



Curso de Formación

ESTRATEGIAS URBANOS

1° EDICIÓN 2019

Hacia un Plan Estratégico de Desarrollo Económico, Social y Productivo del Área Metropolitana

PLAN DE INVERSIONES PARA EL AMBA

Cámara Argentina de la Construcción - Área de Pensamiento Estratégico

CARLOS GONZALEZ

Miembro del Consejo de la Cámara Argentina de la Construcción



Ministerio de Gobierno



Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales



Presidencia de la Nación



Buenos Aires Ciudad



Vamos Buenos Aires



PLAN DE INVERSIONES PARA EL AMBA

Cámara Argentina de la Construcción - Área de Pensamiento Estratégico

DEUDA EN INFRAESTRUCTURA
EL DEFICIT DE MANTENIMIENTO
ACUMULADO ES DE 25 AÑOS

LA NECESIDAD DE MANTENIMIENTO
DE LA INFRAESTRUCTURA

POSIBLES FUENTES DE RECURSOS

GESTIÓN DE LOS RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS
TRANSPORTE VIAL Y TRANSPORTE PÚBLICO
TRANSPORTE FERROVIARIO Y SUBTERRÁNEOS

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

SERVICIOS DE AGUA Y SANEAMIENTO EN LA RMBA

INVERSIONES NECESARIAS EN MITIGACIÓN DE INUNDACIONES

GESTIÓN DE LA ENERGÍA CON SMART GRID

REDES ELÉCTRICAS - INTELIGENTES



APE

El Área de Pensamiento Estratégico de la Cámara Argentina de la Construcción, cuenta con un grupo interdisciplinario, que trabaja en el estudio de propuestas para un crecimiento continuado del país, identificando las acciones requeridas en materia de infraestructura social y económica.

ESTUDIO EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES, EN EL 2015, CUYAS PRIMERAS ACCIONES FUERON:

Relevamiento de la infraestructura existente y nuevos proyectos de los distintos sectores

Estimar la inversión necesaria para ponerla en condiciones de uso eficiente y el gasto anual en mantenimiento

Proponer nuevas alternativas

Evaluar las inversiones necesarias para su desarrollo en la próxima década.

UNA DE LAS CONCLUSIONES DEL ESTUDIO
ES LA NECESIDAD DE DENSIFICAR EL SUELO URBANO.



Formulando un
escenario de
crecimiento a
futuro

- Es necesario interpretar las dinámicas demográficas en el territorio para formular escenarios futuros de densificación residencial y mecanismos de actuación apropiados.
- Si bien ciertos corredores han alcanzado una máxima densidad, las áreas vacantes de los barrios del sur y las playas ferroviarias podrían alentar un intensivo incremento poblacional.
- Fomentar la densificación en los corredores, capitalizando el bajo nivel de ocupación y las vacancias de suelo.
- El uso residencial de sectores industriales obsoletos constituye otras de las estrategias, a fin de disparar procesos de integración con la trama urbana en áreas en desuso.
- La integración de las villas y asentamientos precarios.
- Revitalizar el Parque edilicio existente mediante Programas de Créditos para Viviendas y ampliar la oferta residencial en sectores ociosos.
- Consolidar al Riachuelo como un eje estructurante metropolitano, generando un corredor verde con calidad ambiental.



La propuesta de inversión necesaria en el área de los residuos sólidos urbanos, parte del convencimiento que analizar y planificar un Sistema de Gestión de RSU implica considerar todos sus elementos funcionales:

- La mejor opción desde los puntos de vista técnico, económico, financiero, operativo e institucional corresponde a la utilización de plantas de tratamiento mecánico-biológico (TMB), para la recuperación de materiales y minimización del volumen de los residuos.
- Luego la valorización térmica de los rechazos, asociada con generación de energía y disposición final de cenizas y rechazos en sitios especialmente adecuados para este fin.

SOLUCIÓN PROPUESTA:
Optimización del transporte mediante, la utilización de Plantas de Transferencia.

- Se han considerado con el fin de bajar al territorio los costos del sistema de transferencia y transporte necesarios para el traslado de los residuos desde los puntos de generación hacia los centros de tratamiento y disposición final.
- La incidencia del costo de transporte sobre el total de la gestión de transporte, tratamiento y disposición final es de aproximadamente el 10% en promedio.

2. TRANSPORTE VIAL Y TRANSPORTE PÚBLICO



Entre la RMBA y la CABA, se materializan en un día hábil alrededor de 4 millones de viajes de personas. Un 65% lo hacen en vehículo particular, mientras que el restante 35% lo hacen en tren, colectivo o servicios de oferta libre (combis).

- 2,6 millones de personas diariamente - ingresan y egresan - flujo RMBA - CABA - RMBA
- 1,4 millones de personas diariamente - ingresan y egresan - flujo CABA - RMBA - CABA

El 57% de los viajes en transporte público de toda el área de estudio en transporte público (casi 3.6 millones), transcurren total o parcialmente por territorio de la CABA.

- Construcción del **Camino de SIRGA** de la Ciudad para conectar Au. Ricchieri con Puerto Dock Sud y Au. La Plata - Buenos Aires. Aún están desocupando viviendas ubicadas en la ribera.
- La terminación de la **Autopista Parque Presidente Perón**, hoy en ejecución, dará continuación de la Au. del Buen Ayre.
- Transporte Público en la CABA y la RMBA. Se hicieron Metrobús en Vicente López, la Matanza llegando hasta San Justo, faltan muchas más obras realizar, que están en ejecución y otras en proyecto.
- Continuar y completar la construcción de 112 km de líneas de Metrobús en territorio CABA,
- Construcción de 70 km de conexión con la 1º corona de la RMBA.
- Completar la construcción de los centros incluidos en la propuesta ferroviaria, Constitución y Retiro
- Construcción de 13 pasos viales bajo nivel en líneas de FFCC urbano con preponderancia línea Belgrano Sur.
- **Puentes sobre el Riachuelo**. Conexión por puente sobre el Riachuelo, ya finalizado el Puente Lacarra, rebautizado **Puente Olímpico Ribera Sur**, uniendo Villa Soldati (Au Cámpora) y Lanús Barracas.
- Construcción del Puente Roca – Patricios. Conectando La Boca y Avellaneda.

3. TRANSPORTE FERROVIARIO Y SUBTERRÁNEOS



Deberá ser compatibilizado no sólo con los planes previstos de mejoras y ampliación de la red de subtes, sino que también con los futuros planes de desarrollo del transporte automotor de pasajeros y de los vehículos privados.

Actualmente el sistema ferroviario transporta algo más de 250 millones de pasajeros por año, y con las mejoras previstas se estima que en los próximos diez años puede triplicar esa cantidad.

Con respecto al subterráneo, se prevé un crecimiento anual del 3% (incluyendo la incorporación de nuevos servicios), por lo que para el 2025, se espera alcanzar una cantidad de 365 millones de pasajeros año.

4. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA



LAS OBRAS DEL PLAN MAESTRO 2030, PERMITIRÁN SATISFACER LA DEMANDA DE SERVICIOS. OBRAS QUE SIGNIFICARÁN UNA INTEGRACIÓN, DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS INTERIORES, CONECTANDO ASÍ, A LOS DISTINTOS PUERTOS.

La inversión requerida para satisfacer la demanda global, que significa aumentar la capacidad del Puerto de Buenos Aires, en 600.000 TEUs* adicionales, con el conjunto de obras de acceso terrestres (viales y ferroviarios), relleno de dársenas y construcción de nuevos muelles, modificación de escolleras y reformulación y construcción de nuevas áreas logísticas, sumaría una inversión de U\$S 420 millones para los próximos 10 años.

* TEU: Unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores. Originalmente es un acrónimo de la expresión inglesa "Twenty-feet Equivalent Unit". Es el tamaño que se ha establecido como base, tomando como unidad la capacidad de un contenedor de 20 pies.



PLAN DE INVERSIONES NECESARIAS PARA LA COBERTURA DE LOS SERVICIOS DE AGUA Y SANEAMIENTO

Estudio de la Situación en el 2015, surgieron las siguientes conclusiones:

El 75% de la población se abastece de agua potable vía red pública. El otro 25% vía perforación, pozo u otra fuente o mediante la recolección de agua de lluvia, cisterna o una fuente superficial (río, canal o arroyo).

En Buenos Aires, el porcentaje de población que se abastece de agua potable vía red pública baja al 69%.

En saneamiento, únicamente el 51% de la población tiene acceso a la red de desagües cloacales. Si restringimos al área a la Provincia de Buenos Aires baja al 40%.

Los valores más bajos de cobertura coinciden con los niveles más altos de pobreza.

Las Inversiones previstas, resultaron:

Trabajar en estrategias para mitigar por medio de proyectos de control de inundaciones, con un cambio de esquema incorporando soluciones ambientales.

Acompañar las obras con planes de mantenimiento de infraestructura tanto de reservorios como de conductos.

Fortalecer institucionalmente los comités de cuenca.

Incorporar la educación como elemento estratégico, para el mantenimiento de la red pluvial urbana.

6. INVERSIONES NECESARIAS EN MITIGACIÓN DE INUNDACIONES



Necesidades de inversión por cuenca:

• Cuenca Río Lujan	U\$S 175 M
• Cuenca Río Reconquista	U\$S 450 M
• Cuenca Matanza Riachuelo	U\$S 900 M
• <u>Cuenca Río de La Plata.</u>	<u>U\$S 1.100 M</u>
• TOTAL	U\$S 2.625 M

- Este monto equivale al 0.04% del PBI.

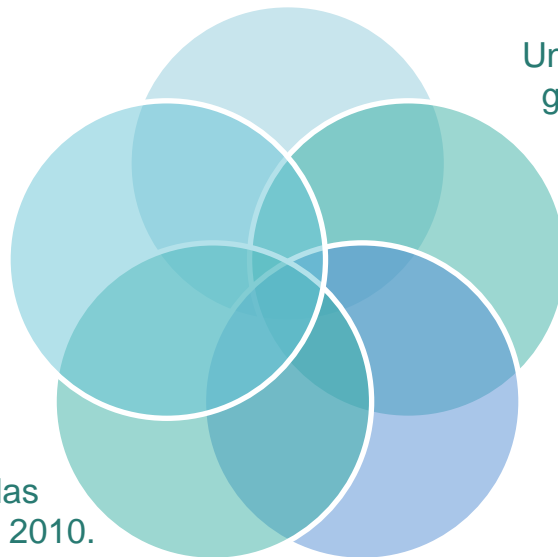
7. GESTIÓN DE LA ENERGÍA CON SMART GRID REDES ELÉCTRICAS - INTELIGENTES



Smart Grid o Red Eléctrica Inteligente hace referencia a la modernización del sistema de entrega de energía eléctrica. Esta tecnología monitorea, protege y automáticamente optimiza la operación de los elementos que la conforman.

Sobre la base de la proyección de la demanda de consumo eléctrico, la tendencia marca que el sistema eléctrico argentino debería prácticamente duplicarse hacia 2030 y para satisfacer esta demanda, sería necesario hacer una inversión en infraestructura del orden de los USD 67.000 millones.

Para evaluar los costos de implementación de esta tecnología en la región del AMBA, se dividió a la región en cuatro zonas y se modeló la solución para 4,4 millones de viviendas ubicadas en CABA y alrededores según Censo 2010.



Una Red Eléctrica Inteligente (REI) gestiona de manera más eficiente la demanda de energía eléctrica, pero también, trabaja sobre la oferta permitiendo desarrollar más efectivamente las fuentes de energía renovables.

Posibilita la transferencia de la energía excedente generada en el hogar a la red de distribución.

De esta manera, se mejora la ecuación de costo/ beneficio de esta tecnología porque aprovecha el total de la energía generada en forma autónoma.

LA DEUDA DE INFRAESTRUCTURA

En la provincia de Buenos Aires existe un grave deterioro de la infraestructura existente, producto de muchas décadas de omisión del mantenimiento adecuado.

El déficit de mantenimiento acumulado equivaldría a las erogaciones en mantenimiento de un periodo de 25 AÑOS

La densidad de infraestructura per cápita de la Ciudad, es elevada con respecto a la del país. Pero esa densidad no resulta significativamente mayor al promedio del país, si se considera el número de usuarios que diariamente trabaja o circula por la Ciudad y no solo los habitantes de la Ciudad.

Se requiere incrementar la disponibilidad de infraestructura para sus usuarios.

La Ciudad requiere invertir en los próximos 10 años para recuperar el deterioro de su infraestructura, y para generar nuevas infraestructuras de transporte urbano, tratamiento de residuos y seguridad urbana.

Hemos usado distintos métodos o fuentes para valorar la deuda de Infraestructura, llegando a conclusiones similares a las del Plan 2020 del Gobierno de la Ciudad.

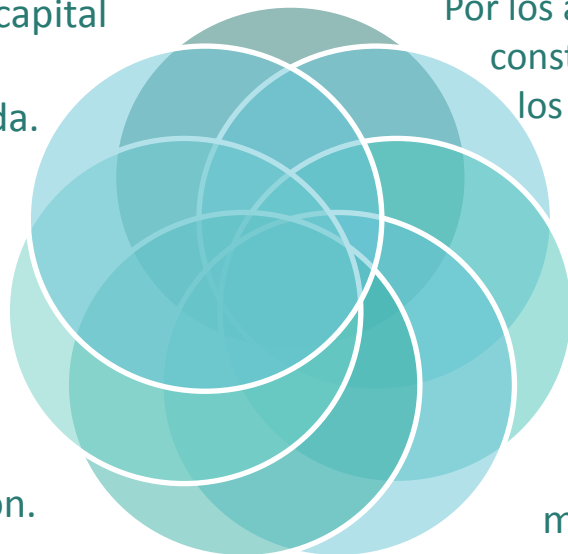
LA NECESIDAD DE MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA



La infraestructura, no es imperecedera. Una vez construida, se deteriora, envejece. Las ciudades deben mantener su infraestructura actualizada.

La infraestructura es el principal capital que da valor a las Ciudades, en función de los servicios que brinda.

El valor de renovación de la infraestructura crece con el paso del tiempo y es muy sensible al estado de conservación.



Por los altos montos de capital para requeridos construir cada obra de infraestructura, y por los largos procesos de construcción in situ, las obras no pueden esperar a ser reemplazadas, una vez que llega el momento en que salen de servicio. Por eso, las infraestructuras deben ser mantenidas durante su vida útil.

Ello hace necesario prever su mantenimiento o reposición periódica.

La infraestructura deberá ser renovada recurrentemente en su propia ubicación y mientras los usuarios la siguen utilizando.

UNA PROPUESTAS PARA GENERAR RECURSOS Y PARA EL DESARROLLO URBANO

“SUELO CREADO”

La congestión, la contaminación y el derroche de tiempos de los usuarios hace difícil la vida en las ciudades. Sin embargo, no cesa de incorporarse población a los centros urbanos, en busca de las oportunidades de trabajo que ofrecen esos grandes mercados. Es que las ciudades ofrecen infraestructura y mercado, en definitiva, es el *Patrimonio de las Ciudades*.

La tendencia mundial es a reacondicionar las ciudades para uniformar su densidad, descentralizarlas, mezclar los usos, minimizar las distancias de traslado diario.

Muchas ciudades en el mundo han comprendido que su principal activo es la autorización para construir.

El concepto de que quien compra un terreno le paga al propietario la ubicación y la infraestructura urbana ya existente.

Resulta entonces posible que el emprendedor le pague a la ciudad la infraestructura a construir a cambio de que ésta “crear suelo”, otorgando premios sobre los permisos de edificación, es decir autorización para construir metros adicionales.