando una opción al Paso Cristo Redentor.

Objetivo: Desarrollar y mejorar un sistema de conectividad por medio de inversiones en infraestructura de transporte y logística que favorezca la movilidad en la Macrorregión de manera sostenible y segura por medio del diseño ambientalmente compatible de los nuevos proyectos, manteniendo simultáneamente los sistemas viales como un patrimonio y capital nacional y provincial.

Factores y proceso estratégicos relacionados:

- Mejoramiento de la conectividad y la accesibilidad
- Sensibilidad y restricciones ambientales
- Dinámica de los centros urbanos y los atractores territoriales
- Oferta de servicios
- Variabilidad climática, amenazas y riesgos ambientales

Indicadores:

- Cantidad de proyectos viales
- Estado de la red vial nacional
- Nivel de riesgos de accidentes
- Cantidad de proyectos ferroviarios
- Cantidad de terminales intermodales logísticas
- Cantidad de planes y programas concurrentes

Componente/Subprograma

Acciones estratégicas

MEJORAMIENTO INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN RED RELEVANTE

Planes de intervención en los tramos del sistema vial, en áreas urbanas dinámicas y en crecimiento: Mejoramiento Ruta Provincial N10, Pavimentación Ruta N 34, Mejoramiento Ruta N 143 (Carmensa a San Rafael), Mejoramiento Ruta 33 (Bahía Blanca a General Villegas)

Mejora y ampliación de las conexiones intermodales

Implementación de By-pass Malargue

Planes de refuncionalización de los sistemas portuarios y sus redes logísticas

MEJORAMIENTO DE LA INFORMACION CONDICIONES DE MOVILIDAD (Microregión y corredores)

Fortalecimiento de los Programas Operativos Invernales en el Paso Internacional

Integración del POI entre la RN 145 en Argentina y la Ruta 115 en Chile

Mejoramiento de la información sobre estado de las rutas en los corredores de conectividad y el Paso Internacional

Mejoramiento de la información sobre la visibilidad y el humo en rutas críticas como por ejemplo la RNN 143 (señalética)

Mejoramiento de la información sobre posibles avalanchas en la Ruta 145

SEGURIDAD VIAL

Educación vial (corredor) ANCV

Control de Seguridad Vial (corredores)

Microregión/señalización específica relacionada al futuro corredor

Prevención de calzada por animales sueltos en épocas de transhumancia

DESARROLLO DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

Creación de espacios de descanso (Ruta 10 entre Victorica y Sta. Isabel, Ruta 143, Ruta 188 en San Luis)

Creación de espacios de servicios a vehículo y los usuarios (Bardas Blancas)

Servicios logísticos en nodos especializados

PROGRAMA 2: ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Contexto: Es posible comprobar como resultado del análisis del sistema territorial que la macrorregión Pehuenche presenta diferencias y desequilibrios intraterritoriales, en la mayoría de los casos como resultado de una falta de integración del ordenamiento territorial en diversas escalas, con la planificación de la infraestructura de transporte y logística, incluyendo el diseño, construcción, mejoramiento y funcionamiento (autopistas, rutas y caminos rurales) que en muchos casos deriva en la partición de núcleos urbanos (travesías), asignación de inversiones en base a una demanda sectorial no basada en la equidad (acceso a puertos, barrios cerrados, instalaciones energéticas, inversiones) que deriva en una intensa movilidad de población desde las áreas rurales hacia las urbanas y en conflictos localizados, esencialmente, en estas áreas.

Objetivo: Potenciar los planes de ordenamiento territorial existentes y promover la elaboración de aquellos que resulten necesarios por su interacción con el sistema de conectividad (corredores y atractores de la Macrorregión). Integrar, mediante acciones de coordinación, los planes de ordenamiento territorial de las diversas jurisdicciones y orientar las políticas a efectos de lograr dicha acción conjunta.

Factores y proceso estratégicos relacionados:

- Mejoramiento de la conectividad y la accesibilidad
- Sensibilidad y restricciones ambientales
- Dinámica de los centros urbanos y los atractores territoriales
- Oferta de servicios

Indicadores:

- Proyectos viales
- Proyectos ferroviarios
- Terminales intermodales logísticas
- Exposición
- Variación Intercensal
- Densidad de Población
- Población de 0-14 años
- Habitantes/viviendas habitadas
- Viviendas insatisfactorias
- Necesidades Básicas Insatisfechas

Componente/Subprograma

Acciones estratégicas:

ORDENAMIENTO TERRITORIAL	Planeamiento urbano y de la gestión urbana y rural. (Santa Isabel, 25 de Mayo) Fortalecimiento de los planes existentes (Malargue)
	Planes de ordenamiento y planificación territorial Microregión 4: Santa Isabel-Algarrobo Plan de Ordenamiento en Bardas Blancas,
	Planes de factibilidad, ordenamiento y/o refuncionalización territorial en áreas de ribera del Río Colorado
	Mejoramiento de la accesibilidad a los puertos de Mar del Plata y Quequén (Ferroviarios y vial)
SERVICIOS BÁSICOS	Planes de apoyo al tendido de fibra óptica y de otras señales de conexión (Oeste La Pampa y Bardas Blancas al Paso Internacional)
	Tendido de línea eléctrica de media tensión 33KV desde Bardas Blancas al Hito (Centro de Frontera)
	Línea 500 KV Mendoza Neuquén (Revisar)
	Provisión de servicios básicos urbanos (agua, cloacas, vivienda, otros) Santa Isabel y Victorica

PROGRAMA 3: DESARROLLO ECONÓMICO SUSTENTABLE

Contexto: El Grupo de Proyectos, en tanto un sistema de conectividad asociado al Paso El Pehuenche generará una inducción y dinamización en diversas actividades económicas que obedecen a lógicas externas al territorio de la macroregión, la cual ya cuenta con un consolidado nivel de desarrollo de actividades productivas que se ha traducido en una mayor o menor modificación del territorio. Todo lo anterior podría dar lugar a implicancias ambientales y sociales que son importantes a considerar de manera temprana.

Objetivo: Inducir el desarrollo de actividades económicas productivas mediante la concreción de los proyectos que forman parte del Programa Pehuenche (agricultura, la ganadería, minería, turismo y provisión de servicios, entre otras), así como también nuevas dinámicas económicas y el fortalecimiento de las cadenas productivas. Este desarrollo también abre posibilidades de mejoras en el desarrollo local y la oportunidad de alcanzar beneficios para las comunidades menos favorecidas, que necesitan instrumentos de dinamización socioeconómica, obtenidos mediante el desarrollo planificado de actividades, corredores y sitios turísticos.

Factores y proceso estratégicos relacionados: <ul style="list-style-type: none"> • Inducción al desarrollo de actividades económicas • Nuevos encadenamientos productivos • Diversidad cultural y patrimonial • Sensibilidad y restricciones ambientales • Dinámica de los centros urbanos y los atractores territoriales • Oferta de servicios • Globalización y condicionantes institucionales de la conectividad • Desarrollo local armónico y sustentable 	Indicadores: <ul style="list-style-type: none"> • Planes y programas concurrentes • Consumo de energía eléctrica del sector industrial • Exportaciones • Tasa de desocupación • NBI • Dependencia potencial • Restricciones edáficas • Unidades ambientales • Desertificación
Componente/Subprograma	Acciones estratégicas:
DESARROLLO E INTEGRACIÓN PRODUCTIVA	Análisis de cadenas de valor, circuitos productivos, clusters, con integración horizontal y vertical. (Preguntar a Pedro)
	Fomento a las agencias de desarrollo productivo, de promoción económica, ferias internacionales.
	Valorización de origen.
APOYO AL TURISMO SUSTENTABLE	Promoción del turismo rural (Microregión)
	Circuitos turísticos (MACROREGIÓN, MICRO Y BINACIONAL) (PP Payunia, Termas cerca de Cajón del Río Grande, Caverna de las Brujas, Llancanelo)
	Acuerdos interjurisdiccionales. Participación de los organismos de ciencia y técnica en actividades de investigación que fortalezcan el desarrollo productivo de la macroregión.

PROGRAMA 4: DESARROLLO SOCIAL Y CULTURAL ARMÓNICO

Contexto: Debido al carácter multicultural de la población que vive en la Macrorregión y puedan integrarse en torno al grupo de será necesario considerar el tejido social de cada subsistema territorial para potencial su fortalecimiento y participación a través de acciones de promoción, de arraigo y reconocimiento, de modo que el Grupo de Proyectos contribuya a una mayor estabilidad y mejores condiciones de vida, logrando potenciar las economías locales para generar condiciones de sostenibilidad territorial así como sostenibilidad y equidad social de los diferentes actores sociales.

Objetivo: Incluir la dimensión del desarrollo social en el diseño , implementación y funcionamiento del Grupo de Proyectos, fortaleciendo las instancias de participación, favoreciendo el arraigo y la mejora de las condiciones socio-económicas especialmente de las poblaciones vulnerables, aprovechando a la vez las oportunidades que pueda brindar el desarrollo del turismo, pero con el cuidado y respeto de los patrones culturales ancestrales y la conservación del patrimonio

Factores y proceso estratégicos relacionados:

- Diversidad cultural y patrimonial
- Inducción al desarrollo de actividades económicas
- Dinámica de los centros urbanos y los atractores territoriales
- Oferta de servicios

Indicadores:

- Fragilidad
- Tasa de natalidad
- Habitantes/viviendas habitadas
- Viviendas insatisfactorias
- Variación intercensal
- Población 0-14 años
- Tasa de desocupación
- Tasa de analfabetismo
- Sitios arqueológicos
- Distancia a sitios patrimoniales desde la red vial principal
- NBI
- Dependencia potencial

Componente/Subprograma

Acciones estratégicas:

PARTICIPACIÓN SOCIAL

Establecer y promover el uso de mecanismos formales de participación

PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL

Promover Planes de Manejo del patrimonio natural y cultural

PROGRAMAS DE ARRAIGO POBLACIONAL

Promoción de la agricultura familiar (Oeste de La Pampa y Sur de Mendoza)
Fortalecimiento de servicios básicos para el mejoramiento de la calidad de vida de la población

PROGRAMA 5: CONSERVACIÓN Y APROVECHAMIENTO AMBIENTAL SOSTENIBLE

Contexto: El desarrollo de la infraestructura-transporte-logística y las diversas actividades económicas inducidas deben enfrentar el doble desafío de mejorar la conectividad física, local y regional, pero también mantener la calidad de la provisión de bienes y servicios ecosistémicos en la macroregión, por lo cual es imprescindible considerar la sensibilidad ambiental y capacidad de carga de cada una de las unidades ambientales identificadas en la presente evaluación con relación al desarrollo previsto.

Objetivo: Promover la sustentabilidad ambiental de un grupo de corredores de conectividad y de la macroregión Pehuenche, en su conjunto, juntamente con la promoción de la movilidad y el transporte sustentable dentro de la macroregión y con su contexto nacional e internacional.

Factores y proceso estratégicos relacionados:

- Mejoramiento de la conectividad y la accesibilidad
- Sensibilidad y restricciones ambientales
- Dinámica de los centros urbanos y los atractores territoriales
- Oferta de servicios
- Variabilidad climática, amenazas y riesgos ambientales

Indicadores:

- Conservación del suelo y del agua, de la Biodiversidad de especies, ecosistemas y paisajes, de los Bosques Nativos y de las Áreas Naturales Protegidas con relación a los proyectos de corredores.
- Cumplimiento de la normativa ambiental vigente (EslA, PGA, Participación Pública) Monitoreo Ambiental, en la planificación, diseño y construcción de obras de desarrollo previstas.
- Diseño de los corredores compatible con las restricciones ambientales y con el Ordenamiento Territorial.
- Diseño y Operación de los Centros intermodales logísticos en forma compatible con las restricciones ambientales y con la Zonificación Urbana.
- Conservación de los bienes y servicios ambientales de la macroregion Pehuenche

Componente/Subprograma	Acciones estratégicas:
MONITOREO Y CONTROL DE LOS ECOSISTEMAS	Monitoreo de la anegabilidad, fuego y la erosión en corredores de la red relevante
BIOCORREDORES VIALES	Mantenimiento y recuperación de banquetas como biofiltros y corredores verdes (Cruce de fauna)
	Zonificación de áreas buffer en corredores de conectividad
CONSERVACIÓN DE LA BIODIVERSIDAD Y SERVICIOS AMBIENTALES	Mejorar la información sobre áreas naturales protegidas, sitios RAMSAR, reservas de biosfera

PROGRAMA 6: FORTALECIMIENTO Y ARTICULACIÓN INSTITUCIONAL

Contexto: El fortalecimiento y articulación institucional son claves para el desarrollo de herramientas administrativas y operativas que logren una coordinación proactiva en pos de lograr un acompañamiento a la implementación del Grupo de Proyectos para alcanzar la conectividad esperada por el Paso El Pehuenche y la dinamización de la macroregión de influencia, por lo que se requiere un importante esfuerzo mancomunado de planificación y gestión.

Objetivo: Identificar y promover acciones e inversiones tendientes a elevar las capacidades técnicas en toda la escala institucional jerárquica para acompañar el desarrollo del Programa Pehuenche en base a un proceso de planificación-formulación, implementación, seguimiento y evaluación por parte de actores públicos involucrados en la implementación del presente PAE. Ello implica coordinar esfuerzos de planificación territorial, fortalecimiento y asistencia técnica a instituciones locales, para que sean capaces de articular intereses, ofertas y demandas para un desarrollo desde la visión amplia del territorio, que a su vez facilite la acción desde las diversas jurisdicciones con el gobierno nacional y por su intermedio con los representantes del país trasandino.

Factores y proceso estratégicos relacionados: <ul style="list-style-type: none"> • Mejoramiento de la conectividad y la accesibilidad • Sensibilidad y restricciones ambientales • Dinámica de los centros urbanos y los atractores territoriales • Oferta de servicios • Variabilidad climática, amenazas y riesgos ambientales 	Indicadores: <ul style="list-style-type: none"> • Proyectos viales • Estado de la red vial nacional • Planes y programas concurrentes
Componente/Subprograma	Acciones estratégicas:
ARTICULACIÓN DE LOS ACTORES ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO PEHUENCHE	Confirmación de un subgrupo de trabajo Pehuenche en el ámbito de COFEPLAN. Fortalecimiento de mecanismos de participación de sociedad civil para la legitimación de política de Estado en diferentes instancias territoriales. Creación de asociaciones estratégicas para aumentar el valor agregado en toda la cadena de producción y comercialización, y asociaciones tecnológicas (por ejemplo, para aplicar los avances de la biotecnología a la agroindustria, la minería, la silvicultura y la pesca). Promoción de una política exterior con tres objetivos prioritarios: la integración sudamericana, la estrategia Asia-Pacífico y los corredores bioceánicos.
ARTICULACIÓN/ ARMONIZACIÓN/ COMPATIBILIZACIÓN DE MARCOS NORMATIVOS	Análisis y compatibilización de los marcos normativos locales en un solo sistema para toda la macroregión. Creación de mecanismos de identificación y eliminación de las barreras burocráticas para estimular la transparencia en las decisiones de políticas y las prácticas simplificadas de buen gobierno corporativo, tanto a nivel privado como público.
INTEGRACIÓN DE PROYECTOS Y APLICACIÓN DEL PROGRAMA	Identificación y formulación de planes, programas y proyectos para los diversos niveles institucionales, que aporten a los objetivos del Programa. Generación de información en diversos formatos para las distintas etapas (elaboración, formulación, ejecución, seguimiento y control) del Programa.

PROGRAMA 7: REDUCCIÓN DE RIESGOS Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

Contexto: La capacidad de prevención y respuesta ante amenazas naturales resulta estratégica para su detección y acción oportuna en los diversos sectores de la Macrorregión en base a dos características fundamentales: a) el territorio presenta restricciones en términos ambientales y b) la institucionalidad encargada de intervenir tiene limitaciones para gestionar los riesgos existentes.

Objetivo: Prevenir riesgos naturales y antrópicos asociados al mejoramiento del sistema de conectividad y actividades económicas inducidas o fortalecidas por medio de la inclusión del análisis del riesgo previo y medidas tempranas de gestión, fortaleciendo complementariamente las capacidades de respuesta con el fin de mitigar o reducir efectos negativos sobre personas, bienes, economía, ambiente e infraestructura y para recuperar y generar procesos de desarrollo

Factores y proceso estratégicos relacionados:

- Sensibilidad y restricciones ambientales
- Dinámica de los centros urbanos y los atractores territoriales
- Variabilidad climática, amenazas y riesgos ambientales

Indicadores:

- Proyectos viales
- Estado de la red vial nacional
- Nivel de riesgos de accidentes
- Proyectos ferroviarios
- Terminales intermodales logísticas
- Planes y programas concurrentes

Componente/Subprograma

Acciones estratégicas:

PREPARACIÓN PARA LA RESPUESTA
(EMERGENCIA)

Información sobre contingencias climáticas en la macrorregión (Va al Programa 1)

Programa de contingencias ambientales binacional para el Paso Pehuenche y áreas accesorias entre los dos países

Sistema de alerta temprana frente a eventos extremos (Semáforo)

Base de operaciones de rescate en Bardas Blancas

MEDIDAS DE MITIGACIÓN DEL RIESGO

Refugios frente a contingencias (casuchas de la Cordillera)

Monitoreo y control de las amenazas de origen natural que interrumpen temporariamente la accesibilidad (Estación de medición de nieve)

REHABILITACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN

Adecuación de parámetros de diseño de los proyectos a la magnitud (frecuencia, intensidad y duración) de las amenazas climáticas asociadas

Tabla 5: Plan de Acción Estratégico - Síntesis de Programas y Proyectos Estratégicos

N	Programa	Objetivo	Componentes	Acciones estratégicas
1	Conectividad y movilidad segura y sustentable	Desarrollar y mejorar un sistema de conectividad por medio de inversiones en infraestructura de transporte y logística que favorezca la movilidad en la Macrorregión Pehuenche de manera sostenible y segura por medio del diseño ambientalmente compatible de los nuevos proyectos, manteniendo simultáneamente los sistemas viales como un patrimonio	Mejoramiento de la infraestructura de transporte en la red relevante	Planes de intervención en los tramos del sistema vial, en áreas urbanas dinámicas y en crecimiento: Mejoramiento Ruta Provincial N10, Pavimentación Ruta N 34, Mejoramiento Ruta N 143 (Carmensa a San Rafael), Mejoramiento Ruta 33 (Bahía Blanca a General Villegas)
				Mejora y ampliación de las conexiones intermodales
				Implementación de By-pass Malargue
			Mejoramiento de los sistemas de información sobre las condiciones de movilidad (microregión y corredores)	Planes de refuncionalización de los sistemas portuarios y sus redes logísticas
				Fortalecimiento de los Programas Operativos Invernales en el Paso Internacional
				Integración del POI entre la RN 145 en Argentina y la Ruta 115 en Chile
				Mejoramiento de la información sobre estado de las rutas en los corredores de conectividad y el Paso Internacional
				Mejoramiento de la información sobre la visibilidad y el humo en rutas críticas como por ejemplo la RNN 143 (señalética)
			Seguridad vial	Mejoramiento de la información sobre posibles avalanchas en la Ruta 145
				Educación vial (corredor) ANCV
				Control de Seguridad Vial (corredores)
				Microregión/señalización específica relacionado al futuro corredor
			Desarrollo de servicios complementarios	Prevención de calzada por animales sueltos en épocas de transhumancia
Creación de espacios de descanso (Ruta 10 entre Victorica y Sta. Isabel, Ruta 143, Ruta 188 en San Luis)				
Creación de espacios de servicios a vehículo y los usuarios (Bardas Blancas)				
2	Ordenamiento territorial	Potenciar los planes de ordenamiento territorial existentes y promover la elaboración de aquellos que resulten necesarios por su interacción con el sistema de conectividad (corredores y atractores de la Macrorregión).	Ordenamiento territorial	Servicios logísticos en nodos especializados
				Planeamiento urbano y de la gestión urbana y rural. (Santa Isabel, 25 de Mayo) Fortalecimiento de los planes existentes (Malargue)
				Planes de ordenamiento y planificación territorial
				Microregión 4: Santa Isabel-Algarrobo
				Plan de Ordenamiento en Bardas Blancas,
			Servicios básicos	Planes de factibilidad, ordenamiento y/o refuncionalización territorial en áreas de ribera del Río Colorado
				Mejoramiento de la accesibilidad a los puertos de Mar del Plata y Quequén (Ferroviarios y vial)
				Planes de apoyo al tendido de fibra óptica y de otras señales de conexión (Oeste La Pampa y Bardas Blancas al Paso Internacional)
				Tendido de línea eléctrica de media tensión 33KV desde Bardas Blancas al Hito (Centro de Frontera)

Evaluación Ambiental y Social con enfoque Estratégico
Programa Pehuenche

				Línea 500 KV Mendoza Neuquén (Revisar)
				Provisión de servicios básicos urbanos (agua, cloacas, vivienda, otros) Santa Isabel y Victorica
3	Desarrollo económico sustentable	Inducir el desarrollo de actividades económicas productivas mediante la concreción de los proyectos que forman parte del Programa Pehuenche (agricultura, la ganadería, minería, turismo y provisión de servicios, entre otras), así como también nuevas dinámicas económicas y el fortalecimiento de las cadenas productivas.	Desarrollo e integración productiva	Análisis de cadenas de valor, circuitos productivos, clusters, con integración horizontal y vertical. (Preguntar a Pedro) Fomento a las agencias de desarrollo productivo, de promoción económica, ferias internacionales. Valorización de origen.
			Apoyo al turismo sustentable inversión en i+d	Promoción del turismo rural (Microregión)
				Circuitos turísticos (MACROREGIÓN, MICRO Y BINACIONAL) (PP Payunia, Termas cerca de Cajón del Río Grande, Caverna de las Brujas, Llancanelo)
				Acuerdos interjurisdiccionales. Participación de los organismos de ciencia y técnica en actividades de investigación que fortalezcan el desarrollo productivo de la macroregión.
4	Desarrollo social y cultural armónico	Incluir la dimensión del desarrollo social en el diseño , implementación y funcionamiento del Grupo de Proyectos, fortaleciendo las instancias de participación, favoreciendo el arraigo y la mejora de las condiciones socio-económicas especialmente de las poblaciones vulnerables, aprovechando a la vez las oportunidades que pueda brindar el desarrollo del turismo, pero con el cuidado y respeto de los patrones culturales ancestrales y la conservación del patrimonio	Participación social	Establecer y promover el uso de mecanismos formales de participación
			Patrimonio natural y cultural	Promover Planes de Manejo del patrimonio natural y cultural
			Programas de arraigo poblacional	Promoción de la agricultura familiar (Oeste de La Pampa y Sur de Mendoza)
				Fortalecimiento de servicios básicos para el mejoramiento de la calidad de vida de la población
5	Conservación y aprovechamiento ambiental sostenible	Promover la sustentabilidad ambiental de un grupo de corredores de conectividad y de la macroregión Pehuenche, en su conjunto, juntamente con la promoción de la movilidad y el transporte sustentable dentro de la macroregión y con su contexto nacional e internacional.	Monitoreo y control de los ecosistemas	Monitoreo de la anegabilidad, fuego y la erosión en corredores de la red relevante
			Biocorredores viales	Manteniendo y recuperación de banquinas como biofiltros y corredores verdes (Cruce de fauna)
				Zonificación de áreas buffer en corredores de conectividad
			Conservación de la biodiversidad y servicios ambientales	Mejorar la información sobre áreas naturales protegidas, sitios RAMSAR, reservas de biosfera
6	Fortalecimiento y articulación institucional	Identificar y promover acciones e inversiones tendientes a elevar las capacidades técnicas en toda la escala institucional jerárquica para acompañar	Articulación de los actores estratégicos del territorio pehuenche	Confirmación de un subgrupo de trabajo Pehuenche en el ámbito de COFEPLAN.
				Fortalecimiento de mecanismos de participación de sociedad civil para la legitimación de política de Estado en diferentes instancias territoriales.

		el desarrollo del Programa Pehuenche en base a un proceso de planificación-formulación, implementación, seguimiento y evaluación por parte de actores públicos involucrados en la implementación del presente PAE. Ello implica coordinar esfuerzos de planificación territorial, fortalecimiento y asistencia técnica a instituciones locales, para que sean capaces de articular intereses, ofertas y demandas para un desarrollo desde la visión amplia del territorio, que a su vez facilite la acción desde las diversas jurisdicciones con el gobierno nacional y por su intermedio con los representantes del país trasandino.		<p>Creación de asociaciones estratégicas para aumentar el valor agregado en toda la cadena de producción y comercialización, y asociaciones tecnológicas (por ejemplo, para aplicar los avances de la biotecnología a la agroindustria, la minería, la silvicultura y la pesca).</p> <p>Promoción de una política exterior con tres objetivos prioritarios: la integración sudamericana, la estrategia Asia-Pacífico y los corredores bioceánicos.</p>
			Articulación/ armonización/ compatibilización de marcos normativos	<p>Análisis y compatibilización de los marcos normativos locales en un solo sistema para toda la macroregión.</p> <p>Creación de mecanismos de identificación y eliminación de las barreras burocráticas para estimular la transparencia en las decisiones de políticas y las prácticas simplificadas de buen gobierno corporativo, tanto a nivel privado como público.</p>
			Integración de proyectos y aplicación del programa	<p>Identificación y formulación de planes, programas y proyectos para los diversos niveles institucionales, que aporten a los objetivos del Programa.</p> <p>Generación de información en diversos formatos para las distintas etapas (elaboración, formulación, ejecución, seguimiento y control) del Programa.</p>
7	Reducción de riesgos y adaptación al cambio climático	Prevenir riesgos naturales y antrópicos asociados al mejoramiento del sistema de conectividad y actividades económicas inducidas o fortalecidas por medio de la inclusión del análisis del riesgo previo y medidas tempranas de gestión, fortaleciendo complementariamente las capacidades de respuesta con el fin de mitigar o reducir efectos negativos sobre personas, bienes, economía, ambiente e infraestructura y para recuperar y generar procesos de desarrollo	Preparación para la respuesta (emergencia)	<p>Información sobre contingencias climáticas en la macrorregión</p> <p>Programa de contingencias ambientales binacional para el Paso Pehuenche y áreas accesorias entre los dos países</p> <p>Sistema de alerta temprana frente a eventos extremos (Semáforo)</p> <p>Base de operaciones de rescate en Bardas Blancas</p>
			Mitigación del riesgo	Refugios frente a contingencias (casuchas de la Cordillera)
			Adaptación al cambio climático	Monitoreo y control de las amenazas de origen natural que interrumpen temporariamente la accesibilidad (Estación de medición de nieve)
				Adecuación de parámetros de diseño de los proyectos a la magnitud (frecuencia, intensidad y duración) de las amenazas climáticas asociadas

RECOMENDACIONES FINALES

Recomendaciones generales

Como resultado de la presente Evaluación Ambiental y Social con enfoque Estratégico (EASE), el Programa Pehuenche cuenta ahora con un **Plan de Acción Estratégico (PAE)**, en tanto un conjunto de salvaguardias y un *marco para la acción*, **destinado a la inclusión de la dimensión ambiental y social en las diversas inversiones que forman parte de la Segunda Etapa del Ciclo de Planificación del Programa**. Dicho PAE a su vez, podrá acompañar también a los diversos planes, programas y proyectos estratégicos concurrentes que llevan adelante las diversas jurisdicciones, los cuales fueron identificados participativamente a lo largo del proceso EASE.

La efectiva implementación del PAE, en tanto un instrumento dinámico, adaptativo y consensuado, permitirá alcanzar la **visión** del mismo siempre y cuando sea incluido en la agenda de los tomadores de decisión con incidencia en el ámbito de la Macroregión de influencia, dado que ello conlleva la puesta en práctica de la estrategia ambiental y social para el Programa Pehuenche que contempla diversos lineamientos orientados a la conectividad y servicios asociados; sustentabilidad ambiental y social de los territorios asociados, planificación territorial; articulación institucional y operativa; y prevención y reducción de los riesgos).

Las inversiones previstas en infraestructura-transporte-logística previstas como parte del Programa, favorecerán la dinamización de las economías regionales entre regiones con abundante dotación de recursos y sectores productivos permitiendo ampliar y consolidar mercados (Mendoza, Neuquén, Bahía Blanca, Santa Rosa entre otros) que en forma individual tienen dificultades para alcanzar la dimensión suficiente como para estimular el desarrollo de actividades con alto grado de especialización e innovación y, por lo tanto, con dificultades de competir en el exigente entorno competitivo actual. Para el logro de la sustentabilidad de estas inversiones, se cuenta con un conjunto de siete programas componentes del PAE que brindan una contextualización para la gestión ambiental y social, previniendo los riesgos e impactos de manera estratégica.

Recomendaciones específicas

Complementariamente a las acciones estratégicas incluidas como parte de cada uno de los programas que conforman el PAE a lo largo del proceso EASE se propusieron un conjunto de recomendaciones específicas que se enumeran a continuación, las cuales son resumidas a continuación

Programa 1: Conectividad y movilidad segura y sustentable

- Implementar un observatorio de obras viales en la Macroregión, especialmente sobre la estabilidad de las obras de arte (Por ejemplo puentes RNN 33, 143, 188)
- Promover la implementación de un sistema inteligente de control de ruta (ITS)
- Analizar en detalle los cuellos de botella de conectividad y tránsito en el sistema vial y ferroviario en relación a las ciudades,
- Llevar a cabo estudios particularizados de circulación y conectividad en puntos críticos de la red relevante
- Llevar adelante estudios particularizados de accesibilidad a los puertos

Programa 2: Ordenamiento territorial

- Integrar, mediante acciones de coordinación, las políticas y planes de ordenamiento territorial de las diversas jurisdicciones en la Macroregión a efectos de lograr una acción conjunta.

Programa 3: Desarrollo económico sustentable

- Promover programas de dinamización productiva con servicios financieros
- Promover un salto cualitativo en la oferta de recursos humanos en general, sea tanto en calidad y cantidad tanto en niveles operativos como gerenciales
- Promover la formación de mayores capacidades y recursos humanos especialmente en temas turísticos
- Apoyar la implementación de nuevas plataformas logísticas, fortaleciendo a la vez la dinámica económica de los parques industriales y las zonas francas, favoreciendo la complementación de empresas.
- Promover la organización de ferias comerciales y foros de promoción de las exportaciones

Programa 4: Desarrollo social y cultural armónico

- Favorecer la articulación entre los actores relacionados con las actividades de turísticas en la Macroregión
- Apoyar los planes de regularización dominial

Programa 5: Conservación y aprovechamiento ambiental sostenible

- Promover la protección, conservación y recuperación de tierras sujetas a procesos de erosión (hídrica/eólica) y desertización
- Fortalecer las capacidades locales el manejo integrado de cuencas desde una perspectiva ecosistémica

Programa 6: Fortalecimiento y articulación institucional

- Fortalecer las capacidades de las instancias gubernamentales encargadas de la planificación y el desarrollo territorial.
- Consolidar y fortalecer los vínculos a nivel regional entre las instituciones con injerencia en la temática ambiental.
- Integrar los instrumentos de planificación y ordenamiento territorial a escala regional con aquellas a escala urbana y local

Programa 7: Reducción de riesgos y adaptación al cambio climático

- Elaborar planes de contingencia específicos frente a riesgos potenciales relacionados con la nueva dinámica del Paso Internacional El Pehuenche.
- Elaborar planes de contingencia para los diversos corredores de conectividad de la red relevante por tramos, considerando las capacidades de atención básica disponibles.

Estrategias complementarias

Tal como se anticipara durante las instancias de participación de la EASE, se recomienda implementar en cada jurisdicción las siguientes estrategias complementarias:

Estrategia A: Monitoreo y seguimiento.

Comprende la definición de acciones de monitoreo para evaluar la implementación del PAE en relación con los riesgos y oportunidades identificados a lo largo de la EASE. Se propone evaluar en cada jurisdicción los indicadores en base al Modelo Impulso-Presión-Estado-Impacto-Respuesta (DPSIR) que se han seleccionado para cada programa del PAE (Ver Fichas), analizando los impulsos que surgen de la implementación de los proyectos que componen el Programa Pehuenche; así como las presiones resultantes sobre el estado de la Macrorregión las cuales darán lugar a diversos impactos o riesgos a los cuales haya que brindar respuestas específicas.

La evaluación de los indicadores a modo de monitoreo es fundamental para acompañar la implementación del Programa Pehuenche y su futuro Plan de Integración Territorial de manera de detectar situaciones no previstas al momento de finalización de esta EASE como resultado de la ejecución de nuevos proyectos incluidos como parte del Programa asegurando la incorporación de la dimensión ambiental y social a lo largo de todo su ciclo de vida.

Estrategia complementaria 2: Comunicación y difusión

Esta actividad incluye una estrategia para dar a conocer los resultados obtenidos con la EASE, especialmente a los planificadores y tomadores de decisión para que sus recomendaciones sean internalizadas en sus respectivos ámbitos de responsabilidad y competencia.

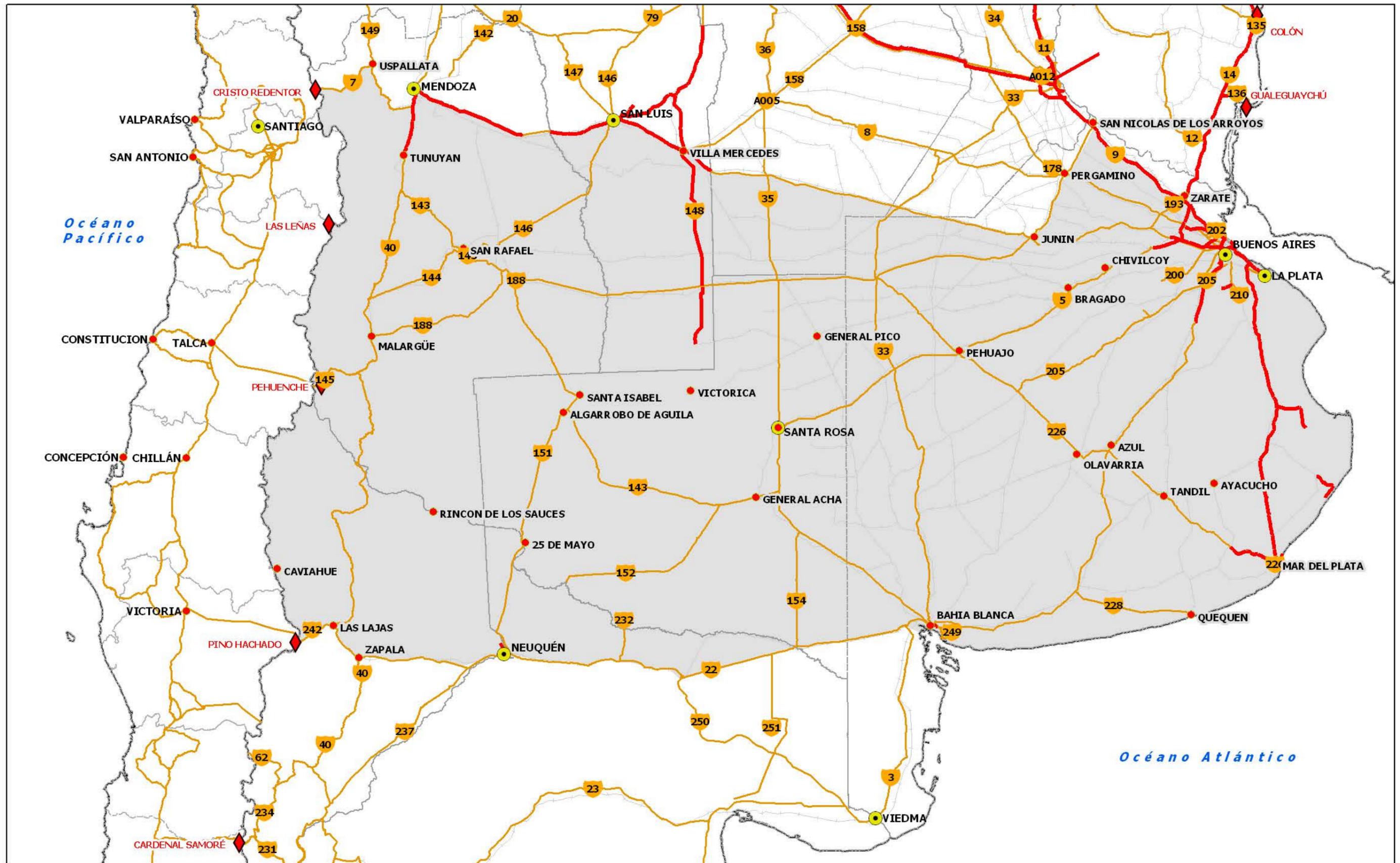
Estrategia complementaria 3: Complementariedad

Esta estrategia está destinada a asegurar la efectiva implementación de los Programas, Subprogramas y Acciones estratégicas del PAE. Por una parte se deberá lograr la complementariedad de las propuestas del PAE con aquellas que ya se vienen proponiendo desde las diversas jurisdicciones e instituciones cuyo ámbito de acción se desarrolla en la macrorregión Pehuenche de manera de lograr la mayor sinergias, tal como surgiera a lo largo de las diversas instancias de diálogo y participación a lo largo de la aplicación de la EASE. Por la otra, será conveniente el involucramiento directo y activo de los beneficiarios del Programa Pehuenche.

TOMO 4 - ANEXO MAPAS TEMÁTICOS

Índice de mapas temáticos del Resumen Ejecutivo

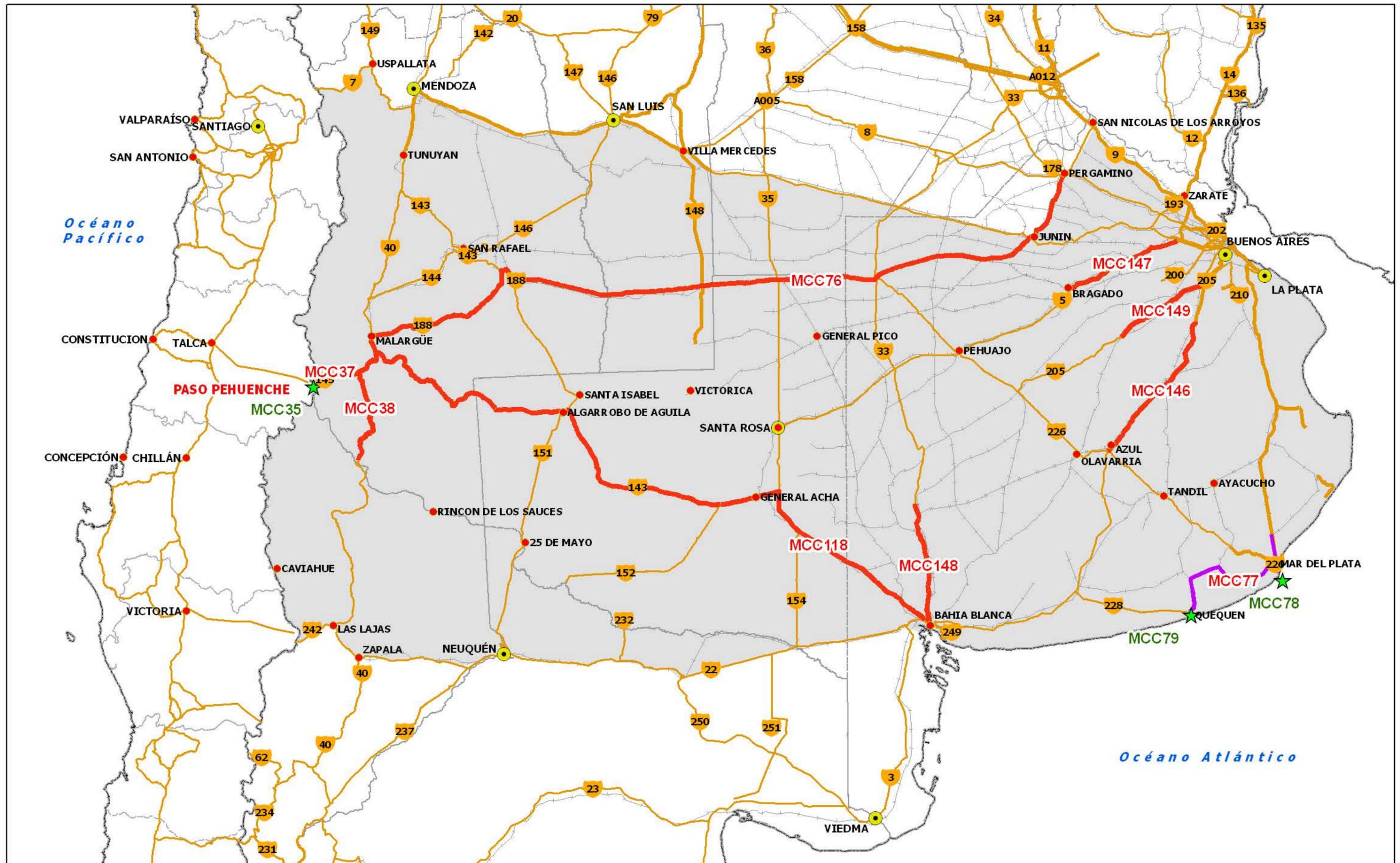
1. ÁREA DE ESTUDIO
2. CARTERA DE PROYECTOS COSIPLAN - EJE DE INTEGRACIÓN MERCOSUR -CHILE - GRUPO 6 "PEHUENCHE".
3. CARTERA DE PROYECTOS PLAN DE ACCIÓN 2013-2030 MACRO REGIÓN LOGÍSTICA "PEHUENCHE "
4. CARTERA DE PROYECTOS "PEHUENCHE " Y PLANIFICACIÓN CONCURRENTE
5. SUBSISTEMAS TERRITORIALES: MACRORREGIÓN "PEHUENCHE", CORREDORES DE CONECTIVIDAD Y ATRACTORES
6. ÁREAS PROTEGIDAS
7. UNIDADES AMBIENTALES
8. VARIACIÓN INTERCENSAL DE LA PROBLACIÓN EN LA MACRORREGIÓN
9. ARQUEOLOGÍA Y BIENES PATRIMONIALES
10. ÍNDICE DE VULNERABILIDAD PREVALENTE



Sistema de Referencia POSGAR 94. Proyección Conforme

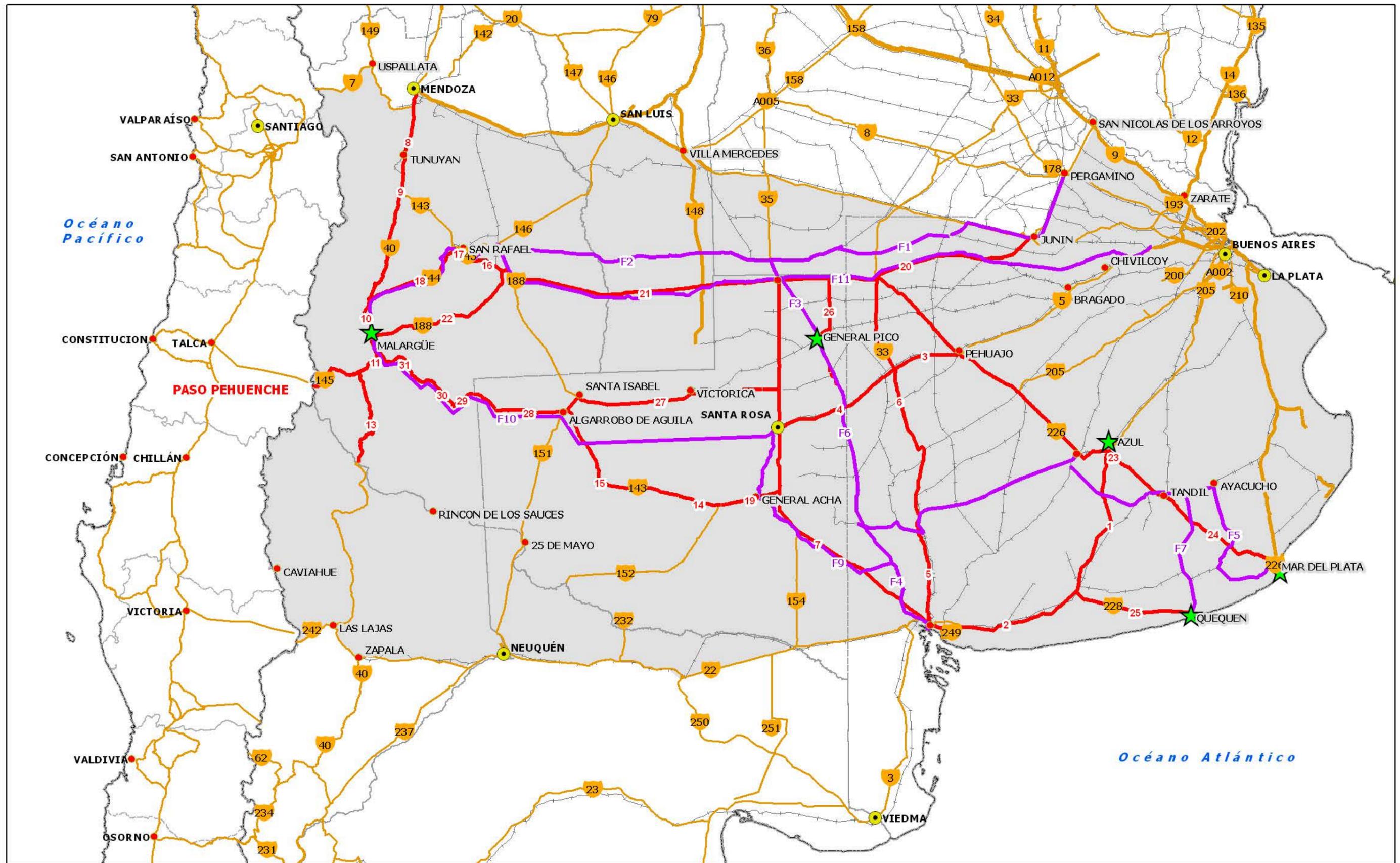
- ◆ PASO DE FRONTERA
- CENTROS POBLADOS
- CAPITALES DE PROVINCIA / PAÍS
- AUTOVÍAS
- RED VIAL NACIONAL
- RED FERROVIARIA
- AREA DE ESTUDIO

ÁREA DE ESTUDIO



- ★ PROYECTOS COSIPLAN
- CENTROS POBLADOS
- CAPITALES DE PROVINCIA / PAÍS
- PROYECTOS VIALES
- PROYECTOS FERROVIARIOS
- AUTOVÍAS
- RED VIAL NACIONAL
- RED FERROVIARIA
- AREA DE ESTUDIO

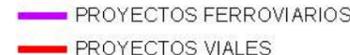
**CARTERA DE PROYECTOS COSIPLAN
EJE MERCOSUR CHILE.
GRUPO 6
"PEHUENCHE"**



Sistema de Referencia POSGAR 94. Proyección Conforme



PROYECTOS DE LOGÍSTICA
CAPITALES DE PROVINCIA / PAÍS
CENTROS POBLADOS

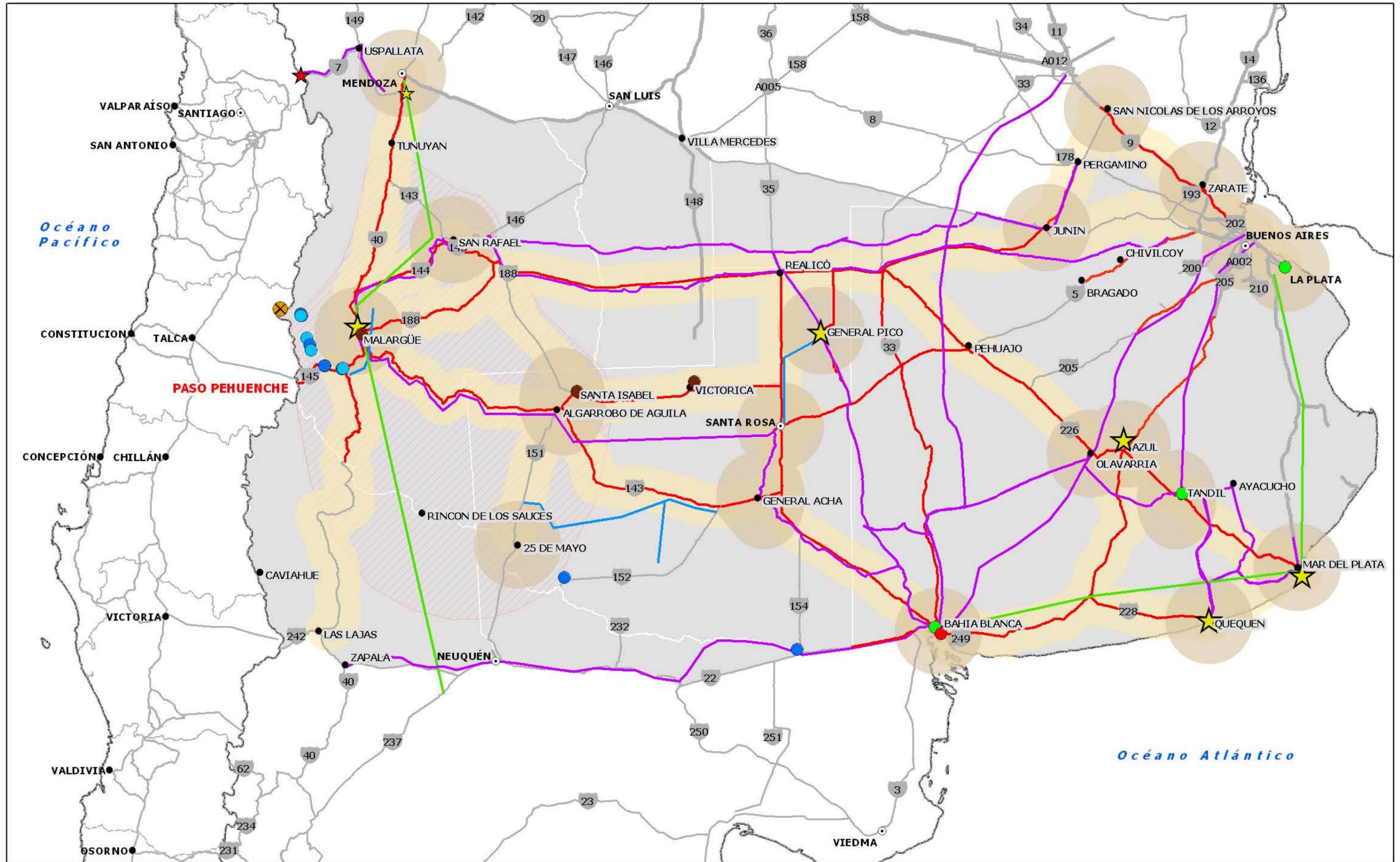


PROYECTOS FERROVIARIOS
PROYECTOS VIALES



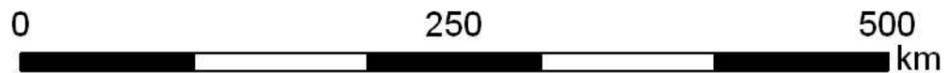
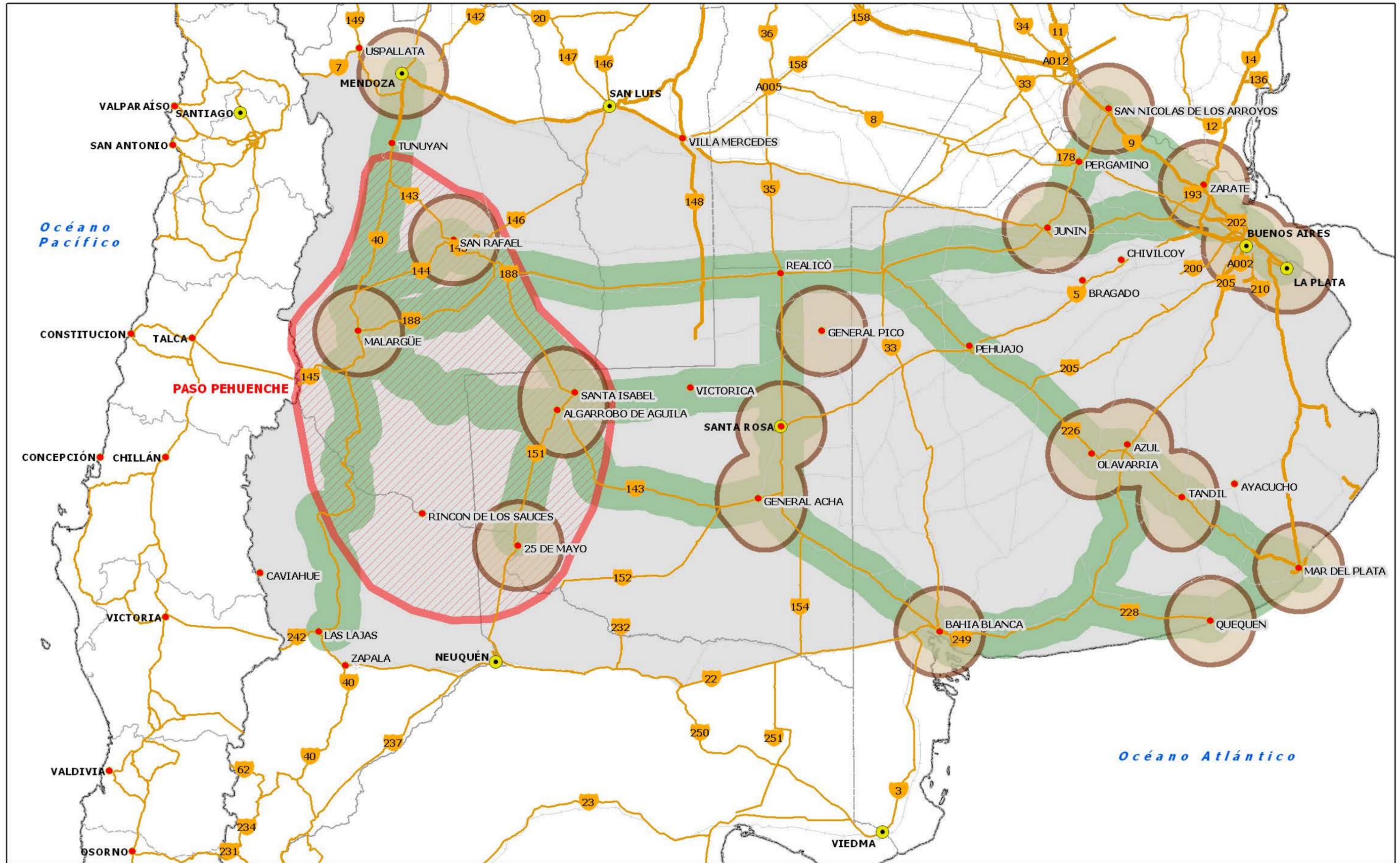
AUTOVÍAS
RED VIAL NACIONAL
RED FERROVIARIA
AREA DE ESTUDIO

**CARTERA DE PROYECTOS
PLAN DE ACCIÓN 2013 - 2030
MACRO REGIÓN LOGÍSTICA
PEHUENCHE**



- | | | | | |
|--------------------|---------------|-----------------|-------------------------|-------------------------|
| ● CENTROS POBLADOS | ● SANEAMIENTO | — FERROCARRIL | — AUTOVÍAS | ■ ATRACTORES |
| ● AEROPUERTO | ● REPRESA | — PROYECTO VIAL | — RED VIAL NACIONAL | ■ CORREDORES |
| ★ AREA LOGISTICA | ⊗ TÚNEL | — ELECTRODUCTO | ■ MICROREGIÓN PEHUENCHE | ■ MACROREGIÓN PEHUENCHE |
| ● ENERGÍA | ● VIAL | — ACUEDUCTO | | |

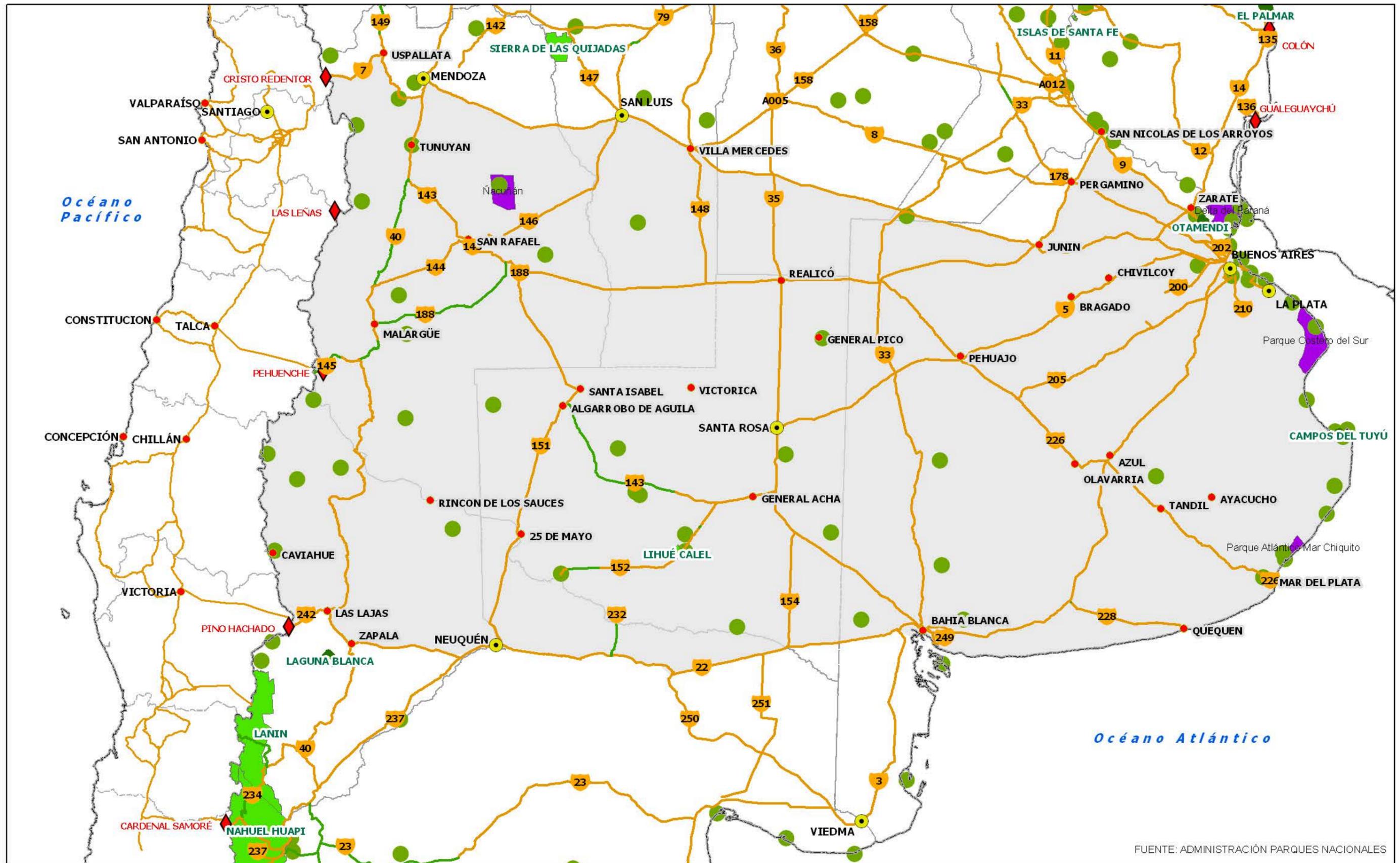
**PROGRAMA
PEHUENCHE
+
PLANIFICACION
CONCURRENTE**



Sistema de Referencia POSGAR 94. Proyección Conforme

- CENTROS POBLADOS
- CAPITALES DE PROVINCIA / PAÍS
- AUTOVÍAS
- RED VIAL NACIONAL
- RED FERROVIARIA
- ATRACTORES
- MICROREGIÓN PEHUENCHE
- CORREDORES
- MACROREGIÓN PEHUENCHE

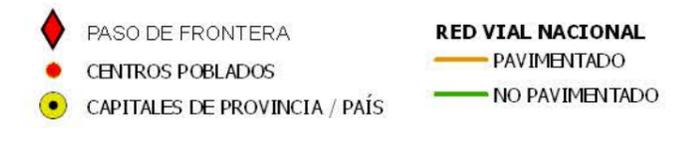
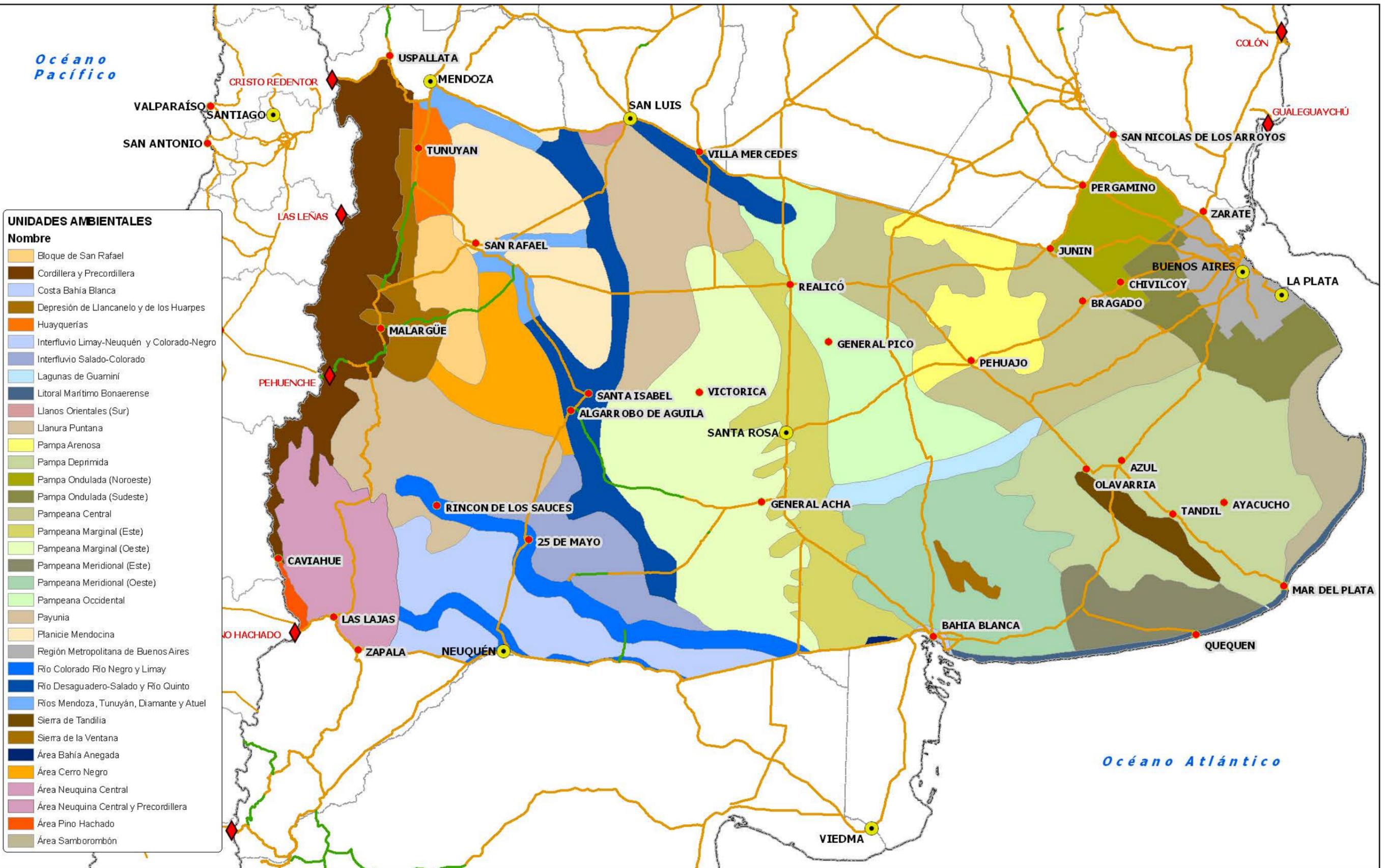
**MACROREGIÓN, MICROREGIÓN,
CORREDORES Y ATRACTORES**



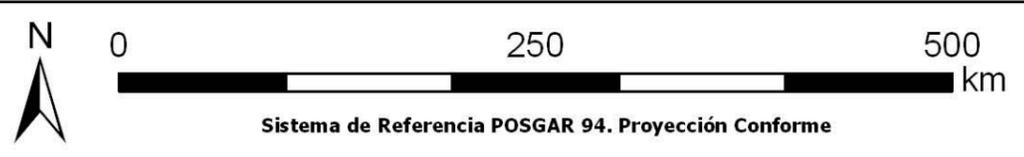
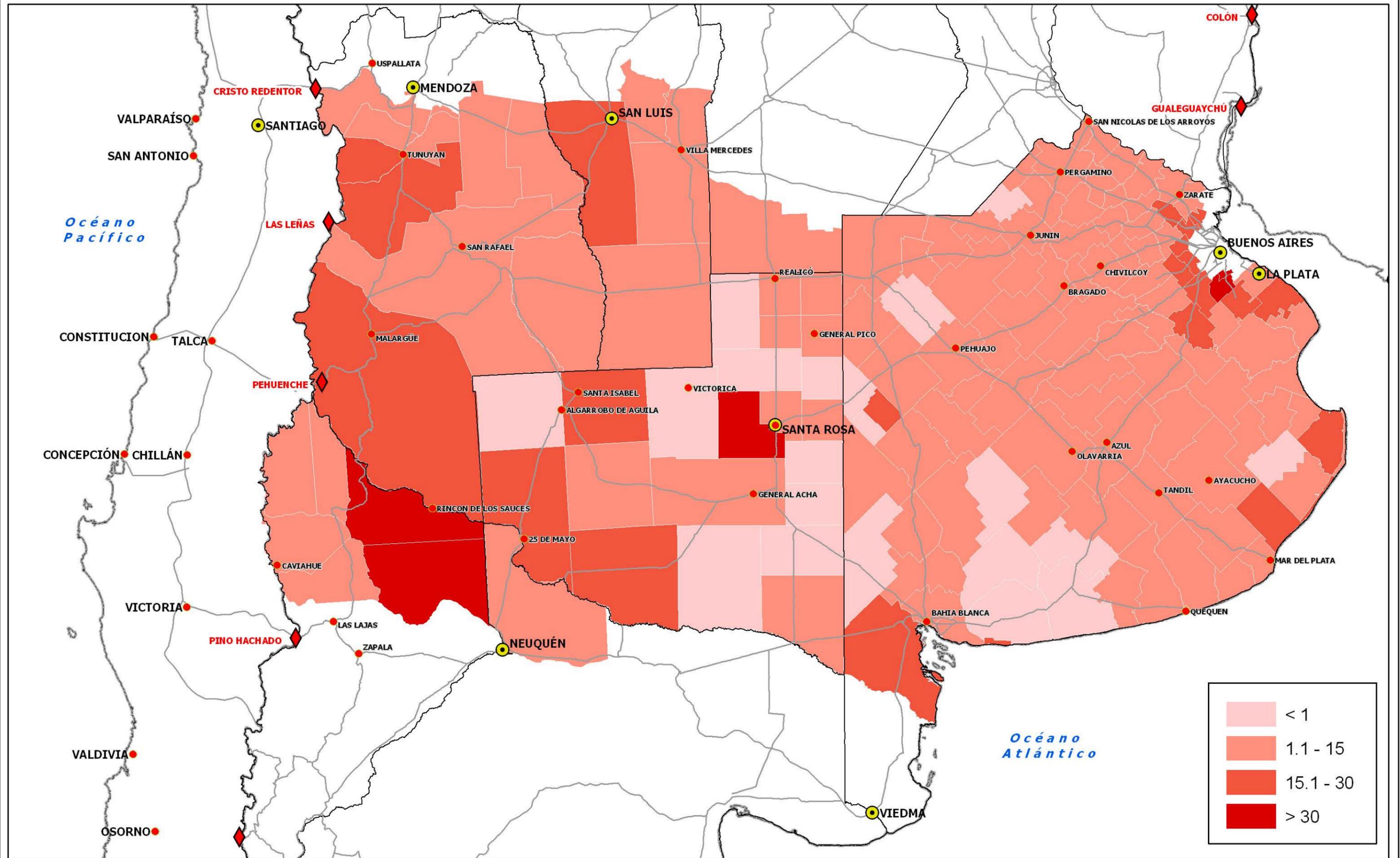
FUENTE: ADMINISTRACIÓN PARQUES NACIONALES



- | | | | |
|-------------------------------|--------------------------|---|---|
| ◆ PASO DE FRONTERA | RED VIAL NACIONAL | ● ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS PROVINCIALES | ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS Y OTRAS ÁREAS DE IMPORTANCIA PARA LA CONSERVACIÓN |
| ● CENTROS POBLADOS | — PAVIMENTADO | ■ PARQUES NACIONALES | |
| ● CAPITAL DE PROVINCIA / PAÍS | — NO PAVIMENTADO | ■ RESERVA DE BIOSFERA (UNESCO) | |

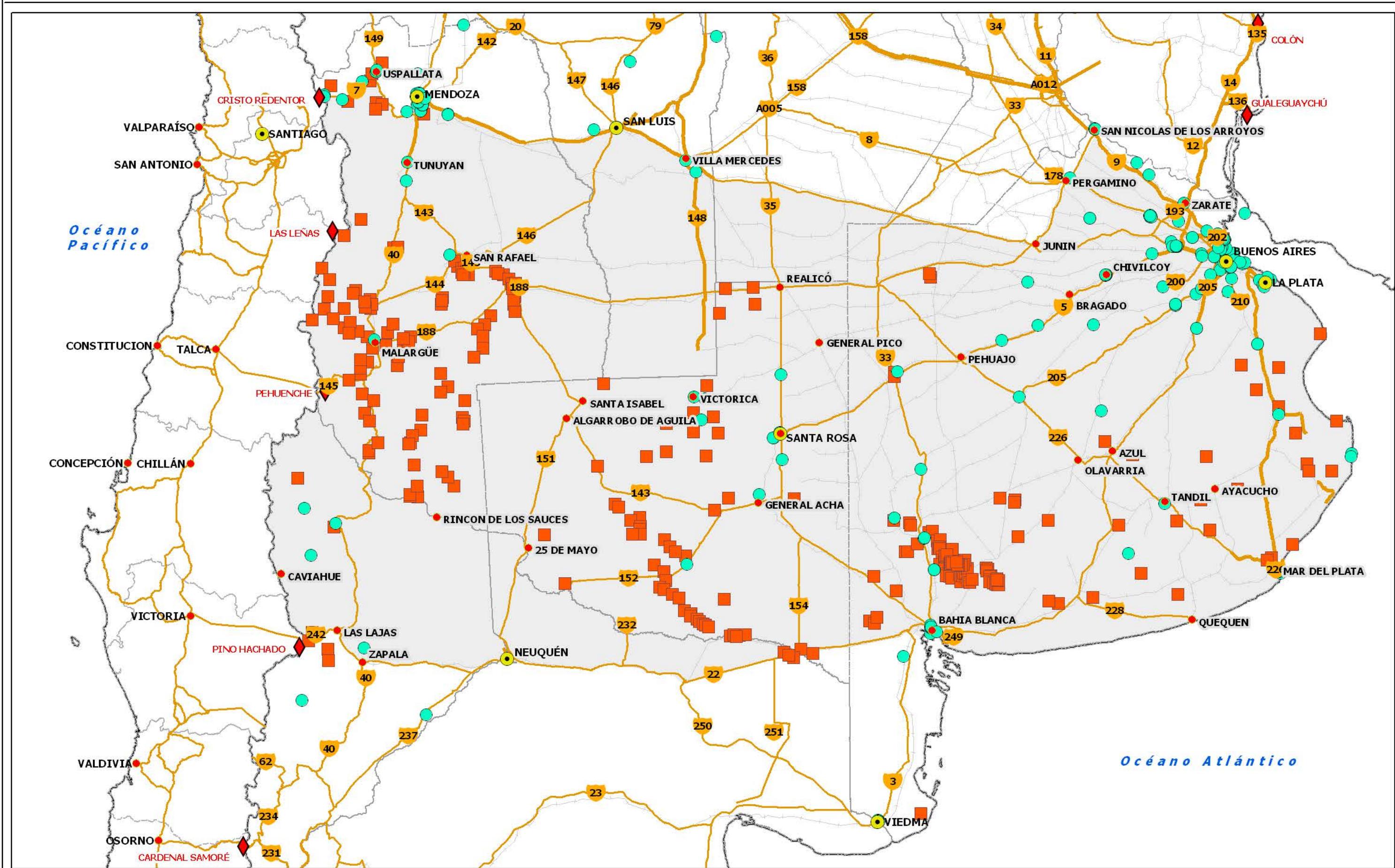


UNIDADES AMBIENTALES



- CENTROS POBLADOS
- ◆ PASO DE FRONTERA
- CAPITAL DE PROVINCIA / PAÍS
- RED VIAL NACIONAL

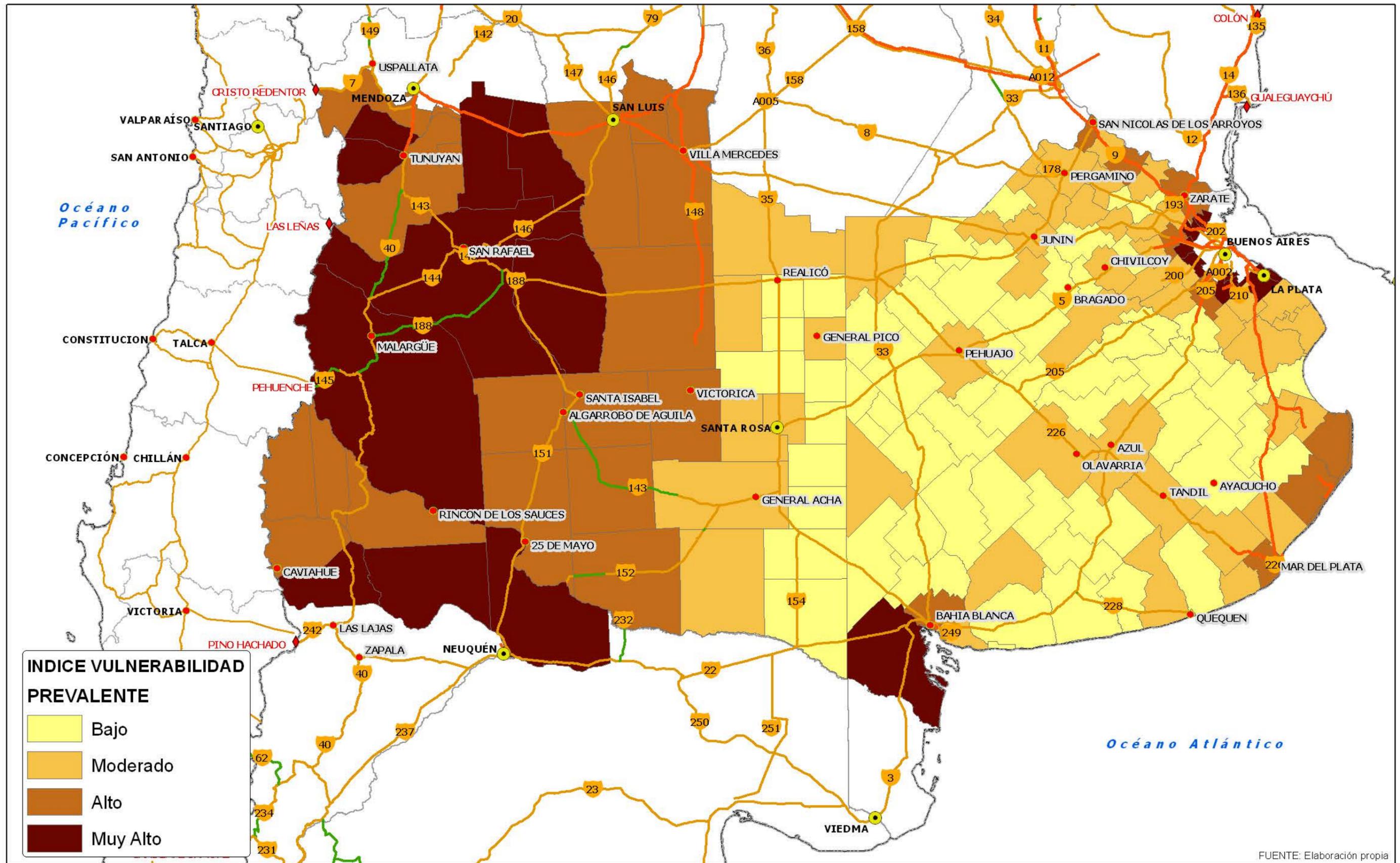
VARIACIÓN INTERCENSAL (%)
INDEC, CENSO 2010
(Excluido CABA y GBA)



Sistema de Referencia POSGAR 94. Proyección Conforme

- ◆ PASO DE FRONTERA
- CENTROS POBLADOS
- CAPITALS DE PROVINCIA / PAÍS
- BIENES PATRIMONIALES
- SITIOS ARQUEOLÓGICOS
- AUTOVÍAS
- RED VIAL NACIONAL
- RED FERROVIARIA
- AREA DE ESTUDIO

SITIOS ARQUEOLÓGICOS Y BIENES PATRIMONIALES



INDICE VULNERABILIDAD PREVALENTE

	Bajo
	Moderado
	Alto
	Muy Alto

FUENTE: Elaboración propia

N

0 250 500 km

Sistema de Referencia POSGAR 94. Proyección Conforme

◆ PASO DE FRONTERA	— RED VIAL NACIONAL PAVIMENTADO
● CENTROS POBLADOS	— NO PAVIMENTADO
● CAPITAL DE PROVINCIA / PAÍS	— AUTOVÍAS

ÍNDICE DE VULNERABILIDAD PREVALENTE (Excluido CABA y GBA)