

PARLAMENTO DEL
MERCOSUR



PARLAMENTO DO
MERCOSUL

PARLAMENTO DEL MERCOSUR

MERCOSUR/PM/PROPUESTA DE RECOMENDACION N° 03/2016

ANALIZAR LA FACTIBILIDAD DE FINANCIAR MEDIANTE EL FOCEM (FONDO PAR LA CONVERGENCIA ESTRUCTURAL DEL MERCOSUR) UNA SERIE DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN INTERCONEXIÓN VIAL ENTRE LAS CIUDADES DE RECONQUISTA (SANTA FE) y GOYA (CORRIENTES) EN LA REPUBLICA ARGENTINA.

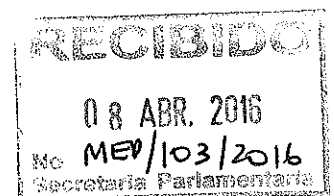
VISTO:

EL TRATADO DE ASUNCION para la constitución de un Mercado común, y las DECISIONES 45-2004; 18-2005 y 01-2010 del Consejo del Mercado común; y

CONSIDERANDO:

QUE, el Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM) es un fondo destinado a financiar programas para promover la convergencia estructural; desarrollar la competitividad; promover la cohesión social, en particular de las economías menores y regiones menos desarrolladas y apoyar al funcionamiento de la estructura institucional y al fortalecimiento del proceso de integración.

QUE, de acuerdo con el artículo 36 del Reglamento del FOCESM, pueden ser financiados proyectos que se ajusten a los programas del Fondo, a saber: Programa de Convergencia Estructural; Programa de desarrollo de la





PARLAMENTO DEL
MERCOSUR



PARLAMENTO DO
MERCOSUL

Competitividad; Programa de Cohesión Social y Programa de Fortalecimiento de la Estructura Institucional y del Proceso de Integración.

QUE, en el marco del Programa de Convergencia Estructural los proyectos presentados deberán contribuir al desarrollo y ajuste estructural de las economías menores y regiones menos desarrolladas, incluyendo el mejoramiento de los sistemas de integración fronteriza y de los sistemas de comunicación en general.

QUE, El Proyecto de INTERCONEXIÓN VIAL entre las ciudades de RECONQUISTA (SANTA FE) y GOYA (CORRIENTES) tiene por objeto completar la infraestructura de conexión entre la región de la Mesopotamia Argentina (provincias de Misiones, Corrientes y Entre Ríos) con el resto del país y los Estados Partes del Mercosur. El obstáculo a salvar, el Río Paraná, uno de los ríos más caudalosos del mundo, es complejo debido a la variabilidad de su cauce, apoyado en un fondo móvil, y a la existencia de una planicie de unos 40 km de ancho pasible de inundaciones durante las principales crecidas del río. Por otra parte, dado que se trata de una vía navegable, es necesario prever gálibos importantes para las embarcaciones y defensas para proteger las estructuras contra eventuales.

QUE las condiciones de elegibilidad de los proyectos FOCEM requieren, entre otros, que los mismos contribuyan al fortalecimiento del proceso de integración o a la disminución de las asimetrías; que posea una tasa interna de retorno socioeconómico mayor que la tasa de mínima rentabilidad social; que no sustituya otros proyectos en ejecución ni gastos estructurales públicos o correlativos del Estado Parte destinados a los beneficiarios finales del proyecto; que se optimice la utilización de los recursos naturales y prevea acciones de mitigación de los daños ambientales que el proyecto provoque en su área de



PARLAMENTO DEL
MERCOSUR



PARLAMENTO DO
MERCOSUL

influencia directa y que demuestre haber tenido en cuenta, en su formulación, las especificidades geográficas, económicas, sociales y culturales del territorio en que está ubicado.

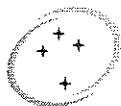
QUE, el objeto de la presente Propuesta de Acto de Recomendación al CMC se refiere a analizar la factibilidad de financiar mediante el FOCEM una serie de obras de infraestructura que beneficiarían la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos en la zona de las Provincias de Corrientes y Santa Fe en la Argentina.

QUE, el aumento de la población y la circulación en la región ha transformado el paisaje y ha llevado a la edificación de hogares, escuelas y hospitales en lugares hasta hace poco tiempo deshabitados.

QUE, La traza del proyecto se localiza a la altura de las ciudades de Reconquista (Pcia. de Santa Fe) y Goya (Pcia. de Corrientes), con una extensión de 42 km, desde la Ruta Nacional N° 11, al Norte de la población de Avellaneda, vecina a la ciudad de Reconquista; hasta la Ruta Provincial N° 27, en el tramo que vincula la Ciudad de Goya, al sur, con Lavalle, al norte.

QUE, las trazas actuales de las rutas internacionales han quedado muchas veces atrapadas dentro del ejido urbano, provocando trastornos en el tránsito habitual y peligros en la circulación en general, observando que el volumen de tránsito relevante que circula por las mismas está representado por vehículos de transporte de carga, ómnibus del servicio de transporte de pasajeros de larga distancia y por vehículos particulares que desarrollan considerable velocidad de circulación, los cuales generan complicaciones en su intersección con el flujo de tránsito local afectando en definitiva la calidad de vida y el bienestar de los ciudadanos.

QUE, el Componente I del Programa de Convergencia Estructural prevé la construcción modernización y recuperación de vías de transporte modal y



PARLAMENTO DEL
MERCOSUR



PARLAMENTO DO
MERCOSUL

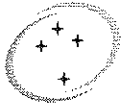
multimodal que optimicen el movimiento de la producción y promuevan la integración física entre los Estados Partes y entre subregiones.

QUE, el Componente IV del Programa de Convergencia Estructural prevé la implementación de obras de infraestructura hídrica para contención y conducción de agua bruta, de saneamiento ambiental y de macrodrenaje.

QUE la obra proyectada optimizará la comunicación en toda el área de influencia y posibilitará un mejor acceso a los mercados de comercialización y consumo.

QUE, la importancia regional del proyecto de Conexión Vial Reconquista-Goya forma parte de importantes proyectos multimodales de transportes regionales, nacionales e internacionales, como son el Eje Capricornio del Sistema IIRSA y el Eje Mercosur Chile, el esquema de integración ZICOSUR y la Hidrovía Paraná-Paraguay.

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional para la América del Sur (IIRSA) fue establecida en la primera Cumbre de Presidentes de América del Sur, que tuvo lugar en Brasilia en septiembre de 2000. Como resultado de la reunión de Montevideo, en el año 2007, se incluyó en la Cartera de Proyectos el denominado CAMINO REAL, como parte del Eje Capricornio, que contiene los proyectos del puente o conexión Reconquista - Goya y la Pavimentación de la Ruta Nacional N° 89, para empalmar la Ruta Nacional N° 11 con la Ruta Nacional N° 34, completando la unión de un importante corredor para el Mercosur.



PARLAMENTO DEL
MERCOSUR



PARLAMENTO DO
MERCOSUL

EL PARLAMENTO DEL MERCOSUR

RECOMIENDA:

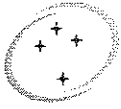
Artículo 1°: Analizar la factibilidad de financiar mediante el FOCEM una serie de obras de infraestructura en los accesos de las ciudades de Goya, Provincia de Corrientes y Reconquista, Provincia de Santa Fe, en República del Argentina; que beneficiarían la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los Estados Partes.-

Artículo 2°: Informar al SGT N° 5 "Transporte e Infraestructura" sobre el alcance de la presente recomendación.

Artículo 3°: De forma

JUSTIFICACION

La Importancia Regional del Proyecto Conexión Vial Reconquista-Goya forma parte de importantes proyectos multimodales de transportes regionales, nacionales e internacionales, como son el Eje Capricornio del Sistema IIRSA y el Eje Mercosur Chile, el esquema de integración ZICOSUR y la Hidrovía Paraná-Paraguay. La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional para la América del Sur (IIRSA) fue establecida en la primera Cumbre de Presidentes de América del Sur, que tuvo lugar en Brasilia en septiembre de 2000. Como resultado de la reunión de Montevideo, en el año 2007, se incluyó en la Cartera de Proyectos el denominado CAMINO REAL, como parte del Eje Capricornio, que contiene los proyectos del puente o conexión Reconquista - Goya y la



PARLAMENTO DEL
MERCOSUR



PARLAMENTO DO
MERCOSUL

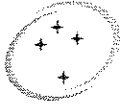
Pavimentación de la Ruta Nacional N° 89, para empalmar la Ruta Nacional N° 11 con la Ruta Nacional N° 34, completando la unión de un importante corredor para el Mercosur.

La figura siguiente ilustra este conjunto, cuya parte fundamental es, sin duda, la conexión de 42Km sobre la planicie de inundación del río Paraná entre las zonas de Reconquista y Goya. Además, la Conexión Vial Reconquista-Goya es un proyecto de fundamental aporte también dentro del Eje Mercosur-Chile. El Eje Mercosur-Chile está compuesto por la región norte de Argentina, la región sureste de Brasil, la región centro-norte de Chile, la región comprendida al este del río Paraguay y noroeste del río Paraná en Paraguay, así como también la totalidad de Uruguay. Cuenta con una extensión territorial de 3.1 millones de km² y una población de 125 millones de habitantes. La gran mayoría del comercio desde y hacia Sudamérica tienen como origen o destino la región del Eje.

Por otra parte, la Provincia de Corrientes, Argentina, ha presentado el proyecto de Conexión Vial Reconquista-Goya como obra prioritaria dentro del esquema de la Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur (ZICOSUR).

ZICOSUR es un proceso de integración regional de tipo horizontal que conforma una sub-región dentro del MERCOSUR, integrado por parte de Argentina, Chile, Bolivia, Brasil y Paraguay. (Acta de Salta, 14 de octubre de 2005).

ZICOSUR tiene como objetivo principal lograr la inserción de la subregión en el contexto internacional desde el punto de vista competitivo, desarrollando el comercio exterior con los mercados internacionales mediante la articulación de ejes de comunicación, así como también promover la integración social y cultural, como mecanismo para lograr el desarrollo económico-social de las regiones que la integran. Respecto a la Hidrovía Paraná Paraguay, la Conexión Vial Reconquista-Goya es una articulación importante dentro del sistema



PARLAMENTO DEL
MERCOSUR



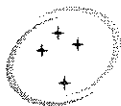
PARLAMENTO DO
MERCOSUL

multimodal de transporte, que junto con el desarrollo de un sistema portuario, beneficiarán los mercados regionales existentes y emergentes, permitiendo desarrollar económicamente a los países involucrados.

La Hidrovía constituye un verdadero eje de integración e intercambio de los países de la región. Desde el punto de vista de transporte y comunicación este sistema fluvial constituye un elemento decisivo para el desarrollo de los países involucrados en un área del orden de 700.000 km² y una población de aproximadamente 45.000.000 de habitantes.

Este sistema es la mayor arteria de comunicación fluvial y de transporte, para los países de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, con una extensión de 3.442 km. desde su comienzo en el Puerto de Cáceres (Brasil) hasta el Puerto de Nueva Palmira (Uruguay). El Proyecto Ejecutivo El Gobierno de la República Argentina, a través de un convenio con las provincias de Santa Fe y Corrientes, ha contratado a un consorcio de firmas consultoras argentinas, para la elaboración del proyecto ejecutivo. El mismo, que incluye trabajos de estudios en campo, laboratorio y gabinete, será completado al final del año en curso.

Se ha completado la totalidad de estudios de campo en todos sus frentes. El área en estudio es aproximadamente un rectángulo de 40 km de ancho por 80 km a lo largo del Río Paraná. Comprende la totalidad del valle inundable y se extiende entre las rutas Nacional 11 (Santa Fe) y Provincial 27 (Corrientes). Por un lado, se ha realizado una Red Básica de Apoyo para Topografía que sirve de punto de partida para relacionar los estudios de campo en la etapa de proyecto. En el futuro esta RBA servirá también como base para la construcción de esta obra y de otros estudios y obras que deseen realizarse en esa área. Esta Red Básica de Apoyo consta de 17 vértices, ubicados principalmente en la periferia del área de estudio. Asimismo se ha realizado un vuelo aerofotogramétrico en escala 1:40.000 que permitió obtener un modelo digital del terreno en toda el área estudiada. Esta información se complementa con el trabajo, también



PARLAMENTO DEL
MERCOSUR



PARLAMENTO DO
MERCOSUL

realizado, basado en tecnología RADAR, análisis satelital multiespectral / multitemporal y referencias de campo, que permite obtener información geomorfológica y de vegetación de gran utilidad para ajustar el modelo de simulación hidráulica.

Complementariamente se realizó un vuelo de mayor definición (escala 1:10.000) de la franja de 40 km en la que se implantará la obra. Las tareas de campo en el área topografía para el trazado vial se encuentran terminadas. Estas tareas han incluido, el relevamiento de perfiles transversales a lo largo de los aproximadamente 40 km de la traza en un ancho de 200 metros y a distancias medias de 100 metros excepto en un tramo de aproximadamente 4,5 km que debido a las dificultades de acceso se obtuvieron tres perfiles longitudinales, uno coincidente con la traza y a 100 metros a ambos lados de la misma, con una distancia media de puntos acotados menor a 50 metros, también se efectuó el relevamiento en una extensión de 1000 metros en el sentido de las rutas existentes en ambas cabeceras (RN 11 y RP 27), obteniéndose perfiles transversales a las mismas a distancias medias de 50 metros. Se ha finalizado el procesamiento y dibujo de la totalidad de la información obtenida, dando como resultado la confección de 34 planos en una escala de 1:1000. Esta tarea se llevó a cabo luego de la instalación en el campo de 43 puntos fijos ubicados en sitios que aseguran permanencia y 61 puntos de línea ubicados en las márgenes de los cursos de agua y a distancias aproximadamente regulares a lo largo de la traza.

También se han finalizado las tareas de mensuras de afectación, restando solamente la resolución de la DNV para que los planos puedan ser presentados ante las correspondientes direcciones catastrales.

En relación a la geotecnia se han concluido la totalidad de los sondeos, tanto para terraplenes y obras viales como para fundación de puentes. La cantidad de sondeos que se realizaron permite obtener toda la información necesaria para el



PARLAMENTO DEL
MERCOSUR

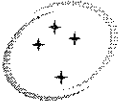


PARLAMENTO DO
MERCOSUL

cálculo de las fundaciones de todos los puentes debido a que se realizaron unas 24 perforaciones para el conjunto Puente Principal, Viaductos y Defensas contra choque de embarcaciones y alrededor de 50 perforaciones para los puentes en planicie. También se realizaron un número importante de sondeos y calicatas a cielo abierto con el fin de obtener la información necesaria sobre la disponibilidad y ubicación de los materiales a utilizar para los terraplenes tanto de material cohesivo como de arena refulada. Se ha concluido el informe final correspondiente al Puente Principal y los Viaductos, mientras se están realizando las tareas de laboratorio correspondiente a Puentes de Planicie y Obras Viales, las cuales presentan un grado de avance del 95%. En el área hidrología e hidráulica se han realizado varios estudios, siendo los principales, el estudio hidrológico del río Paraná, el análisis morfodinámico del cauce y la modelación unidimensional y bidimensional que se realizó para caracterizar el escurrimiento en el tramo de río influenciado por la obra. Por otra parte, también se han desarrollado los modelos físicos de un estribo típico de los puentes en la planicie de inundación y de grupos de pilotes para el cauce principal, estos modelos físicos utilizados para evaluar los procesos de erosión y socavación fueron realizados por el Instituto Nacional del Agua en su sede de Ezeiza.

El análisis morfodinámico ha resultado de especial interés ya que se ha determinado que la costa del río Paraná del lado correntino ha sufrido un retroceso importante que llega a ser de hasta los 300 metros en los últimos 17 años. Esto es de fácil visualización en las cercanías de la localidad de Lavalle, que es sin duda la más afectada por este proceso de erosión. Es por esto que se está elaborando un proyecto de defensa costera para esa ciudad, para el cual se han realizado estudios geotécnicos y de topobatimetría adicionales a los que se realizaron para el proyecto de la Conexión Vial Reconquista-Goya.

El tramo estudiado para este proyecto adicional tiene una extensión de 1,8 km y se encuentra aguas arriba de la traza de la Conexión Vial Reconquista-Goya. Se



PARLAMENTO DEL
MERCOSUR



PARLAMENTO DO
MERCOSUL

han finalizado las tareas de batimetría y mediciones de velocidades, secciones y caudales de los cursos principales (Paraná, Paraná Miní, Amores y Correntoso). Estas tareas han sido utilizadas en la modelación hidráulica. Sobre la base de los resultados del modelo hidráulico bidimensional se han redimensionado las longitudes de varios puentes de la planicie, respecto de lo que estaba previsto en el pliego de licitación.

Es así que el conjunto de los puentes de la planicie suman una longitud de 4.200 metros, aproximadamente. Además, esta reubicación del puente C motivó una campaña complementaria del área Geotecnia consistente en tres sondeos. En el área de Diseño Vial, ya se encuentran definidos los esquemas de retornos y bajadas a isla y su ubicación, así como también de las intersecciones en los extremos de la traza, que serán a distinto nivel, con lo cual se están confeccionando los planos de "Geometría de Replanteo" en escala 1:750. Se ha finalizado con los planos de planialtimetría de toda la traza en escala horizontal 1:2000 y vertical 1:200.

En el área de estudios ambientales también se avanzó con el relevamiento de información de campo. A tal efecto se realizaron visitas a la región del proyecto y se mantuvieron diversas reuniones con representantes gubernamentales de los distritos cercanos a las obras. Con esta información se ha concluido la Línea de Base Ambiental, lo cual tiene por objetivo identificar, evaluar y ponderar los impactos que podrán generarse con la construcción del proyecto y para éstos proponer medidas y acciones de gestión ambiental de monitoreo, control, adecuación y/o corrección. Se ha diseñado la estructura del Plan de Gestión Ambiental y se han identificado los programas y subprogramas que lo integrarán. Las medidas de mitigación, monitoreo y control serán incluidas en este Plan de Gestión Ambiental. Estas tareas presentan un estado de avance del 60%. Para el desarrollo de los estudios económicos se han realizado censos de tránsito de volumen y composición y encuestas de origen y destino en todos los actuales



PARLAMENTO DEL
MERCOSUR



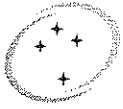
PARLAMENTO DO
MERCOSUL

cruces del río Paraná, Zárate-Brazo Largo, Rosario-Victoria, Santa Fe-Paraná y Chaco-Corrientes.

Esto sirvió para estimar el tránsito derivado y con ello calcular los costos de operación y tiempo de viaje, como también el beneficio económico correspondiente al mismo tránsito. El diseño estructural de 14 de los 16 los puentes en planicie ha sido concluido y presentado con sus respectivas memorias de ingeniería (Memoria Descriptiva y Memoria de Cálculo), planos y cómputos. Diseño del cruce principal El cruce del cauce principal, permanente y navegable, del río Paraná, se produce mediante una gran estructura de 4,2 km de longitud, compuesta por un puente atirantado sobre el canal de navegación y sus viaductos de acceso desde los lados Oeste (Santa Fe) y Este (Corrientes).

Actualmente, la Mesopotamia argentina tiene siete conexiones viales con los países vecinos y solamente cuatro con el resto del territorio nacional. La interconexión vial Reconquista- Goya, junto con las obras existentes, Resistencia - Corrientes, Santa Fe - Pa- raná, Rosario - Victoria y Zárate - Brazo Largo, mejorará la integración de la región al resto del país.

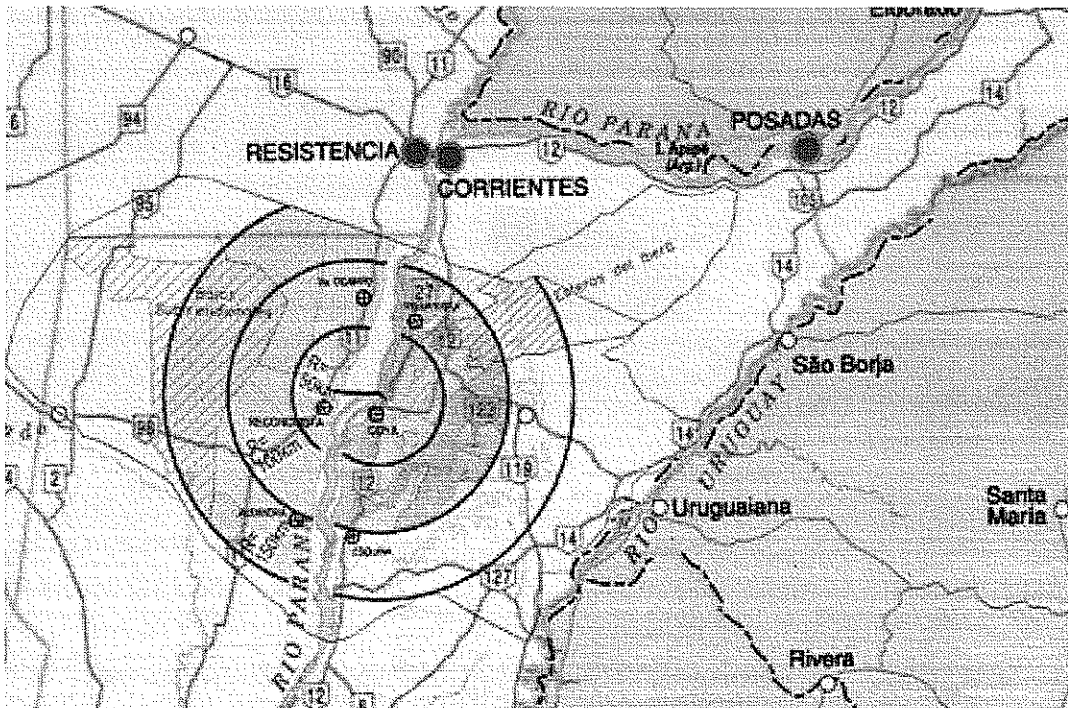
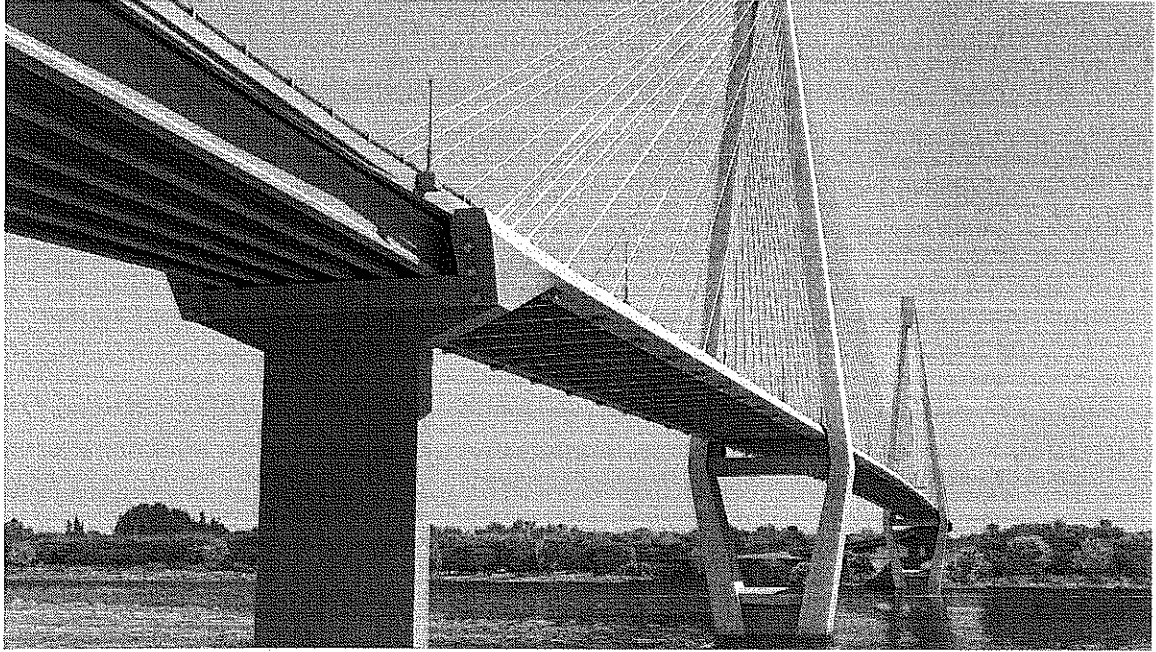
E s t a c o n e x i ó n , a d e m á s f o r m a parte de importantes planes regional- les, nacionales e internacionales de integración de transporte multimodal como son el Eje Capricornio y el Eje Mercosur Chile del IIRSA, Sistema de Integración de la Infraestructura Regional Suramericana y el Plan Estratégico Territorial de inversión en obra pública para la Argentina del Bicentenario.

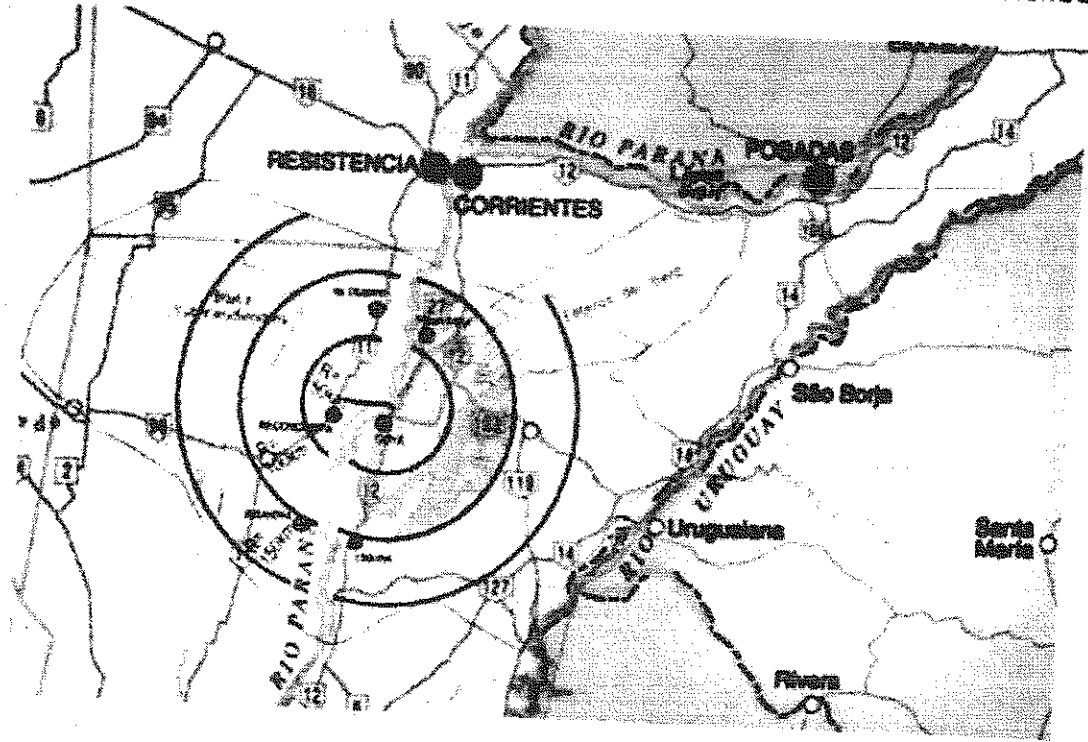


PARLAMENTO DEL
MERCOSUR



PARLAMENTO DO
MERCOSUL





Montevideo, 11 de Febrero de 2016

Parlamentarios Alejandro Karlen /

Ing. AGUSTÍN ROSSI
Parlamentario del Mercosur

Diego Martín Mansilla
Parlamentario del Mercosur