

ANEXOS

TRANSFORMACIONES TERRITORIALES Y REESTRUCTURACIÓN PORTUARIA EN ÁREAS METROPOLITANAS: EL PUERTO DE BUENOS AIRES ENTRE 1990 Y 2018

**Análisis, construcción y valoración de escenarios para las
reconversiones puerto-puerto**

Tesis doctoral presentada por

ESP. ARQ. AVERSA, MARÍA MARTA

Ante la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata

Para acceder al grado académico de

DOCTORA EN ARQUITECTURA Y URBANISMO

Dirección de tesis

Director: Dr. Arq. Juan Carlos Etulain

Co-Director: Mg. Ing. Jorge Abramian

La Plata, Argentina. Marzo de 2019

ÍNDICE DE CONTENIDO DE LOS ANEXOS

ANEXO I: PUERTO MADERO Y PUERTO NUEVO	2
1- Puerto Madero 1890-1905. Componentes del paisaje: Infraestructura y Patrimonio	2
2- Puerto Nuevo 1911-1928. Componentes del paisaje: infraestructura y patrimonio	3
ANEXO II: PUERTOS DEL MERCOSUR: SANTOS Y VALPARAÍSO	6
1- El puerto de Santos, Región Metropolitana de San Pablo, Brasil	6
1.1- El Puerto del Café (la Evolución) y el Puerto Industrial	6
2- Puerto de Valparaíso, V Región, Chile	7
2.1- Construcción del Puerto Moderno. Siglo XX	8
3- El Puerto de Montevideo, Uruguay	9
ANEXO III: ANÁLISIS ESTRUCTURAL MIC MAC	11
1- Presentación de variables	12
2- Descripción de variable	12
3- Estudio de resultados	14
ANEXO IV: ANÁLISIS DE ACTORES MACTOR	22
1- Presentación de los actores	23
2- Descripción de actores	23
3- Lista de objetivos	27
4- Descripción de los objetivos	27
5- Resultados del estudio	29
ANEXO V: VERSIÓN ESCENARIOS	60
1- Presentación	61
2- Árboles (descomposición de niveles y variables)	84
3- Escenarios por hipótesis	90
4- Escenarios por dimensión	106
5- Escenarios alternativos	107
6- Escenarios alternativos globales	115
ANEXO VI: INFORME MULTIPOL	116
1- Lista de criterios	117
2- Lista de acciones	117
3- Descripción de las acciones	118
4- Lista de políticas	119
5- Descripción de las políticas	119
6- Lista de Escenarios	120
7- Descripción de escenarios	130
ANEXO VII – GUION ENTREVISTAS SEMI ESTRUCTURADAS A REFERENTES CLAVES	128
1- Entrevistas a actores de la administración pública	128
2- Entrevistas a actores de la administración portuaria	132
3- Entrevista a actores privados	133
4- Entrevista a actores referentes de ONGs	135
5- Entrevista de actores del ámbito académico y técnico	135
BIBLIOGRAFÍA	138

ANEXO I: PUERTO MADERO Y PUERTO NUEVO

ANEXO I: PUERTO MADERO Y PUERTO NUEVO

1- Puerto Madero 1890-1905. Componentes del paisaje: Infraestructura y Patrimonio

La primera parte en terminarse fue la Dársena Sur, que es la prolongación artificial de la boca del Riachuelo, comunicada con el Dique N°1 a través de una esclusa con tres compuertas. Los diques N° 1, 2, 3 y 4 configuran la linealidad del puerto (Madero) en relación a la ciudad y el río, acompañados por los muelles de hormigón y granito con escaleras cada 30 metros que llegan hasta el agua, este eje paralelo al río es contenido por los depósitos, almacenes y galpones.

Los edificios destinados a depósitos, almacenes y galpones fueron concebidos por la firma *Hawkshaw* en Inglaterra y montados en el sitio entre los años 1900 y 1905, construidos sobre cimientos de piedras, con estructuras de hormigón, o hierro y madera, y cerramientos de ladrillo y vidrio conformando un primer lenguaje expresivo del patrimonio arquitectónico portuario.

Los depósitos del dique 1 y 2 se organizaron a partir de los módulos de la estructura de hormigón de 3,50 metros de longitud y 4,25 metros de ancho, los pabellones extremos contenían sótano, planta baja y 2 pisos, y los pabellones intermedios contenían sótano, planta baja y 3 pisos. Los diques 3 y 4 de iguales características pero con muro de fundación de piedra y bovedilla en los sótanos, todos con cerramiento de ladrillo y techo de chapa.

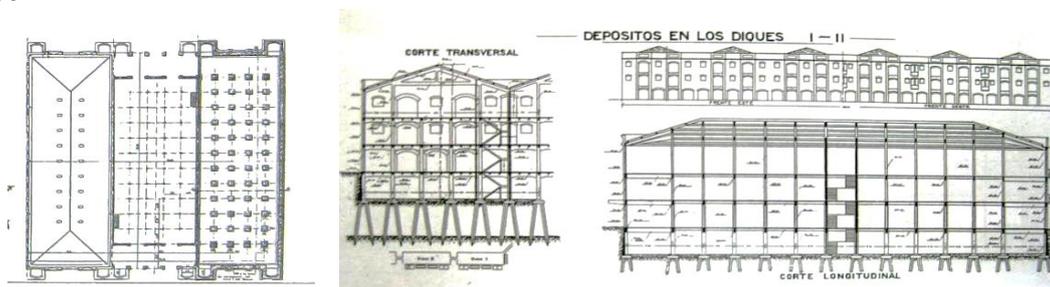


Figura 1: Depósitos dique 1, 2, 3, 4. Planta, corte, vista.
Fuente: (Aslan, 1992)

La Nación y el espíritu creciente de la época, presentó la oportunidad de constituir el país agroexportador, para ello era necesario distribuir el cereal a granel embolsado, y por lo tanto instalaciones pertinentes. Los elevadores de la Junta Nacional de Granos (1900) conforman un conjunto de ingeniería y arquitectura, estructura de hormigón armado y ladrillo visto con instalaciones mecánicas propicias para su época para el pesaje y movimiento de los granos.

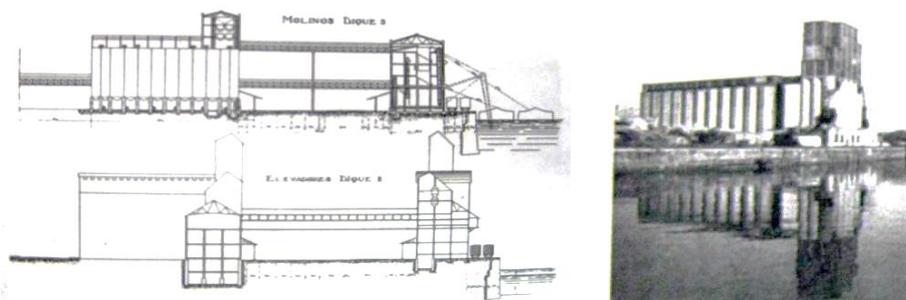


Figura 2: Elevadores de la Junta Nacional de Granos. Corte, vista, e imagen.
Fuente: (Aslan, 1992)

Los Molinos (1902), edificios destinados a elaboración y almacenaje de granos fueron dispuestos en la margen este de los diques, ordenando el movimiento de los buques que descargaban sus productos en la margen oeste y cargaban la harina en la margen este. En

general los molinos concebían las estructuras para almacenar, clasificar, producir y distribuir harinas y granos.



Figura 3: Molinos harineros y elevadores de granos. Vista e imagen de conjunto
Fuente: (Aslan, 1992)

Los primeros silos fueron habilitados en 1903 conjuntamente a los depósitos y molinos. Los silos contenían caños telescópicos para almacenar a granel los productos según la prolongación imnuesta

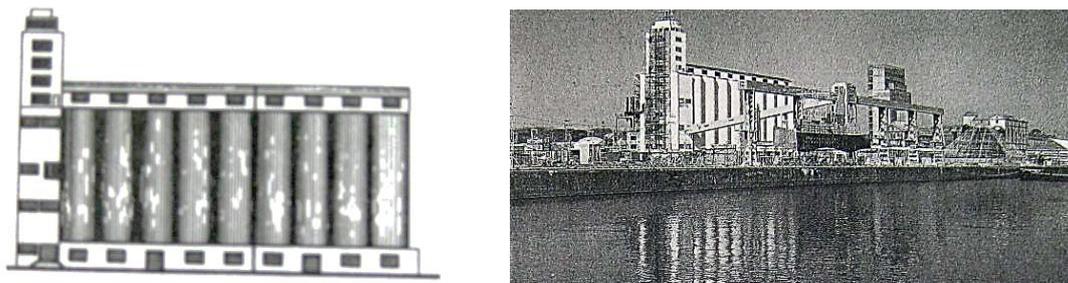


Figura 4: Silos de la Junta Nacional de Granos. Vista, imagen del conjunto.
Fuente: (Aslan, 1992)

Otro proyecto de vital relevancia para el desarrollo urbano portuario, fue la construcción de Dársena Norte en 1.897, un cuadrilátero de 1.400 x 1.100 metros con depósitos en sus muelles sur, este y oeste, en el norte un desembarcadero de pasajeros y diques para carena de talleres navales.

Entre las contrariedades y críticas que se debatieron sobre el proyecto de Madero, ejecutado y rápidamente obsoleto, se sostuvo que estaba destinado a las importaciones exclusivamente. *“La misma cercanía de los almacenes a los docks, y la enorme superficie destinada a ellos, fue leída desde un punto de vista técnico como errónea, y desde un punto de vista cultural como indicio de que lo único que interesaba entre capital extranjero y financistas era el problema de la importación”* (Silvestri, 2003, pág. 113).

Otra obra relevante fue el hotel de inmigrantes inaugurado en 1911, signo de lo que por aquellos tiempos constituyó el ingreso de migrantes del mundo, con 1000 camas, hospital, comedor, oficinas, y múltiples dependencias.

De a poco se desafectó el Puerto Madero, los costos de dragado, carga y descarga y usos lo volvieron caro e inservible. En el año 1905, se planteó la necesidad de un nuevo puerto, ya que comenzaba a ser insuficiente su capacidad operativa.

2- Puerto Nuevo 1911-1928. Componentes del paisaje: infraestructura y patrimonio

Los depósitos (1920) están ubicados en el 2° y 3° espigón agrupados de la misma forma que en Puerto Madero, los extremos más bajos (con sótano, planta baja y 1 piso), y el intermedio más alto, (con sótano planta baja y 3 pisos), construidos en estructura de hormigón armado y cerramiento de ladrillo.

El elevador de granos (1939) fue La terminal más grande que existía en el país en aquel momento, con una capacidad de carga de 170.000 toneladas. El almacenamiento era a

través de silos de hormigón armado o embolsados en piso. Con capacidad de carga para camión (hasta 4 camiones en simultáneo), para tren (16 vagones tolva), para barcaza (2 torres marinas por aspiración). La construcción cuenta con una galería de embarque paralela a los muelles de 800 metros de longitud y 30 metros de altura. El muelle de atraque tiene 500 metros en el lado sur pudiendo operar 2 buques simultáneos y 290 metros en la cabecera del espigón.



Figura 5: Elevadores de granos. Vista
Fuente: (Aslan, 1992)

La Usina de electricidad (ex CHADE - Compañía Hispano Americana de Electricidad) (1927/29) formada por capitales españoles y belgas compró la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad y construyó ésta usina en el extremo del puerto Nuevo de Buenos Aires (norte del espigón 5). Su ubicación sobre terrenos rellenados, corresponde al acceso de buques de ultramar de combustibles, permitiendo el abastecimiento de agua para enfriar los condensadores de las turbinas y distribuir la energía hacia la capital desde un punto estratégico (Aslan, 1992, pág. 89) Figura 6.



Figura 6: Usina de Electricidad CHADE. Planta y vista.
Fuente: (Aslan, 1992)

La Usina de electricidad (ex CIAE - Compañía Italo Argentina de Electricidad, (1.930/33) con inversiones de capitales mayoritariamente suizos destinada a consumo masivo de energía, triplicando la producción de CHADE, con 325.000 kw. El magnífico edificio se posicionó con una impronta de poder sobre el río y la ciudad, sobrepasando la altura de edificios urbanos en aquella época. El edificio se organizó con una nave basilical de 50 por 100 metros, la fachada de 200 de ancho por 71 metros de largo.

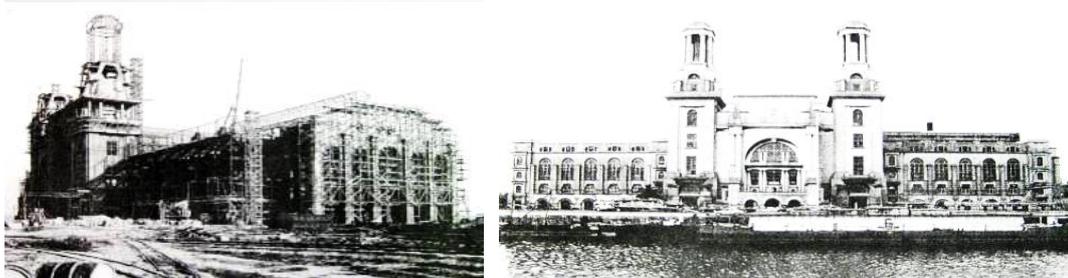


Figura 7: Usina de electricidad CIAE. Proceso constructivo, fachada principal
Fuente: (Aslan, 1992)

Otros usos y equipamientos que atañen a los usos del suelo costero, abarcaron la construcción de balnearios y costanera (1918). El contacto entre el río y la ciudad estaba

determinado por un paseo arbolado; Aslan (1992) sostiene que se perdió la relación entre el río y la ciudad con la construcción del puerto, que habría sido recuperada con la obra de Benito Carrasco en 1916, un paseo público a orillas del río, lo que fue después la costanera sur y el balneario municipal, emergiendo, kioscos, cervecerías, teatro como parte del equipamiento urbano, área de esplendor entre los años 1920 y 1950.

Posteriormente se construyó la ciudad deportiva de Boca, y en 1980 el relleno de las 400 hectáreas que luego en 1990 conformarían el proyecto de la Reserva Ecológica limitando parcialmente el uso costanero, en otras formas de contactos con las orillas del río.

Sintetizando este punto, es preciso destacar el rol decisivo de construir puerto Madero, del mismo modo destacar su obsolescencia temprana para las demandas del comercio internacional. En esa línea el proyecto de Puerto Nuevo abrió el definitivo posicionamiento de la ciudad con puerto nacional y regional que lleva un siglo de vida. Sus aspectos técnicos, económicos y funcionales se describen y analizan en el siguiente punto.

ANEXO II: PUERTOS DEL MERCOSUR: SANTOS, VALPARAÍSO Y MONTEVIDEO

ANEXO II: PUERTOS DEL MERCOSUR: SANTOS, VALPARAÍSO Y MONTEVIDEO

1- El puerto de Santos, Región Metropolitana de San Pablo, Brasil

La historia de Brasil se puede dividir en cuatro períodos generales: Precolonial (hasta 1500), Colonial (entre 1500 y 1822), Imperio (de 1822 a 1889) y República (desde 1889 hasta los días presentes)¹. Esos cortes temporales de alguna manera estampan la historia del puerto de Santos.

El puerto de Santos se ubica en la ciudad homónima, en la región metropolitana central de San Pablo (70 kilómetros de la ciudad de São Paulo). La ciudad fue fundada en el año 1545-46, el puerto localizado allí fue el elemento necesario para el desarrollo de la ciudad futura. Durante la época colonial la actividad portuaria estuvo ligada a la producción de la caña de azúcar y minera (del siglo XVI a final del siglo XVIII).

El período iniciado por la lucha de independencia de Brasil con Portugal (a partir de 1822), cuya organización social estuvo determinada por el imperio, fue la época en que Santos adquirió la condición de ciudad. Fue en el siglo XIX con la producción de café, que hizo que Brasil creciera rápidamente en torno a la exportación de ese bien, y declinó la producción azucarera². El puerto de Santos estuvo –y esta- íntimamente relacionado a la ciudad de San Pablo, que por aquel momento tuvo un fuerte impulso tecnológico con la incorporación del arado, permitiendo la acumulación de capitales y la mano de obra asalariada de inmigrantes (que sustituyeron a los esclavos).

Para absorber la expansión cafetera del oeste paulista –originada por mejores precios del mercado internacional- se requería un sistema de transporte adecuado. No solo el puerto sino ferrovías y carreteras. Las precarias obras portuarias comenzaron a modernizarse, “en 1869 el decreto imperial N° 1.746 autorizó a construir diques y almacenes para carga, descarga y conservación de mercaderías, [...] se consumieron veinte años hasta su conclusión. En 1888 el decreto N° 9.979 autorizó el contrato para concesionar obras y mejoras en el puerto a cargo de la Empresa de Mantenimientos el Puerto de Santos y Compañía Docas de Santos” (Gonçalves, 2008, pág. 33).

Otro escenario marcó el paso del Imperio a la República y un nuevo proyecto político de Nación. En ese contexto el saneamiento y expansión de la ciudad fue -a la par del capitalismo- impulsor del desarrollo portuario. Al respecto Moraes destaca:

- a) Aumento productivo, y por tanto de carga y descarga, creación de nuevas empresas ligadas a la exportación básicamente de café, y una estructura comercial próxima al puerto para la transacción comercial.
- b) El crecimiento productivo atrajo mano de obra necesaria para el trabajo portuario, lo que provocó migraciones e incrementó la población urbana y la construcción de la misma.
- c) El desarrollo de la cultura urbana, con presencia de elite ligada a los negocios portuarios (formación de clase media).
- d) Decisiones de exploración portuaria, a través de convenios de concesión federal y empresas privadas. (Moraes, 2008, pág. 20).

1.1- El Puerto del Café (la Evolución) y el Puerto Industrial

¹ Entre los siglos XVI y XIX, Brasil fue parte del imperio colonial portugués utilizando el nombre de República Velha del Imperio Colonial Portugués y teniendo como capital a Salvador de Bahía. El 7 de septiembre de 1822, el país declaró su independencia y se convirtió en una monarquía constitucional, teniendo como capital a Río de Janeiro. Un golpe militar estableció en 1889 un sistema republicano. Desde entonces, Brasil ha sido nominalmente una república democrática, salvo por tres períodos de dictaduras: 1930-1934, 1937-1945 y 1964-1985.

² La producción y exportación de café representaba un 18.4% (1821-1830), un 48.8% (1851-1860) y 64.5% (1891-1900), la declinación del azúcar pasó de 30.1% en 1821 a 6.6% en 1900. completaban las exportaciones otros productos (cuero, pieles, algodón, yerba, cacao y tabaco).

Entre los años 1889-1930, Brasil atravesó un auge en la agricultura (las 2/3 parte de su economía); el café fue su principal producto de exportación (2/3 parte sobre el total), con salida al mundo atravesando el puerto de Santos, iniciando un período exitoso en la construcción y consolidación portuaria³. “*las condiciones económicas y políticas de ese momento histórico impulsaron la relación puerto – ciudad*” (Gonçalves, 2008, pág. 48). A mitad del siglo XX la actividad económica de la región estuvo condicionada por la existencia y funcionamiento del puerto de Santos. Figura.

A partir de 1950 el puerto comenzó a incorporar la carga rodante, al mismo tiempo se creó la “Autoridad Portuaria Regional”, atendiendo los problemas de los síndicos y los embates que fueron produciéndose. Sin embargo se observa que a partir de la década siguiente los cambios tecnológicos en la industria naviera dieron al puerto un periodo de transición, los barcos más grandes y el contenedor como elemento nuevo a incorporar, provocaron un proceso de cambio. Sumado a una etapa de industrialización en la región⁴. Todo lo antes mencionado recayó en la necesidad de proyectar nuevas instalaciones para atender las demandas cada vez mayores.

Como sucedió en gran parte de América Latina, la década del ‘60 comenzó caótica, agravándose con el golpe militar de 1964 (reprimiendo las revueltas de trabajadores y sindicatos), recién tras la década del ‘80, comenzaron los procesos reorganizativos con la redemocratización, y posteriormente con la Ley de Modernización Portuaria del año 1993; coincidente con lo sucedido en Argentina.

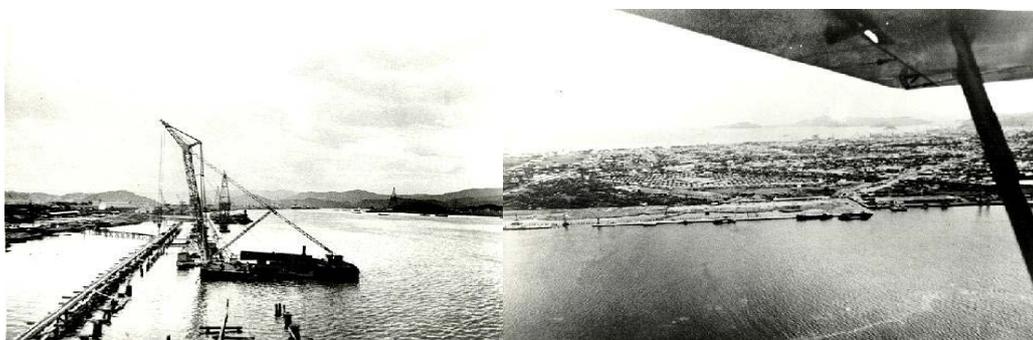


Figura 8: Puerto de Santos principio del siglo XX.

Fuente: www.novomilenio.inf.br/porto

2- Puerto de Valparaíso, V Región, Chile

Valparaíso es una ciudad que nació con el puerto; desde el año 1544 hasta 1802, se produjo una lenta evolución demográfica debido a la actividad estacional del Puerto y a la carencia de servicios e infraestructura que posibilitara una ocupación permanente, que luego en el siglo XIX fue transformado por diferentes acontecimientos. Como en el resto de América. El período Republicano del puerto de Valparaíso experimentó su apertura al comercio mundial, y eso impulsó la vida urbana que se sustentaba en el intercambio comercial y en la prestación de servicios financieros y portuarios⁵.

Valparaíso es uno de los principales puertos de Chile, con más de 4 siglos de antigüedad⁶. “*Durante el período de la República, se apreció un creciente aumento de la planta urbana, la*

³ El próspero puerto fue receptor de inmigrantes europeos, se organizaron los trabajadores en sindicatos, se estrechó el vínculo de la ciudad con el puerto, definiendo las décadas del ‘40 y ‘50 como iniciadoras de un proceso portuario que luego atravesó variadas contingencias, pero que significó, desde aquel momento, un puntapié que hoy merece el primer lugar del Mercosur.

⁴ La instalación de la refinería de petróleo Presidente Bernardes en Cubatão, además de petroquímicas e industrias siderúrgicas.

⁵ Valparaíso pasó a ser un enclave estratégico de recalada y aprovisionamiento para las flotas mercantes que utilizaban el Estrecho de Magallanes en su viaje desde Europa hacia América.

⁶ Valparaíso se encuentra a 120 kilómetros de Santiago, la capital de Chile. Es capital de la V Región de Valparaíso, tercera en importancia a nivel nacional. Posee 401.000 km² de superficie, y tiene 275.141 habitantes, de los cuales un 99.5% vive en el área urbana. Su población representa un 1.82% del total del país, a su vez, el Gran Valparaíso, que corresponde a las

cual, a fines del siglo XIX, rebasa los límites naturales y comienza a trepar por los "cerros de Valparaíso", es decir, se expande sobre las "terrazas litorales". Es en esta etapa cuando comienza la construcción de cientos de escaleras peatonales y la instalación de decenas de ascensores eléctricos a partir del año 1883" (Castillo, 2003, pág. 31).

En 1810, Valparaíso estaba conformada por dos aldeas separadas por una puna rocosa llamada el Cabo: eran el Almendral y el Puerto. En esa época, el mar llegaba hasta áreas hoy céntricas, es decir, hasta los pies de los cerros. El muelle "Villaurretia", único existente en Valparaíso en esa época, presentaba un doble valor histórico: fue el primer muelle con que se contó en Chile y el único muelle construido durante la Colonia. En 1822 recaló el primer buque a vapor, el "Rising Star", año en que se produjo un terremoto que obligó a emigrar a la ciudad contigua, Viña del Mar.

Tras el terremoto, se produjo un fuerte auge de la edificación, a la vez que se iniciaron los trabajos de relleno de explanadas para empezar a ganarle terreno al mar, ya que en un comienzo sólo existía una calle longitudinal, que trazada al pie de los cerros unía las aldeas del Puerto y el Almendral. Donde antes fondeaban naves, se levantaron casas y se trazaron calles.

Entre 1810 y 1831 se construyeron otros muelles para responder al avance comercial del tráfico internacional, a lo cual se sumó en 1832 el levantamiento de los primeros almacenes francos para el depósito de cargas provenientes de Europa y Asia. Esta infraestructura convirtió al puerto en el emporio comercial del Pacífico Sur durante gran parte del siglo XIX e inicios del siglo XX. Se ejecutaron nuevas explanadas en terrenos que antes ocupaba el mar, dando un impulso notable al puerto de Valparaíso.

Entre 1870 y 1876 se realizaron obras de modernización en el puerto. Se construyó el Muelle Fiscal, primera obra portuaria de categoría que se ejecutaba en el país. Cuya extensión permitía el atraque de 2 naves modernas de la época. La instalación prestó servicios hasta 1919 aproximadamente. Tras la apertura del Muelle Fiscal, se inició la construcción de un atracadero para el tránsito de pasajeros denominado Muelle Prat, el cual fue terminado en 1884.

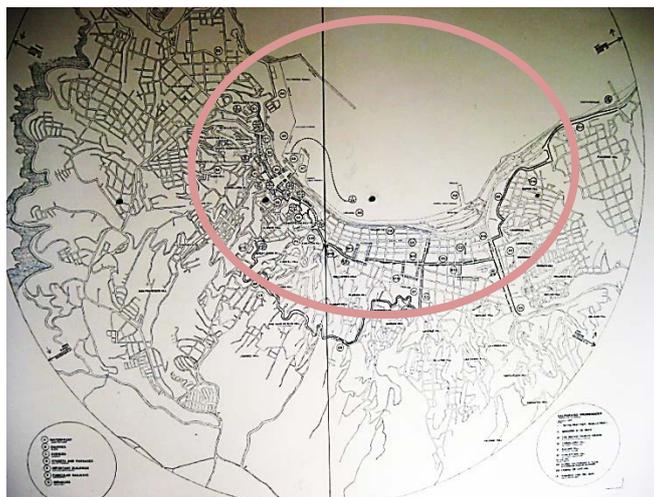


Figura 9: Plano de la Ciudad y Puerto de Valparaíso.
Fuente: fotos del autor. Puerto de Valparaíso.

2.1- Construcción del Puerto Moderno. Siglo XX

comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpúe, Villa Alemana y Con Con, tiene 815.325 habitantes, lo que representa un 5.39% de la población total del país. Un 60 % de la actividad económica está representada por la actividad comercial, un 16 % por los servicios financieros, el turismo ha tenido un crecimiento del 30% anual.

Entre 1910 y 1930 se levantó gran parte de la actual infraestructura del puerto, con obras de relleno para ganar terrenos al mar. Era requerido construir el puerto, pues antes de la inauguración del Canal de Panamá (1914), la totalidad de los barcos pasaban por sus costas luego de cruzar los océanos por el agitado Estrecho de Magallanes, Iniciando su período de auge⁷.

En 1912 se iniciaron los trabajos en Valparaíso, a cargo de la firma inglesa *S. Pearson and Son Ltd*, consagrados en dos contratos, desarrollados entre 1912 y 1923 y entre 1923 y 1930. Los plazos programados inicialmente por los británicos no se pudieron cumplir, debido a la dificultad para adquirir materiales en Europa a causa de la I Guerra Mundial. Finalmente, las obras concluyeron satisfactoriamente en 1930.

Los trabajos efectuados levantaron la actual infraestructura que posee el puerto, como el molo de abrigo (1.000 por 55 metros de longitud y profundidad), malecones y terminales de atraque, el Espigón y el Muelle Barón. Fue un momento propicio pues factores adversos como la caída de la demanda por salitre, la I Guerra Mundial, la apertura del Canal de Panamá en 1914 y la crisis económica mundial de 1929, le quitaron protagonismo y progreso a Valparaíso como puerto de la costa Pacífico Sur.

El puerto de Valparaíso fue administrado por diversos organismos del Estado. En la década de 1960, comenzó la administración con la Empresa Portuaria de Chile –Emporchi- una entidad administrativa central y autónoma, a cargo de la explotación y administración de los puertos estatales. A partir de 1982, con el auge del contenedor, se inició un proceso de modernización de superestructura, equipos y administración. Se iniciaron remodelaciones pertinentes para acoger la carga contenerizada; explanadas, equipamiento moderno y cambios en el sistema de operación portuaria, incorporándose finalmente el sector privado a las operaciones del puerto.

Se puede decir entonces, que los tres casos mantienen similitudes en algunas problemáticas. Sobre los usos del suelo aparecen las limitaciones y restricciones del espacio físico para el asentamiento de actividades e instalaciones, la incompatibilidad de usos urbano-portuaria; sobre la movilidad y la logística aparecen los conflictos entre modos de transporte y el caos que representa el transporte de cargas en entornos urbanos; sobre la relación puerto-ciudad, los tres casos experimentan adversidades y presiones sobre sus espacios costeros, los frentes de agua y el paisaje fluvial.

En este sentido, las competencias e intereses recaen sobre actores con roles similares – locales y globales- debido que la gestión de los puertos es similar en cuanto a los entes administrativos y las cuestiones institucionales. Los concesionarios, los operadores y los Estados adquieren conductas equivalentes respecto del manejo. En la actualidad los tres puertos (cuatro, considerando a San Antonio) requieren integración física en la escala regional, las infraestructuras son el soporte para la cooperación y la competencia.

3- Puerto de Montevideo, Uruguay

El puerto natural ubicado en la Bahía de Montevideo, fue estratégico en el Atlántico Sur, apto para carenar buques, surgió como bastión defensivo frente al avance portugués, con él nació la ciudad de Montevideo trazada según las Leyes de Indias. *“No se realizaron obra bajo el dominio español. La ciudad-fortaleza observa el puerto por sobre sus murallas. La abolición de las mismas cambia radicalmente esta relación, abriendo la ciudad al puerto”* (Kohen, 2014, pág. 21).

⁷ El 7 de septiembre de 1910 se aprobó la Ley N° 2.390 que asignaba fondos para la construcción de los puertos de Valparaíso y San Antonio, además de disponer de la recién creada Comisión de Puertos.

El puerto comenzó a operar a principios del siglo XIX en muelles privados asociados a empresas productoras de insumos de exportación; comenzaron a realizarse obras encargadas al Estado en 1900. La gran transformación del puerto en cuanto a instalaciones se dio en el período 1910-1925, momento en que el puerto se convirtió en una infraestructura apta para el comercio internacional de transporte marítimo.



Figura 10: Puerto de Montevideo, Uruguay 1941
Fuente: (Kohen, 2014)

El puerto mantiene un buen acceso marítimo a través de un canal de 45 kilómetros de longitud y un calado de 11 metros. En la actualidad, posee instalaciones de protección a través de escolleras y diques frente a los muelles operativos. El puerto opera en tres dársenas de 110 hectáreas aproximadamente. Es administrado de manera descentralizada a través de la Administración Nacional de Puertos que depende del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

El puerto opera diversos tipos de cargas, con instalaciones pertinentes para la estiba-desestiba de contenedores a través de la terminal Cuenca del Plata (TCP) desde 2002 con una capacidad de 900.000 mil TEUs; la Terminal Montecon opera muelles para buques portacontenedores y cargas multipropósito; una terminal de hidrocarburos y varios servicios de logística, transporte y demás actividades.

Al presente el puerto de Montevideo participa activamente del comercio internacional regional, su evolución en las últimas décadas ha visto incrementado el volumen de las cargas contenerizadas. En 2007 movilizó más de 500 mil TEUs y en 2017 alcanzó los 900 mil TEUs; esta tendencia define una evolución importante para la región y la competencia-complementariedad con Puerto de Buenos Aires.

ANEXO III: ANÁLISIS ESTRUCTURAL MIC MAC

ANEXO III: ANÁLISIS ESTRUCTURAL MIC MAC

(INFORME ARROJADO POR EL SOFTWARE)

ÍNDICE

I. VARIABLES PRESENTATION	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
1.List of variables	12
2.Variable description	12
1.Ubicación Estratégica central metropolitana (Ubicación)	12
2.Accesibilidad y conectividad regional; (Acc region)	12
3.Usos mixtos compatibles; (U Mixtos)	12
4.Conducir a un puerto multipropósito, con menor carga contenerizada, más cruceros y otros usos; (Pto Mutip) 12	
5.Planificación territorial (Planif)	12
6.Impacto socio cultural en la identidad local (Identidad)	13
7.Puerto como activo económico nacional (Activo ec)	13
8.Expandir las cargas contenerizadas (Contenedor)	13
9.Disminuir contenedores e incentivar el crucero (Cruceros)	13
10.Conectividad Multiescalar jerarquizada (Conec mult)	13
11.Integración del sistema multimodal de transporte (Multimodal)	13
12.Áreas logística integradas a la red (Logística)	13
13.Infraestructuras de transporte (Infraest)	13
14.Tecnologías aplicadas al transporte (Tecnolog)	13
15.Planificación del transporte (Planif tte)	13
16.Matriz de transporte a largo plazo (Matriz tte)	13
17.Cercanía y acceso al río (Río)	13
18.Paseos recreativos en áreas urbano portuarias (Paseos)	13
19.Tturismo internacional con ingreso de cruceros (Turismo in)	13
20.Renovación urbana y recuperación (Renovación)	13
21.Conflictos en interfases urbano portuarias (Conflictos)	13
22.Rentabilidad del suelo (Renta)	13
23.Fragmentación socio territorial (Fragmenta)	13
24.Urbanización barrios informales (Urbanizac)	14
25.Actore públicos a favor desarrollo PBA (AP a favor)	14
26.Actores públicos en contra desarrollo PBA (AP contra)	14
27.Actores privados a favor desarrollo PBA (APr favor)	14
28.Actores privados en contra desarrollo PBA (A Pr contr)	14
29.Especialistas a favor desarrollo y planificación (Especialis)	14
30.Administración Estado Nacional (Nación)	14
31.Administración Estado local (GCBA) (GCBA)	14
32.Co-gobierno en adminsitación PBA (Cogobierno)	14
II.THE MATRICES OF THE ENTRIES	14
1.Matrix of Direct Influences (MDI)	14
2.Matrix of Potential Direct Influences (MPDI)	14
III.THE STUDY RESULTS	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
1.Direct influences	¡Error! Marcador no definido.
1.MDI characteristics	14
2.MDI stability	15
3.MDI row and column sum	15
4.Direct influence/dependence map	15
5.Direct influence graph	16
2.Potential direct influences	¡Error! Marcador no definido.
1.MPDI Characteristics	16
2.MPDI stability	17
3.MPDI row and column sum	17
4.Potential direct influence/dependence map	17
5.Potential direct influence graph	18
3.Indirect influences	
1.Matrix of Indirect Influences (MII)	18
2.MII row and column sum	18
3.Indirect influence/dependence map	19
4.Indirect influence graph	¡Error! Marcador no definido.
4.Potential indirect influences	

<u>1.Matrix of Potential Indirect Influences (MPII)</u>	20
<u>2.MPII row and column sum</u>	20
<u>3.Potential indirect influence/dependence map</u>	
<u>4.Potential indirect influence graph</u>	21

1- Presentación de variables

LISTA DE VARIABLES

1. Ubicación Estratégica central metropolitana (Ubicación)
2. Accesibilidad y conectividad regional; (Acc región)
3. Usos mixtos compatibles; (U Mixtos)
4. Conducir a un puerto multipropósito, con menor carga contenerizada, más cruceros y otros usos; (Pto Mutip)
5. Planificación territorial (Planif)
6. Impacto socio cultural en la identidad local (Identidad)
7. Puerto como activo económico nacional (Activo ec)
8. Expandir las cargas contenerizadas (Contenedor)
9. Disminuir contenedores e incentivar el crucero (Cruceros)
10. Conectividad Multiescalar jerarquizada (Conec mult)
11. Integración del sistema multimodal de transporte (Multimodal)
12. Áreas logística integradas a la red (Logística)
13. Infraestructuras de transporte (Infraest)
14. Tecnologías aplicadas al transporte (Tecnolog)
15. Planificación del transporte (Planif tte)
16. Matriz de transporte a largo plazo (Matriz tte)
17. Cercanía y acceso al río (Río)
18. Paseos recreativos en áreas urbano portuarias (Paseos)
19. Turismo internacional con ingreso de cruceros (Turismo in)
20. Renovación urbana y recuperación (Renovación)
21. Conflictos en interfases urbano portuarias (Conflictos)
22. Rentabilidad del suelo (Renta)
23. Fragmentación socio territorial (Fragmenta)
24. Urbanización barrios informales (Urbanizac)
25. Actores públicos a favor desarrollo PBA (AP a favor)
26. Actores públicos en contra desarrollo PBA (AP contra)
27. Actores privados a favor desarrollo PBA (APr favor)
28. Actores privados en contra desarrollo PBA (A Pr contr)
29. Especialistas a favor desarrollo y planificación (Especialis)
30. Administración Estado Nacional (Nación)
31. Administración Estado local (GCBA) (GCBA)
32. Co-gobierno en administración PBA (Cogobierno)

DESCRIPCIÓN DE VARIABLE

Ubicación Estratégica central metropolitana (Ubicación)

Descripción: Ubicación estratégica, central, metropolitana, centrípeta con conexiones convergentes al interior del país

Tema: Usos del suelo

Accesibilidad y conectividad regional; (Acc región)

Descripción: Está vinculado a todos los modos y medios de transporte aunque no están integrados a un sistema multimodal

Tema: Usos del suelo

Usos mixtos compatibles; (U Mixtos)

Descripción: Fortalecer un puerto con usos mixtos, que contemple la posibilidad de los contenedores sobre el agua, los cruceros cercanos a la ciudad y usos recreativo y deportivos que mejoren la relación con la ciudad y sus habitantes

Tema: Usos del suelo

Conducir a un puerto multipropósito, con menor carga contenerizada, más cruceros y otros usos; (Pto Mutip)

Descripción: Lograr un puerto de escala metropolitana en un clúster portuario regional

Tema: Usos del suelo

Planificación territorial (Planif)

Descripción: Planificación integral del territorio, urbano y portuario como política pública

Tema: Usos del suelo

Impacto socio cultural en la identidad local (Identidad)

Descripción: Acciones comunitarias entre puerto y ciudad que devuelvan la identidad "porteña"

Tema: Usos del suelo

Puerto como activo económico nacional (Activo ec)

Descripción: Destacar la relevancia económica del puerto a escala nacional, fortalecer su posición en el territorio nacional

Tema: Usos del suelo

Expandir las cargas contenerizadas (Contenedor)

Descripción: Incrementar la carga de contenedores en el territorio actual

Tema: Usos del suelo

Disminuir contenedores e incentivar el crucero (Cruceros)

Descripción: Incentivar el ingreso de cruceros fomentando el turismo internacional

Tema: Usos del suelo

Conectividad Multiescalar jerarquizada (Conec mult)

Descripción: Optimizar las conexiones actuales por agua, tierra y aire, multiescalar (loca, metropolitana, regional)

Tema: Movilidad y Logística

Integración del sistema multimodal de transporte (Multimodal)

Descripción: Integrar el sistema de transporte a una red multimodal real

Tema: Movilidad y Logística

Áreas logística integradas a la red (Logística)

Descripción: Integrar áreas logísticas con la red de infraestructuras y el sistema de movilidad urbano y portuario regional

Tema: Movilidad y Logística

Infraestructuras de transporte (Infraest)

Descripción: Dotar de infraestructuras las diversas áreas que acceden a PBA, mejorar las existentes, renovar la red e incorporar nuevos corredores productivos

Tema: Movilidad y Logística

Tecnologías aplicadas al transporte (Tecnolog)

Descripción: Incorporación de nuevas tecnologías al sistema de transporte que efectivice la dinámica del sistema portuario

Tema: Movilidad y Logística

Planificación del transporte (Planif tte)

Descripción: Planificación del transporte como parte de la planificación del territorio, fortalecido por la creación del Ministerio de Transporte de Nación

Tema: Movilidad y Logística

Matriz de transporte a largo plazo (Matriz tte)

Descripción: Definir la matriz de transporte terrestre y fluvial de mediano y largo plazo

Tema: Movilidad y Logística

Cercanía y acceso al río (Río)

Descripción: Posibilidad de acceder al río para actividades recreativas y deportivas, además de productivos

Tema: Relación Puerto Ciudad

Paseos recreativos en áreas urbano portuarias (Paseos)

Descripción: Necesidad de redefinir los paseos costeros en áreas urbano-portuarias

Tema: Relación Puerto Ciudad

Turismo internacional con ingreso de cruceros (Turismo in)

Descripción: Fomentar el turismo internacional a través del crucero

Tema: Relación Puerto Ciudad

Renovación urbana y recuperación (Renovación)

Descripción: Renovación de áreas depreciadas y obsoletas con recuperación de edificios y espacios públicos

Tema: Relación Puerto Ciudad

Conflictos en interfases urbano portuarias (Conflictos)

Descripción: Conflictos de usos, movilidad y relación en espacios de interfases entre puerto y ciudad

Tema: Relación Puerto Ciudad

Rentabilidad del suelo (Renta)

Descripción: Presión por la rentabilidad que ofrecen los terrenos del área

Tema: Relación Puerto Ciudad

Fragmentación socio territorial (Fragmenta)

Descripción: Fragmentación del territorio en la contigüidad, entre la ciudad formal e informal

- Tema:** Relación Puerto Ciudad
Urbanización barrios informales (Urbanizac)
Descripción: Urbanización de barrios informales en áreas linderas a PBA
Tema: Relación Puerto Ciudad
Actores públicos a favor desarrollo PBA (AP a favor)
Descripción: Actores dependientes de la administración pública a favor del desarrollo y expansión del PBA
Tema: Actores sociales
Actores públicos en contra desarrollo PBA (AP contra)
Descripción: Actores dependientes de los diversos organismos del Estado en contra del desarrollo de PBA
Tema: Actores sociales
Actores privados a favor desarrollo PBA (APr favor)
Descripción: Actores privados, locales, regionales y globales a favor del desarrollo de PBA
Tema: Actores sociales
Actores privados en contra desarrollo PBA (A Pr contr)
Descripción: Actores privados que están en contra del desarrollo de PBA
Tema: Actores sociales
Especialistas a favor desarrollo y planificación (Especialis)
Descripción: Actores del ámbito técnico, académico y especialistas en el tema que advierten las deficiencias y la necesidad de un desarrollo planificado
Tema: Actores sociales
Administración Estado Nacional (Nación)
Descripción: Mantener la administración en el Estado nacional
Tema: Actores sociales
Administración Estado local (GCBA) (GCBA)
Descripción: Traspasar la administración al estado local del GCBA
Tema: Actores sociales
Co-gobierno en administración PBA (Cogobierno)
Descripción: Establecer una administración co-gobernada con actores que tienen injerencia
Tema: Actores sociales

2- The Matrices of the Entries

MATRIZ DE INFLUENCIA DIRECTA (MDI)

La Matriz de Influencia Directa (MDI) describe las relaciones de influencias directas entre las variables que definen el sistema.

Las influencias oscilan entre 0 y 3, con la posibilidad de identificar influencias potenciales:

- 0: sin influencia
- 1: Débil
- 2: influencia moderada
- 3: fuerte influencia
- P: influencias potenciales

MATRIZ DE INFLUENCIAS DIRECTAS POTENCIALES (MPDI)

La Matriz de Influencias Directas Potenciales (MPDI) representa las influencias y dependencias presentes y potenciales entre las variables. Complementa el MDI al considerar también las relaciones futuras previsibles.

Influencias oscilan entre 0 y 3:

- 0: sin influencia
- 1: Débil
- 2: influencia moderada
- 3: fuerte influencia

3- Estudio de resultados

INFLUENCIAS DIRECTAS

MDI características

Esta tabla presenta el número de 0,1,2,3,4 de la matriz y muestra la tasa de llenado calculada como una relación entre el número de valores MDI diferentes de 0 y el número total de elementos de la matriz.

INDICATOR	VALUE
Matrix size	32
Number of iterations	2
Number of zeros	134
Number of ones	352

INDICATOR	VALUE
Number of twos	297
Number of threes	241
Number of P	0
Total	890
Fillrate	86,91406%

MDI estabilidad

Si se demuestra que cualquier matriz debe converger hacia la estabilidad al final de un cierto número de iteraciones (generalmente 6 o 7 para una matriz de tamaño 30), sería interesante poder seguir la evolución de esta estabilidad durante sucesivas multiplicaciones. En ausencia de criterios matemáticamente establecidos, se optó por basarse en el número de permutaciones (clasificación de viñetas) necesarias para cada iteración para clasificar, por influencia y dependencia, el conjunto completo de las variables de la matriz MDI.

ITERATION	INFLUENCE	DEPENDENCE
1	98 %	100 %
2	101 %	100 %

MDI suma de fila y columna

Esta tabla permite obtener información sobre las sumas en las filas y columnas de la matriz MDI.

N°	VARIABLE	TOTAL NÚMERO DE FILAS	TOTAL NÚMERO DE COLUMNAS
1	Ubicación Estratégica central metropolitana	61	62
2	Accesibilidad y conectividad regional;	54	60
3	Usos mixtos compatibles;	36	32
4	Conducir a un puerto multipropósito, con menor carga contenerizada, más cruceros y otros usos;	47	42
5	Planificación territorial	50	55
6	Impacto socio cultural en la identidad local	33	40
7	Puerto como activo económico nacional	57	80
8	Expandir las cargas contenerizadas	62	71
9	Disminuir contenedores e incentivar el crucero	40	40
10	Conectividad Multiescalar jerarquizada	55	57
11	Integración del sistema multimodal de transporte	44	55
12	Áreas logística integradas a la red	37	47
13	Infraestructuras de transporte	59	59
14	Tecnologías aplicadas al transporte	45	31
15	Planificación del transporte	64	58
16	Matriz de transporte a largo plazo	57	51
17	Cercanía y acceso al río	53	41
18	Paseos recreativos en áreas urbano portuarias	45	33
19	Turismo internacional con ingreso de cruceros	46	36
20	Renovación urbana y recuperación	57	53
21	Conflictos en interfases urbano portuarias	65	62
22	Rentabilidad del suelo	62	67
23	Fragmentación socio territorial	48	48
24	Urbanización barrios informales	61	35
25	Actores públicos a favor desarrollo PBA	64	76
26	Actores públicos en contra desarrollo PBA	48	48
27	Actores privados a favor desarrollo PBA	39	61
28	Actores privados en contra desarrollo PBA	39	43
29	Especialistas a favor desarrollo y planificación	54	42
30	Administración Estado Nacional	63	63
31	Administración Estado local (GCBA)	66	75
32	Co-gobierno en administración PBA	58	46
	Total	1669	1669

Mapa de influencia/dependencia directa

Este plan se establece a partir de la matriz de influencias directas MDI.

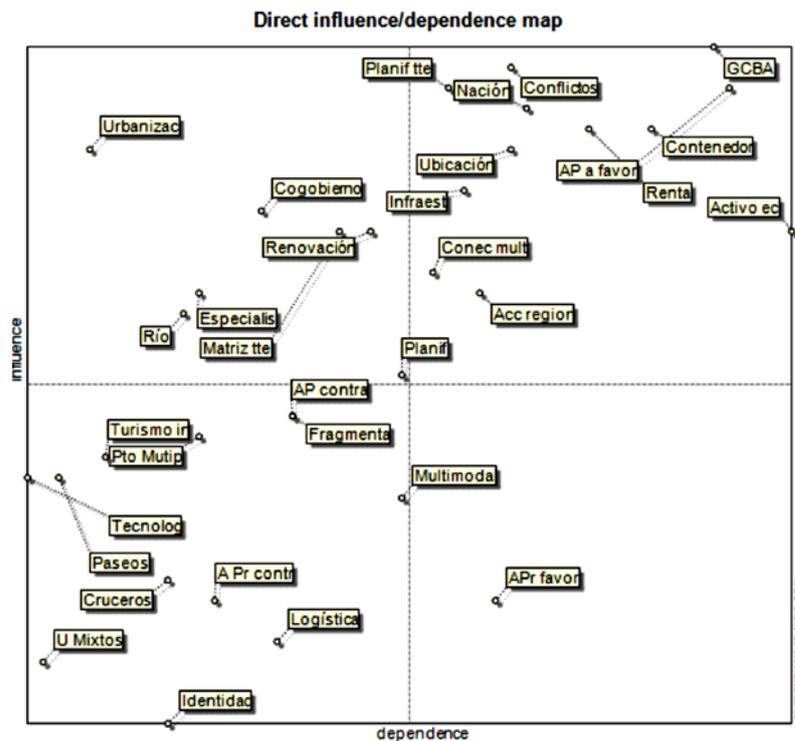
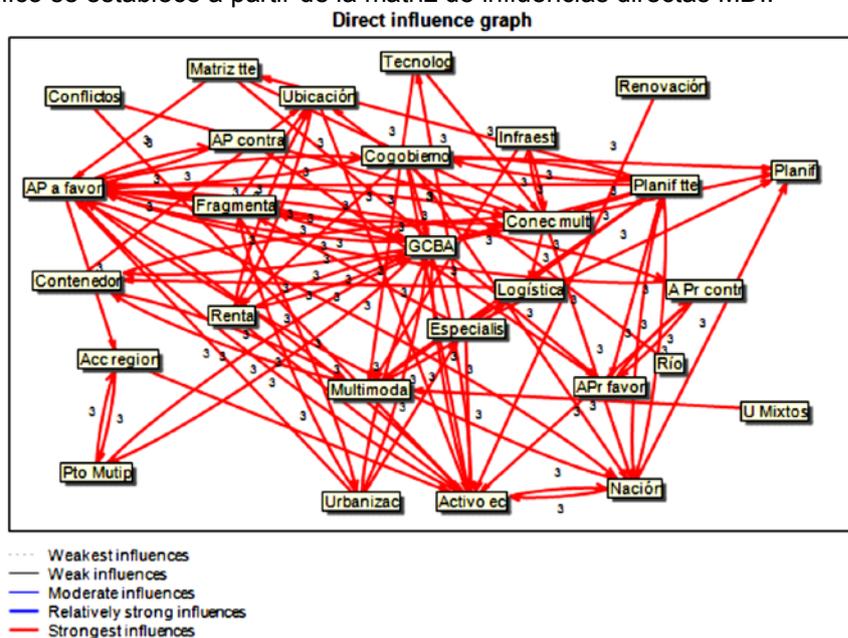


Gráfico influencia directa

Este gráfico se establece a partir de la matriz de influencias directas MDI.



INFLUENCIAS DIRECTAS POTENCIALES MPDI Características

Esta tabla presenta el número de 0,1,2,3,4 de la matriz y muestra la tasa de llenado calculada como una relación entre el número de valores de MPDI diferentes de 0 y el número total de elementos de la matriz.

INDICATOR	VALUE
Matrix size	32
Number of iterations	2
Number of zeros	134
Number of ones	352
Number of twos	297
Number of threes	241
Number of P	0
Total	890
Fillrate	86,91406%

MPDI estabilidad

Si se demuestra que cualquier matriz debe converger hacia la estabilidad al final de un cierto número de iteraciones (generalmente 6 o 7 para una matriz de tamaño 30), sería interesante poder seguir la evolución de esta estabilidad durante sucesivas multiplicaciones. . En ausencia de criterios matemáticamente establecidos, se optó por basarse en el número de permutaciones (clasificación de viñetas) necesarias para cada iteración para clasificar, por influencia y dependencia, el conjunto completo de las variables de la matriz de MPDI.

ITERATION	INFLUENCE	DEPENDENCE
1	98 %	100 %
2	101 %	100 %

MPDI suma de filas y columnas

Esta tabla permite obtener información sobre las sumas en las filas y columnas de la matriz MPDI.

N°	VARIABLE	TOTAL NÚMEROS DE FILAS	TOTAL NÚMERO DE COLUMNAS
1	Ubicación Estratégica central metropolitana	61	62
2	Accesibilidad y conectividad regional;	54	60
3	Usos mixtos compatibles;	36	32
4	Conducir a un puerto multipropósito, con menor carga contenerizada, más cruceros y otros usos;	47	42
5	Planificación territorial	50	55
6	Impacto socio cultural en la identidad local	33	40
7	Puerto como activo económico nacional	57	80
8	Expandir las cargas contenerizadas	62	71
9	Disminuir contenedores e incentivar el crucero	40	40
10	Conectividad Multiescalar jerarquizada	55	57
11	Integración del sistema multimodal de transporte	44	55
12	Áreas logística integradas a la red	37	47
13	Infraestructuras de transporte	59	59
14	Tecnologías aplicadas al transporte	45	31
15	Planificación del transporte	64	58
16	Matriz de transporte a largo plazo	57	51
17	Cercanía y acceso al río	53	41
18	Paseos recreativos en áreas urbano portuarias	45	33
19	Turismo internacional con ingreso de cruceros	46	36
20	Renovación urbana y recuperación	57	53
21	Conflictos en interfases urbano portuarias	65	62
22	Rentabilidad del suelo	62	67
23	Fragmentación socio territorial	48	48
24	Urbanización barrios informales	61	35
25	Actores públicos a favor desarrollo PBA	64	76
26	Actores públicos en contra desarrollo PBA	48	48
27	Actores privados a favor desarrollo PBA	39	61
28	Actores privados en contra desarrollo PBA	39	43
29	Especialistas a favor desarrollo y planificación	54	42
30	Administración Estado Nacional	63	63
31	Administración Estado local (GCBA)	66	75
32	Co-gobierno en administración PBA	58	46
	Total	1669	1669

Mapa de influencia/dependencia potenciales directas

Este plan se establece a partir de la matriz de influencias directas potenciales MPDI.

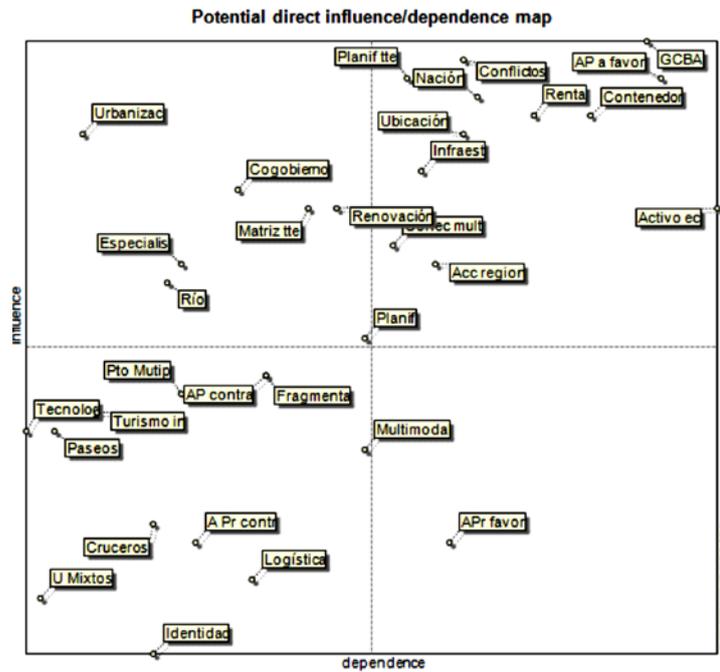
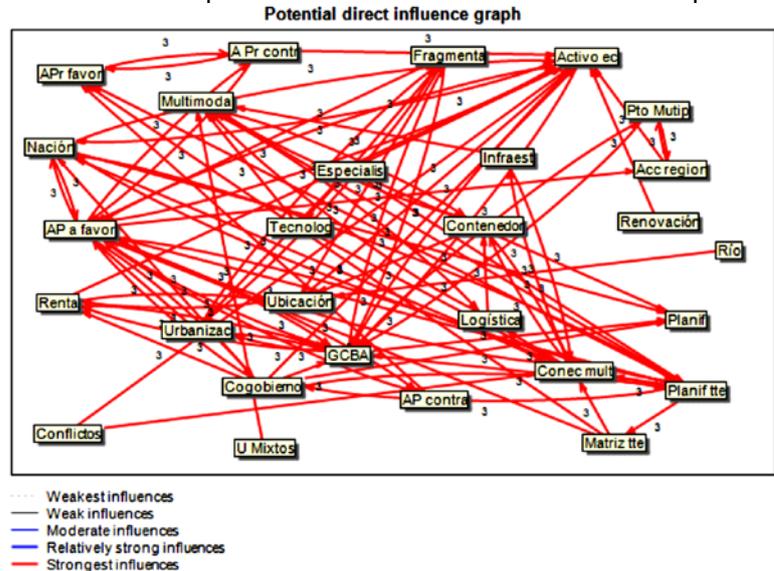


Gráfico de influencia directa potencial

Este gráfico se establece a partir de la matriz de influencias directas potenciales MPDI.



INFLUENCIAS INDIRECTAS

Matriz de Influencias indirectas (MII)

La Matriz de Influencias Indirectas (MII) corresponde a la Matriz de Influencias Directas (MID) mejorada en potencia, mediante sucesivas iteraciones. A partir de esta matriz, una nueva clasificación de las variables enfatiza las variables más importantes del sistema. De hecho, uno detecta las variables ocultas, gracias a un programa de multiplicación de matrices aplicado a una clasificación indirecta. Este programa permite estudiar la difusión de los impactos por las formas y los circuitos de retroalimentación, y en consecuencia tratar de manera jerárquica las variables: por orden de influencia, considerando el número de trayectorias y bucles de longitud 1, 2 ... N generado por cada variable; por orden de dependencia, al considerar el número de caminos y bucles de longitud 1, 2 ... N que alcanzan cada variable. En general, la clasificación se vuelve estable a partir de una multiplicación del orden 3, 4 o 5.

Los valores representan tasas indirectas de influencia

MII suma de filas y columnas

Esta tabla permite obtener información sobre las sumas en las filas y columnas de la matriz MII.

Nº	VARIABLE	TOTAL NÚMERO DE FILAS	TOTAL NÚMERO DE COLUMNAS
1	Ubicación Estratégica central metropolitana	174892	184268
2	Accesibilidad y conectividad regional;	155707	175526

N°	VARIABLE	TOTAL NÚMERO DE FILAS	TOTAL NÚMERO DE COLUMNAS
3	Usos mixtos compatibles;	102320	94817
4	Conducir a un puerto multipropósito, con menor carga contenerizada, más cruceros y otros usos;	135322	126630
5	Planificación territorial	144067	157166
6	Impacto socio cultural en la identidad local	97414	109238
7	Puerto como activo económico nacional	165649	226114
8	Expandir las cargas contenerizadas	174770	205407
9	Disminuir contenedores e incentivar el crucero	117166	113996
10	Conectividad Multiescalar jerarquizada	158867	167011
11	Integración del sistema multimodal de transporte	127189	162085
12	Áreas logística integradas a la red	107512	143529
13	Infraestructuras de transporte	170463	169827
14	Tecnologías aplicadas al transporte	130129	95907
15	Planificación del transporte	181778	169836
16	Matriz de transporte a largo plazo	165364	150890
17	Cercanía y acceso al río	150785	110473
18	Paseos recreativos en áreas urbano portuarias	128820	87501
19	Turismo internacional con ingreso de cruceros	132784	98915
20	Renovación urbana y recuperación	165273	145192
21	Conflictos en interfases urbano portuarias	187266	174971
22	Rentabilidad del suelo	178928	188315
23	Fragmentación socio territorial	141176	137408
24	Urbanización barrios informales	174836	101297
25	Actores públicos a favor desarrollo PBA	181358	216187
26	Actores públicos en contra desarrollo PBA	138814	140313
27	Actores privados a favor desarrollo PBA	112608	175709
28	Actores privados en contra desarrollo PBA	114337	127566
29	Especialistas a favor desarrollo y planificación	153761	120221
30	Administración Estado Nacional	181628	185788
31	Administración Estado local (GCBA)	186065	207133
32	Co-gobierno en administración PBA	169333	137145
	Total	1669	1669

Mapa de influencia/dependencia indirecta

Este plan se establece a partir de la matriz de influencia indirecta MII.

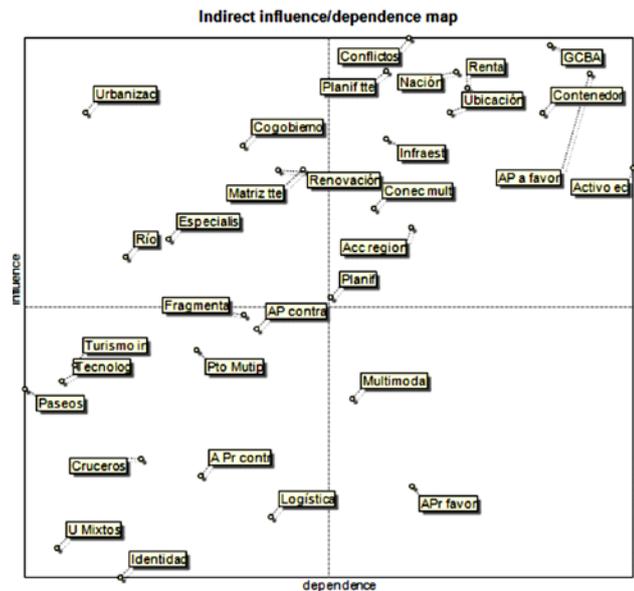
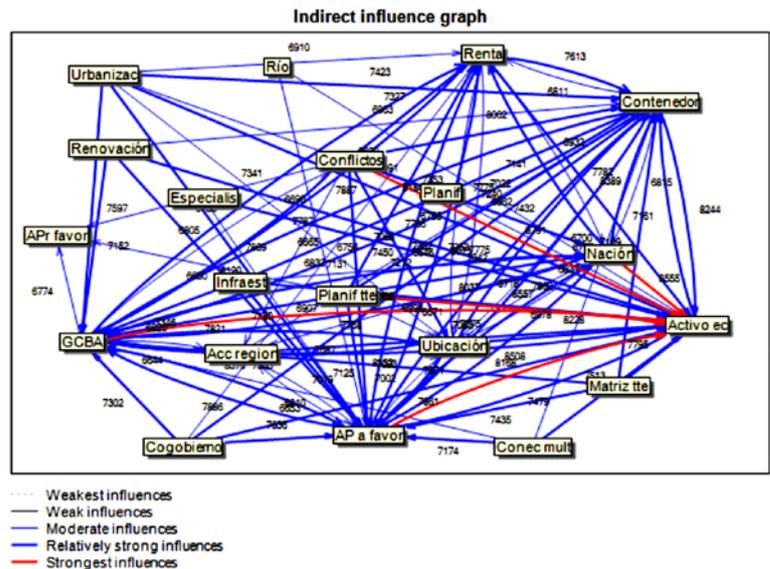


Gráfico influencia indirecta

Este gráfico se establece a partir de la matriz de influencia indirecta MII.w



INFLUENCIAS POTENCIAL INDIRECTA

Matriz de Influencias Potential Indirecta (MPII)

La Matriz de las Influencias Indirectas Potenciales (MPII) corresponde a la Matriz de las Influencias Directas Potenciales (MIDP) potenciadas en potencia, mediante sucesivas iteraciones. A partir de esta matriz, una nueva clasificación de las variables enfatiza las variables potencialmente más importantes del sistema

Los valores representan las tasas de influencia indirecta potenciales

MPII suma de filas y columnas

Esta tabla permite obtener información sobre las sumas en las filas y columnas de la matriz MIIP.

N°	VARIABLE	TOTAL NUMBER OF ROWS	TOTAL NUMBER OF COLUMNS
1	Ubicación Estratégica central metropolitana	174892	184268
2	Accesibilidad y conectividad regional;	155707	175526
3	Usos mixtos compatibles;	102320	94817
4	Conducir a un puerto multipropósito, con menor carga contenerizada, más cruceros y otros usos;	135322	126630
5	Planificación territorial	144067	157166
6	Impacto socio cultural en la identidad local	97414	109238
7	Puerto como activo económico nacional	165649	226114
8	Expandir las cargas contenerizadas	174770	205407
9	Disminuir contenedores e incentivar el crucero	117166	113996
10	Conectividad Multiescalar jerarquizada	158867	167011
11	Integración del sistema multimodal de transporte	127189	162085
12	Áreas logística integradas a la red	107512	143529
13	Infraestructuras de transporte	170463	169827
14	Tecnologías aplicadas al transporte	130129	95907
15	Planificación del transporte	181778	169836
16	Matriz de transporte a largo plazo	165364	150890
17	Cercanía y acceso al río	150785	110473
18	Paseos recreativos en áreas urbano portuarias	128820	87501
19	Turismo internacional con ingreso de cruceros	132784	98915
20	Renovación urbana y recuperación	165273	145192
21	Conflictos en interfases urbano portuarias	187266	174971
22	Rentabilidad del suelo	178928	188315
23	Fragmentación socio territorial	141176	137408
24	Urbanización barrios informales	174836	101297
25	Actores públicos a favor desarrollo PBA	181358	216187
26	Actores públicos en contra desarrollo PBA	138814	140313
27	Actores privados a favor desarrollo PBA	112608	175709
28	Actores privados en contra desarrollo PBA	114337	127566
29	Especialistas a favor desarrollo y planificación	153761	120221
30	Administración Estado Nacional	181628	185788
31	Administración Estado local (GCBA)	186065	207133
32	Co-gobierno en administración PBA	169333	137145
	Total	1669	1669

Mapa potencial de influencia indirecta / dependencia

Este plan se establece a partir de la matriz potencial de influencias indirectas MIIP.

Potential indirect influence/dependence map

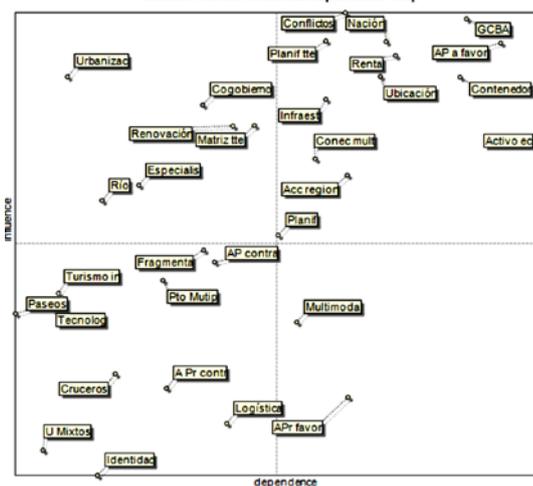
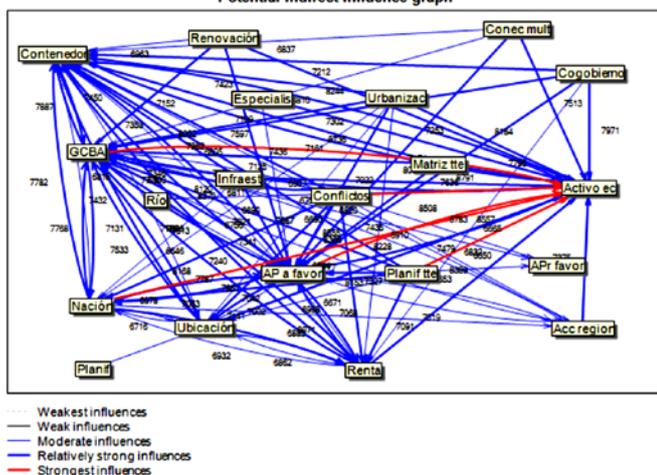


Gráfico de influencia Potencial indirecta

Este gráfico se establece a partir de la matriz potencial de influencias indirectas MIIP.

Potential indirect influence graph



	17 : Río	18 : Paseos	19 : Turismo in	20 : Renovación	21 : Conflictos	22 : Renta	23 : Fragmenta	24 : Urbanizac	25 : AP a favor	26 : AP contra	27 : APr favor	28 : APr contr	29 : Especialis	30 : Nación	31 : GGBA	32 : Cogobierno
1 : Ubicación	4118	3231	3611	5341	6418	6883	5026	3719	7861	5121	6363	4641	4365	6716	7533	4970
2 : Acc region	3437	2713	3149	4608	5631	6048	4392	3205	7019	4535	5751	4155	3858	6096	6644	4454
3 : U Mixtos	2285	1780	2055	3009	3723	3971	2883	2108	4611	2980	3783	2733	2500	3982	4359	2929
4 : Pto Mutip	3040	2377	2734	3994	4878	5266	3825	2800	6088	3952	4986	3612	3364	5280	5834	3880
5 : Planif	3303	2592	2940	4336	5243	5637	4116	3034	6475	4206	5264	3822	3598	5585	6198	4103
6 : Identidad	2350	1904	2081	3037	3562	3832	2816	2094	4407	2868	3541	2575	2513	3753	4288	2744
7 : Activo ec	3722	2900	3343	4919	6007	6455	4683	3422	7479	4795	6116	4393	4102	6467	7093	4728
8 : Contenedor	3928	3068	3524	5158	6323	6811	4982	3617	7862	5085	6434	4647	4325	6815	7450	5002
9 : Cruceros	2697	2138	2445	3559	4249	4586	3338	2466	5298	3436	4297	3110	2946	4538	5084	3315
10 : Conec mult	3573	2795	3218	4719	5759	6183	4490	3306	7174	4624	5859	4220	3935	6209	6810	4530
11 : Multimodal	2779	2148	2505	3674	4554	4928	3547	2600	5748	3692	4736	3382	3134	5000	5461	3653
12 : Logística	2358	1843	2147	3159	3859	4185	3009	2211	4758	3190	3877	2939	2657	4179	4612	3100
13 : Infraest	3781	2986	3462	5033	6147	6632	4819	3547	7687	4959	6309	4527	4243	6646	7346	4905
14 : Tecnolog	2849	2218	2565	3783	4718	5031	3646	2673	5828	3780	4799	3483	3193	5097	5555	3753
15 : Planif tte	4124	3273	3702	5400	6600	7091	5177	3810	8153	5314	6650	4840	4531	7042	7821	5220
16 : Matriz tte	3732	2926	3363	4922	6004	6431	4699	3429	7435	4843	6070	4414	4123	6439	7125	4724
17 : Río	3605	2933	3212	4702	5537	5973	4376	3242	6756	4449	5420	4008	3856	5747	6577	4284
18 : Paseos	3131	2481	2751	4040	4745	5116	3777	2777	5789	3777	4647	3398	3266	4897	5588	3639
19 : Turismo in	3112	2481	2750	4059	4849	5228	3806	2834	5970	3877	4839	3515	3331	5094	5757	3784
20 : Renovación	3926	3150	3460	5073	6036	6519	4788	3558	7436	4831	5998	4360	4158	6327	7152	4693
21 : Conflictos	4278	3418	3855	5650	6794	7327	5348	3930	8366	5520	6783	5024	4732	7240	8120	5373
22 : Renta	4134	3347	3758	5473	6513	6993	5128	3807	8071	5253	6545	4748	4546	6932	7787	5088
23 : Fragmenta	3403	2745	3025	4421	5206	5593	4110	3059	6381	4105	5128	3692	3574	5374	6136	3987
24 : Urbanizac	4162	3334	3665	5414	6418	6910	5063	3754	7869	5099	6348	4602	4427	6690	7597	4966
25 : AP a favor	4094	3279	3734	5428	6536	7068	5143	3789	8119	5344	6611	4874	4579	7053	7886	5232
26 : AP contra	3280	2624	2905	4293	5100	5490	4026	2986	6270	4018	5073	3632	3485	5303	5974	3944
27 : APr favor	2533	1989	2287	3380	4094	4404	3174	2341	5040	3301	4109	3033	2802	4368	4853	3237
28 : APr contr	2759	2192	2415	3568	4208	4539	3350	2497	5156	3337	4155	2989	2876	4341	4934	3229
29 : Especialis	3523	2762	3140	4655	5631	6038	4423	3264	6907	4422	5616	4039	3799	5926	6518	4391
30 : Nación	4156	3289	3721	5494	6636	7141	5201	3845	8168	5258	6642	4791	4500	6982	7768	5191
31 : GGBA	4344	3469	3891	5724	6805	7341	5384	3990	8370	5415	6774	4902	4653	7131	7971	5306
32 : Cogobierno	3957	3116	3502	5167	6188	6665	4863	3583	7636	4927	6186	4466	4250	6539	7302	4791

ANEXO IV: ANÁLISIS DE ACTORES MACTOR

ANEXO IV: ANÁLISIS DE ACTORES MACTOR (INFORME ARROJADO POR EL PROGRAMA)

ÍNDICE

I. PRESENTACIÓN DE LOS ACTORES.....	23
1. Lista de actores	23
2. Descripción de actores	23
II. PRESENTACIÓN DE OBJETIVOS	27
1. Lista de objetivos	27
2. Descripción de los objetivos	27
III. MATRICES DE ENTRADA DE DATOS	28
1. Matriz de Influencias Directas (MID)	28
2. Matriz de posiciones valoradas (2MAO).....	29
IV. RESULTADOS DEL ESTUDIO.....	29
1. INFLUENCIAS DIRECTAS E INDIRECTAS.....	29
1. Matriz de Influencias Directas e Indirectas (MIDI)	29
2. Plano de influencias y dependencias entre actores.....	30
3. Balance Neto de las influencias (BN).....	30
4. MDII competitiveness	31
5. Matriz Max. de la Influencias Directas e Indirectas (MMIDI)	38
6. MMDII competitiveness	38
2. RELACIÓN DE OBJETIVOS DE LOS ACTORES.....	45
1. Relación de la orden 1.....	45
2. Relación de la Orden 2.....	46
3. Relación de la Orden 3.....	47
3. Convergencia entre Actores	48
1. Convergencia de Orden 1.....	48
2. Convergencia de Orden 2.....	50
3. Convergencia de Orden 3.....	51
4. DIVERGENCIA ENTRE ACTORES.....	52
1. Divergencia de Orden 1.....	52
2. Divergencia de Orden 2.....	54
3. Divergencia de Orden 3.....	55
5. AMBIVALENCIA DEL ACTOR.....	57
1. Matriz de ambivalencia de actores.....	57
2. Histograma de la ambivalencia entre actores.....	57
6. DISTANCIA NETA ENTRE OBJETIVOS.....	58
1. Plano de distancias netas entre objetivos	58
2. Gráfico de distancias netas entre objetivos	58
7. Distancias netas entre actores	59
1. Plano de distancias netas entre actores.....	59
2. Gráfico de distancias netas entre actores	59
3. Convergencia entre actores	48
<u>1. Convergencia de orden 1</u>	<u>48</u>
<u>2. Convergencia de orden 2</u>	<u>50</u>
<u>3. Convergencia de orden 3</u>	<u>51</u>
4. Divergencia entre actores.....	¡Error! Marcador no definido.
<u>1. Divergencia de orden 1</u>	<u>52</u>
<u>2. Divergencia de orden 2</u>	<u>54</u>
<u>3. Divergencia de orden 3</u>	<u>¡Error! Marcador no definido.</u>
5. Ambivalencia de actores	¡Error! Marcador no definido.
<u>1. Matriz de ambivalencia de actores</u>	<u>57</u>
<u>2. Histograma de la ambivalencia entre actores</u>	<u>57</u>
6. Net distance between objectives.....	¡Error! Marcador no definido.
<u>1. Plano de distancias netas entre objetivos</u>	<u>58</u>
<u>2. Gráfico de distancias netas entre objetivos</u>	<u>58</u>
7. Net distances between actors	59
<u>1. Plano de distancias netas entre actores</u>	<u>59</u>
<u>2. Gráfico de distancias netas entre actores</u>	<u>59</u>

1- Presentación de los actores

Lista de actores

1. Jorge Metz (JM)
2. Carmen Polo (CP)
3. María Rodulfo (MR)
4. Martín Orduna (MO)
5. Gonzalo Mortola (GM)
6. Flavio Galanis (FGs)
7. Fernando Galetto (FGo)
8. Pablo Vitale (PV)
9. Referente Hidrovía (RH)
10. Gustavo Figuerola (GF)
11. Facundo Penacchionni (FP)
12. Rodolfo García Piñeiro (RGP)
13. Luis Domínguez Roca (LDR)
14. Rodolfo Fiadone (RF)
15. Raúl Cáceres (RC)
16. Juan Carlos Etulain (JCE)
17. Jorge Abramian (JA)

Descripción de actores

Jorge Metz (JM)

Descripción: Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante

Fines y Objetivos:

1. Fortalecer el sistema portuario a escala nacional
2. Posicionar y mantener el sistema portuario nacional
3. Potenciar PBA en el sistema portuario

Fortalezas:

1. Poder de decisión estatal en escala nacional
2. Rol desde el Estado Nacional en la subsecretaría de Puertos, Vías navegables y Marina Mercante
3. Dialogo con el Ministerio de Transporte

Debilidades:

1. Multijurisdiccional, diversas problemáticas territoriales, amplias disparidades

Entrevista:

Esta entrevista ha sido efectuada el 12/2/2018 12:58:21

Ha sido realizada por Persona entrevistada: María Aversa

Función: Subsecretario

Empresa: Subsecretaría de Puertos Marina Mercante y Vías Navegables

Carmen Polo (CP)

Descripción: Directora Nacional de transporte de Cargas y Logística

Fines y Objetivos:

1. Potenciar el sistema logístico en escala nacional

Fortalezas:

1. Integrar actores diversos y territorios dispares

Debilidades:

1. Falta de comunicación entre organismos

Entrevista:

Esta entrevista ha sido efectuada el 18/6/2018 12:58:33

Ha sido realizada por Persona entrevistada: María Aversa

Función: Directora de Transporte de cargas y logísticas

Empresa: Ministerio de Transporte de Nación

María Rodulfo (MR)

Descripción: Directora de Planificación y Coordinación Territorial

Fines y Objetivos:

1. Coordinar con instituciones las políticas de planificación del transporte

Fortalezas:

1. Entender la Planificación del transporte como parte de la planificación territorial

Debilidades:

1. Carecen de decisión

Entrevista:

Esta entrevista ha sido efectuada el 28/6/2018 18:27:02
Ha sido realizada por Persona entrevistada: María Aversa
Función: Directora de Planificación y Coordinación Territorial
Empresa: Ministerio de Transporte de Nación

Martín Orduna (MO)

Descripción: Subsecretario de Movilidad Urbana

Fines y Objetivos:

1. Movilidad Sustentable

Fortalezas:

1. Integrar la movilidad a la planificación del transporte

Debilidades:

1. Fuerte incidencia en CABA y RMBA

Entrevista:

Esta entrevista ha sido efectuada el 7/7/2018 13:10:44
Ha sido realizada por Persona entrevistada: María Aversa
Función: Subsecretario de Movilidad Urbana
Empresa: Ministerio de Transporte de Nación

Gonzalo Mortola (GM)

Descripción: Interventor Administración General de Puertos Sociedad del Estado

Fines y Objetivos:

1. Desarrollar el PBA
2. Expandir el PBA hacia el agua
3. Fortalecer el puerto en el comercio exterior

Fortalezas:

1. Principal puerto nacional
2. segundo lugar en el Mercosur
3. noveno lugar en América Latina

Debilidades:

1. Compromiso territorial
2. Conflictos de movilidad
3. Incompatibilidad de usos

Entrevista:

Esta entrevista ha sido efectuada el 18/6/2018 13:10:36
Ha sido realizada por Persona entrevistada: María Aversa
Función: Interventor
Empresa: Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGP.S.E.)

Flavio Galanis (FGs)

Descripción: Subsecretario de Planeamiento de AGP.S.E.

Fines y Objetivos:

1. Planificación de PBA

Fortalezas:

1. Integración dentro de AGP.S.E.

Debilidades:

1. Ausencia de visión a largo plazo

Entrevista:

Esta entrevista ha sido efectuada el 18/6/2018 13:09:54
Ha sido realizada por Persona entrevistada: María Aversa
Función: Subsecretario de Planeamiento de AGP.S.E.
Empresa: Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGP.S.E.)

Fernando Galetto (FGO)

Descripción: Titular de la Unidad de Proyectos Especiales Puerto de Buenos Aires

Fines y Objetivos:

1. Incluir el puerto a la gestión de la ciudad

Fortalezas:

1. Creación de la oficina UPEPBA para concertar con PBA (AGP.S.E.)

Debilidades:

1. Coordinación débil

Entrevista: Esta entrevista ha sido efectuada el 25/6/2018 13:08:44

Ha sido realizada por Persona entrevistada: María Aversa

Función: Titular de UPEPBA

Empresa: Unidad de Proyectos Especiales Puerto de Buenos Aires (UPEPBA)

Pablo Vitale (PV)

Descripción: Coordinador Derecho a la Ciudad. Asociación Civil por la Igualdad y la Justicia ACIJ

Fines y Objetivos:

1. Inclusión social

Fortalezas:

1. Organización con mucho apoyo y consenso

Debilidades:

1. No participan de las cuestiones portuarias

Entrevista:

Esta entrevista ha sido efectuada el 25/6/2018 13:07:51

Ha sido realizada por Persona entrevistada: María Aversa

Función: Coordinador

Empresa: Asociación Civil por la Igualdad y la Justicia (ACIJ)

Referente Hidrovía (RH)

Descripción: Integrante Hidrovía Paraguay - Paraná, Ingeniero civil

Fines y Objetivos:

1. Definir el rol de la Hidrovía en la región

Fortalezas:

1. Contar con la ruta fluvial más importante del Mercosur

Debilidades:

1. Restricciones físicas y burocráticas

Entrevista:

Esta entrevista ha sido efectuada el 11/9/2018 13:07:03

Ha sido realizada por Persona entrevistada: María Aversa

Función: Integrante

Empresa: Hidrovía Paraguay-Paraná

Gustavo Figuerola (GF)

Descripción: Presidente Terminales Río de La Plata, Contador

Fines y Objetivos:

1. Posicionar TRP en PBA

Fortalezas:

1. Principal terminal en PBA en movimiento de cargas contenerizadas

Debilidades:

1. Falta de políticas por parte de AGP.S.E.

Entrevista:

Esta entrevista ha sido efectuada el 11/6/2018 13:05:40

Ha sido realizada por Persona entrevistada: María Aversa

Función: Presidente

Empresa: Terminales Río de La Plata

Facundo Penacchionni (FP)

Descripción: Gerente de Administración y Finanzas terminal TecPlata S.A. Contador

Fines y Objetivos:

1. Posicionar Puerto La Plata en la red regional

Fortalezas:

1. Nueva terminal de contenedores lista para operar

Debilidades:

1. Faltan accesos y conexiones regionales

Entrevista:

Esta entrevista ha sido efectuada el 11/6/2018 13:04:59

Ha sido realizada por Persona entrevistada: María Aversa

Función: Gerente de Administración y Finanzas

Empresa: Terminal TecPlata

Rodolfo García Piñeiro (RGP)

Descripción: Presidente Empresa Turner & Williams

Fines y Objetivos:

1. Discutir los problemas del sector privado

Fortalezas:

1. Sector con mucho peso en la dinámica portuaria

Debilidades:

1. Poco incluidos en el debate

Entrevista:

Esta entrevista ha sido efectuada el 22/6/2018 13:03:24

Ha sido realizada por Persona entrevistada:

Contacto:

Función: Presidente

Empresa: Empresa Turner & Williams

Luis Domínguez Roca (LDR)

Descripción: Especialista en Movilidad, Puertos, Docente UBA. Magister, Lic. En Geografía

Fines y Objetivos:

1. Comprender al puerto en y con la ciudad

Fortalezas:

1. Desarrollo de temas ciudad y puerto desde la planificación

Debilidades:

1. Escaso peso en las decisiones

Entrevista:

Esta entrevista ha sido efectuada el/6/2018 13:02:44

Ha sido realizada por Persona entrevistada: María Aversa

Función: Profesor, especialista Geógrafo

Empresa: Universidad de Buenos Aires (UBA)

Rodolfo Fiadone (RF)

Descripción: Especialista en Logística. Ingeniero civil, Docente UBA y UTN

Fines y Objetivos:

1. Considerar la logística en la planificación del transporte

Fortalezas:

1. Especialista en temas afines y formación profesional

Debilidades:

1. Poco peso en decisiones

Entrevista:

Esta entrevista ha sido efectuada el 18/6/2018 13:01:05

Ha sido realizada por Persona entrevistada: María Aversa

Función: Ingeniero, Profesor, consultor especialista

Empresa: Universidad de Buenos Aires y Universidad Tecnológica Nacional

Raúl Cáceres (RC)

Descripción: Especialista en Puertos. Doctor Ingeniero, Docente UNLP. Consultor

Fines y Objetivos:

1. Comprender los problemas como sistemas integrales

Fortalezas:

1. Experiencia y formación en Puertos

Debilidades:

1. Escaso peso en las decisiones

Entrevista:

Esta entrevista ha sido efectuada el 12/7/2018 13:01:58

Ha sido realizada por Persona entrevistada: María Aversa

Función: Ingeniero, Profesor, especialista en puertos

Empresa: Universidad Nacional de La Plata

Juan Carlos Etulain (JCE)

Descripción:

Especialista en Planificación Urbana y Territorial. Doctor Arquitecto, Docente UNLP

Fines y Objetivos:

1. Ordenamiento y Planificación territorial

Fortalezas:

1. Experiencia y formación en temas de ordenamiento territorial

Debilidades:

1. Poco peso en las decisiones

Entrevista:

Esta entrevista ha sido efectuada el 27/8/2018 12:58:39

Ha sido realizada por Persona entrevistada: María Aversa

Función: Arquitecto, Profesor

Empresa: Universidad Nacional de La Plata

Jorge Abramian (JA)

Descripción:

Especialista en Planificación Portuaria, Magister, Ingeniero. Docente UBA. Consultor

Fines y Objetivos:

1. Concientizar sobre la necesidad del PBA y definir su futuro

Fortalezas:

1. Amplia experiencia en temas portuarios
2. Participación activa en consultoría y asesoría

Debilidades:

1. peso débil sobre decisiones

Entrevista:

Esta entrevista ha sido efectuada el 29/8/2018 12:59:35

Ha sido realizada por Persona entrevistada: María Aversa

Función: Ingeniero, profesor, Consultor especialista

Empresa: Universidad de Buenos Aires

2- Presentación de objetivos

Lista de objetivos

1. OBJ 1 Crecimiento del PBA (O1)
2. OBJ 2 Insertar el PBA en el sistema logístico (O2)
3. OBJ 3 Concebir el Transporte dentro de la Planificación Territorial (O3)
4. OBJ 4 Cambiar el modelo de movilidad urbana (O4)
5. OBJ 5 Fortalecer el PBA en la administración Nacional (O5)
6. OBJ 6 Ordenar el sistema de movilidad y usos de PBA (O6)
7. OBJ 7 Construir relación puerto ciudad (O7)
8. OBJ 8 Urbanizar e integrar barrios informales (O8)
9. OBJ 9 Potenciar la vía navegable regional HPP (O9)
10. OBJ 10 Debatir la matriz Logística a largo plazo (O10)
11. OBJ 11 Integrar un sistema portuario metropolitano y potenciar otros puertos (O11)
12. OBJ 12 Fortalecer los puertos regionales (O12)
13. OBJ 13 Traspaso del PBA a Estado Local, GCBA (O13)
14. OBJ 14 Dotar de áreas logísticas (O14)
15. OBJ 15 Construir infraestructuras (O15)
16. OBJ 16 Planificación territorial (O16)
17. OBJ 17 Crecimiento y gestión urbana portuaria (O17)
18. OBJ 18 Ofrecer espacios públicos con acceso al río vinculados al puerto (O18)

Descripción de los objetivos

OBJ1 Crecimiento del PBA (O1)

Descripción: Defender y promover el crecimiento y desarrollo del PBA, en su sitio original con una expansión hacia el agua para las actividades menos compatibles con la ciudad

OBJ2 Insertar el PBA en el sistema logístico (O2)

Descripción: Integrar el sistema portuario al sistema de infraestructuras y transporte con una matriz logística sólida a escala nacional

OBJ 3 Concebir el Transporte dentro de la Planificación Territorial (O3)

Descripción: Coordinar intereses, actores y políticas de Estado de forma integrada, dentro de la planificación del territorio y el ambiente

OBJ 4 Cambiar el modelo de movilidad urbana (O4)

Descripción: Construir consciencia sobre la movilidad sustentable en la escala urbana

OBJ 5 Fortalecer el PBA en la administración Nacional (O5)

Descripción: Desarrollar el PBA, manteniendo la administración del Estado Nacional

OBJ 6 Ordenar el sistema de movilidad y usos de PBA (O6)

Descripción: Planificar el crecimiento de PBA, ordenar los usos y el sistema de movilidad y logística

OBJ 7 Construir relación puerto ciudad (O7)

Descripción: Compatibilizar las áreas de interfase entre el puerto y la ciudad, con nuevos usos e incorporación de espacios públicos

OBJ 8 Urbanizar e integrar barrios informales (O8)

Descripción: Integrar las áreas lindantes al puerto (informales) y construir derecho a la ciudad

OBJ 9 Potenciar la vía navegable regional HPP (O9)

Descripción: Mejorar la capacidad de navegación de la vía, dragado, ensanche y control

OBJ 10 Debatir la matriz Logística a largo plazo (O10)

Descripción: Definir el tipo de matriz logística y el sistema de transporte para los próximos 50 años

OBJ 11 Integrar un sistema portuario metropolitano y potenciar otros puertos (O11)

Descripción: Mantener un Hinterland común, integrando los puertos de la RMBA a una red de infraestructuras; ofrecer oportunidades a otros puertos de la región con mejores condiciones que permitan descomprimir a PBA las cargas contenerizadas

OBJ 12 Fortalecer los puertos regionales (O12)

Descripción: Mejorar las condiciones de accesibilidad, conectividad y regulaciones para potenciar puertos regionales; descongestionar PBA

OBJ 13 Traspaso del PBA a Estado Local, GCBA (O13)

Descripción: Traspaso de la administración de PBA a jurisdicción de la CABA

OBJ 14 Dotar de áreas logísticas (O14)

Descripción: Dimensionar áreas de actividades logísticas y conectividad regional

OBJ 15 Construir infraestructuras (O15)

Descripción: Dotar de sistemas de infraestructuras integradas, carreteras, ferroviarias, fluviales y áreas logísticas

OBJ 16 Planificación territorial (O16)

Descripción: Garantizar la planificación territorial como política pública

OBJ 17 Crecimiento y gestión urbana portuaria (O17)

Descripción: Ordenar el territorio urbano y portuario en el marco de una planificación de mediano y largo plazo con una gestión co-gobernada

OBJ 18 Ofrecer espacios públicos con acceso al río vinculados al puerto (O18)

Descripción: Construir relación puerto-ciudad a través nuevos usos mixtos en torno a los espacios públicos vinculados a actividades costero-ribereñas

MATRICES DE ENTRADA DE DATOS

Matriz de Influencias Directas (MID)

La matriz de influencias directas (MDI) Actor X Actor creado a partir de la tabla de estrategias de los actores, describe las influencias directas que los actores tienen entre sí.

MID	JM	CP	MR	MO	GM	FGs	FGo	PV	RH	GF	FP	RGP	LDR	RF	RC	JCE	JA
JM	0	2	1	0	3	1	1	0	2	2	2	1	1	2	1	0	3
CP	1	0	1	0	2	1	1	0	1	2	2	1	2	2	1	0	2
MR	0	1	0	1	1	2	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	0
MO	0	0	1	0	1	1	3	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0
GM	1	1	1	2	0	3	2	0	1	2	0	2	1	2	2	1	3
FGs	1	1	1	2	3	0	1	0	0	1	0	2	0	1	1	0	1
FGo	2	0	2	2	4	1	0	3	0	1	0	0	2	0	0	0	1
PV	4	0	3	2	1	1	4	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
RH	1	3	1	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	0	1
GF	2	3	1	1	3	2	1	0	2	0	4	1	0	1	0	0	1
FP	2	3	1	1	1	1	0	0	2	4	0	1	0	1	0	0	0
RGP	3	1	0	0	2	0	0	0	3	1	1	0	0	0	0	0	0
LDR	0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	1	1	0
RF	0	1	0	0	1	0	1	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0
RC	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	1	0	1	0	0	1	0
JCE	0	0	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	1	0	1	0	1
JA	0	1	0	0	1	0	1	0	0	2	1	0	1	1	1	1	0

© IIPSOB-EPITA-MACTOR

Las influencias se puntúan de 0 a 4 teniendo en cuenta la importancia del efecto sobre el actor
0: Sin influencia

- 1: Procesos
- 2: Proyectos
- 3: Misión
- 4: Existencia

Matriz de posiciones valoradas (2MAO)

La matriz de posiciones valoradas Actor X Objetivo (2MAO) proporciona información sobre la postura del actor sobre cada objetivo (pro, contra, neutral o indiferente) y la jerarquía de sus objetivos.

2MAO	O1	O2	O3	O4	O5	O6	O7	O8	O9	O10	O11	O12	O13	O14	O15	O16	O17	O18
JM	2	2	1	0	4	1	-1	-1	2	1	3	1	-3	1	3	1	-1	0
CP	-1	3	1	0	1	0	-1	-1	1	3	2	1	0	4	2	1	-1	-1
MR	-1	0	4	1	0	1	2	4	1	0	0	0	0	-1	1	4	0	1
MO	0	0	1	4	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2
GM	4	2	0	-1	3	1	1	-1	0	0	-2	-1	-3	1	1	0	-1	-2
FGs	2	1	0	0	1	1	-1	-3	0	0	-1	-2	-1	2	2	0	4	-2
FGo	1	0	0	1	-3	3	4	3	0	0	0	0	4	1	1	1	2	1
PV	-1	0	1	1	0	1	3	4	0	0	0	0	0	0	1	2	1	2
RH	-1	1	0	0	1	0	0	0	3	1	2	2	0	1	1	0	0	-1
GF	-2	1	0	1	0	2	1	1	1	4	2	1	0	3	3	4	2	-2
FP	-2	2	0	0	-1	1	1	0	1	2	3	3	1	2	4	2	1	0
RGP	-2	1	0	0	0	1	1	0	2	2	3	3	0	3	2	2	1	-1
LDR	-2	1	3	2	-3	4	4	3	0	3	3	3	4	1	1	3	1	2
RF	1	3	1	1	1	2	1	0	0	3	3	4	1	4	2	2	1	0
RC	1	1	1	1	0	2	-1	-1	2	2	3	3	0	1	2	2	0	1
JCE	-3	0	3	1	-1	2	4	3	0	0	1	1	0	0	1	4	0	3
JA	3	4	2	1	1	4	3	-1	1	1	2	2	1	2	3	3	2	1

© UPSOR-ENTIA-ACTOR

El signo indica si el actor es favorable u opuesto al objetivo

0: El objetivo es poco consecuente

1: El objetivo pone en peligro los procesos operativos (gestión, etc ...) del actor/ es indispensable para sus procesos operativos

2: El objetivo pone en peligro el éxito de los proyectos del actor / es indispensable para sus proyectos

3: El objetivo pone en peligro el cumplimiento de las misiones del/ es indispensable para su misión

4: El objetivo pone en peligro la propia existencia del actor / es indispensable para su existencia

5- RESULTADOS DEL ESTUDIO INFLUENCIAS DIRECTAS E INDIRECTAS

Matriz de Influencias Directas e Indirectas (MIDI)

La matriz MDII determina las influencias directas o indirectas del orden 2 entre los actores. La utilidad de esta matriz es su visión más completa de los juegos de competitividad (un actor puede reducir el número de opciones de otro al influir en él a través de un actor intermediario). La operación "suma" utilizada para calcular el MDII no produce (en esta nueva matriz) la misma escala de intensidades adoptada para evaluar las influencias directas en MDI. A pesar de esto, los valores en MDII son un buen indicador de la importancia de las influencias directas e indirectas entre los actores. Dos indicadores se calculan a partir del MDII:

- El grado de influencia directa e indirecta de cada actor (Ii, sumando filas).
- El grado de dependencia directa e indirecta de cada actor (Di, al sumar columnas).

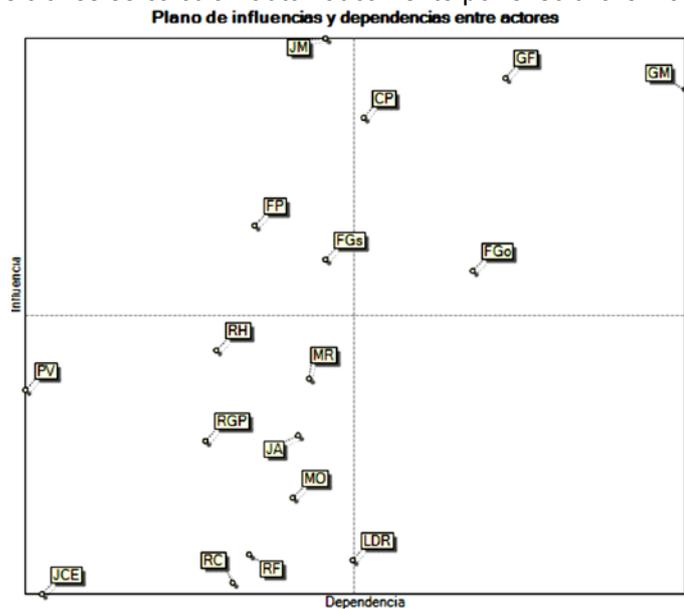
MIDI	JM	CP	MR	MO	GM	FGs	FGo	PV	RH	GF	FP	RGP	LDR	RF	RC	JCE	JA	li
JM	10	14	8	8	17	10	11	3	10	18	12	9	9	11	9	5	12	166
CP	10	12	8	8	15	9	11	3	9	17	11	9	9	10	9	5	9	152
MR	7	5	7	8	12	7	9	5	4	8	5	6	8	4	7	5	6	106
MO	7	3	8	9	9	5	11	9	2	4	1	3	8	2	5	4	4	85
GM	10	10	9	10	19	10	14	7	8	15	10	9	11	8	10	6	10	157
FGs	7	8	7	7	14	9	12	4	7	10	7	8	9	7	7	5	8	127
FGo	8	7	10	10	13	10	13	7	5	8	5	6	9	7	7	5	8	125
PV	8	5	9	8	12	7	11	7	4	6	3	4	8	4	5	4	6	104
RH	6	11	6	4	11	6	8	1	7	10	9	7	8	8	6	4	6	111
GF	10	16	9	8	17	11	10	3	10	16	12	10	9	11	8	4	11	159
FP	9	15	8	5	14	8	8	2	10	13	11	8	7	9	6	3	8	133
RGP	8	9	6	4	9	6	5	0	9	8	6	7	3	8	5	1	8	95
LDR	5	3	6	7	8	6	7	4	3	5	3	3	6	3	3	4	4	74
RF	6	5	5	5	7	6	5	2	5	7	5	4	4	4	3	2	4	75
RC	5	4	4	6	7	5	5	3	4	6	4	3	4	3	3	4	4	70
JCE	4	2	5	6	7	4	8	5	1	5	3	1	8	2	4	5	3	68
JA	6	6	5	6	10	6	8	3	5	9	7	4	7	5	5	4	5	96
Di	116	123	113	110	182	116	143	61	96	149	103	94	121	102	99	64	111	1903

© LIPSOR-EPTA-MACTOR

Los valores representan las influencias directas e indirectas de los actores entre ellos :
Cuanto más importante es la cifra mayor influencia del actor sobre otro.

Plano de influencias y dependencias entre actores

El mapa de influencia y dependencia entre actores es una representación gráfica de las posiciones de los actores con respecto a las influencias y dependencias (directas o indirectas: Di e li) entre sí. Las posiciones se calculan automáticamente por el software Mactor.



Balance Neto de las influencias (BN)

La escala neta de las influencias directas e indirectas mide, para cada par de actores, la distancia entre la influencia directa y la indirecta. Cada actor ejerce (recibe) influencias directas e indirectas de orden 2 (de) cada actor. La escala de influencia neta indicará para cada par de actores la influencia excedente ejercida o recibida. Si la escala es positiva (signo +), el actor i (filas de la matriz NS) tiene una influencia más directa e indirecta sobre el actor j (columnas de la matriz NS) de lo que recibe de este actor. Esto es lo opuesto cuando la escala tiene un signo negativo (-). El siguiente paso es calcular para cada actor la diferencia total de influencias directas e indirectas al sumar las escalas de

influencia neta sobre el resto de los actores.

BN	JM	CP	MR	MO	GM	FGs	FGo	PV	RH	GF	FP	RGP	LDR	RF	RC	JCE	JA	Suma
JM		4	1	1	7	3	3	-5	4	8	3	1	4	5	4	1	6	50
CP	-4		3	5	5	1	4	-2	-2	1	-4	0	6	5	5	3	3	29
MR	-1	-3		0	3	0	-1	-4	-2	-1	-3	0	2	-1	3	0	1	-7
MO	-1	-5	0		-1	-2	1	1	-2	-4	-4	-1	1	-3	-1	-2	-2	-25
GM	-7	-5	-3	1		-4	1	-5	-3	-2	-4	0	3	1	3	-1	0	-25
FGs	-3	-1	0	2	4		2	-3	1	-1	-1	2	3	1	2	1	2	11
FGo	-3	-4	1	-1	-1	-2		-4	-3	-2	-3	1	2	2	2	-3	0	-18
PV	5	2	4	-1	5	3	4		3	3	1	4	4	2	2	-1	3	43
RH	-4	2	2	2	3	-1	3	-3		0	-1	-2	5	3	2	3	1	15
GF	-8	-1	1	4	2	1	2	-3	0		-1	2	4	4	2	-1	2	10
FP	-3	4	3	4	4	1	3	-1	1	1		2	4	4	2	0	1	30
RGP	-1	0	0	1	0	-2	-1	-4	2	-2	-2		0	4	2	0	4	1
LDR	-4	-6	-2	-1	-3	-3	-2	-4	-5	-4	-4	0		-1	-1	-4	-3	-47
RF	-5	-5	1	3	-1	-1	-2	-2	-3	-4	-4	-4	1		0	0	-1	-27
RC	-4	-5	-3	1	-3	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	1	0		-1	-1	-29
JCE	-1	-3	0	2	1	-1	3	1	-3	1	0	0	4	0	1		-1	4
JA	-6	-3	-1	2	0	-2	0	-3	-1	-2	-1	-4	3	1	1	1		-15

© UPSOR-EPTA-MACTOR

Estos valores son enteros relativos :

El signo (+) indica que el actor ejerce más influencia.

Le signe (-) indica que el actor ejerce más influencia.

MDII competitiveness

Vector de relaciones de fuerza MIDI

La Matriz de Influencias Indirectas Directas (MDII) proporciona dos tipos de información útil:

- Las influencias directas e indirectas que el actor tiene sobre el actor j (MDII) ij donde $i! = J$ y son equivalentes, por definición, a la dependencia directa e indirecta que el actor j tiene con respecto al actor i.

- El actor de influencias indirectas que tengo en sí mismo viene a través de un actor intermediario. Esto se llama retroacción (MDII) ii . Cuando un actor es más competitivo, así será su influencia, pero su dependencia y retroacción serán bastante débiles. Es una tontería pensar que solo la influencia del actor mide su competitividad. Un actor puede ser muy influyente, ser muy dependiente y, al mismo tiempo, ser muy retroactivo: esto daría lugar a una competitividad débil. Sin embargo, un actor que sea moderadamente influyente y que no tenga dependencia o retroacción será muy competitivo.

	ƒ
JM	1,75
CP	1,48
MR	0,92
MO	0,63
GM	1,22
FGs	1,18
FGo	1,00
PV	1,17
RH	1,07
GF	1,41
FP	1,31
RGP	0,84
LDR	0,49
RF	0,57
RC	0,53
JCE	0,62
JA	0,81

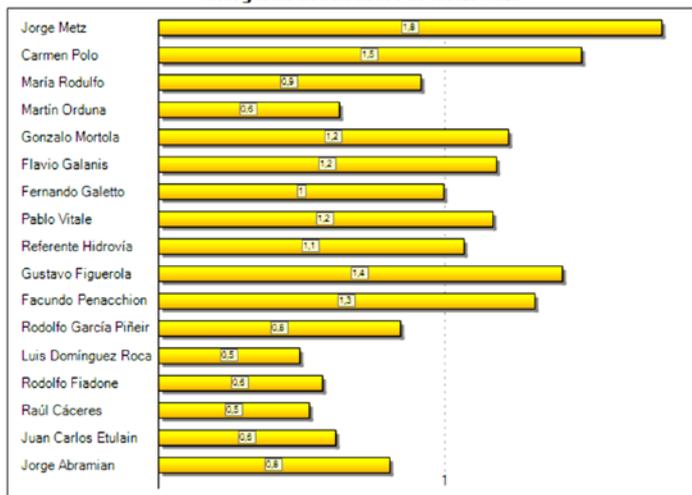
© UPSOR-EPTA-MACTOR

R_i^* es la relación de fuerza del actor teniendo en cuenta las influencias y dependencias directas e indirectas y su retroacción.

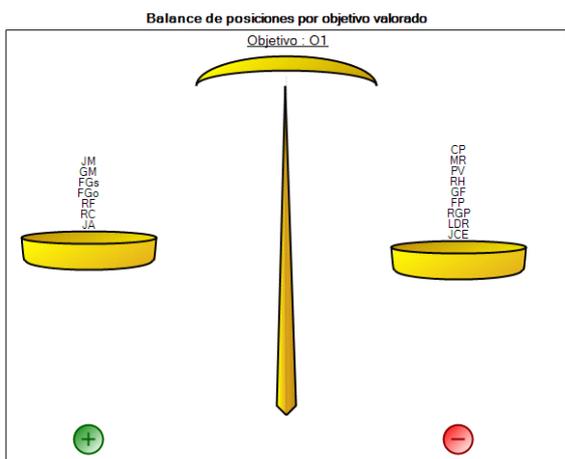
Histograma de relaciones de fuerza MIDI

El histograma de competitividad MDII se crea a partir del vector de competitividad MDII.

Histograma de relaciones de fuerza MIDI

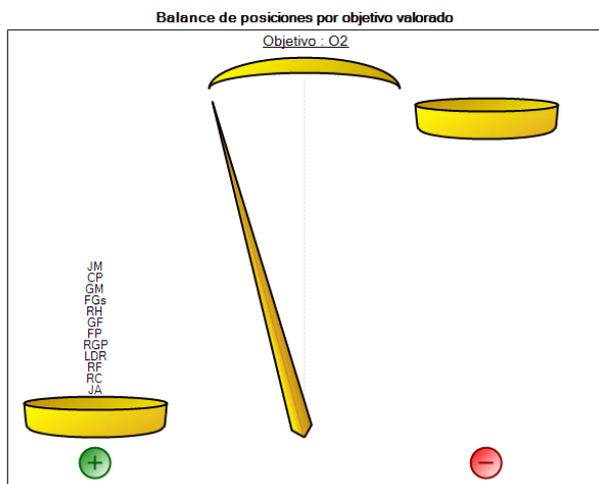


- a) Balance de posiciones por objetivo valorado - Objetivo : OBJ1 Crecimiento del PBA
 b)



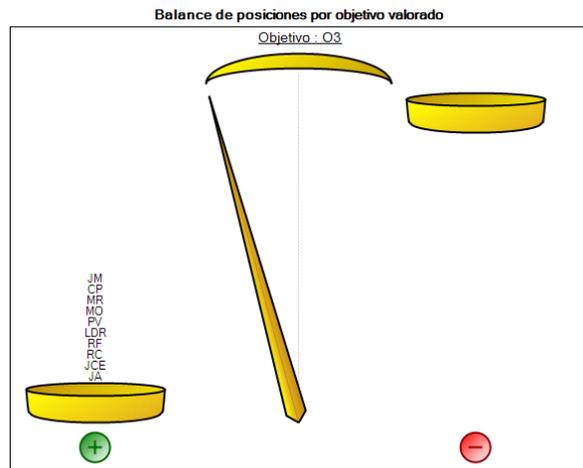
- c) Balance de posiciones por objetivo valorado - Objetivo : OBJ2 Insertar el PBA en el sistema logístico

d)



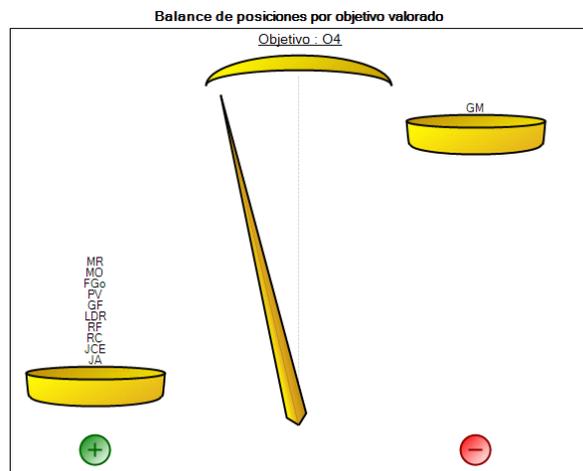
e) Balance de posiciones por objetivo valorado - Objetivo : OBJ 3 Concebir el Transporte dentro de la Planificación Territorial

f)



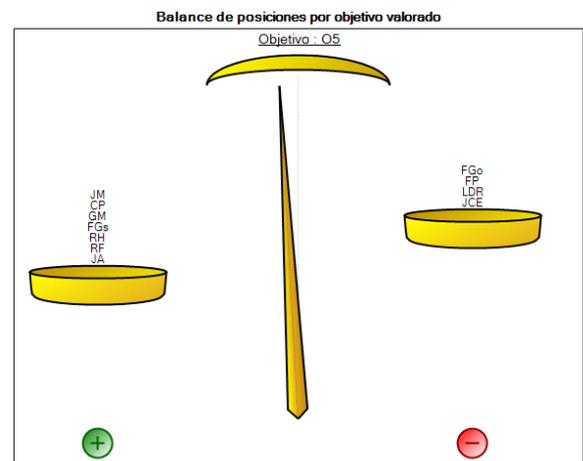
g) Balance de posiciones por objetivo valorado - Objetivo : OBJ 4 Cambiar el modelo de movilidad urbana

h)



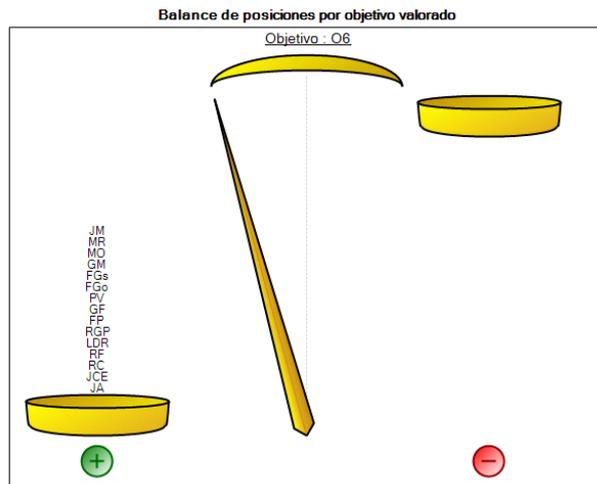
i) Balance de posiciones por objetivo valorado - Objetivo : OBJ 5 Fortalecer el PBA en la administración Nacional

j)



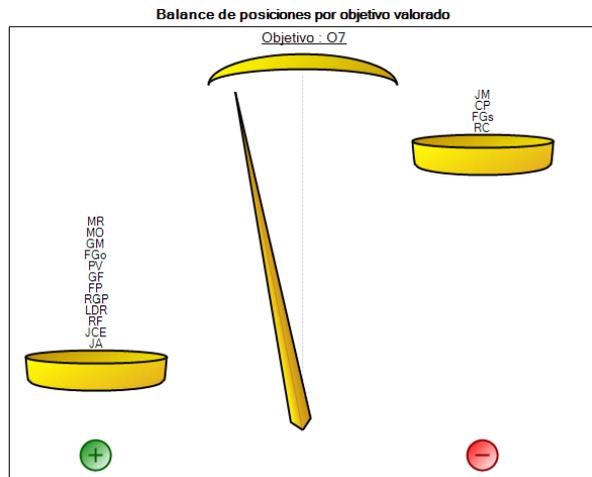
k) Balance de posiciones por objetivo valorado - Objetivo : OBJ 6 Ordenar el sistema de movilidad y usos de PBA

l)



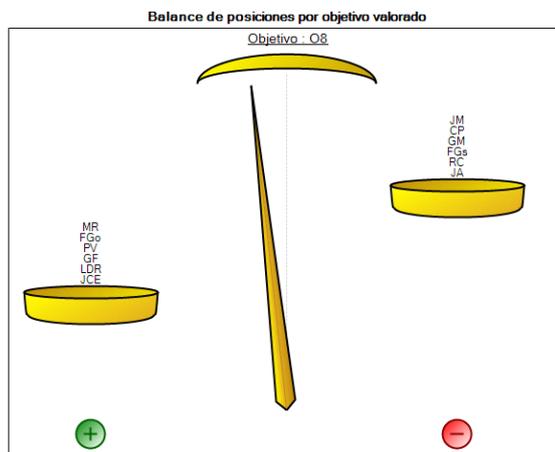
m) Balance de posiciones por objetivo valorado - Objetivo : OBJ 7 Construir relación puerto ciudad

n)



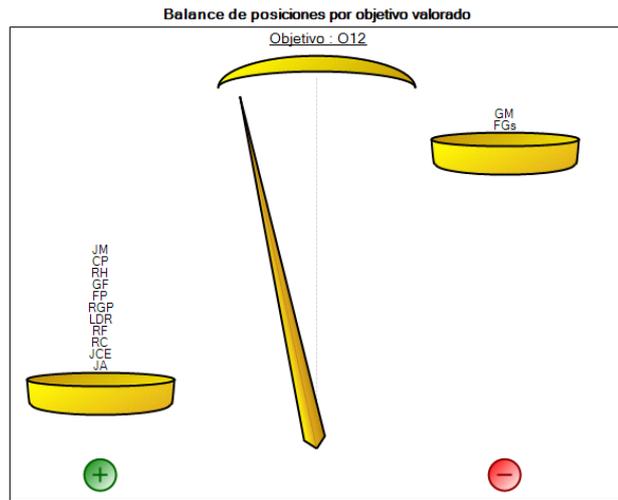
o) Balance de posiciones por objetivo valorado - Objetivo : OBJ 8 Urbanizar e integrar barrios informales

p)



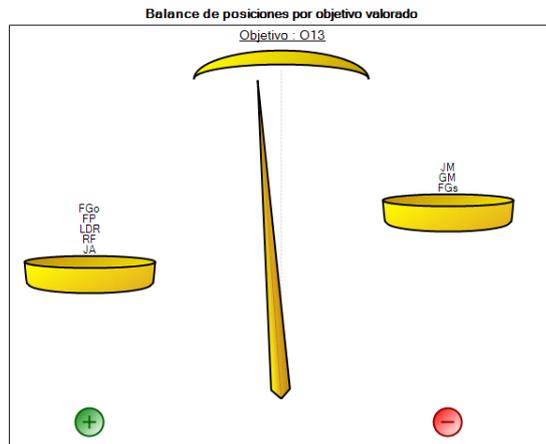
w) Balance de posiciones por objetivo valorado - Objetivo : OBJ 12 Fortalecer los puertos regionales

x)



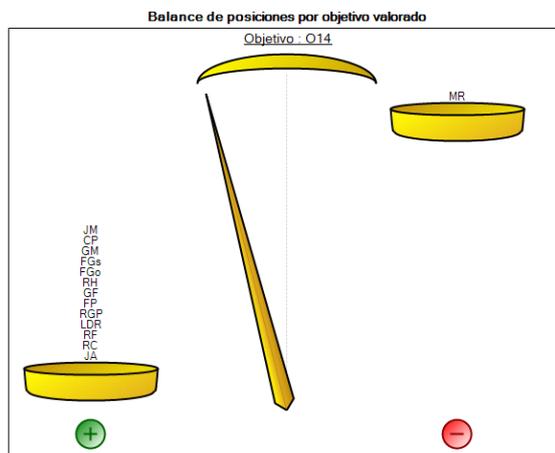
y) Balance de posiciones por objetivo valorado - Objetivo: OBJ 13 Traspaso del PBA a Estado Local, GCBA

z)

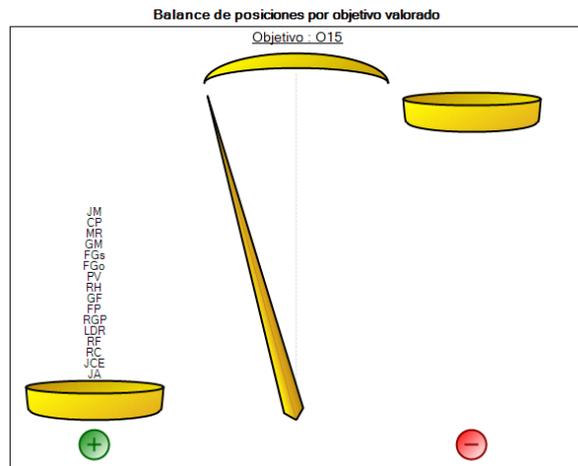


aa) áreas logísticas
bb)

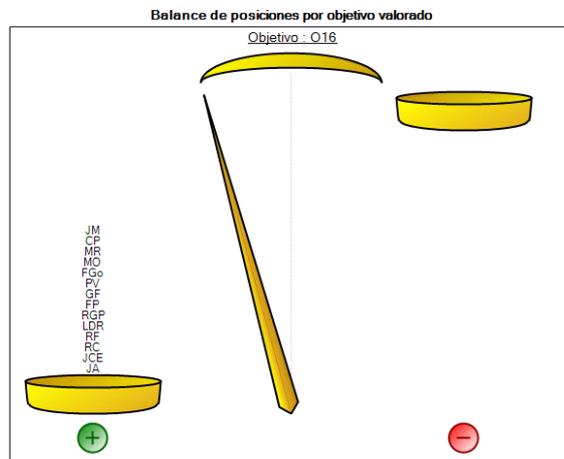
Balance de posiciones por objetivo valorado - Objetivo : OBJ 14 Dotar de



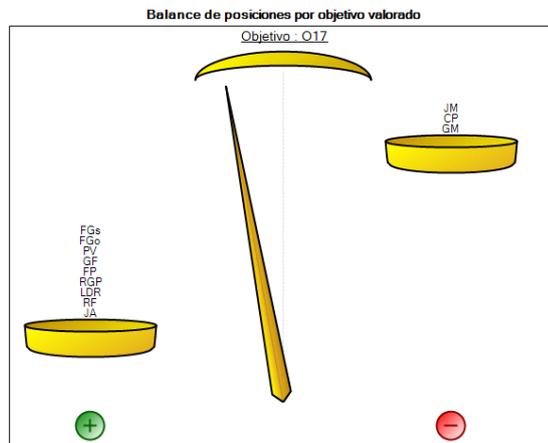
cc) **Balance de posiciones por objetivo valorado - Objetivo : OBJ 15**
 Construir infraestructuras
 dd)



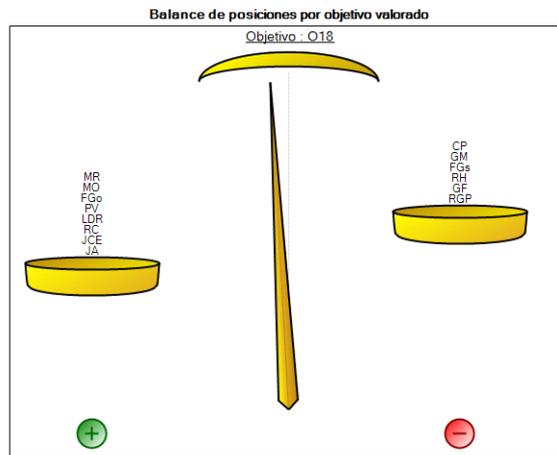
ee) **Balance de posiciones por objetivo valorado - Objetivo: OBJ 16**
 Planificación territorial
 ff)



gg) **Balance de posiciones por objetivo valorado - Objetivo: OBJ 17**
 Crecimiento y gestión urbana portuaria
 hh)



- ii) Balance de posiciones por objetivo valorado - Objetivo: OBJ 18 Ofrecer espacios públicos con acceso al río vinculados al puerto
 jj)



Matriz Max. de la Influencias Directas e Indirectas (MMIDI)

El MMDII se emplea para determinar el nivel máximo de influencia que un actor puede tener sobre otro, ya sea directa o indirectamente (a través de un actor intermediario). Sin embargo, en la matriz MDII perdemos el sentido del significado simple utilizado para construir la escala de intensidades (de influencias directas en la matriz MDI), el MMDII conserva esta escala. Hay dos resultados interesantes dados por el MMDII:

- El grado de influencia máxima directa e indirecta de cada actor (IMAXi) se calcula sumando las filas.
- El grado de dependencia máxima directa e indirecta de cada actor (DMAXi) se calcula sumando las columnas.

MMIDI	JM	CP	MR	MO	GM	FGs	FGo	PV	RH	GF	FP	RGP	LDR	RF	RC	JCE	JA	IMAXi
JM	0	2	1	2	3	3	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	3	32
CP	2	0	1	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	29
MR	1	1	0	2	2	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	20
MO	3	1	3	0	3	1	3	3	1	1	1	1	2	1	1	1	1	27
GM	2	2	2	2	0	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3	33
FGs	2	1	1	2	3	0	2	2	2	2	1	2	1	2	2	1	3	29
FGo	3	2	3	2	4	3	0	3	2	2	2	2	2	2	2	1	3	38
PV	4	2	3	2	4	2	4	0	2	2	2	1	2	2	1	1	3	37
RH	1	3	1	1	2	1	1	1	0	2	2	1	2	2	1	1	2	24
GF	2	3	1	2	3	3	2	1	2	0	4	2	2	2	2	1	3	35
FP	2	3	1	1	3	2	1	1	2	4	0	1	2	2	1	1	2	29
RGP	3	3	1	2	3	2	2	0	3	2	2	0	1	2	2	1	3	32
LDR	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	16
RF	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	2	1	1	0	1	1	1	23
RC	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	1	1	0	1	1	23
JCE	2	1	2	2	1	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1	0	1	22
JA	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	0	23
DMAXi	34	31	24	26	40	32	28	22	29	30	29	23	26	26	23	16	33	472

Los valores representan los max. de influencias directas e indirectas de los actores entre ellos :
 La cifra es importante cuando la influencia del actor sobre otro actor es importante

MMDII competitiveness

Vector de las relaciones de fuerza MMIDI

La matriz de competitividad MMDII se calcula de la misma manera que la competitividad asociada a la matriz estándar de directo e indirecto (MDII). Estos escalares contienen en un solo valor los grados del máximo de influencias y dependencia directas e indirectas, en el caso de cada actor. El resultado de esta operación es una medida de competitividad con respecto a la matriz MMDII.

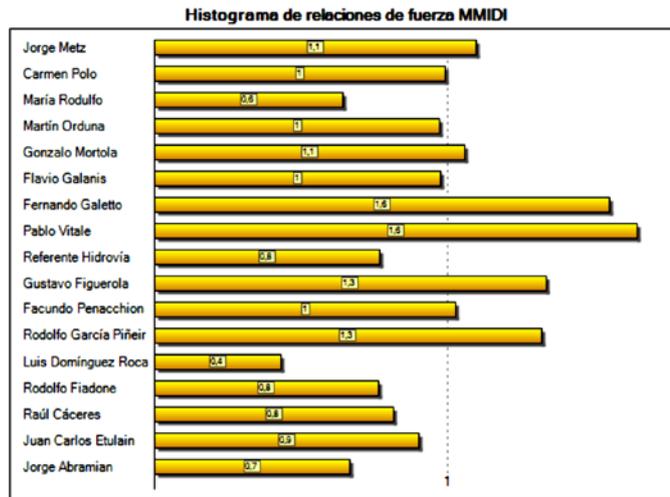
	Q
JM	1,1
CP	1,0
MR	0,6
MO	1,0
GM	1,1
FGs	1,0
FGo	1,6
PV	1,6
RH	0,8
GF	1,3
FP	1,0
RGP	1,3
LDR	0,4
RF	0,8
RC	0,8
JCE	0,9
JA	0,7

© LIPSOR EPTA/MACTOR

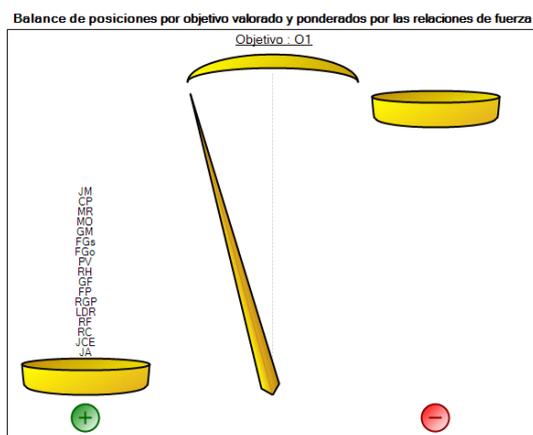
Qi* es la relación de fuerza del actor teniendo en cuenta de su max. Influencias y dependencias directas e indirectas y su retroacción.

Histograma de relaciones de fuerza MMIDI

El histograma de competitividad de MMDII se crea a partir del vector de competitividad MMDII.

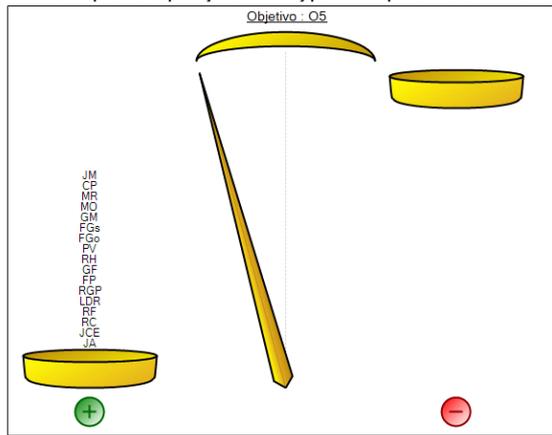


kk) Balance de posiciones por objetivos valorados y ponderados por las relaciones de fuerza - Objetivo: OBJ1 Crecimiento del PBA



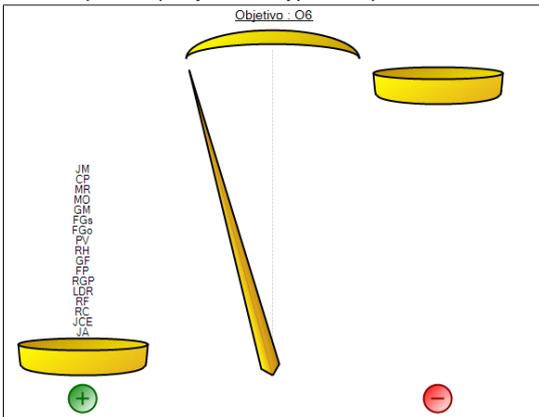
oo) **Balance de posiciones por objetivos valorados y ponderados por las relaciones de fuerza - Objetivo: OBJ 5 Fortalecer el PBA en la administración Nacional**

Balance de posiciones por objetivo valorado y ponderados por las relaciones de fuerza



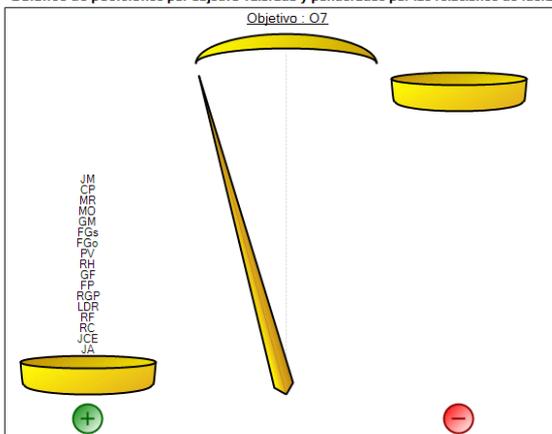
pp) **Balance de posiciones por objetivo valorado y ponderados por las relaciones de fuerza - Objetivo: OBJ 6 Ordenar el sistema de movilidad y usos de PBA**

Balance de posiciones por objetivo valorado y ponderados por las relaciones de fuerza



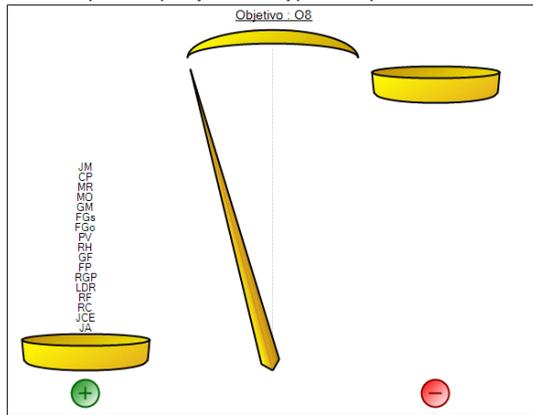
qq) **Balance de posiciones por objetivo valorado y ponderados por las relaciones de fuerza - Objetivo: OBJ 7 Construir relación puerto ciudad**

Balance de posiciones por objetivo valorado y ponderados por las relaciones de fuerza



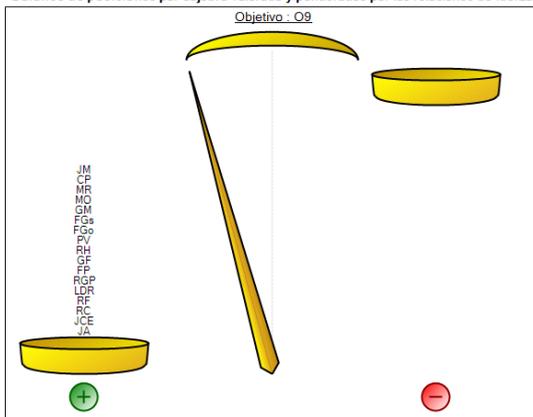
rr) Balance de posiciones por objetivo valorado y ponderados por las relaciones de fuerza - Objetivo: OBJ 8 Urbanizar e integrar barrios informales

Balance de posiciones por objetivo valorado y ponderados por las relaciones de fuerza



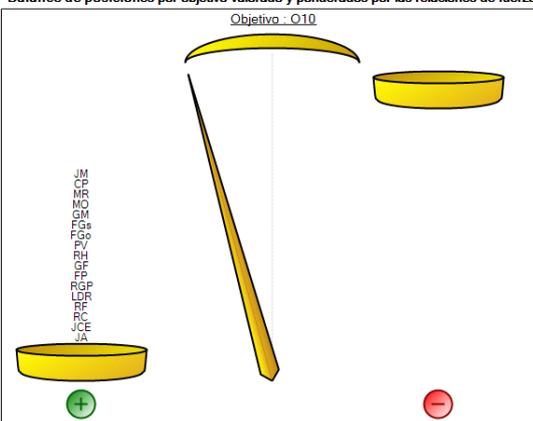
ss) Balance de posiciones por objetivo valorado y ponderados por las relaciones de fuerza - Objetivo: OBJ 9 Potenciar la vía navegable regional HPP

Balance de posiciones por objetivo valorado y ponderados por las relaciones de fuerza

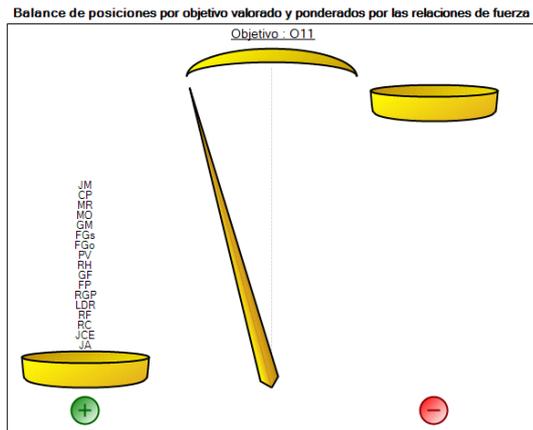


tt) Balance de posiciones por objetivos valorados y ponderados por las relaciones de fuerza - Objetivo: OBJ 10 Debatir la matriz Logística a largo plazo

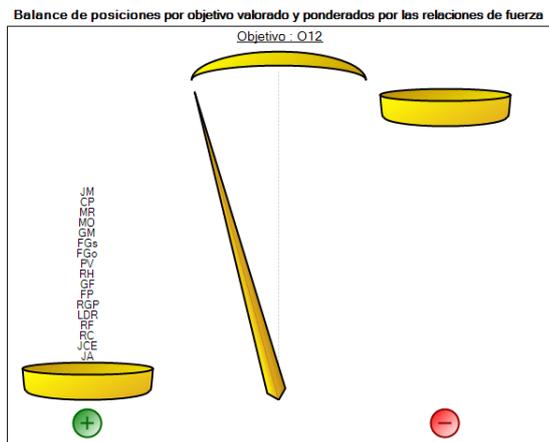
Balance de posiciones por objetivo valorado y ponderados por las relaciones de fuerza



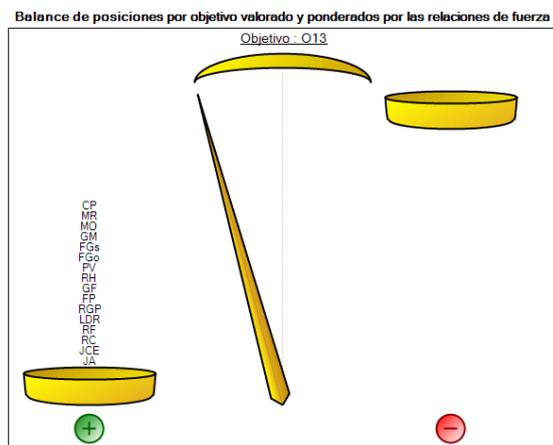
- uu) **Balance de posiciones por objetivo valorado y ponderados por las relaciones de fuerza - Objetivo: OBJ 11 Integrar un sistema portuario metropolitano y potenciar otros puertos**



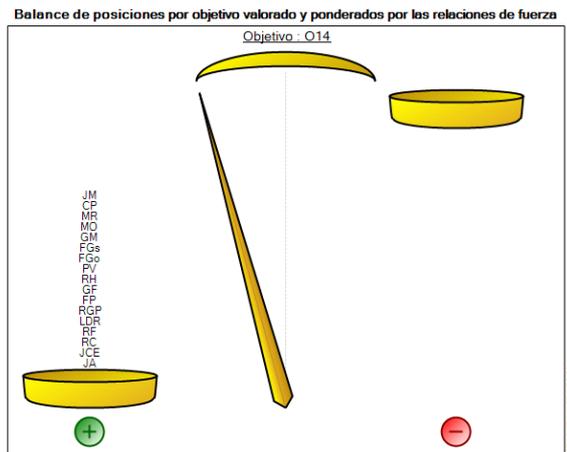
- vv) **Balance de posiciones por objetivos valorados y ponderados por las relaciones de fuerza - Objetivo: OBJ 12 Fortalecer los puertos regionales**



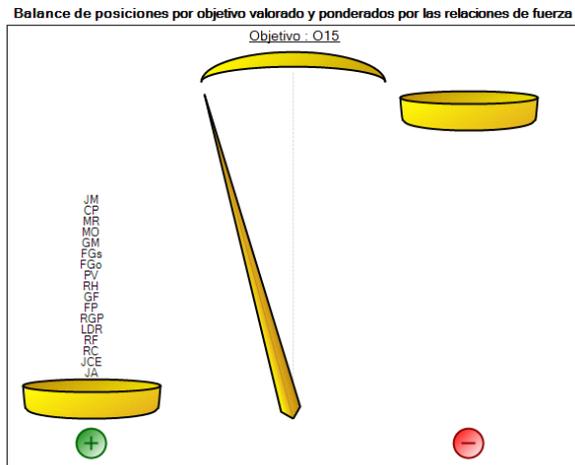
- ww) **Balance de posiciones por objetivos valorados y ponderados por las relaciones de fuerza - Objetivo: OBJ 13 Traspaso del PBA a Estado Local, GCBA**



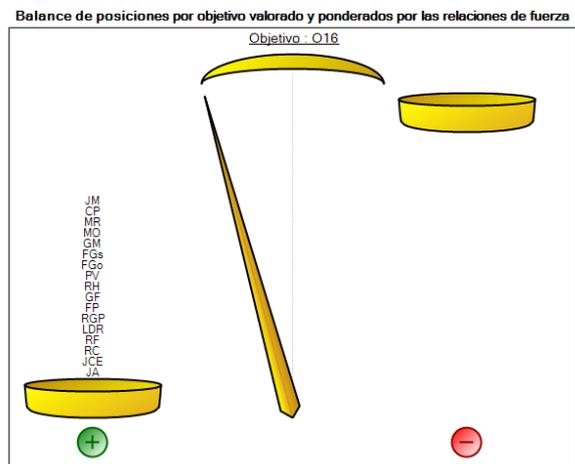
xx) **Balance de posiciones por objetivo valorado y ponderados por las relaciones de fuerza - Objetivo: OBJ 14 Dotar de áreas logísticas**



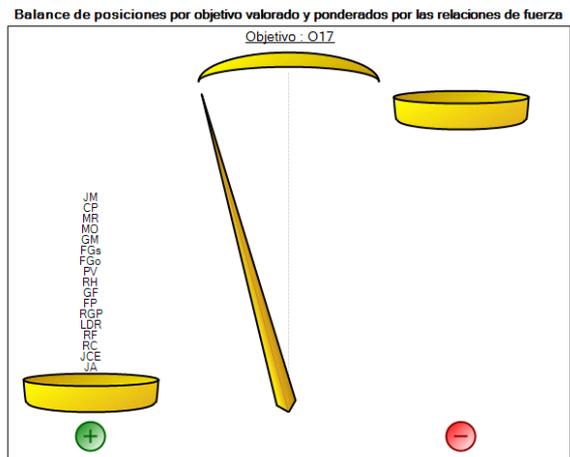
yy) **Balance de posiciones por objetivo valorado y ponderados por las relaciones de fuerza - Objetivo : OBJ 15 Construir infraestructuras**



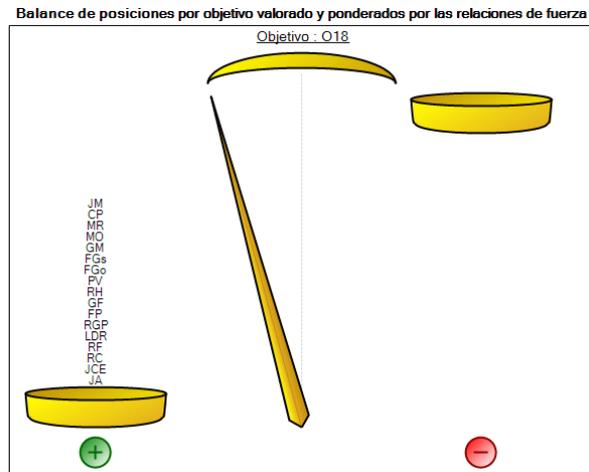
zz) **Balance de posiciones por objetivo valorado y ponderado por las relaciones de fuerza - Objetivo: OBJ 16 Planificación territorial**



aaa) **Balance de posiciones por objetivos valorados y ponderados por las relaciones de fuerza - Objetivo: OBJ 17 Crecimiento y gestión urbana portuaria**



bbb) **Balance de posiciones por objetivo valorado y ponderados por las relaciones de fuerza - Objetivo: OBJ 18 Ofrecer espacios públicos con acceso al río vinculados al puerto**



RELACIÓN DE OBJETIVOS DE LOS ACTORES

Relación de la orden 1

Matriz de posiciones simples (1MAO)

La matriz de posición simple 1MAO muestra la valencia de cada actor con respecto a cada objetivo (probable, improbable, neutral o indiferente). Esta matriz, resultado de la fase 3 de Mactor, no está compuesta por las entradas de datos iniciales. Mactor lo recalcula desde 2MAO.

1MAO	O1	O2	O3	O4	O5	O6	O7	O8	O9	O10	O11	O12	O13	O14	O15	O16	O17	O18	Suma absoluta
JM	1	1	1	0	1	1	-1	-1	1	1	1	1	-1	1	1	1	-1	0	16
CP	-1	1	1	0	1	0	-1	-1	1	1	1	1	0	1	1	1	-1	-1	15
MR	-1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	-1	1	1	0	1	11
MO	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	7
GM	1	1	0	-1	1	1	1	-1	0	0	-1	-1	-1	1	1	0	-1	-1	14
FGs	1	1	0	0	1	1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	1	1	0	1	-1	13
FGo	1	0	0	1	-1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	12
PV	-1	0	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	10
RH	-1	1	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	0	1	1	0	0	-1	10
GF	-1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	-1	15
FP	-1	1	0	0	-1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	14
RGP	-1	1	0	0	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	-1	13
LDR	-1	1	1	1	-1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
RF	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	15
RC	1	1	1	1	0	1	-1	-1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	15
JCE	-1	0	1	1	-1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	1	12
JA	1	1	1	1	1	1	1	-1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18
Número de acuerdos	7	12	10	10	7	15	12	6	9	10	12	11	5	13	16	14	9	8	
Número de desacuerdos	-9	0	0	-1	-4	0	-4	-6	0	0	-2	-2	-3	-1	0	0	-3	-6	
Número de posiciones	16	12	10	11	11	15	16	12	9	10	14	13	8	14	16	14	12	14	

© LIPSOR-EPITA-MACTOR

- 1: actor desfavorable a la consecución del objetivo
- 0: Posición neutra
- 1: actor favorable a la consecución del objetivo

Relación de la Orden 2
Matriz de posiciones valoradas (2MAO)

La matriz 2MAO especifica la posición del actor en cada objetivo (pro, contra, neutral o indiferente). Esta matriz es la información inicial dada por el usuario y también presenta marginalidades.

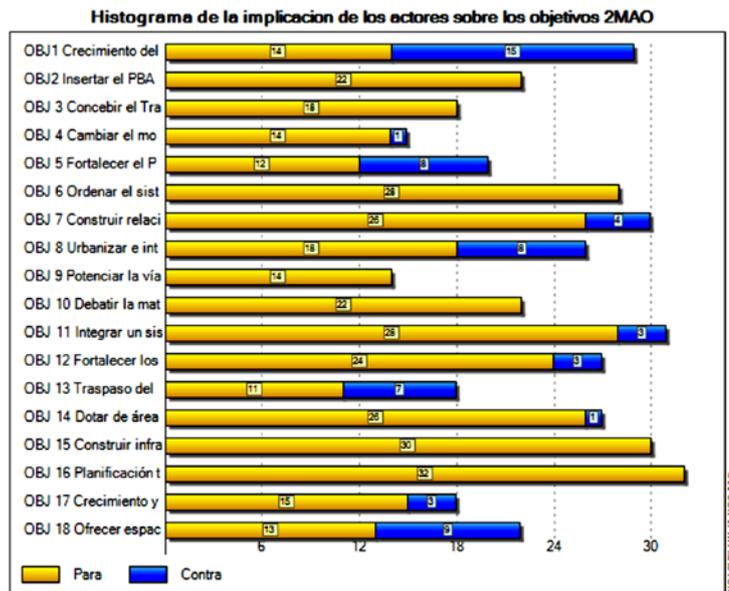
2MAO	O1	O2	O3	O4	O5	O6	O7	O8	O9	O10	O11	O12	O13	O14	O15	O16	O17	O18
JM	2	2	1	0	4	1	-1	-1	2	1	3	1	-3	1	3	1	-1	0
CP	-1	3	1	0	1	0	-1	-1	1	3	2	1	0	4	2	1	-1	-1
MR	-1	0	4	1	0	1	2	4	1	0	0	0	0	-1	1	4	0	1
MO	0	0	1	4	0	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2
GM	4	2	0	-1	3	1	1	-1	0	0	-2	-1	-3	1	1	0	-1	-2
FGs	2	1	0	0	1	1	-1	-3	0	0	-1	-2	-1	2	2	0	4	-2
FGo	1	0	0	1	-3	3	4	3	0	0	0	0	4	1	1	1	2	1
PV	-1	0	1	1	0	1	3	4	0	0	0	0	0	0	1	2	1	2
RH	-1	1	0	0	1	0	0	0	3	1	2	2	0	1	1	0	0	-1
GF	-2	1	0	1	0	2	1	1	1	4	2	1	0	3	3	4	2	-2
FP	-2	2	0	0	-1	1	1	0	1	2	3	3	1	2	4	2	1	0
RGP	-2	1	0	0	0	1	1	0	2	2	3	3	0	3	2	2	1	-1
LDR	-2	1	3	2	-3	4	4	3	0	3	3	3	4	1	1	3	1	2
RF	1	3	1	1	1	2	1	0	0	3	3	4	1	4	2	2	1	0
RC	1	1	1	1	0	2	-1	-1	2	2	3	3	0	1	2	2	0	1
JCE	-3	0	3	1	-1	2	4	3	0	0	1	1	0	0	1	4	0	3
JA	3	4	2	1	1	4	3	-1	1	1	2	2	1	2	3	3	2	1

© LIPSOR-EPITA-MACTOR

- El signo indica si el actor es favorable u opuesto al objetivo
- 0: El objetivo es poco consecuente
 - 1: El objetivo pone en peligro los procesos operativos (gestión, etc....) del actor/ es indispensable para sus procesos operativos
 - 2: El objetivo pone en peligro el éxito de los proyectos del actor / es indispensable para sus proyectos
 - 3: El objetivo pone en peligro el cumplimiento de las misiones del/ es indispensable para su misión
 - 4: El objetivo pone en peligro la propia existencia del actor / es indispensable para su existencia

Histograma de la implicación de los actores sobre los objetivos 2MAO

Este histograma se produce a partir de la matriz de relación valorada (orden 2) entre actores y objetivos, 2MAO. Representa la movilización de los objetivos del actor. El histograma se usa para identificar, para cada actor, el alcance de su posición con respecto a los objetivos definidos, p. pro o en contra



Relación de la Orden 3

Matrices de posiciones ponderadas valoradas (3MAO)

La matriz de posición valorada (con respecto a la competitividad) ponderada (3MAO) describe la posición de cada actor en cada objetivo. Esto es teniendo en cuenta su grado de opinión sobre cada objetivo, su jerarquía objetiva y la competitividad entre los actores.

3MAO	O1	O2	O3	O4	O5	O6	O7	O8	O9	O10	O11	O12	O13	O14	O15	O16	O17	O18	Mobilización
JM	8,8	8,8	7,0	5,3	12,3	7,0	3,5	3,5	8,8	7,0	10,5	7,0	0,0	7,0	10,5	7,0	3,5	5,3	122,8
CP	3,8	9,7	6,7	5,3	6,7	5,3	3,8	3,8	6,7	9,7	8,2	6,7	5,3	11,2	8,2	6,7	3,8	3,8	115,4
MR	4,3	5,3	8,9	6,2	5,3	6,2	7,1	8,9	6,2	5,3	5,3	5,3	5,3	4,3	6,2	8,9	5,3	6,2	110,3
MO	5,3	5,3	5,9	7,8	5,3	6,5	5,9	5,3	5,3	5,3	5,9	5,3	5,3	5,3	5,3	5,9	5,3	6,5	102,3
GM	10,1	7,7	5,3	4,0	8,9	6,5	6,5	4,0	5,3	5,3	2,8	4,0	1,6	6,5	6,5	5,3	4,0	2,8	97,2
FGs	7,6	6,4	5,3	5,3	6,4	6,4	4,1	1,7	5,3	5,3	4,1	2,9	4,1	7,6	7,6	5,3	10,0	2,9	98,2
FGo	6,3	5,3	5,3	6,3	2,3	8,3	9,3	8,3	5,3	5,3	5,3	5,3	9,3	6,3	6,3	6,3	7,3	6,3	113,7
PV	4,1	5,3	6,4	6,4	5,3	6,4	8,8	9,9	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	6,4	7,6	6,4	7,6	112,2
RH	4,2	6,3	5,3	5,3	6,3	5,3	5,3	5,3	8,5	6,3	7,4	7,4	5,3	6,3	6,3	5,3	5,3	4,2	105,4
GF	2,4	6,7	5,3	6,7	5,3	8,1	6,7	6,7	6,7	10,9	8,1	6,7	5,3	9,5	9,5	10,9	8,1	2,4	125,7
FP	2,6	7,9	5,3	5,3	3,9	6,6	6,6	5,3	6,6	7,9	9,2	9,2	6,6	7,9	10,5	7,9	6,6	5,3	121,0
RGP	3,6	6,1	5,3	5,3	5,3	6,1	6,1	5,3	7,0	7,0	7,8	7,8	5,3	7,8	7,0	7,0	6,1	4,4	109,9
LDR	4,3	5,8	6,7	6,2	3,8	7,2	7,2	6,7	5,3	6,7	6,7	6,7	7,2	5,8	5,8	6,7	5,8	6,2	111,0
RF	5,8	7,0	5,8	5,8	5,8	6,4	5,8	5,3	5,3	7,0	7,0	7,6	5,8	7,6	6,4	6,4	5,8	5,3	111,9
RC	5,8	5,8	5,8	5,8	5,3	6,3	4,7	4,7	6,3	6,3	6,9	6,9	5,3	5,8	6,3	6,3	5,3	5,8	105,3
JCE	3,4	5,3	7,1	5,9	4,6	6,5	7,7	7,1	5,3	5,3	5,9	5,9	5,3	5,3	5,9	7,7	5,3	7,1	106,5
JA	7,7	8,5	6,9	6,1	6,1	8,5	7,7	4,5	6,1	6,1	6,9	6,9	6,1	6,9	7,7	7,7	6,9	6,1	122,9
Número de acuerdos	90,1	112,9	104,2	98,8	98,8	113,6	106,7	96,2	104,8	111,7	113,1	106,7	88,0	116,2	122,3	118,8	100,5	88,1	
Número de desacuerdos	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Grado de movilización	90,1	112,9	104,2	98,8	98,8	113,6	106,7	96,2	104,8	111,7	113,1	106,7	88,0	116,2	122,3	118,8	100,5	88,1	

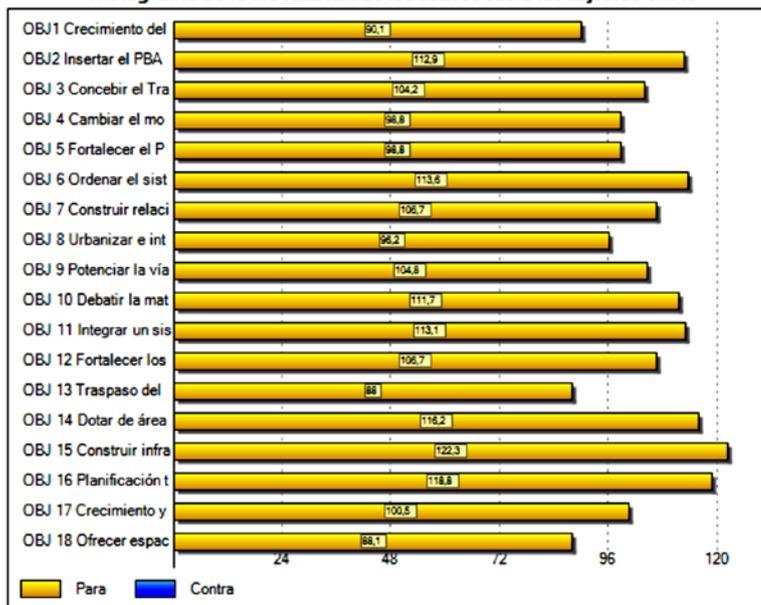
Los valores positivos representan la movilización de los actores en la consecución de sus objetivos.

Los valores negativos representan la tasa de oposición.

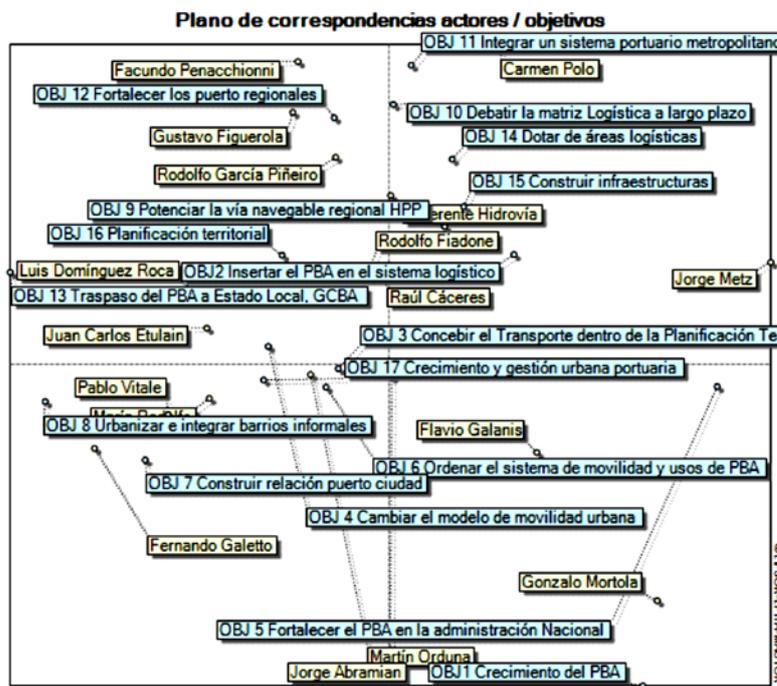
Histograma de la movilización de los actores sobre los objetivos 3MAO

Este histograma se produce a partir de la matriz de relación valorada (orden 3) entre actores y objetivos, 3MAO. Representa las acciones tomadas por los actores hacia los objetivos. El histograma se usa para identificar, para cada actor, el alcance de su posición con respecto a los objetivos definidos, p. pro o en contra

Histograma de la movilización de los actores sobre los objetivos 3MAO



Plano de correspondencias actores / objetivos



Convergencia entre Actores

**Convergencia de Orden 1
Matriz de convergencias (1CAA)**

La Matriz de convergencias de objetivos entre actores o Convergencias simples El actor X (1CAA) identifica para un par de actores el número de posiciones comunes que tienen sobre objetivos (pro o contra). Esto identificaría la cantidad de posibles alianzas. Las posiciones "neutral" e "indiferente" (codificadas como "0") no se toman en consideración. Esta es una matriz simétrica.

1CAA	Jorge Metz	Carmen Polo	Maria Rodulfo	Martin Orduna	Gonzalo Mortola	Flavio Galanis	Fernando Galetto	Pablo Vitale	Referente Hidrovia	Gustavo Figuerola	Facundo Penacchioni	Rodolfo Garcia Piñeiro	Luis Dominguez Roca	Rodolfo Fiadone	Raúl Cáceres	Juan Carlos Etulain	Jorge Abramian
Jorge Metz	0	13	5	4	9	9	5	4	8	9	9	9	9	11	13	6	13
Carmen Polo	13	0	5	3	6	6	3	4	9	9	9	9	9	9	11	6	11
Maria Rodulfo	5	5	0	5	3	2	6	8	3	8	6	6	8	6	6	8	7
Martin Orduna	4	3	5	0	2	1	4	5	1	5	4	4	6	6	5	6	6
Gonzalo Mortola	9	6	3	2	0	10	5	3	4	5	5	5	5	7	6	3	8
Flavio Galanis	9	6	2	1	10	0	5	3	4	5	5	5	5	7	7	2	8
Fernando Galetto	5	3	6	4	5	5	0	7	2	8	8	6	10	9	6	7	9
Pablo Vitale	4	4	8	5	3	3	7	0	2	8	6	6	9	7	5	8	7
Referente Hidrovia	8	9	3	1	4	4	2	2	0	8	8	8	7	7	7	4	8
Gustavo Figuerola	9	9	8	5	5	5	8	8	8	0	12	12	13	11	10	9	12
Facundo Penacchioni	9	9	6	4	5	5	8	6	8	12	0	12	13	11	9	8	12
Rodolfo Garcia Piñeiro	9	9	6	4	5	5	6	6	8	12	12	0	11	10	9	7	11
Luis Dominguez Roca	9	9	8	6	5	5	10	9	7	13	13	11	0	13	10	11	13
Rodolfo Fiadone	11	9	6	6	7	7	9	7	7	11	11	10	13	0	11	8	15
Raúl Cáceres	13	11	6	5	6	7	6	5	7	10	9	9	10	11	0	7	13
Juan Carlos Etulain	6	6	8	6	3	2	7	8	4	9	8	7	11	8	7	0	8
Jorge Abramian	13	11	7	6	8	8	9	7	8	12	12	11	13	15	13	8	0
Número de convergencias	136	122	92	67	86	84	100	92	90	144	137	130	152	148	135	108	161

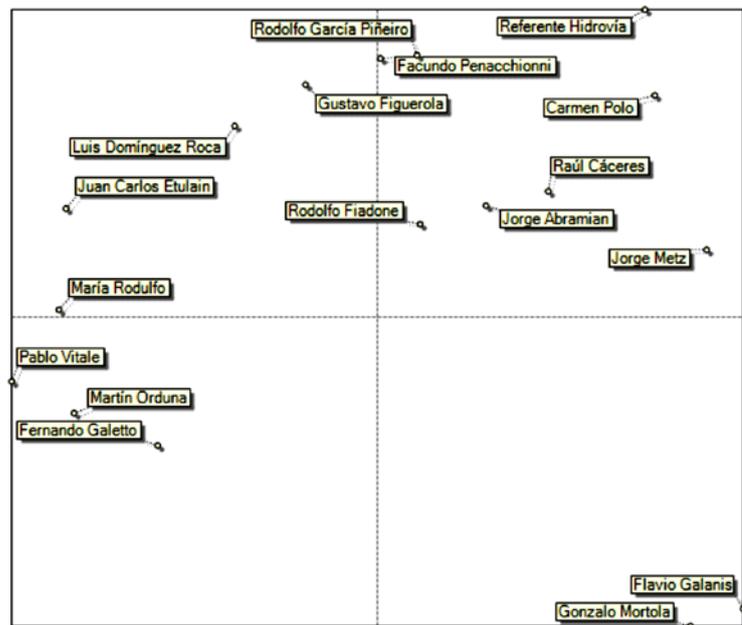
© LPSOR-EPTA/MACTO

Los valores representan el grado de convergencia: más intensidad más importante, más actores tienen intereses convergentes

Plano de convergencias entre actores de orden 1

El mapa de convergencias entre actores mapea a los actores con respecto a sus convergencias (datos en matrices 1CAA, 2CAA, 3CAA). Es decir, cuando los actores más cercanos se conocen entre sí, mayor es su convergencia. Este mapa se usa para crear un gráfico de las convergencias de los actores.

Plano de convergencias entre actores de orden 1

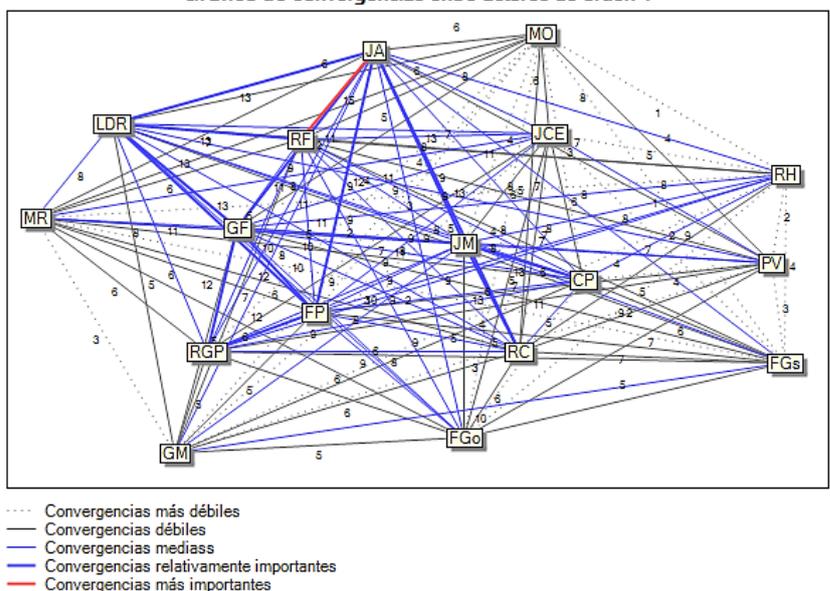


© LPSOR-EPTA/MACTO

Gráfico de convergencias entre actores de orden 1

El gráfico de las convergencias entre actores mapea a los actores con respecto a sus convergencias (datos en las matrices 1CAA, 2CAA, 3CAA). Es decir, cuando los actores más cercanos se conocen entre sí, mayor es su convergencia.

Gráfico de convergencias entre actores de orden 1



Convergencia de Orden 2
Matriz valorada de convergencias (2CAA)

La matriz de convergencia valorada o actores de actores de convergencia valorados (2CAA) está relacionada con la matriz de posiciones valoradas, actores, objetivos (2MAO). Esto calcula la intensidad de convergencia promedio entre dos actores, cuando estos tienen el mismo grado (pro o contra el objetivo). Los valores en esta matriz no miden el número de alianzas potenciales (como en 1CAA), sino la intensidad de la alianza con la jerarquía de objetivos (preferencias) de la pareja de actores. Esta es una matriz simétrica.

2CAA	Jorge Metz	Carmen Polo	Maria Rodolfo	Martin Orduna	Gonzalo Mortola	Flavio Galanis	Fernando Galletto	Pablo Vitale	Referente Hidrovia	Gustavo Figueroa	Facundo Penacchioni	Rodolfo Garcia Pireiro	Luis Dominguez Roca	Rodolfo Fiadone	Raúl Cáceres	Juan Carlos Etulain	Jorge Abramian
Jorge Metz	0,0	22,0	9,5	5,5	17,5	16,0	7,5	5,5	14,5	18,0	17,5	17,0	18,0	23,0	21,0	11,0	26,0
Carmen Polo	22,0	0,0	8,5	3,5	10,5	11,0	5,0	5,0	15,5	19,5	19,5	19,0	19,0	20,5	19,5	10,5	21,0
Maria Rodolfo	9,5	8,5	0,0	10,5	3,5	2,5	13,0	16,0	4,0	15,0	10,5	10,0	20,0	11,0	11,0	19,5	15,5
Martin Orduna	5,5	3,5	10,5	0,0	2,5	1,5	8,5	8,5	1,5	8,5	6,0	6,0	14,5	10,0	9,0	12,5	12,5
Gonzalo Mortola	17,5	10,5	3,5	2,5	0,0	17,5	9,0	4,0	5,5	8,0	8,0	7,0	8,5	13,5	9,0	5,0	17,5
Flavio Galanis	16,0	11,0	2,5	1,5	17,5	0,0	9,5	5,0	5,0	10,5	10,0	9,0	9,0	13,5	10,5	3,0	18,0
Fernando Galletto	7,5	5,0	13,0	8,5	9,0	9,5	0,0	14,0	2,0	16,5	16,0	11,0	24,5	16,5	8,5	16,0	20,0
Pablo Vitale	5,5	5,0	16,0	8,5	4,0	5,0	14,0	0,0	2,0	15,0	10,0	9,0	19,0	10,0	7,0	17,5	14,0
Referente Hidrovia	14,5	15,5	4,0	1,5	5,5	5,0	2,0	2,0	0,0	14,5	15,5	15,0	11,5	14,5	12,5	8,0	14,0
Gustavo Figueroa	18,0	19,5	15,0	9,5	8,0	10,5	16,5	15,0	14,5	0,0	25,0	24,5	29,0	25,0	20,5	18,5	28,5
Facundo Penacchioni	17,5	19,5	10,5	6,0	8,0	10,0	16,0	10,0	15,5	25,0	0,0	23,5	29,0	24,0	19,0	17,0	25,5
Rodolfo Garcia Pireiro	17,0	19,0	10,0	6,0	7,0	9,0	11,0	9,0	15,0	24,5	23,5	0,0	23,5	22,0	18,5	15,0	24,0
Luis Dominguez Roca	18,0	19,0	20,0	14,5	8,5	9,0	24,5	19,0	11,5	29,0	29,0	23,5	0,0	30,5	21,0	27,5	31,5
Rodolfo Fiadone	23,0	20,5	11,0	10,0	13,5	13,5	16,5	10,0	14,5	25,0	24,0	22,0	30,5	0,0	22,5	16,5	32,0
Raúl Cáceres	21,0	19,5	11,0	9,0	9,0	10,5	8,5	7,0	12,5	20,5	19,0	18,5	21,0	22,5	0,0	13,5	25,5
Juan Carlos Etulain	11,0	10,5	19,5	12,5	5,0	3,0	16,0	17,5	6,0	18,5	17,0	15,0	27,5	16,5	13,5	0,0	18,5
Jorge Abramian	26,0	21,0	15,5	12,5	17,5	18,0	20,0	14,0	14,0	26,5	25,5	24,0	31,5	32,0	25,5	18,5	0,0
Número de convergencias	249,5	229,5	180,0	122,0	146,5	151,5	197,5	161,5	153,5	295,5	276,0	254,0	336,0	305,0	248,5	227,5	342,0
Grado de convergencia (%)	79,2																

Los valores representan el grado de convergencia: más intensidad más importante, más actores tienen intereses convergentes

Plano de convergencias entre actores de orden 2

El mapa de convergencias entre actores mapea a los actores con respecto a sus convergencias (datos en matrices 1CAA, 2CAA, 3CAA). Es decir, cuando los actores más cercanos se conocen entre sí, mayor es su convergencia. Este mapa se usa para crear un gráfico de las convergencias de los actores

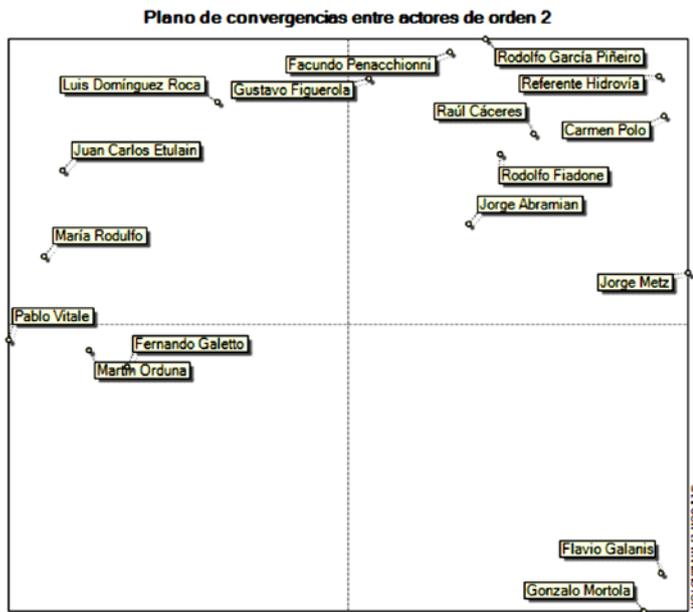
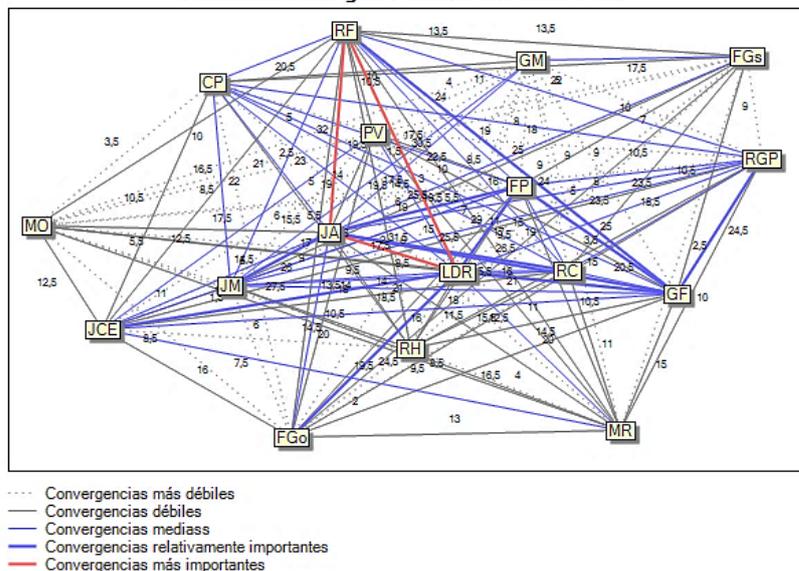


Gráfico de convergencias entre actores de orden 2

El gráfico de las convergencias entre actores mapea a los actores con respecto a sus convergencias (datos en las matrices 1CAA, 2CAA, 3CAA). Es decir, cuando los actores más cercanos se conocen entre sí, mayor es su convergencia.

Gráfico de convergencias entre actores de orden 2



Convergencia de Orden 3

Plano de convergencias entre actores de orden 3

El mapa de convergencias entre actores mapea a los actores con respecto a sus convergencias (datos en matrices 1CAA, 2CAA, 3CAA). Es decir, cuando los actores más cercanos se conocen entre sí, mayor es su convergencia. Este mapa se usa para crear un gráfico de las convergencias de los actores.

Plano de convergencias entre actores de orden 3

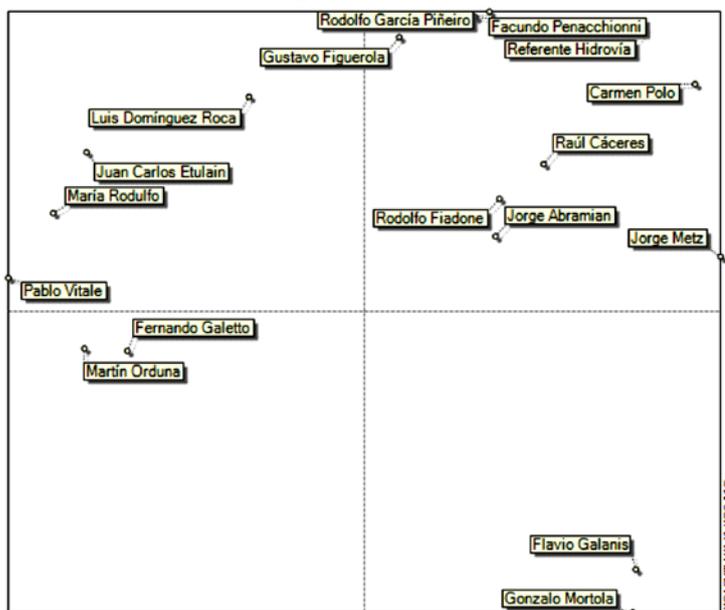
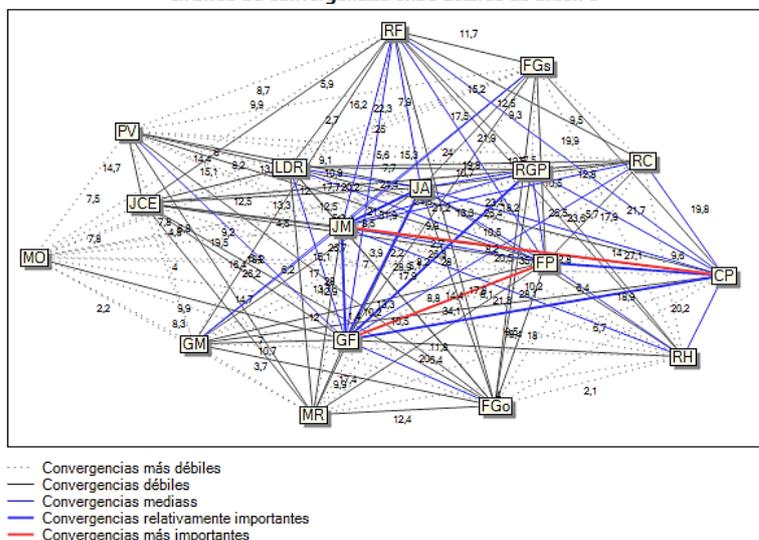


Gráfico de convergencias entre actores de orden 3

El gráfico de las convergencias entre actores mapea a los actores con respecto a sus convergencias (datos en las matrices 1CAA, 2CAA, 3CAA). Es decir, cuando los actores más cercanos se conocen entre sí, mayor es su convergencia.

Gráfico de convergencias entre actores de orden 3



DIVERGENCIA ENTRE ACTORES

Divergencia de Orden 1 Matriz de divergencias (1DAA)

La matriz de divergencias de objetivos entre actor o actores de Divergencias Actores X Actores (1DAA) identifica para cada pareja de actores el número de objetivos en los que estos actores no tienen la misma posición (un actor es anterior al objetivo y el otro está en contra). En otras palabras, describe la cantidad de conflictos potenciales. Las posiciones "neutra" e "indiferente" (con el código "0") no se tienen en cuenta. Esta es una matriz simétrica.

1DAA	Jorge Metz	Carmen Polo	María Rodulfo	Martin Orduna	Gonzalo Mortola	Flavio Galanis	Fernando Galetto	Pablo Vitale	Referente Hidrovia	Gustavo Figuerola	Facundo Penacchionni	Rodolfo Garcia Piñeiro	Luis Domínguez Roca	Rodolfo Fiadone	Raúl Cáceres	Juan Carlos Etulain	Jorge Abramian
Jorge Metz	0	1	4	1	3	3	5	4	1	4	5	3	6	3	0	4	3
Carmen Polo	1	0	3	1	4	4	5	3	0	3	3	2	4	3	1	3	3
María Rodulfo	4	3	0	0	4	4	2	0	1	1	1	1	2	4	0	3	0
Martin Orduna	1	1	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Gonzalo Mortola	3	4	4	2	0	2	5	4	3	6	6	4	8	5	4	6	5
Flavio Galanis	3	4	4	2	2	0	4	3	3	5	6	4	7	4	2	6	4
Fernando Galetto	5	5	2	0	5	4	0	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2
Pablo Vitale	4	3	0	0	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0
Referente Hidrovia	1	0	1	0	3	3	2	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1
Gustavo Figuerola	4	3	1	0	6	5	1	0	0	0	0	0	0	1	3	0	2
Facundo Penacchionni	5	3	1	0	6	6	1	0	1	0	0	0	2	2	0	2	2
Rodolfo Garcia Piñeiro	3	2	1	0	4	4	1	0	0	0	0	0	1	2	0	1	1
Luis Domínguez Roca	6	4	1	0	8	7	1	0	1	0	0	0	2	3	0	3	3
Rodolfo Fiadone	3	3	2	0	5	4	1	1	1	1	2	1	2	0	1	2	0
Raúl Cáceres	0	1	4	1	4	2	2	3	1	3	2	2	3	1	0	3	1
Juan Carlos Etulain	4	3	0	0	6	6	1	0	1	0	0	0	2	3	0	3	0
Jorge Abramian	3	3	3	0	5	4	2	2	1	2	2	1	3	0	1	3	0
Número de divergencias	50	43	31	7	71	63	34	21	16	26	29	19	36	29	33	29	35

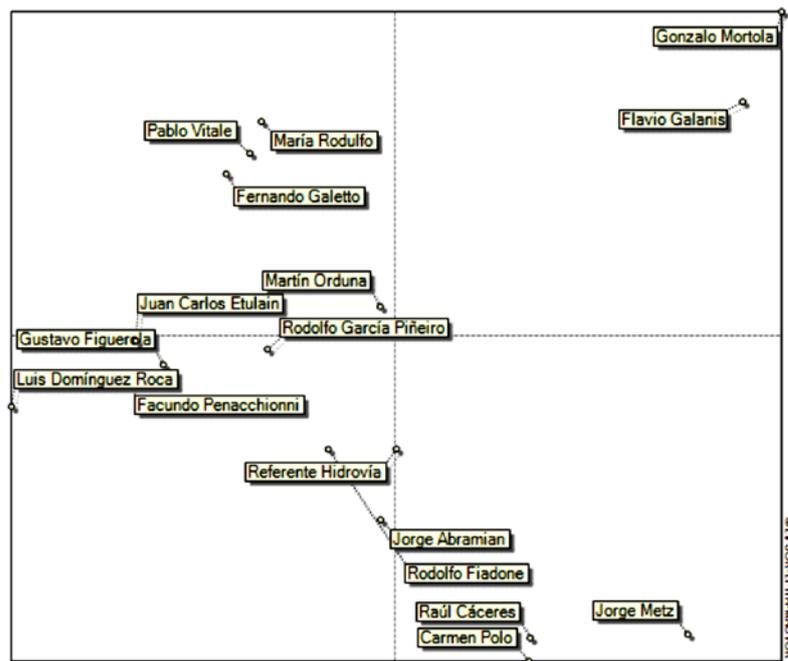
© URSOR-EPTA-MACTOR

Los valores representan el grado de divergencia : más intensidad más importante, más actores tienen intereses divergentes

Plano de divergencias entre actores de orden 1

Esto mapea las posiciones de los actores de acuerdo con sus valiosas divergencias (los datos se encuentran en la Matriz 2DAA). Es decir, cuanto más separados se ven los actores, más divergencias Es intensa.

Plano de divergencias entre actores de orden 1

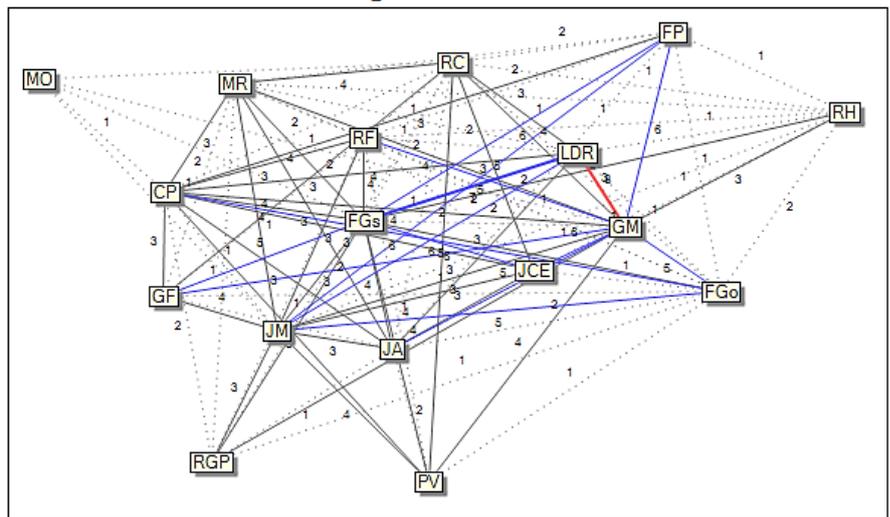


© URSOR-EPTA-MACTOR

Gráfico de divergencias entre actores de orden 1

El gráfico de las divergencias entre los actores, mapea los actores del orden 2 con respecto a sus divergencias (datos en matrices 1DAA). Ayuda a identificar posibles alianzas y conflictos.

Gráfico de divergencias entre actores de orden 1



- Divergencias más débiles
- Divergencias débiles
- Divergencias medias
- Divergencias relativamente importantes
- Divergencias más importantes

Divergencia de Orden 2

Matriz valorada de divergencias (2DAA)

La Matriz de divergencias valoradas o de Divergencias valoradas Actores X Actores (2DAA) está relacionada con la Matriz de posiciones valoradas Actores X Objetivos (2MAO). Identifica para cada pareja de actores el número de objetivos para los cuales estos actores no tienen la misma posición (un actor es pro el objetivo y el otro está en contra). Los valores en esta matriz no miden el número de conflictos potenciales (como en 1DAA), sino más bien la intensidad del conflicto con la jerarquía de objetivos (preferencias) de la pareja de actores. Esta es una matriz simétrica.

2DAA	Jorge Metz	Carmen Polo	Maria Rodulfo	Martin Orduna	Gonzalo Mortola	Flavio Galanis	Fernando Galetto	Pablo Vitale	Referente Hidrovía	Gustavo Figuerola	Facundo Penacchioni	Rodolfo Garcia Piñeiro	Luis Dominguez Roca	Rodolfo Fiadone	Raúl Cáceres	Juan Carlos Etulain	Jorge Abramian
Jorge Metz	0,0	1,5	6,5	1,0	4,5	6,0	13,0	7,0	1,5	5,5	8,5	4,0	14,5	4,0	0,0	9,5	5,5
Carmen Polo	1,5	0,0	6,5	1,0	6,5	7,0	9,0	5,5	0,0	3,5	3,0	2,0	7,5	3,0	1,0	5,5	5,5
Maria Rodulfo	6,5	6,5	0,0	0,0	7,0	8,0	2,0	0,0	1,0	2,0	1,5	2,0	1,0	3,5	6,0	0,0	6,0
Martin Orduna	1,0	1,0	0,0	0,0	4,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0
Gonzalo Mortola	4,5	6,5	7,0	4,0	0,0	3,5	11,0	7,0	6,0	9,5	12,5	8,5	18,5	9,0	6,5	11,0	8,0
Flavio Galanis	6,0	7,0	8,0	2,0	3,5	0,0	10,0	7,0	5,0	8,0	9,5	7,5	16,5	7,0	4,5	11,5	6,5
Fernando Galetto	13,0	9,0	2,0	0,0	11,0	10,0	0,0	1,0	3,0	1,5	1,5	1,5	1,5	2,0	4,5	2,0	4,0
Pablo Vitale	7,0	5,5	0,0	0,0	7,0	7,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	5,5	0,0	4,5
Referente Hidrovía	1,5	0,0	1,0	0,0	6,0	5,0	3,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	2,0	1,0	1,0	1,0	2,0
Gustavo Figuerola	5,5	3,5	2,0	0,0	9,5	8,0	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	3,5	0,0	3,5
Facundo Penacchioni	8,5	3,0	1,5	0,0	12,5	9,5	1,5	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	2,5	0,0	3,5
Rodolfo Garcia Piñeiro	4,0	2,0	2,0	0,0	8,5	7,5	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	2,5	0,0	2,5
Luis Dominguez Roca	14,5	7,5	1,0	0,0	18,5	16,5	1,5	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,5	6,0	0,0	6,5
Rodolfo Fiadone	4,0	3,0	3,5	0,0	9,0	7,0	2,0	1,0	1,0	1,5	2,5	1,5	3,5	0,0	1,0	3,0	0,0
Raúl Cáceres	0,0	1,0	6,0	1,0	6,5	4,5	4,5	5,5	1,0	3,5	2,5	2,5	6,0	1,0	0,0	6,5	2,0
Juan Carlos Etulain	9,5	5,5	0,0	0,0	11,0	11,5	2,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0	6,5	0,0	6,0
Jorge Abramian	5,5	5,5	6,0	0,0	8,0	6,5	4,0	4,5	2,0	3,5	3,5	2,5	6,5	0,0	2,0	6,0	0,0
Número de divergencias	92,5	68,0	53,0	9,0	133,0	119,5	67,5	38,5	24,5	38,5	46,0	32,0	77,5	43,5	54,0	56,0	66,0
Grado de divergencia (%)	20,8																

Los valores representan el grado de divergencia : más intensidad más importante, más actores tienen intereses divergentes

Plano de divergencias entre actores de orden 2

Esto mapea las posiciones de los actores de acuerdo con sus valiosas divergencias (los datos se encuentran en la Matriz 2DAA). Es decir, cuanto más separados se ven los actores, más divergencias es intensa.

Plano de divergencias entre actores de orden 2

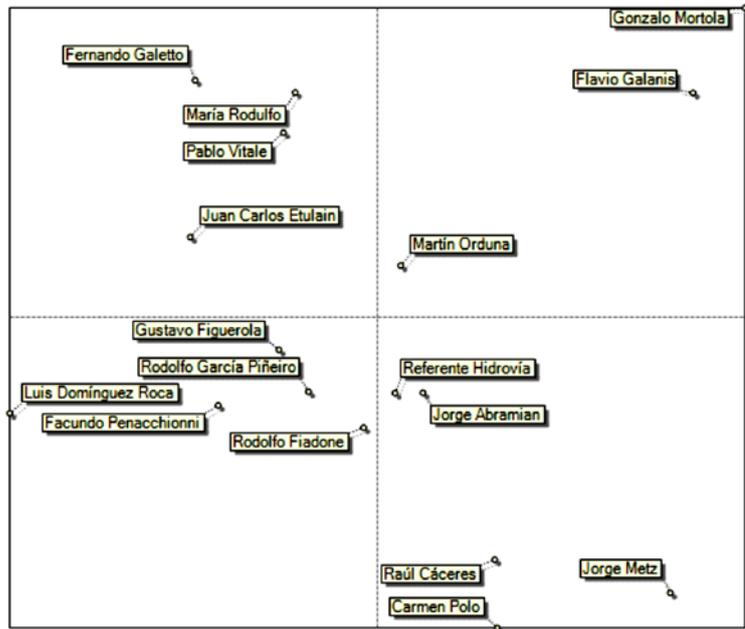
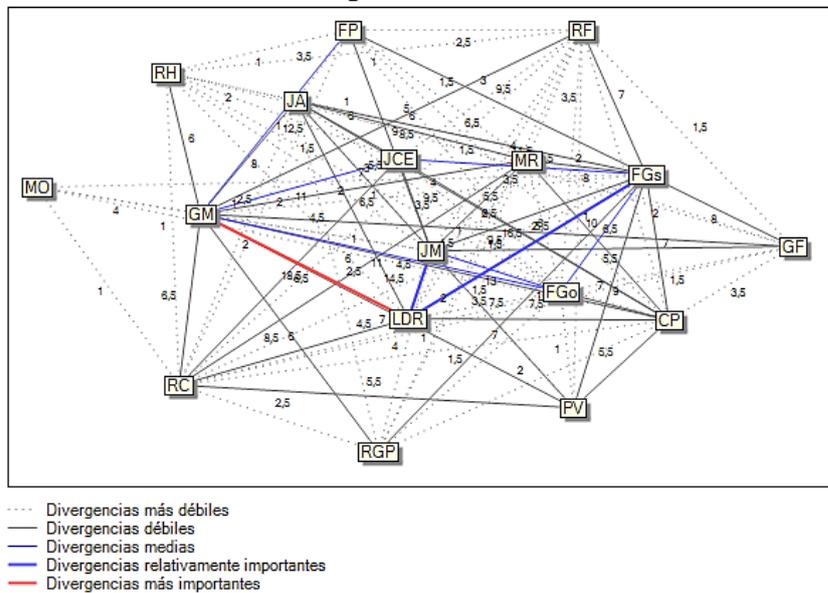


Gráfico de divergencias entre actores de orden 2

El gráfico de las divergencias entre los actores, mapea los actores del orden 2 con respecto a sus divergencias (datos en matrices 2DAA). Ayuda a identificar posibles alianzas y conflictos.

Gráfico de divergencias entre actores de orden 2



Divergencia de Orden 3

Matriz valorada ponderada de divergencias (3DAA)

La matriz valorada ponderada de divergencias o Divergencias valoradas ponderadas Actores X Actores (3DAA) está relacionada con la matriz de posición valorada ponderada Actores X Objetivos (3MAO). Identifica para cada pareja la intensidad de divergencia promedio para los dos actores que no tienen el mismo puesto (un actor es pro el objetivo y el otro está en contra). Los valores de esta Matriz miden la intensidad del conflicto con, para cada pareja, sus jerarquías de objetivos (preferencias) y su competitividad. Esta es una matriz simétrica.

	Jorge Metz	Carmen Polo	Maria Rodulfo	Martin Orduna	Gonzalo Mortola	Flavio Galanis	Fernando Galetto	Pablo Vitale	Referente Hidrovia	Gustavo Figuerola	Facundo Penacchioni	Rodolfo Garcia Piñeiro	Luis Dominguez Roca	Rodolfo Fiadone	Raúl Cáceres	Juan Carlos Etulain	Jorge Abramian
Jorge Metz	0,0	2,5	8,0	1,2	6,8	8,5	16,8	9,6	2,3	8,6	13,6	5,2	14,7	5,2	0,0	10,4	6,8
Carmen Polo	2,5	0,0	7,6	1,1	8,6	9,0	10,2	6,9	0,0	5,0	4,2	2,3	5,7	3,1	1,0	4,7	5,4
Maria Rodulfo	8,0	7,6	0,0	0,0	7,5	8,4	1,9	0,0	1,0	2,6	1,8	1,7	0,7	2,4	4,7	0,0	5,2
Martin Orduna	1,2	1,1	0,0	0,0	3,4	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gonzalo Mortola	6,8	8,6	7,5	3,4	0,0	4,2	12,0	8,4	6,9	12,4	15,8	8,7	14,9	7,8	5,2	10,4	8,1
Flavio Galanis	8,5	9,0	8,4	1,8	4,2	0,0	10,5	8,2	5,6	10,2	11,9	7,3	11,9	5,5	3,4	9,8	6,2
Fernando Galetto	16,8	10,2	1,9	0,0	12,0	10,5	0,0	1,1	3,1	1,9	1,8	1,3	1,0	1,8	4,0	1,4	3,8
Pablo Vitale	9,6	6,9	0,0	0,0	8,4	8,2	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	5,5	0,0	4,5
Referente Hidrovia	2,3	0,0	1,0	0,0	6,9	5,6	3,1	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	1,3	0,8	0,8	0,8	1,7
Gustavo Figuerola	8,6	5,0	2,6	0,0	12,4	10,2	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	3,6	0,0	3,7
Facundo Penacchioni	13,6	4,2	1,8	0,0	15,8	11,9	1,8	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	2,5	0,0	3,6
Rodolfo Garcia Piñeiro	5,2	2,3	1,7	0,0	8,7	7,3	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	1,8	0,0	2,1
Luis Dominguez Roca	14,7	5,7	0,7	0,0	14,9	11,9	1,0	0,0	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8	3,0	0,0	4,0
Rodolfo Fiadone	5,2	3,1	2,4	0,0	7,8	5,5	1,8	0,9	0,8	1,7	2,5	1,1	1,8	0,0	0,6	1,8	0,0
Raúl Cáceres	0,0	1,0	4,7	0,6	5,2	3,4	4,0	5,5	0,8	3,6	2,5	1,8	3,0	0,6	0,0	3,9	1,5
Juan Carlos Etulain	10,4	4,7	0,0	0,0	10,4	9,9	1,4	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8	3,9	0,0	4,2
Jorge Abramian	6,8	5,4	5,2	0,0	8,1	6,2	3,8	4,5	1,7	3,7	3,6	2,1	4,0	0,0	1,5	4,2	0,0
Número de divergencias	120,3	77,3	53,4	8,1	141,0	122,6	72,6	45,0	25,5	49,9	58,9	31,6	59,0	37,0	42,0	47,6	60,8
Grado de divergencia (%)	0,0																

Los valores representan el grado de divergencia : más intensidad más importante, más actores tienen intereses divergentes

Plano de divergencias entre actores de orden 3

Esto mapea las posiciones de los actores de acuerdo con sus valiosas divergencias (datos encontrados en Matrix 3DAA). Es decir, cuanto más separados se ven los actores, más divergencias es intensa.

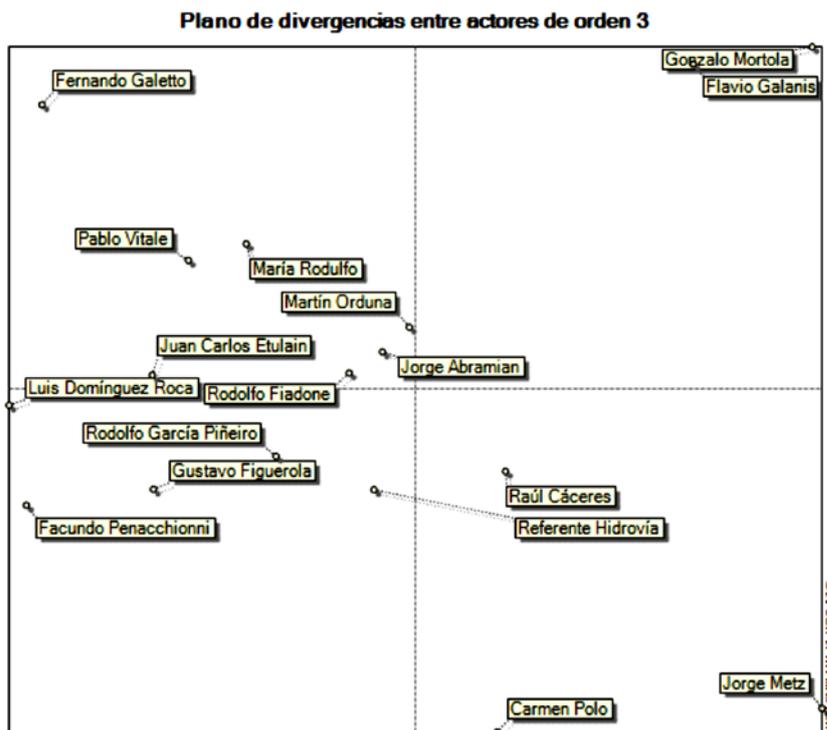
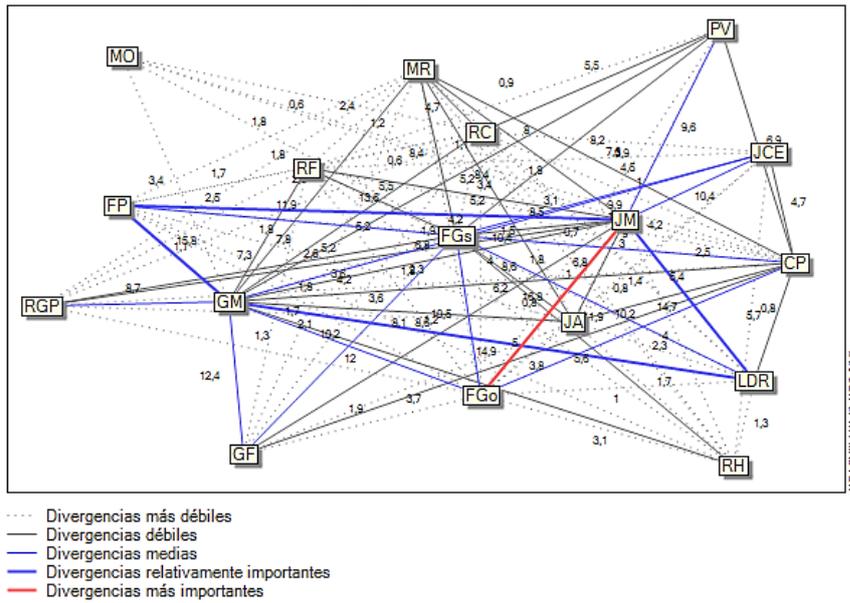


Gráfico de divergencias entre actores de orden 3

El gráfico de las divergencias entre los actores, mapea los actores del orden 3 con respecto a sus divergencias (datos en matrices 3DAA). Ayuda a identificar posibles alianzas y conflictos.

Gráfico de divergencias entre actores de orden 3



AMBIVALENCIA DEL ACTOR

Matriz de ambivalencia de actores

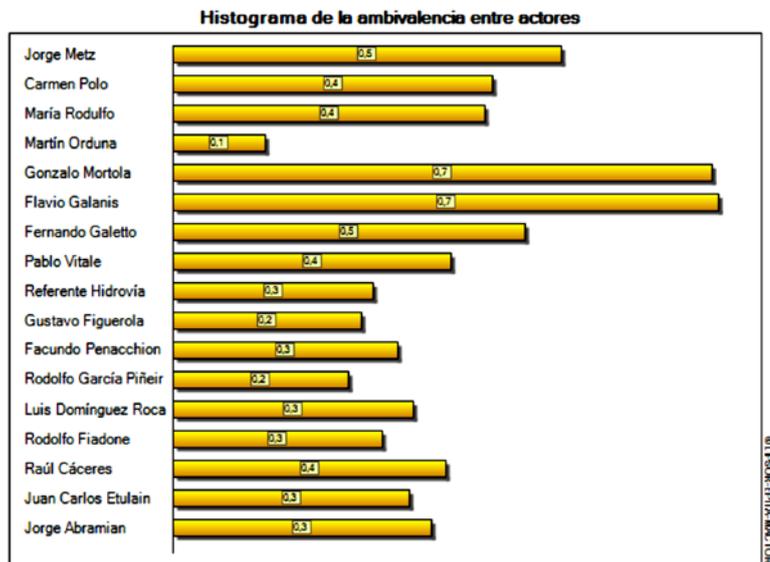
Dos actores pueden compartir posiciones convergentes y divergentes en diferentes objetivos. Por lo tanto, llamamos ambivalente a esta pareja de actores. Si desean convertirse en aliados, tienen que trabajar solo en esos objetivos comunes, y dejar de lado sus objetivos divergentes. La ambivalencia del actor se calcula con tres indicadores de equilibrio utilizando sus posiciones simples, valoradas, luego valoradas y ponderadas.

	EQ[1]	EQ[2]	EQ[3]
Jorge Metz	0,5	0,5	0,5
Carmen Polo	0,5	0,4	0,4
María Rodulfo	0,5	0,4	0,4
Martín Orduna	0,2	0,1	0,1
Gonzalo Mortola	0,8	0,7	0,7
Flavio Galanis	0,7	0,7	0,7
Fernando Galetto	0,5	0,4	0,5
Pablo Vitale	0,4	0,3	0,4
Referente Hidrovia	0,3	0,3	0,3
Gustavo Figuerola	0,3	0,2	0,2
Facundo Penacchioni	0,3	0,3	0,3
Rodolfo García Piñeiro	0,3	0,2	0,2
Luis Domínguez Roca	0,3	0,3	0,3
Rodolfo Fiadone	0,3	0,2	0,3
Raúl Cáceres	0,4	0,4	0,4
Juan Carlos Etulain	0,3	0,3	0,3
Jorge Abramian	0,4	0,3	0,3

El indicador varía de 1 (actores muy ambivalentes) a 0 (actores no ambivalentes).

Histograma de la ambivalencia entre actores

Este histograma se produce a partir del vector de ambivalencia del actor.



DISTANCIA NETA ENTRE OBJETIVOS

Plano de distancias netas entre objetivos

Este mapa se usa para identificar objetivos en los que los actores toman la misma posición (ya sea pro o en contra). Por lo tanto, permite aislar grupos de objetivos donde existe una fuerte convergencia (cuando los objetivos están muy juntos) o divergencia (cuando los objetivos están muy separados) por parte de la opinión de los actores. También mapea objetivos con respecto a la escala neta (la diferencia entre la matriz de convergencia valorada y la matriz de divergencia valorada, respectivamente 2COO y 2DOO).

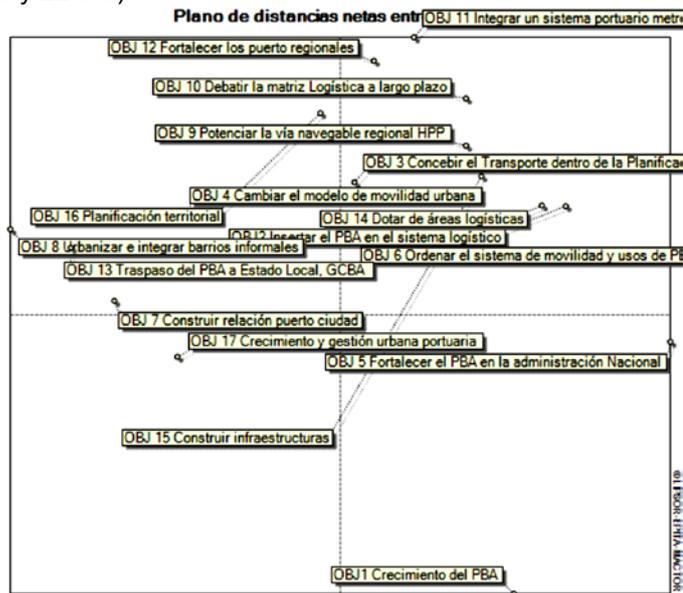
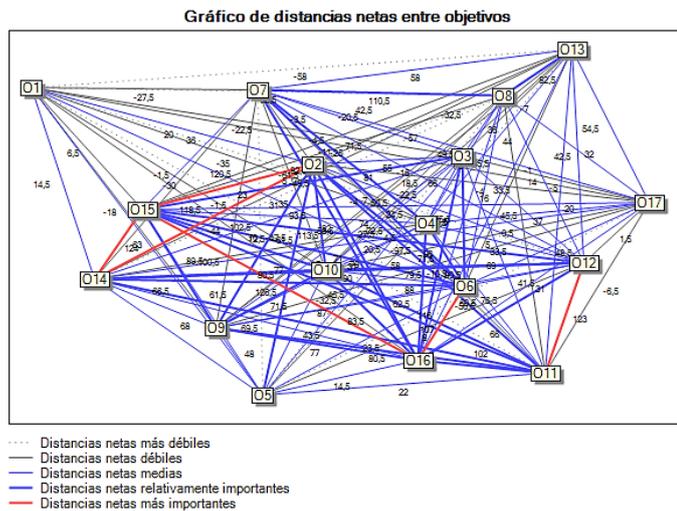


Gráfico de distancias netas entre objetivos

Este gráfico se usa para identificar objetivos en los que los actores toman la misma posición (ya sea a favor o en contra). Cuanto más fuerte es el vínculo entre los objetivos, mayor es la convergencia de las opiniones de los actores sobre estos objetivos.



Distancias netas entre actores

Plano de distancias netas entre actores

El mapa de distancias netas entre actores se utiliza para reconocer alianzas potenciales teniendo en cuenta las divergencias y las convergencias entre los actores de orden 2.

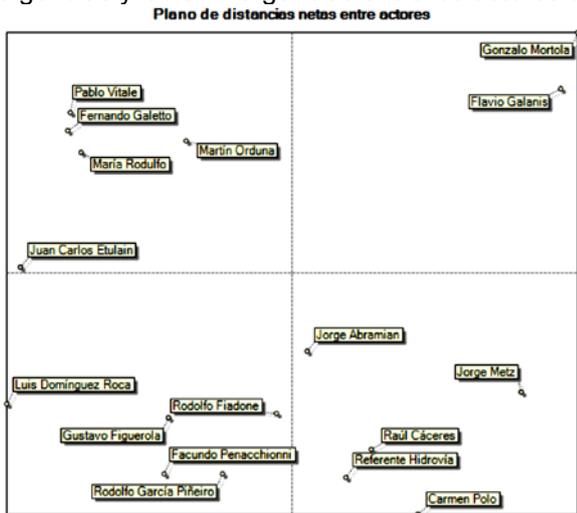
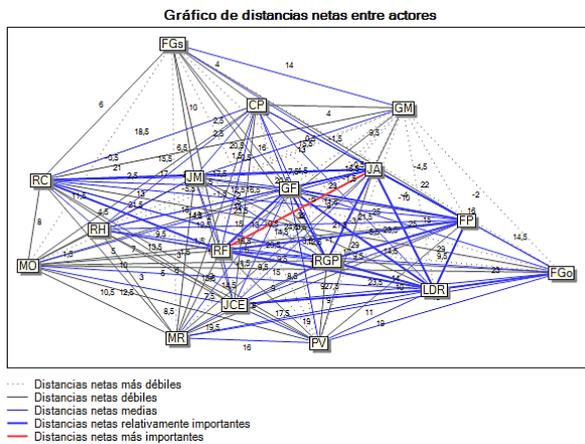


Gráfico de distancias netas entre actores

El gráfico de distancias netas entre actores se utiliza para reconocer alianzas potenciales teniendo en cuenta las divergencias y las convergencias entre los actores de orden 2.



ANEXO V: VERSIÓN ESCENARIOS

ANEXO V: VERSIÓN ESCENARIOS

Tabla de contenidos

Presentación	¡Error! Marcador no definido.
Niveles	¡Error! Marcador no definido.
PBA (Nivel 1).....	62
1. ADMINISTRACIÓN	62
2. EXPANSIÓN	62
3. USOS MIXTOS	63
CABA (Nivel 1).....	64
1. UBICACIÓN CENTRAL.....	64
2. SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE.....	64
3. RELACIÓN PUERTO CIUDAD	65
USOS DEL SUELO (Nivel 1).....	66
1. CENTRALIDAD	66
2. CONTENEDORES	67
3. CRUCEROS.....	67
4. USOS MIXTOS URBANO-PORTUARIOS	68
MOVILIDAD Y LOGÍSTICA (Nivel 1).....	69
1. PUERTO COMO ACTIVO ECONÓMICO NACIONAL	69
2. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD	70
3. CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD.....	70
4. MATRIZ DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA	71
RELACIÓN PUERTO CIUDAD (Nivel 1).....	72
1. RENTABILIDAD DEL SUELO	72
2. CONFLICTOS EN LA INTERFASE.....	73
3. URBANIZACIONES	73
4. AMBIENTE	74
RMBA (Nivel 3).....	75
1. CONECTIVIDAD MULTIESCALAR.....	75
2. FORTALECER PUERTOS METROPOLITANOS.....	75
3. PUERTOS METROPOLITANOS.....	76
CONTEXTO SOCIO-CULTURAL (Nivel 2).....	77
1. Contexto y escalas	77
2. Contexto social.....	77
3. Contexto cultural	77
CONTEXTO ECONÓMICO-PRODUCTIVO (Nivel 2).....	77
1. Contexto Económico-productivo.....	78
CONTEXTO POLÍTICO-ADMINISTRATIVO (Nivel 2).....	78
1. Contexto Político-Administrativo.....	78
ACTORES PÚBLICOS (Nivel 4).....	78
1. ESTADO NACIONAL	78
2. ESTADO LOCAL.....	79
3. AGP.S.E.....	80
ACTORES PRIVADOS (Nivel 4)	80
1. TERMINALES PORTUARIAS	80
2. SINDICATOS Y CÁMARAS	81
3. EMPRESAS, NAVIERAS Y OPERADORES.....	82
ONGs (Nivel 4).....	82
1. ORGANIZACIONES.....	82
SOCIEDAD CIVIL (Nivel 4)	83
1. COMUNIDAD EN GENERAL	83
Árboles.....	84
radar_título.....	¡Error! Marcador no definido.
Escenarios por hipótesis	90
1. Escenario 1 PBA FORTALECIDO.....	90
2. Escenario 2 PBA DEBILITADO A ESCALA NACIONAL	90
3. Escenario 3 HINTERLAND REGIONAL	90
4. Escenario 4 POSIBLE	91
5. Escenario 5 DESEABLE	91

6. Escenario 6 POCO PROBABLE.....	91
7. Escenario 1 UN PUERTO EN UNA CIUDAD	91
8. Escenario 2 LA CIUDAD PORTUARIA	91
9. Escenario 3 PUERTO-CIUDAD.....	92
10. Escenario 4 POSIBLE	92
11. Escenario 5 DESEABLE.....	92
12. Escenario 6 POCO PROBABLE.....	92
13. Escenario 1 PROMOVER CONTENEDORES	93
14. Escenario 2 USOS DE PUERTO-CIUDAD.....	93
15. Escenario 3 PUERTO REGIONAL	93
16. Escenario 4 POSIBLE	94
17. Escenario 5 DESEABLE.....	94
18. Escenario 6 POCO PROBABLE.....	94
19. Escenario 1 TRANSPORTE Y LOGÍSTICA MULTIMODAL	95
20. Escenario 2 INTEGRACIÓN REGIONAL MULTIMODAL.....	95
21. Escenario 3 MOVILIDAD SUSTENTABLE	95
22. Escenario 4 POSIBLE	95
23. Escenario 5 DESEABLE.....	96
24. Escenario 6 POCO PROBABLE.....	96
25. Escenario 1 PUERTO SOLIDARIO	96
26. Escenario 2 LA CIUDAD RECHAZA AL PUERTO	97
27. Escenario 3 EL PUERTO NO INCLUYE A LA CIUDAD	97
28. Escenario 4 POSIBLE	97
29. Escenario 5 DESEABLE.....	97
30. Escenario 6 POCO PROBABLE.....	98
31. Escenario POSIBLE	98
32. Escenario 2 DESEABLE.....	98
33. Escenario 3 POCO PROBABLE.....	98
34. Escenario 1 POSIBLE	99
35. Escenario 2 DESEABLE.....	99
36. Escenario 3 POCO PROBABLE.....	99
37. Escenario 1 POSIBLE	99
38. Escenario 2 DESEABLE.....	100
39. Escenario 3 POCO PROBABLE.....	100
40. Escenario 1 POSIBLE	100
41. Escenario 2 DESEABLE.....	100
42. Escenario 3 POCO PROBABLE.....	100
43. Escenario 1 POSIBLE	101
44. Escenario 2 DESEABLE.....	101
45. Escenario 3 POCO PROBABLE.....	101
Probabilidad	101
Escenarios.....	107
1. Escenario ALTERNATIVO 1 REGIONAL - NACIONAL OPTIMO.....	107
2. Escenario ALTERNATIVO 2 DEBILITADO NACIONAL	108
3. Escenario ALTERNATIVO 3 REGIONAL METROPOLITANO	110
4. Escenario ALTERNATIVO 4 POSIBLE	111
5. Escenario ALTERNATIVO 5 DESEABLE.....	112
6. Escenario ALTERNATIVO 6 POCO PROBABLE	114

1- Presentación

Escenarios actores y variables

NIVELES

- ESCALA LOCAL (Nivel 1)
PBA; CABA; Usos del suelo; Movilidad y logística; Relación puerto-ciudad
- CONTEXTO (Nivel 2)
Socio-cultural; Económico-productivo; Político-administrativo
- ESCALA REGIONAL (Nivel 3)
RMBA – Región Metropolitana de Buenos Aires

- ACTORES SOCIALES (Nivel 4)
Actores públicos; Actores privados; ONGs; Sociedad civil

PBA (NIVEL 1)

1. ADMINISTRACIÓN

Definición

Revisar el tipo de administración de PBA

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
TIPO DE ADMINISTRACIÓN	Definir la gestión del puerto

Retrospectiva

El puerto es administrado por el Estado nacional, a través de un ente descentralizado

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Previo a AGP.S.E. gestión deficitaria
Incertidumbres mayores	Mantener la administración en AGP.S.E. bajo el Estado Nacional
Rupturas posibles	Mantener administración en AGP.S.E.
Gérmenes de cambio	Traspaso a CGBA
Inercias	Gestión co-gobernada
Eventos	Adecuación normativa de traspaso obligatorio a CABA
Exigencias	Gestión coordinada, participativa e inclusiva de actores múltiples
Retos	Mejorar la eficiencia en la gestión
Potenciales	Recuperación del sistema portuario regional
Orientaciones	Mediano plazo
Fundamental	Generar instrumentos de gestión coparticipados

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Traspaso	Traspaso a la administración local -GCBA	30 %
Administración Estado nacional	Nueva administración del ámbito nacional sin la AGP.S.E	10 %
AGP S.E.	Continuar administrado por AGP.S.E.	40 %
Co-gobierno	Administración co-gobernada Nación - ciudad	15 %
Otra		5 %

2. EXPANSIÓN

Definición

Desarrollo hacia el agua de PBA para contenedores

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Desarrollo portuario	Expandir la actividad portuaria

Retrospectiva

Estancamiento de la actividad portuaria en cargas contenerizadas

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Auge y desarrollo de contenedores hasta su estancamiento
Incertidumbres mayores	Capacidad operativa de cargas y áreas logísticas disponibles
Rupturas posibles	Reducción del comercio exterior en PBA
Gérmenes de cambio	Descentralizar contenedores a otros puertos
Inercias	Lenta regresión en cargas contenerizadas

Eventos	Nuevas terminales disponibles en la región
Exigencias	Áreas disponibles para estiba de contenedores y operativa de transporte y logística
Retos	Mejorar el sistema de transporte y la matriz logística
Potenciales	Crecer hacia el agua con rellenos
Orientaciones	mediano plazo
Fundamental	Ordenamiento y planificación integral del territorio

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Crecer sobre el agua	Expandir áreas sobre rellenos hacia el norte de PBA para contenedores	45 %
Otra		5 %
Superficie actual	Desarrollar la superficie actual optimizando el territorio	17 %
Crecer en tierra	Crecer en tierra sobre terrenos disponibles que actualmente tienen poco o nulo uso	23 %
no crecer	no crecer y mantener la operativa actual	10 %

3. USOS MIXTOS

Definición

Redefinir el tipo de usos, cargas y actividades de PBA

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Nuevos usos	Integrar nuevos usos portuarios y urbanos

Retrospectiva

Predominan los contenedores sobre otros usos

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Énfasis en cargas contenerizadas, y algo de cruceros
Incertidumbres mayores	Compatibilidad entre usos contiguos
Rupturas posibles	Nuevos usos recreativos y deportivos que impidan el desarrollo actual
Gérmenes de cambio	Usos recreativos y turísticos vinculados al río
Inercias	Fortalecer la relación puerto-ciudad como necesidad local actual
Eventos	Presión por desarrollos privados
Exigencias	Áreas restringidas ordenadas, áreas de expansión diversificadas
Retos	Generar consensos sociales ara potenciar el puerto y no desafectarlo
Potenciales	Ceder algunos terrenos vacantes, subutilizados o con poca actividad
Orientaciones	Corto plazo
Fundamental	Planificar el puerto en y con la ciudad

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Contenedores y cruceros	Equilibrar las cargas contenerizadas con las temporadas de cruceros	35 %
Reducir contenedores	Restringir la capacidad para contenedores y recuperar áreas para otros usos	30 %
Incentivar el crucero	Políticas turísticas de incentivos a temporadas ampliadas para cruceros	15 %
Usos deportivos y recreativos	Nuevos usos sobre la costa, con paseos, deportes náuticos y turismo local	10 %
Otra		10 %

CABA (NIVEL 1)

1. UBICACIÓN CENTRAL

Definición

Aprovechar la centralidad estratégica de PBA, conectada a todo el país.

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n: título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Centro económico, político y cultural nacional	Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) es la Capital Federal y centro económico, cultural, social, político y financiero del país.

Retrospectiva

Históricamente Buenos Aires, ciudad y puerto, fueron el centro neurálgico de impronta nacional

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Rol central centripeto
Incertidumbres mayores	Crecimiento de la ciudad sobre el puerto
Rupturas posibles	Presión de la ciudad por terrenos de jurisdicción portuaria
Gérmenes de cambio	Traspaso de PBA de Nación a CABA
Inercias	Mantener la posición central convergente a PBA
Eventos	Mantener o aumentar la capacidad de PBA
Exigencias	Desarrollar el puerto conjuntamente a la ciudad
Retos	Mejorar la relación puerto-ciudad
Potenciales	Rol central metropolitano, extendido a RMBA
Orientaciones	corto y mediano plazo
Fundamental	Ordenamiento del territorio portuario y urbano portuario

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Planificación descentralizada	Descentralizar las funciones de la Capital Federal en otros puntos del país	10 %
Ciudad portuaria	Mantener la identidad de la ciudad portuaria, de la cultura porteña	20 %
Identidad porteña	Reivindicar el rol del puerto en la ciudad con nuevos usos	20 %
Administración de PBA	Reclamar el traspaso de la administración a la CABA	40 %
Consolidar el traspaso de PBA y terrenos	Efectivizar el traspaso de las tierras y bienes de PBA, con la administración	5 %
Otra		5 %

2. SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE

Definición

Integrar el sistema multimodal de transporte, aprovechando los recursos e instalaciones disponibles de los diversos modos de transporte (aeropuerto, puerto, Estación de ómnibus y ferrocarril)

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n: título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Normativas	Consolidar las normativas para garantizar la operación de un sistema multimodal de transporte

Retrospectiva

No hay reglamentación sobre la normativa vigente para la sustanciación del sistema multimodal de transporte.

Fuerte desarrollo carretero, impulsando los medios de camión y auto privado por sobre el ferrocarril y el transporte público

Prospectivas

Título	Descripción
--------	-------------

Tendencias pesadas	Falta de integración entre modos
Incertidumbres mayores	Normativas para contar con una red multimodal
Rupturas posibles	Recuperar la red ferroviaria para cargas
Gérmenes de cambio	Cambiar la matriz de transporte
Inercias	Reducir el transporte carretero por camión
Eventos	Áreas logísticas, estacionamientos
Exigencias	Infraestructuras y tecnologías a aplicadas al transporte
Retos	Consensos con transportistas de cargas por camión y sindicatos
Potenciales	Centros de transferencia de modos y trasbordo de cargas
Orientaciones	mediano plazo
Fundamental	Planificación del transporte y Políticas públicas

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Movilidad urbana sustentable	Promover la movilidad sustentable con incentivos al transporte público	15 %
Segregar carriles	Segregar carriles para transporte pesado en vías urbanas	10 %
Fomentar el ferrocarril	Promover el incremento de las cargas por medio ferroviario	10 %
Centros de transferencia	Generar centros de transferencias fuera de la ciudad que limiten el ingreso de transporte privado	20 %
Paseo del Bajo	Se mitiga el caos del tránsito mediante el Paseo del Bajo	40 %
Otra		5 %

3. RELACIÓN PUERTO CIUDAD

Definición

Contemplar las interfases en la planificación de expansión del puerto con usos compatibles y sistemas de movilidad eficientes

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Recuperación de los bordes e interfases	La relación puerto ciudad entendida como una convivencia de usos mixtos que pueden ser resueltos en las interfases con una simbiosis -donde es permitido por la actividad- entre ciudad, puerto, río, paseos y movilidad

Retrospectiva

No hay una franca relación puerto ciudad, por el momento existen áreas con restricciones y áreas accesibles al río, no hay contacto con el puerto -excepto en áreas de cabotaje y cruceros-

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Poca integración entre el puerto y la ciudad, negación
Incertidumbres mayores	El puerto puede crecer solidario a la ciudad
Rupturas posibles	Límites urbanos muy cercanos al puerto con usos incompatibles
Gérmenes de cambio	Cambios en los usos del suelo que permitan integrar áreas
Inercias	La rentabilidad del suelo presiona sobre las actividades del puerto
Eventos	Crecer hacia el agua con las cargas contenerizadas y hacia la ciudad con cruceros
Exigencias	Ordenar los usos del suelo y la movilidad
Retos	Crear áreas logísticas eficientes
Potenciales	Ceder terrenos a la ciudad para urbanización y renovaciones
Orientaciones	Corto plazo
Fundamental	Consenso multiactoral, participación entre Estado, sector privado, técnicos y sociedad civil.

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
La ciudad acepta las	La ciudad incorpora la actividad portuaria que sea	20 %

actividades portuarias	compatible, cruceros, cabotaje, deportes, etc.	
La ciudad rechaza la actividad portuaria	La ciudad rechaza la actividad portuaria, por lo que promueve el alejamiento de ciertas actividades incompatibles	10 %
Promueve la desafectación	El Gobierno local promueve desafectar el puerto y reconvertir áreas	5 %
Promueve el desarrollo	La ciudad promueve el desarrollo del puerto con planificación conjunta	40 %
Usos mixtos compatibles	se promueven usos cercanos a los bordes urbanos compatibles y distancia de las operaciones menos compatibles y más nocivas	15 %
Planificación y ordenamiento territorial y ambiental	Conducir un plan integral conjunto con Nación, CABA, AGP.S.E., actores privados y sociedad civil	10 %

USOS DEL SUELO (NIVEL 1)

1. CENTRALIDAD

Definición

Ubicación estratégica central metropolitana

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Centralidad como virtud	Destacar la centralidad y aprovechar la fortaleza de estar conectado al interior del país

Retrospectiva

Impronta de centralización muy fuerte

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Históricamente todo converge a CABA, PBA como principal puerto nacional
Incertidumbres mayores	Ceder terrenos a la ciudad
Rupturas posibles	perder territorio y adhesión para la expansión
Gérmenes de cambio	crecer sobre el agua con rellenos para futura terminal
Inercias	Nuevos patrones para la relación puerto-ciudad
Eventos	Relleno sobre el agua y urbanización de villas 31 y 31 bis
Exigencias	Compatibilizar la centralidad urbana con la portuaria
Retos	Integración de los bordes e interfaces
Potenciales	Nuevos usos en áreas que el puerto ceda para afianzar la centralidad urbana
Orientaciones	Corto, mediano y largo plazo
Fundamental	Resolver los conflictos actuales de usos y movilidad para potenciar y destacar la centralidad

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Localización actual manteniendo cargas	Optimizar los recursos disponibles en la localización actual para mantener las cargas actuales	25 %
Expansión con usos recreativos y deportivos	Planificar la expansión en el territorio actual con nuevos usos recreativos y deportivos	15 %
Crecer con rellenos sobre el agua	Crecer hacia el agua para disponer más capacidad de contenedores y áreas logísticas	35 %
Descentralizar cargas parcialmente a la región	Descentralizar las cargas contenerizadas parcialmente en otros puertos de la región	20 %
Descentralizar totalmente las cargas	Descentralizar totalmente las cargas contenerizadas a puertos regionales y crecer con cruceros y cabotaje	5 %
Desafectación de PBA	Desafectar el puerto de la función operativa y recuperar el	0 %

	territorio para una reconversión puerto-ciudad	
--	--	--

2. CONTENEDORES

Definición

Capacidad para desarrollar eficientemente cargas contenerizadas

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Comercio Exterior	Mantener las cargas contenerizadas fortaleciendo el comercio exterior

Retrospectiva

Principal puerto en cargas contenerizadas, conjuntamente con puerto Dock Sud

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Principal puerto con Dock Sud en manejo de contenedores
Incertidumbres mayores	Fortalecimiento de puerto La Plata
Rupturas posibles	Los operadores eligen Puerto La Plata
Gérmenes de cambio	PBA tiene restricciones que impulsan a reducir la concentración de contenedores
Inercias	Manejo de puertos regionales con capacidad para 3 millones de TEUs/año
Eventos	Nuevas terminales
Exigencias	áreas para logística, conexiones y accesos que no perturben la ciudad
Retos	Movilidad y logística eficiente
Potenciales	Paseo del Bajo traducido a mejoras en movilidad urbana
Orientaciones	Corto, mediano y largo plazo
Fundamental	Resolver los problemas de movilidad, logística y tierras para desarrollar las actividades

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Capacidad actual	Se mantiene la capacidad actual en 1.2 M TEUs/año, con un nuevo plan de ordenamiento territorial	15 %
Incremento de capacidad hacia el agua	Se impulsa la carga contenerizada incrementando la capacidad hacia el agua, superando el máximo actual	35 %
Incremento 2 M TEUs	Incrementar la capacidad a 2 M de TEUs/año, hacia el agua	20 %
Reducción menor a 800000 TEUs	Reducir la carga contenerizada a 800 mil TEUs/año	5 %
Cancelar contenedores	Cancelar las cargas contenerizadas y utilizar ese espacio para otros usos portuarios	5 %
Hinterland metropolitano	Puertos metropolitanos, capacidad conjunta para 4 M TEUs/año (La Plata, Zarate, Campana, Dock Sud y PBA)	20 %

3. CRUCEROS

Definición

Fortalecer el turismo internacional con arribo de cruceros en temporadas más extensas

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Turismo internacional	Fomentar el turismo internacional con arribo de cruceros

Retrospectiva

Fuerte tendencia de las últimas décadas en incremento de arribo de cruceros

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Crecimiento de cruceros en PBA

Incertidumbres mayores	Temporadas cortas, poco ingreso relativo para la ciudad
Rupturas posibles	Incrementar la capacidad de contenedores
Gérmenes de cambio	Políticas de promoción turística
Inercias	Más actividad turística concentrada en CABA
Eventos	Nuevas áreas para cruceros, terminal y mejores accesos
Exigencias	Disponer áreas exclusivas de cruceros
Retos	Ampliar la temporada
Potenciales	Incorporar cabotaje y desarrollar áreas cercanas a la ciudad preparadas para el crucerista
Orientaciones	Mediano plazo
Fundamental	Definir los usos posibles a futuro

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Cruceros hacia la ciudad contenedores hacia el agua	Creer en cargas contenerizadas hacia el agua y crecer en cruceros y cabotaje hacia la ciudad, recuperando áreas vacantes, usurpadas, alquiladas y generando nuevos usos	60 %
Menos cruceros	Menor recalada de cruceros por corta temporada o problemas de incompatibilidad, u otras consideraciones	10 %
Cruceros y cabotaje	Incrementar la posibilidad del transporte de cabotaje y de ultramar internacional	20 %
Otra		10 %

4. USOS MIXTOS URBANO-PORTUARIOS

Definición

Establecer un plan de usos del suelo que sean portuarios, urbanos y urbano-portuarios (Productivos, residenciales, recreativos, deportivos)

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Actividades	Alejar actividades portuarias nocivas de áreas urbanas y consolidar actividades que se pueden complementar con la ciudad

Retrospectiva

Los usos mixtos garantizan la optimización del territorio

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Usos segregados, mixtos pero incompatibles
Incertidumbres mayores	Disponibilidad de territorio para otros usos
Rupturas posibles	Reconversiones puerto-ciudad, desarrollos privados inmobiliarios
Gérmenes de cambio	Distanciar ciertas actividades del puerto de la ciudad
Inercias	Relación puerto ciudad
Eventos	Incorporar usos recreativos, turísticos y deportivos
Exigencias	Distanciar los usos más peligrosos, más rechazados y acercar los que requieren del puerto y son inocuos para la ciudad
Retos	Integrar el puerto a la ciudad y recíprocamente
Potenciales	Creer sobre el agua y reconvertir espacios degradados
Orientaciones	Corto y mediano plazo
Fundamental	Planificación conjunta entre AGP.S.E. y UPEPBA-GCBA

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Usos turístico, deportivos y recreativos	Nuevos usos, que requieren de la infraestructura portuaria pero son compatibles con la ciudad	15 %
Reconversión de ciudad de áreas degradadas	Recuperación de áreas degradadas y/u obsoletas para reconvertir a ciudad	15 %

Desarrollos privados	Presión sobre la ciudad para solicitar reconversiones con promoción inmobiliaria de alta rentabilidad	15 %
Ceder terrenos a la ciudad	El puerto cede terrenos a la ciudad para áreas verdes, espacios públicos y nuevos emprendimientos	25 %
Otra		5 %
Distanciar - acercar actividades	Distanciar ciertas actividades y usos y acercar nuevos usos a la ciudad en una nueva relación puerto ciudad	25 %

MOVILIDAD Y LOGÍSTICA (NIVEL 1)

1. PUERTO COMO ACTIVO ECONÓMICO NACIONAL

Definición

Definir al puerto como infraestructura de desarrollo económico productivo

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Activo económico en el sistema de transporte	Consolidación de la infraestructura portuaria en el sistema de transporte nacional para el desarrollo económico productivo

Retrospectiva

Importancia en ingresos al PBI nacional de PBA como infraestructura del sistema de transporte

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Fundamental en el sistema de transporte por agua de escala local, regional, nacional e internacional de cargas y pasajeros
Incertidumbres mayores	Continuidad de cargas y pasajeros y condiciones futuras
Rupturas posibles	Afianzar otros sistemas de transporte
Gérmenes de cambio	Matriz de transporte que incluya al modo por agua
Inercias	Desarrollo del modo terrestre, especialmente carretero
Eventos	Expansión de las infraestructuras e integración regional
Exigencias	Integración regional, multimodal y planificación del transporte en el marco de la planificación territorial
Retos	Planificación y gestión para ordenar y compatibilizar el sistemas multimodal de transporte
Potenciales	Consolidar el modo por agua, afianzar el PBA al transporte de cargas y pasajeros micro y macro regional
Orientaciones	Corto, mediano y largo plazo
Fundamental	políticas públicas y normativas para fortalecer el sistema portuario integrado a la red de infraestructuras, a la movilidad urbana y portuaria y al sistema de transporte de cargas y pasajeros

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Fortalecer PBA como principal	Promoción de políticas de fortalecimiento que potencien el PBA como principal en el país	50 %
Logística, tecnologías y multimodalismo	Estrategias de desarrollo para PBA con logística, tecnologías, y sistemas multimodales de transporte	20 %
Reducir costos	Reducción de impuestos aduaneros y fletes, reducción de costos operativos en PBA	5 %
Red ferroviaria	Mejoras en la red ferroviaria que reducen los costos carreteros	5 %
Complementación con puertos Metropolitanos	Estrategias de complementación con puertos metropolitanos en diversificar cargas y reposicionar PBA con contenedores	15 %
Aumentar capacidad de PBA a 3 M TEUs	Desarrollo logístico y matriz de transporte para garantizar capacidad en 3 M de TEUs/año	5 %

2. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

Definición

Potenciar la creación del Ministerio de Transporte del cual se desprenden las secretarías y directorios vinculados al transporte, tránsito, movilidad, logística e infraestructuras

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Transporte	Comprender la importancia del tema movilidad en general

Retrospectiva

El transporte ha sido un vector de desarrollo sustancial pero poco considerado en la planificación

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Poca consideración a planificar el transporte de forma integral a otros subsistemas
Incertidumbres mayores	Incluir el concepto de movilidad como un todo
Rupturas posibles	Falta de coordinación entre sectores, actores, escalas, disciplinas
Gérmenes de cambio	Cambio conceptual, del transporte a la movilidad
Inercias	Nuevos paradigmas en movilidad y logística portuaria
Eventos	Tecnologías, reducción de contaminación, manejo del riesgo
Exigencias	Mitigación del impacto ambiental, nuevas tecnologías, movilidad sustentable
Retos	Movilidad sustentable, logística eficiente, Sistema multimodal
Potenciales	Ordenar, planificar, gestionar
Orientaciones	Corto, mediano y largo plazo
Fundamental	Integrar actores, intereses, escalas en la planificación

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Integración multiescalar de la planificación	Integración de los planes sectoriales de transporte en escala local, regional y nacional	10 %
Planes sectoriales	Planes sectoriales de escala local sobre infraestructuras carreteras	25 %
Coordinación interjurisdiccional	Planes coordinados interjurisdiccionales en infraestructura terrestre (carretera y ferroviaria)	30 %
Normativas comunes	Normativas conjuntas interestatales sobre transporte y movilidad	15 %
Planificación Estratégica Nacional	Planificación del transporte en el marco de un plan estratégico nacional	15 %
Otra		5 %

3. CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD

Definición

Conectividad Multiescalar jerarquizada y accesibilidad multimodal

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Conexiones	Garantizar la conexión a todo el país

Retrospectiva

Carencia de infraestructuras y conexiones por fuera de la centralidad de CABA

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Falta integración y conexiones regionales en todos modos con fuerte centralidad en CABA
Incertidumbres mayores	Lograr la integración a través de la conectividad con nuevas y mejores

	infraestructuras
Rupturas posibles	Autotransporte, más tecnologías y menos empleos
Gérmenes de cambio	Transportes más eficientes con tecnologías y reducción de emisiones
Inercias	Cambio cultural hacia una movilidad más sustentable
Eventos	Sistemas guiados con infraestructuras con alta tecnología, TICs, Internet de las cosas, big data
Exigencias	Integrar la RMBA y dotar de accesos a otros puertos además de PBA
Retos	Mejorar la movilidad urbana en torno al puerto
Potenciales	Paseo del Bajo para derivar el transporte de cargas
Orientaciones	Corto, mediano y largo plazo
Fundamental	Matriz de transporte y logística en un plan integral de transporte nacional

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Conexiones regionales	Conexiones regionales carreteras con tránsito segregado (rutas y autopistas)	18 %
Tránsito segregado en vías urbanas	Autopistas urbanas con tránsito segregado por carril y/o horarios	22 %
Ferrocarril con accesos a PBA	Ferrocarril a escala nacional con accesos al PBA	10 %
Transferencia y Traslado	Centros de transferencia de cargas y trasbordo de modos y medios de transporte en la RMBA	25 %
Normativas para la multimodalidad	Normativas sobre sistema multimodal de transporte	10 %
Áreas logísticas	Áreas de estacionamiento y actividades logísticas de escala local en PBA	15 %

4. MATRIZ DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Definición

Definición de una matriz de transporte y logística nacional para los próximos 50 años

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Logística como sistema	Comprender la logística como parte sustancial del sistema de transporte y movilidad urbana y portuaria

Retrospectiva

Logística como concepto amplio, nuevo y en un paradigma sistémico

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Concepto novedoso que se incorpora a la agenda de planificación
Incertidumbres mayores	Resolución de áreas logísticas intra y extra portuarias
Rupturas posibles	Escasez y distancia para desarrollar zonas logísticas
Gérmenes de cambio	Analizar la logística como componente de gestión y eficiencia
Inercias	Operadores logísticos como nuevos actores
Eventos	Zonas distantes de PBA en torno a RMBA
Exigencias	Repensar la matriz de transporte y logística a escala nacional, regional y local
Retos	Incorporar territorio cercano a PBA y articular con los modos de transporte
Potenciales	Reducción/aumento de costos logísticos
Orientaciones	Corto plazo
Fundamental	Normativas y reglamentaciones que reduzcan los costos logísticos, además de la planificación

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Reducir costos logísticos	Con una matriz eficiente multimodal, reglamentada, se	10 %

	pueden reducir costos	
Matriz logística interconectada	Mantener la infraestructura y modos de transporte conectados a un sistema logístico local-regional que colabore con PBA	10 %
Nuevas áreas en PBA	Incorporar áreas para ZAL cercanas a PBA	10 %
Restricción para impulsar ZAL	Limitaciones físicas y funcionales para promocionar ZAL	20 %
Otra		10 %
ZAL regionales lejanas a PBA	Posibilidad de crear ZAL y Plataformas logísticas en la RMBA, lejos de PBA	40 %

RELACIÓN PUERTO CIUDAD (NIVEL 1)

1. RENTABILIDAD DEL SUELO

Definición

Área de potencial rentabilidad, oportunidad de inversiones sobre el río

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Presión	La capacidad del territorio más costoso del país genera mucha presión sobre el puerto

Retrospectiva

Alta rentabilidad y conquista por los terrenos frente al río y céntricos

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Mucha presión de parte de desarrolladores privados sobre esta porción de territorio céntrico costero
Incertidumbres mayores	Posible desafectación del puerto para una reconversión puerto ciudad
Rupturas posibles	Crecimiento y desarrollo portuario que desvalore parcialmente algunos terrenos
Gérmenes de cambio	Cambios normativos e indicadores urbanos en áreas de jurisdicción portuaria
Inercias	Presión y poder sobre intereses privados
Eventos	Puerto Madero como área reconvertida impulsa más renovaciones en la contigüidad
Exigencias	Consensos entre Estado nacional y local
Retos	Optimizar recursos portuarios a largo plazo por sobre la rentabilidad a corto plazo
Potenciales	Reconversiones parciales sin interferir unas sobre otras
Orientaciones	Corto y mediano plazo
Fundamental	Debate, dialogo y planificación

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Recuperación de áreas degradadas	Recuperación de áreas portuarias degradadas para emprendimientos inmobiliarias	15 %
Renovaciones urbanas	Presión sobre áreas operativas de PBA para renovaciones urbanas	8 %
Espacios públicos costeros	Recuperación de espacios públicos en contacto con el río	20 %
Reducción operativa para reconversión	Reducir áreas operativas para reconversiones puerto-ciudad	7 %
Cesión de terrenos portuarios a la ciudad	PBA cede terrenos para la ciudad, espacios verdes, paseos, recreación y destinos varios	20 %
PBA restringe reconversiones puerto-ciudad	PBA crece sobre la ciudad y restringe desarrollos privados	30 %

2. CONFLICTOS EN LA INTERFASE

Definición

Conflictos en interfases urbano portuarias de usos, movilidad y relaciones intra-extra portuarias

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Interfase	Articular bordes e interfases en la continuidad espacial

Retrospectiva

Fragmentación entre puerto y ciudad

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Poca relación en la interfase puerto-ciudad
Incertidumbres mayores	Fragmentación y segmentación
Rupturas posibles	No integrar el puerto a la ciudad y rechazo ciudadano
Gérmenes de cambio	Resolver los conflictos de manera conjunta
Inercias	Ordenamiento del territorio y el ambiente
Eventos	Urbanización, rellenos y Paseo del Bajo
Exigencias	Visión holística multiactoral e interescalar
Retos	Aceptar las problemáticas actuales que ocasiona el puerto
Potenciales	Ordenar áreas vacantes, subocupadas y degradadas
Orientaciones	Corto y mediano plazo
Fundamental	Comprender el nuevo modelo imperante de relación puerto-ciudad desde la gestión

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Integración actividades portuarias a la ciudad	Se integran las funciones portuarias menos nocivas a la ciudad (cruceos, cabotaje, turismo, recreación, deporte)	15 %
Distanciamiento del puerto	Distanciamiento del puerto (sobre el agua y se aleja de la ciudad)	12 %
Paseo del Bajo	El Paseo del Bajo resuelve el conflicto del tránsito de cargas	45 %
Espacios comunes contiguos	Generación de espacios comunes (paseos costaneros, pesca, náutica)	10 %
Usos urbanos	Incorporación de usos mixtos urbanos (residencia, comercio, administración)	8 %
Turismo	Turismo local influido por el crucero, el paisaje costero y el centro de CABA	10 %

3. URBANIZACIONES

Definición

Urbanización de barrios informales y nuevos espacios públicos contiguos al puerto

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Integración urbana	Integrar la ciudad formal e informal

Retrospectiva

Durante muchos años los barrios informales crecieron en densidad y fueron ampliamente rechazados por los gobiernos

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Fragmentación y segmentación
Incertidumbres mayores	Urbanizar para integrar a la ciudad o como solución habitacional
Rupturas posibles	Continuar siendo un barrio aislado en el centro de CABA
Gérmenes de cambio	Políticas de integración social, además de físicas

Inercias	Urbanizar, dotar de servicios e infraestructuras
Eventos	Dominios, aperturas de calles, nuevos espacios públicos
Exigencias	Adecuación normativa para ser un barrio más de la ciudad
Retos	Inclusión social
Potenciales	Aumento de densidad
Orientaciones	Corto plazo
Fundamental	Instrumentos de intervención y gestión

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Urbanización Villas 31 y 31 bis	Inclusión de las villas a la ciudad	45 %
Nuevos espacios públicos	Demandas de espacios públicos para las urbanizaciones	15 %
Mayor fragmentación urbano-portuaria	Las urbanizaciones no garantizan la inclusión entre áreas	15 %
Impedimentos de accesos ferroviarios	Incorporación de la parrilla ferroviaria a las urbanizaciones	15 %
Intersticios públicos	Espacios públicos de articulación entre áreas portuarias y áreas urbanas formales e informales	5 %
Otra		5 %

4. AMBIENTE

Definición

Consideración de los impactos ambientales

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Ordenamiento ambiental	Magnitud, impacto y mitigación ambiental

Retrospectiva

Considerar el ambiente como componente territorial

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Poca atención sobre los impactos ambientales
Incertidumbres mayores	Posible reconversión a puerto verde a mediano plazo
Rupturas posibles	Actividades contaminantes portuarias, emisión de GEI por transporte e industrias
Gérmenes de cambio	Contemplar movilidad sustentable y reducción de emisiones
Inercias	Sustentabilidad
Eventos	Áreas con restricciones y conciencia ambiental
Exigencias	Tecnologías que mejoren la calidad ambiental en buques, camiones y actividades productivas
Retos	Políticas ambientales y ordenamiento
Potenciales	Reciclajes, recuperación, mitigación, educación ambiental
Orientaciones	Corto, mediano y largo plazo
Fundamental	Generar conciencia en todos los sectores

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Tecnologías	Incorporar tecnologías con bajo impacto ambiental	30 %
Restricciones a transporte	Reducir ingreso de ciertos transportes y reducir emisiones de GEI	20 %
Movilidad sustentable	Apuntar a medios menos contaminantes (ferrocarril, transporte público, no motorizados)	20 %
Otra		10 %
Restricción de usos contaminantes	Reducir, impedir, controlar los usos de mayor contaminación, polución ambiental del medio (suelo, aire, agua)	20 %
Degradación	Mayor degradación ambiental y territorial por tránsito	0 %

	pesado	
--	--------	--

RMBA (NIVEL 3)

1. CONECTIVIDAD MULTIESCALAR

Definición

garantizar la conexión multimodal, en la interesalaridad regional y local

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
JERARQUIZAR TTE	Cambiar la matriz de transporte, Planificar el desarrollo del sistema de transporte y logística

Retrospectiva

No hay integración multimodal, falta coordinación

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Coordinación interjurisdiccional
Incertidumbres mayores	Presupuesto
Rupturas posibles	Desacuerdo entre actores
Gérmenes de cambio	Cambios en las políticas públicas
Inercias	Planificación del transporte y del territorio
Eventos	Desarrollo y expansión del puerto Nuevas infraestructuras
Exigencias	Planificación, coordinación, presupuesto, políticas
Retos	Mediano plazo
Potenciales	Fortalecer el ferrocarril
Orientaciones	Puerto
Fundamental	Intervención del Estado nacional

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
ferrocarril de cargas	Mejorar accesibilidad y conectividad carretera ferrovial	24 %
Hidrovías	Dragar y mejorar las condiciones de navegabilidad de la HPP	18 %
Normativas	Impulsar normativas conjuntas entre los diversos niveles del Estado, con las jurisdicciones de la RMBA	15 %
Transporte cargas	Segregar carriles, ordenar el sistema del transporte de cargas terrestre en autopistas y rutas, vías y horarios	35 %
Otra	Otras posibilidades	8 %

2. FORTALECER PUERTOS METROPOLITANOS

Definición

Incentivar la competencia pero sin promocionar PBA sobre el resto

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
PUERTOS METROPOLITANOS	Generar un clúster portuario metropolitano, donde cada puerto de la RMBA (La Plata, Dock Sud, PBA, Zarate y Campana) puedan fortalecerse cada uno con sus especificidad

Retrospectiva

Competencia interportuaria y desproporción en recursos

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Puertos con cargas específicas, poca captación de contenedores
Incertidumbres mayores	Reposicionar el hinterland regional
Rupturas posibles	Desarrollo de unos puertos sobre otros

Gérmenes de cambio	Cambios en la administración de PBA (traspaso a CGBA)
Inercias	Nuevo rol de PLP, nuevas terminales en la RMBA
Eventos	Más capacidad de carga fuera de PBA
Exigencias	Políticas de escala nacional
Retos	Distribuir la carga contenerizada en la región
Potenciales	descentralizar cargas en La Plata
Orientaciones	Mediano plazo
Fundamental	Planificación de PBA en tema de usos y movilidad a mediano y largo plazo

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Políticas públicas coordinadas	Coordinación entre actores públicos y privados para fortalecer el hinterland regional	20 %
Reducir contenedores en PBA	Descentralizar las cargas en los puertos regionales	45 %
Otra		15 %
Políticas regionales portuarias		20 %

3. PUERTOS METROPOLITANOS

Definición

Consolidar los puertos de la RMBA conjuntamente a PBA

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
PUERTOS METROPOLITANOS	Integrar PBA al concepto de puertos metropolitanos

Retrospectiva

Predominio absoluto de PBA sobre los puertos regionales

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Rol central de PBA, reduciendo la competencia del resto
Incertidumbres mayores	Solidaridad con el resto de los puertos por parte de PBA
Rupturas posibles	Mezquindad de PBA y pretensión de captar todos los clientes si se expande
Gérmenes de cambio	Solicitud de territorio escaso y falta de ordenamiento de sus áreas, caos de movilidad y usos del suelo
Inercias	Comprender las problemáticas en escala metropolitana
Eventos	Debates acerca del futuro de PBA
Exigencias	Cooperación e integración de infraestructuras metropolitanas
Retos	Mantener clientes y ofrecer un mejor servicio
Potenciales	Nuevas terminales en otros puertos con mejores accesos y conexiones
Orientaciones	Corto y mediano plazo
Fundamental	Mejorar accesos y conexiones de la RMBA hacia y desde CABA

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Autoridad portuaria regional	Generar una autoridad que reúna los puertos y actores de la RMBA en temas portuarios	10 %
Nuevo rol PLP	Puerto La Plata reposicionado con su terminal de contenedores y fortalecidos por la ubicación	20 %
Accesos	Mejores accesos a CABA, paseo del Bajo entre otras	30 %
Accesos y conexiones RMBA	Mejores accesos y conexiones multimodales a la RMBA	30 %
Otra		10 %

CONTEXTO SOCIO-CULTURAL (NIVEL 2)

1. Contexto y escalas

Definición

El contexto socio-económico, político-administrativo y cultural, condicionan las actividades, los actores y las decisiones que se toman en torno al territorio portuario y urbano, tanto en la escala local, metropolitana, micro y macro regional.

2. Contexto social

Definición

El territorio local de CABA, y del la RMBA es muy heterogéneo, la sociedad se presenta con fuertes disparidades socio territoriales; en la ciudad conviven áreas formales e informales en la contigüidad portuaria, con espacios fragmentados ya falta de integración social, cultural y territorial.

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Se han producidos fragmentaciones socio territoriales en las últimas décadas
Incertidumbres mayores	Integración multiescalar entre barrios formales e informales, ciudad y región metropolitana
Rupturas posibles	Mayor segmentación entre sectores de altos-bajos ingresos; entre áreas centrales y periferias
Gérmenes de cambio	Autoridad metropolitana que nucleé la interjurisdiccionalidad
Inercias	Estrategias de planificación y políticas conjuntas entre Ciudad, Provincia y Nación, afectadas por el mismo sistema de gobierno en las tres escalas del Estado
Eventos	Presión por urbanización de barrios informales para incorporar a la ciudad formal
Exigencias	Mayor participación social y planificación integral y coordinada
Retos	Re-definir las bases de una sociedad más justa e igualitaria
Potenciales	Integración social a través de la participación ciudadana y relación multiactoral
Orientaciones	Corto y mediano plazo
Fundamental	Compatibilizar el contexto social, cultural, económico, político, tecnológico y ambiental

3. Contexto cultural

Definición

La cultura vinculada a la actividad portuaria define la identidad porteña ligada al borde costero, al río, al paisaje ribereño

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Fuerte identidad del colectivo local con la actividad portuaria
Incertidumbres mayores	Re-significación de la identidad portuaria
Rupturas posibles	Rechazo del puerto por parte de la población local
Gérmenes de cambio	Nuevas vinculaciones con el puerto a través de nuevas actividades
Inercias	Incorporar el contenedor al paisaje local como actividad portuaria contemporánea
Eventos	Actividades que incluyan al puerto y la ciudad
Exigencias	Estrategias de articulación de actividades
Retos	Mejorar las problemáticas actuales que impiden considerar al puerto como componente de la ciudad
Potenciales	Cambiar algunos usos del suelo que devuelvan a la identidad porteña su condición
Orientaciones	Mediano plazo
Fundamental	Considerar al puerto en y con la ciudad

CONTEXTO ECONÓMICO-PRODUCTIVO (NIVEL 2)

1. Contexto Económico-productivo

Definición

Los modelos de desarrollo, que tienen como soporte las decisiones políticas, han estado vinculadas a modelo productivos (agroexportador, industrial); la economía nacional tiene una fuerte componente de actividades primarias vinculadas al agro y la industria. El contexto económico define la relevancia de los puertos en el comercio exterior.

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Modelo económico basado en la producción primaria
Incertidumbres mayores	Industrialización y valor agregado a materias primas
Rupturas posibles	Cambios en la matriz productiva
Gérmenes de cambio	Impulsar el desarrollo tecnológico aplicado a la producción local
Inercias	Exportaciones de alto valor agregado
Eventos	Mejorar la red de infraestructuras
Exigencias	Integración regional en redes y nodos conectados, con tecnologías e infraestructuras eficientes
Retos	Conducir los puertos a tercera y cuarta generación
Potenciales	PBA reconvertido a puerto inteligente, verde con incorporación de tecnologías
Orientaciones	Largo plazo
Fundamental	Plan estratégico territorial de integración nacional

CONTEXTO POLÍTICO-ADMINISTRATIVO (NIVEL 2)

1. Contexto Político-Administrativo

Definición

Las diversas etapas de los modelos de desarrollo nacional son consecuencias de las políticas aplicadas, en ese marco las situaciones que el puerto atraviesa dan cuenta de los diversos cortes temporales que quedan como huellas de modelos pasados y presentes.

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Modelo neoliberal, reformas del Estado, desregulación portuaria
Incertidumbres mayores	El modelo de desarrollo de país en el que el puerto es vital
Rupturas posibles	El puerto Nacional pase a ser local
Gérmenes de cambio	Reposicionar el resto de puertos regionales
Inercias	políticas de transporte que acompañen la matriz portuaria
Eventos	Traspaso de administración posible a CABA
Exigencias	Agendas comunes con políticas integrales para todo el sistema portuario
Retos	Que la Autoridad Portuaria Nacional revise el rol de cada puerto del interior según el modelo de desarrollo previsto a corto y mediano plazo
Potenciales	El contexto político actual del país ha impulsado la integración de la planificación del transporte a través de la creación del Ministerio de Transporte de Nación
Orientaciones	Corto, mediano y largo plazo
Fundamental	Articulación entre Ministerios, secretarías y actores sociales

ACTORES PÚBLICOS (NIVEL 4)

1. ESTADO NACIONAL

Definición

Diversas instituciones del estado Nacional, Ministerio de Transporte, Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Actores del Estado	Todos actores dependientes de los diferentes niveles del Estado

Retrospectiva

Los puertos públicos siempre estuvieron bajo la órbita del Estado, PBA es administrado por el Estado Nacional desde 1904, desde 1993 por la AGP.S.E.

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	El estado Nacional como administrador de los puertos Argentinos hasta la Ley de Puertos (1993)
Incertidumbres mayores	PBA en administración Nacional o traspaso a CGBA
Rupturas posibles	Ley de Puertos y Decreto reglamentario a favor de CGBA
Gérmenes de cambio	Actores estatales bajo una autoridad común
Inercias	Eficientizar el sistema portuario
Eventos	Descentralización
Exigencias	Articulación pública-privada
Retos	Recuperar el rol portuario y reposicionar el comercio exterior
Potenciales	Expansión de PBA y desarrollo regional
Orientaciones	Corto plazo
Fundamental	Rol activo estatal

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Mayor rol del sector público	Incrementar el rol del sector público a través de diversos organismos del Estado	15 %
Menor presencia estatal	Reducción del aparato estatal en la administración	10 %
Fortalecer la AGP.S.E.	Dotar de instrumentos a la AGP.S.E. y fortalecer su rol descentralizado	40 %
Ministerio de Transporte	Mantener e incentivar las políticas conjuntas	5 %
Otra		5 %
Gestión mixta	Gestión público-privada	25 %

2. ESTADO LOCAL

Definición

Gobierno de la Ciudad (GCBA)

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
UPEPBA - GCBA	Rol activo del GCBA, creación de Unidad de Proyectos Especiales del Puerto de Buenos Aires

Retrospectiva

El Estado local se ha mantenido muy ajeno a las actividades portuarias

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Rol poco activo de la ciudad en temas portuarios
Incertidumbres mayores	La creación de UPEPBA y el futuro de la gestión de PBA
Rupturas posibles	Mantener el puerto en AGP.S.E. bajo el Estado Nacional
Gérmenes de cambio	Co-gobierno
Inercias	Tomar acción en territorio portuario inmerso en la ciudad
Eventos	Crear organismos de consenso puerto y ciudad
Exigencias	Coordinar políticas conjuntas entre Nación y ciudad para temas comunes, como movilidad, usos, entre otros
Retos	Recuperar un rol activo de decisión y acción
Potenciales	Traspaso a CGBA
Orientaciones	Mediano plazo
Fundamental	Debate y planificación

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Rol activo de GCBA	Promover un rol activo de GCBA frente a temas comunes	20 %
Poca actuación del GCBA	Mantenerse distante de las determinaciones portuarias	5 %
Solicitar el traspaso	Interceder legalmente para lograr el traspaso de PBA	50 %
Otra		5 %
UPEPBA y AGP.S.E.	Posibilitar una vinculación de gestión co-gobernada entre AGP.S.E. y UPEPBA	15 %
Desvinculación de la ciudad	Desvincular la ciudad de cualquier cuestión que afecte el puerto	5 %

3. AGP.S.E.

Definición

Administración General de Puertos Sociedad del Estado

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Gestión descentralizada	AGP.S.E. conduce las políticas de intervención y gestión del puerto como ente descentralizado, dependiente del Estado Nacional

Retrospectiva

Rol activo desde 1993

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	AGP.S.E. se consolidó post reformas del Estado (1989) y Ley de Puertos (1993)
Incertidumbres mayores	Aplicación de la Ley de Puerto 24.093 y Decretos de traspaso a CABA
Rupturas posibles	Traspasar el puerto a jurisdicción de la ciudad
Gérmenes de cambio	Traspaso de terrenos, bienes y administración a CABA
Inercias	Mantenerse como administrador
Eventos	Proyectos de expansión y desarrollos futuros
Exigencias	Control sobre la conducción de PBA
Retos	Sostener el PBA frente a sus competidores regionales
Potenciales	Perder fuerza frente al hinterland regional
Orientaciones	Corto, mediano y largo plazo
Fundamental	Consenso entre AGP.S.E. y Estado Nacional a través del Ministerio de Transporte y Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Mantener la gestión	Continuar con la gestión de PBA	60 %
Ceder la administración	Cambio de administración, traspaso o cambio de ente descentralizado	5 %
Rol conjunto mixto	AGP.S.E. con actores públicos y privados	10 %
AGP.S.E. y UPEPBA	Administración conjunta entre ambos organismos	10 %
Otra		5 %
Conducción centralizada Ministerio	Tomar la administración centralizada en el Ministerio de Transporte	10 %

ACTORES PRIVADOS (NIVEL 4)

1. TERMINALES PORTUARIAS

Definición

Agentes privados encargados de la operación de contenedores

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Contenedores	Manejo de estiba y desestiba de contenedores, logística y transporte

Retrospectiva

Fuerte presencia desde la década del '90

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Actores claves en la operatoria portuaria
Incertidumbres mayores	Desarrollo del puerto y expansión, concesiones y territorio
Rupturas posibles	No renovar concesiones, no resolver el tema de usos y movilidad
Gérmenes de cambio	Perder competitividad frente a opciones más eficientes
Inercias	Terminales polivalentes en otros puertos mejores conectados
Eventos	Expansión sobre el relleno previsto y renovación de concesiones
Exigencias	mejorar conexiones e infraestructuras
Retos	Definir un plano de largo plazo para el comercio exterior
Potenciales	Renovación de concesiones
Orientaciones	Corto y mediano plazo
Fundamental	Definir la matriz de transporte y logística y el modelo productivo

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Rol activo	Participar en las mesas de dialogo y concertación	30 %
Rol inactivo	Rol poco o nulo participativo en decisiones y ejecuciones	10 %
Co-gestión Público-privada	Gestión compartida entre actores públicos y privados	30 %
Invertir en infraestructuras	Inversiones en instalaciones intra portuarias e infraestructuras extra portuarias, nuevas tecnologías	20 %
Otra		10 %

2. SINDICATOS Y CÁMARAS

Definición

Fuerte rol en las decisiones laborales y salariales

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Trabajo	Condiciones de trabajo y respaldo a sus empleados agremiados

Retrospectiva

Gran peso en las mesas de negociación

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Negociación y reconocimiento por parte de otros actores
Incertidumbres mayores	La representación real sobre los empleados, trabajadores, clientes
Rupturas posibles	Quiebres entre las partes que los componen
Gérmenes de cambio	Nuevas representaciones e incorporaciones
Inercias	Luchas gremiales, adquisición de derechos
Eventos	Asociaciones
Exigencias	Mayor credibilidad y responsabilidad
Retos	Consolidar la presencia en las mesas de dialogo
Potenciales	Incorporarse a la gestión
Orientaciones	Corto plazo
Fundamental	Interés reciproco

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Mayor participación	Participar en la gestión en la mesa de diálogo y decisiones de PBA	50 %
Menor participación	Alejarse de las mesas de dialogo con los actores que gestionan	10 %

Formar parte de un co-gobierno	Incluirse en una administración co-gobernada	30 %
Otra		10 %

3. EMPRESAS, NAVIERAS Y OPERADORES

Definición

Actores globales de fuerte relevancia en la dinámica portuaria

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Actores fundamentales	Definen gran parte de la operatoria portuaria, posicionamiento de la carga, elección de puertos y terminales

Retrospectiva

Han adquirido mucho poder en las decisiones del comercio exterior

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Peso relativo en el comercio exterior
Incertidumbres mayores	Su continuidad en el mercado local - regional
Rupturas posibles	Desaparecer del mercado local o reducir su actividad en PBA
Gérmenes de cambio	Alta concentración en pocos actores
Inercias	Cada vez son más oligopólicas con mucho peso
Eventos	Inversiones
Exigencias	Normativas y reglamentos claros, eficientes; seguridad y gobernanza
Retos	Incorporarlos al sistema con el rol activo que tienen
Potenciales	Recuperar clientes, incluir nuevas tecnologías, eficientizar la cadena de comercio
Orientaciones	Corto plazo
Fundamental	Infraestructuras, tecnologías, administración y gestión

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
Concentración	Gran concentración en pocos actores	40 %
Tecnologías	Incorporación de más tecnologías e instalaciones para las actividades	30 %
Ausencia en el comercio exterior	Reducción de usuarios en el comercio exterior local	10 %
Mayor participación	Participación más activa en la gestión de la operativa portuaria	15 %
Otra		5 %

ONGS (NIVEL 4)

1. ORGANIZACIONES

Definición

Instituciones no gubernamentales, Organizaciones sin fines de lucro, activistas, entre otros

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Participación	Poder de lucha, concertación y limitaciones a cuestiones que afectan la sociedad o un grupo de individuos

Retrospectiva

Han adquirido gran peso en las últimas décadas en luchas colectivas

Prospectivas

Título	Descripción
Tendencias pesadas	Poca inclusión en los debates, pero fuertes luchas y visibilidad social
Incertidumbres mayores	La influencia en las demandas colectivas

Rupturas posibles	Luchas poco visibles o de enfrentamientos entre sectores sociales
Gérmenes de cambio	Impulso en luchas colectivas de gran magnitud y mediatizadas
Inercias	Consenso, acción, ejecución y seguimiento en causas comunes
Eventos	Participación, talleres, focus group
Exigencias	Mayor visibilidad de reclamos y poder de decisión
Retos	Consolidar los reclamos y acordar con actores de mayor peso
Potenciales	Capacidad de resistencia y sensibilización
Orientaciones	Mediano plazo
Fundamental	Concentrar gran cantidad de consensos y acuerdos

Hipótesis de evoluciones posibles

Título	Descripción	Probabilidad
otra	Luchas por la urbanización de barrios informales, recuperación de espacios verdes, conciencia ambiental, entre otras	2 %
Consensos sociales	Lograr consensos sobre temas sensibles (ambiente, usos, movilidad, territorio)	55 %
Buen dialogo con actores públicos	Lograr acuerdos con los actores públicos en las causas comunes	25 %
Poco consenso con actores públicos	Carecer de dialogo y participación en las decisiones y debates de los actores públicos en los temas urbano-portuarios	3 %
Acuerdo con actores privados	Lograr empatizar con actores privados que tienen intereses dispares	10 %
No acordar con actores privados	Divergencias en los intereses con actores privados	5 %

SOCIEDAD CIVIL (NIVEL 4)

1. COMUNIDAD EN GENERAL

Definición

Sociedad civil local, visitante local y extranjera

Hipótesis de evoluciones posibles

sct_clave_mensajes_i18n:título	sct_key_mensaje_i18n:descripción
Comunidad	La comunidad en sus conjunto afectada o no por los acontecimientos portuarios y urbano-portuarios

Retrospectiva

Poca inclusión de la sociedad civil en los temas portuarios en general

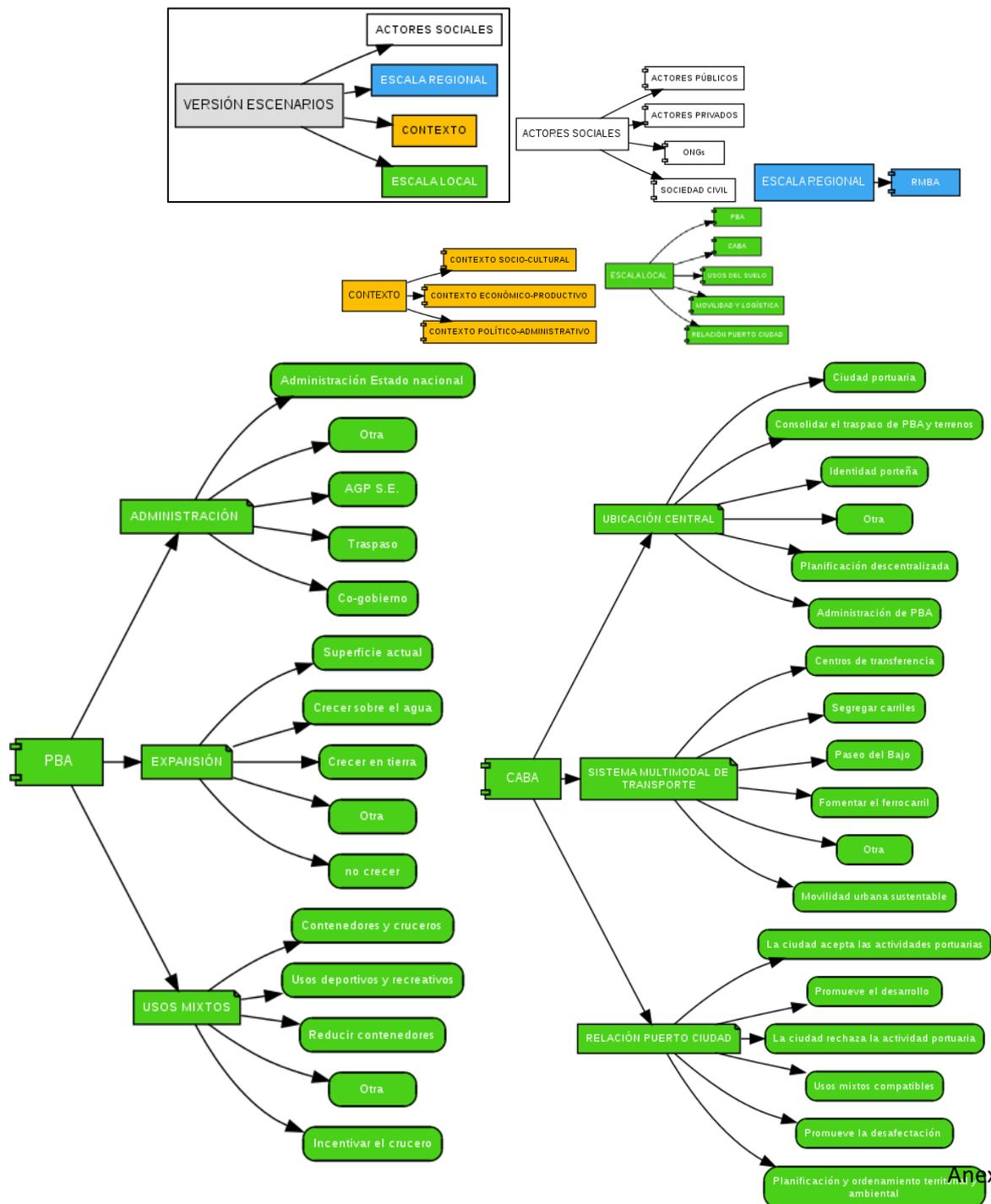
Prospectivas

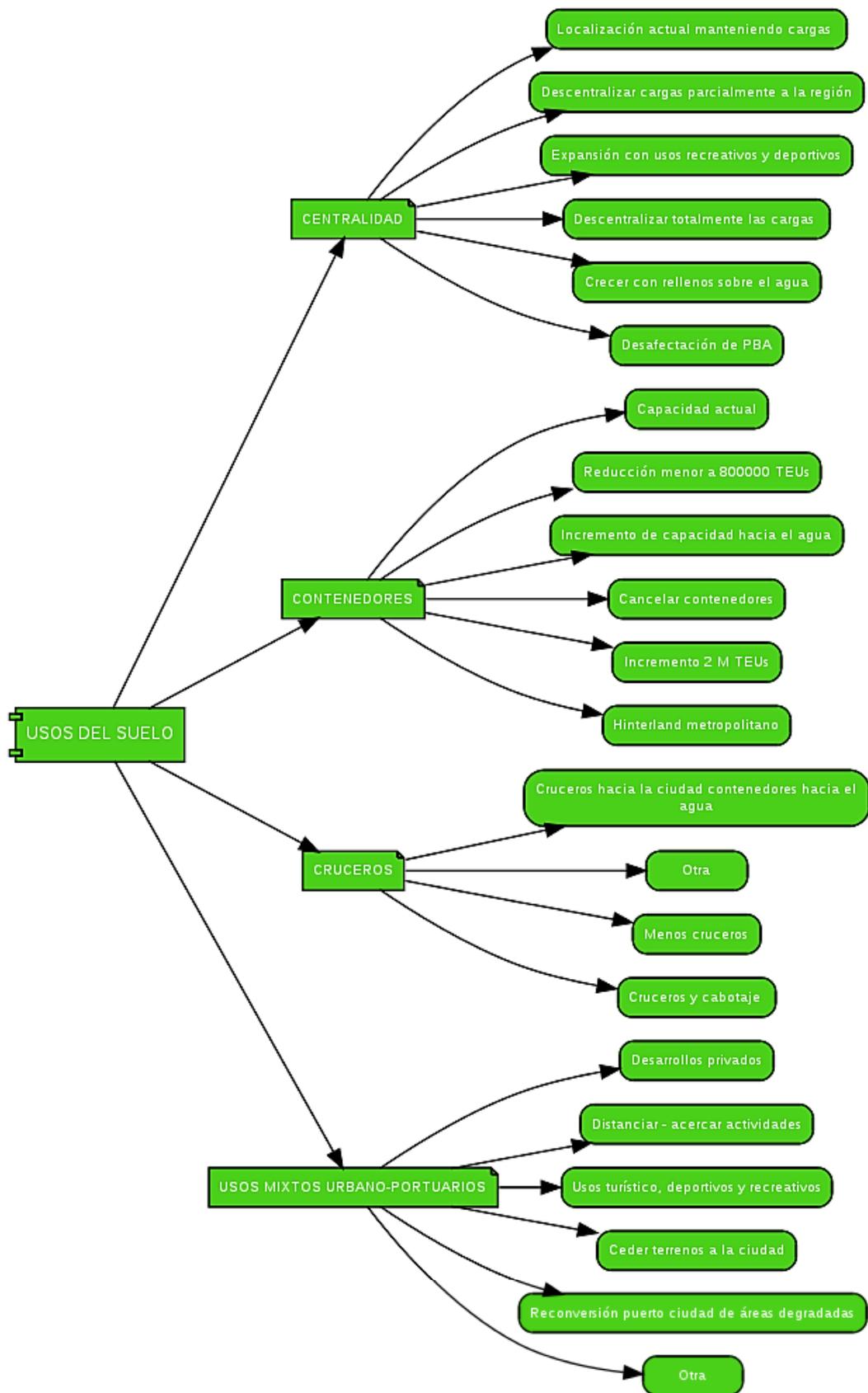
Título	Descripción
Tendencias pesadas	Históricamente la sociedad se involucra poco en temas portuarios, excepto cuando afectan lo urbano
Incertidumbres mayores	Participación activa, responsable y comprometida
Rupturas posibles	La falta de acuerdos puede interrumpir alguna acción futura sobre el desarrollo y operativa portuaria
Gérmenes de cambio	Mayor consciencia de los temas que afectan a la sociedad
Inercias	Participación ciudadana como parte de la gestión
Eventos	Talleres, charlas, encuestas
Exigencias	Mayor respeto, disminuir la vulnerabilidad y riesgos a los que se exponen por actividades nocivas o peligrosas
Retos	Lograr consideración por parte de actores con mucho poder de decisión, ejecución y gestión
Potenciales	Estar más atentos y reclamar por los derechos comunes
Orientaciones	Corto y mediano plazo
Fundamental	Acuerdos y compromisos

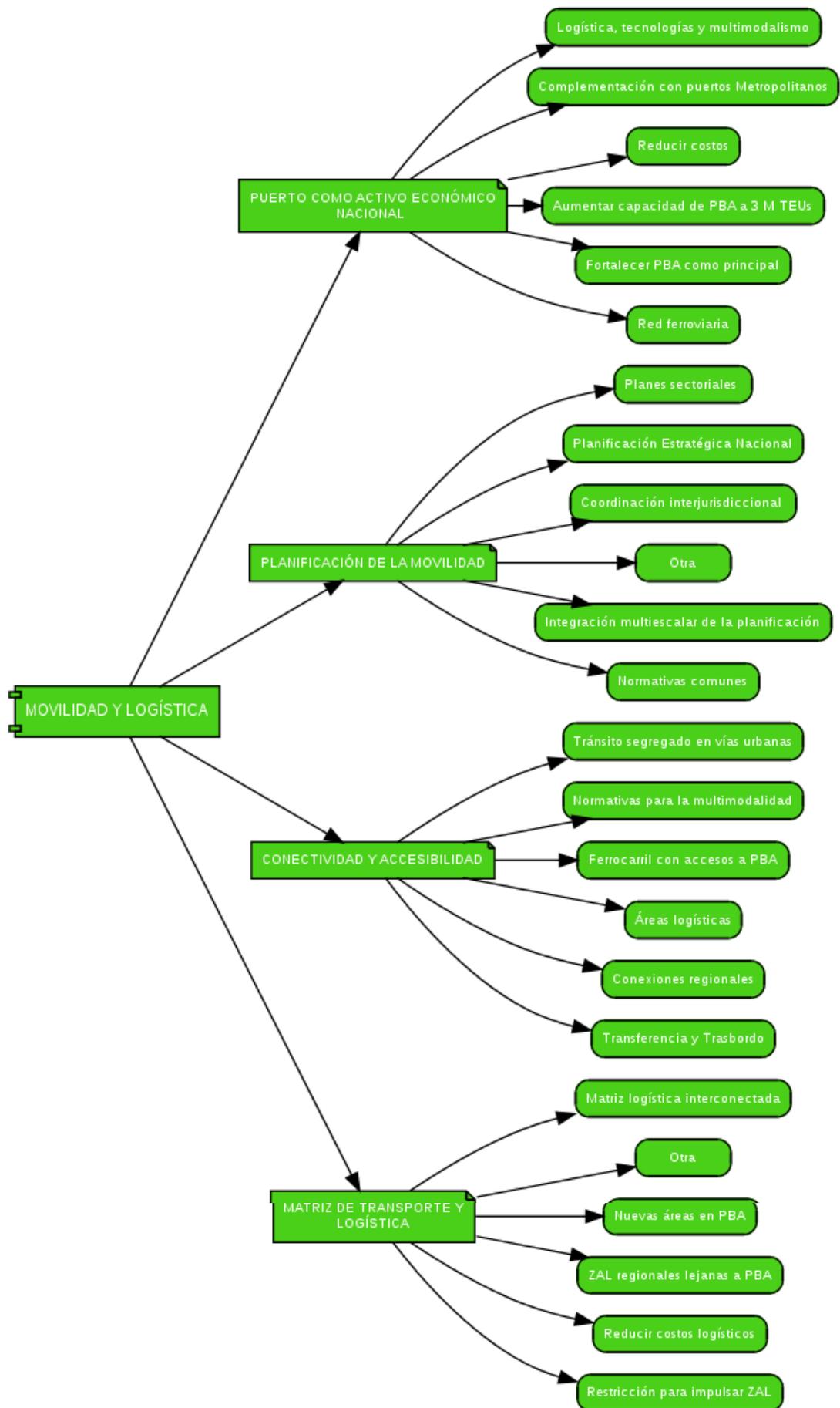
Hipótesis de evoluciones posibles

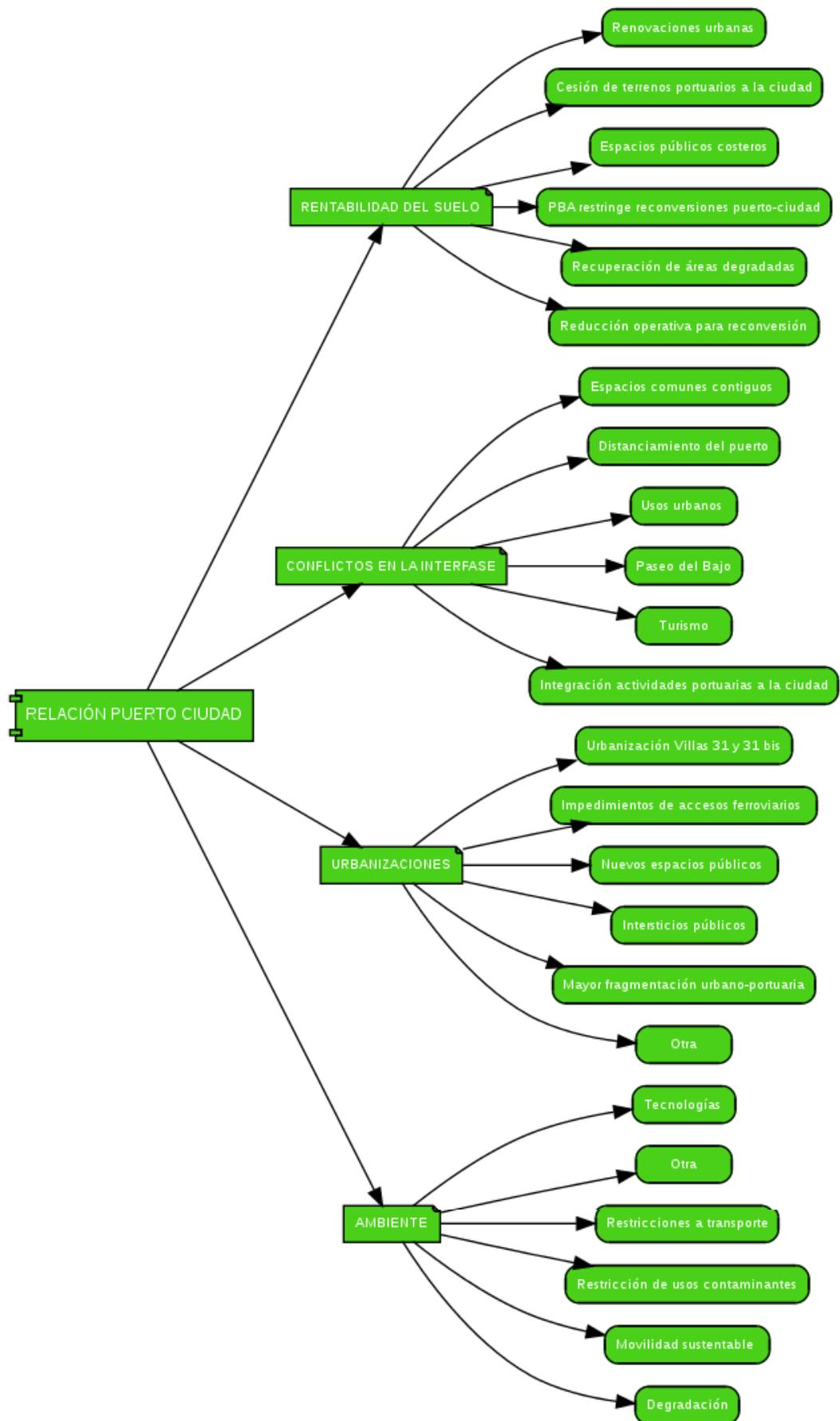
Título	Descripción	Probabilidad
Rechazo a actividades portuarias	Rechazo a ciertas actividades portuarias	10 %
Aceptación a actividades portuarias	Aceptar la presencia y consolidación de PBA	18 %
Acuerdos para un desarrollo mixto	Un puerto más amigable con la ciudad y usos menos compatibles alejados	35 %
Negación a continuidad del puerto	Rechazo absoluto al puerto, incentivos a la desafectación	5 %
Otra		2 %
Vinculación al río	Solicitar mayores espacios para recreación y vinculación costera y ribereña	30 %

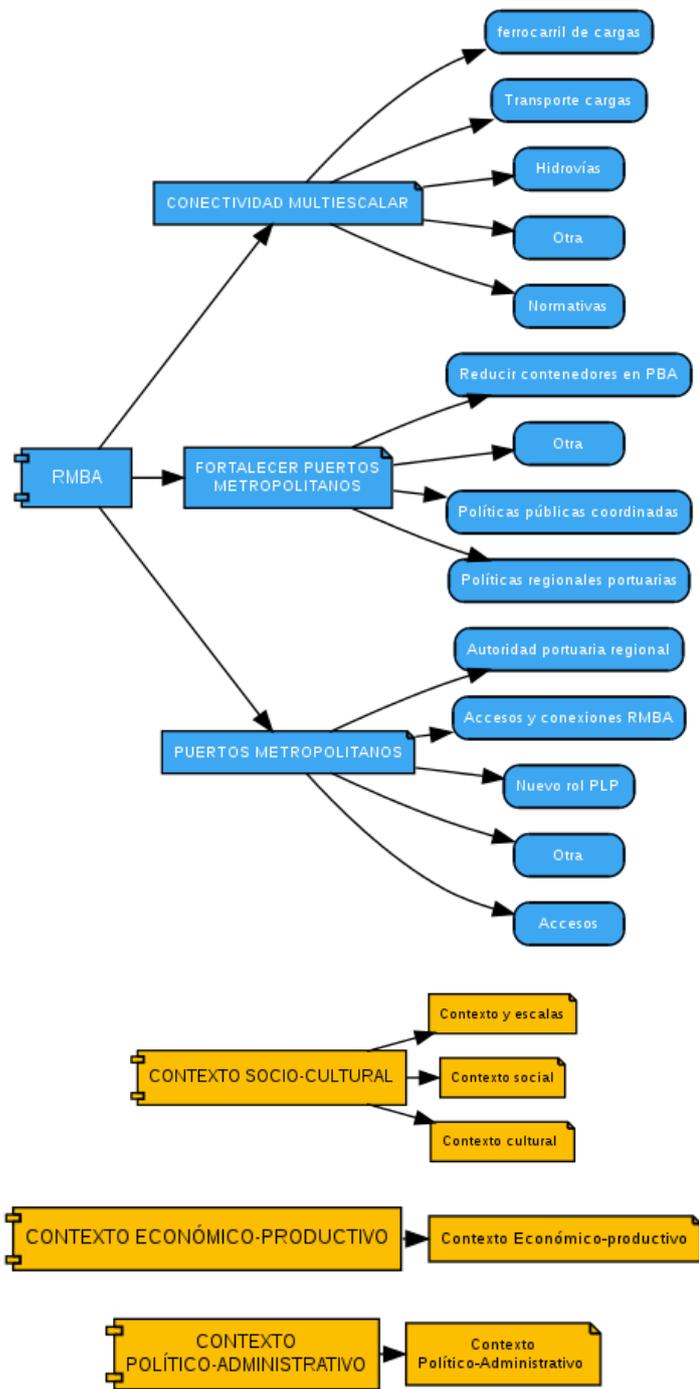
2- Árboles (descomposición de niveles y variables)

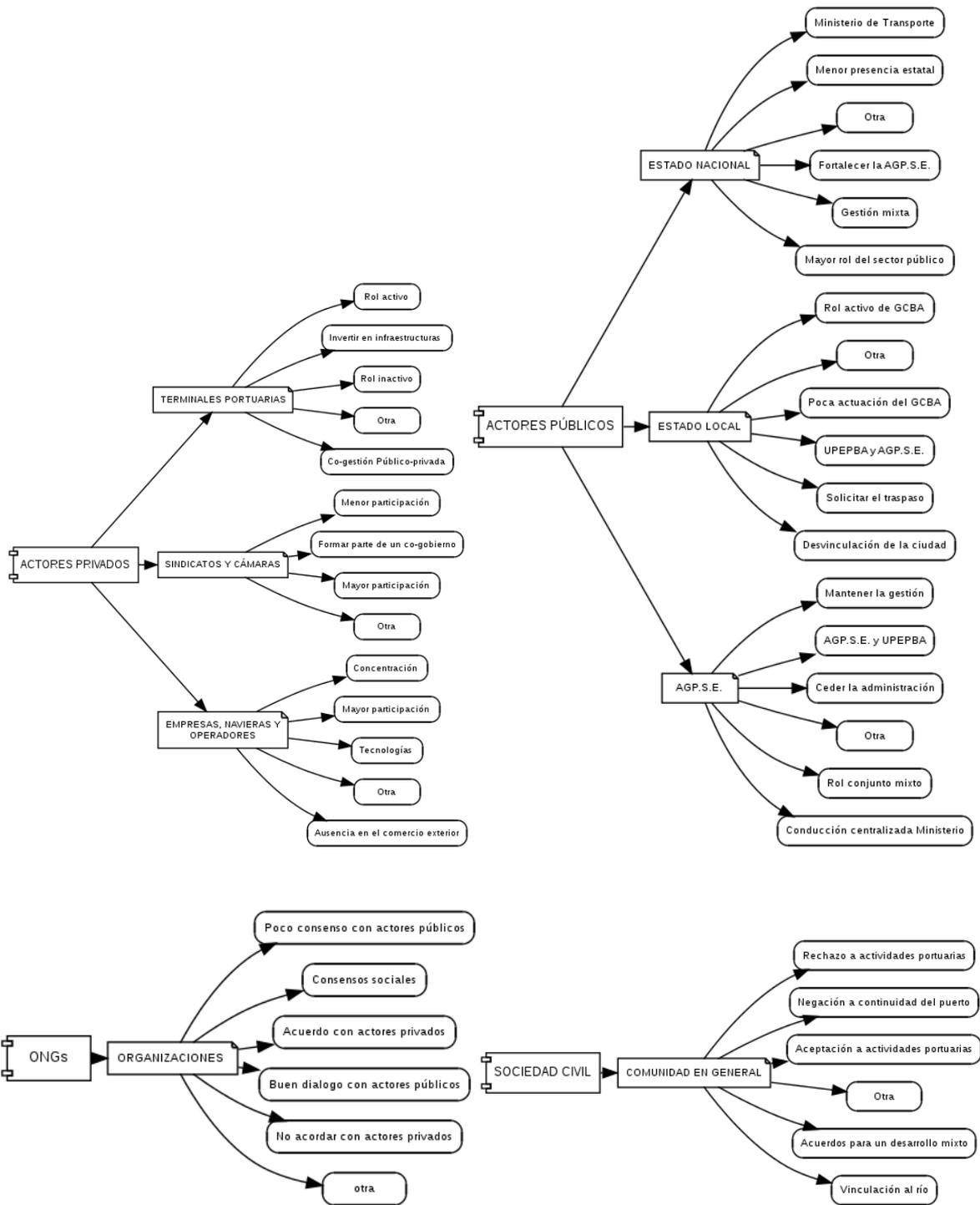




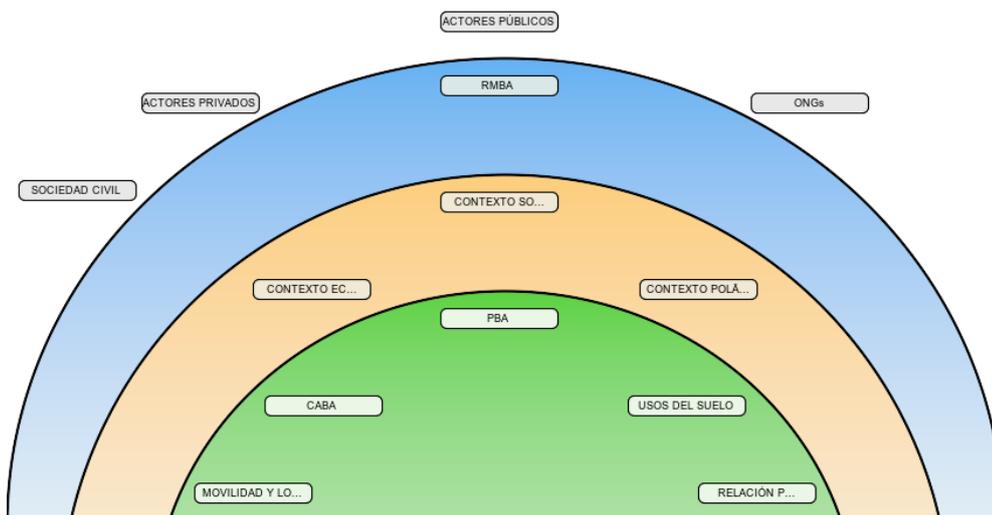








RADAR TITULO



3- Escenarios por hipótesis

1. Escenario 1 PBA FORTALECIDO

Descripción

PBA fortalecido como principal puerto nacional en cargas contenerizadas

Dimensión: PBA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
ADMINISTRACIÓN	Administración Estado nacional : Nueva administración del ámbito nacional sin la AGP.S.E	10 %
EXPANSIÓN	Crece sobre el agua : Expandir áreas sobre rellenos hacia el norte de PBA para contenedores	45 %
USOS MIXTOS	Contenedores y cruceros : Equilibrar las cargas contenerizadas con las temporadas de cruceros	35 %
Probabilidad del escenario		1.575 %

2. Escenario 2 PBA DEBILITADO A ESCALA NACIONAL

Descripción

PBA muy restringido por la ciudad, con fuertes demandas de territorio, administrado por el Estado nacional, sin posibilidad de expansión con reducción de la carga contenerizadas

Dimensión: PBA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
ADMINISTRACIÓN	AGP S.E. : Continuar administrado por AGP.S.E.	40 %
EXPANSIÓN	no crecer : no crecer y mantener la operativa actual	10 %
USOS MIXTOS	Reducir contenedores : Restringir la capacidad para contenedores y recuperar áreas para otros usos	30 %
Probabilidad del escenario		1.2 %

3. Escenario 3 HINTERLAND REGIONAL

Descripción

PBA en una red de puertos regionales con capacidad conjunta para cargas multipropósitos, cada uno con la especificidad que mejor se adapte a demandas, restricciones y requerimientos

Dimensión: PBA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
ADMINISTRACIÓN	Co-gobierno : Administración co-gobernada Nación - ciudad	15 %
EXPANSIÓN	Superficie actual : Desarrollar la superficie actual optimizando el territorio	17 %
USOS MIXTOS	Incentivar el crucero : Políticas turísticas de incentivos a temporadas ampliadas para cruceros	15 %
Probabilidad del escenario		0.3825 %

4. Escenario 4 POSIBLE

Descripción

En base a las tendencias pasadas y el diagnóstico presente se puede prever un escenario posible de acuerdo a las hipótesis de transformación, los relatos de los actores entrevistados y el rol del Ministerio de Transporte

Dimensión: PBA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
ADMINISTRACIÓN	AGP S.E. : Continuar administrado por AGP.S.E.	40 %
EXPANSIÓN	Crece sobre el agua : Expandir áreas sobre rellenos hacia el norte de PBA para contenedores	45 %
USOS MIXTOS	Contenedores y cruceros : Equilibrar las cargas contenerizadas con las temporadas de cruceros	35 %
Probabilidad del escenario		6.3 %

5. Escenario 5 DESEABLE

Descripción

Considerando las posibilidades actuales de orden físico-funcional y administrativo es deseable conducir el puerto con ciertas pautas de ordenamiento para el desarrollo futuro

Dimensión: PBA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
ADMINISTRACIÓN	Co-gobierno : Administración co-gobernada Nación - ciudad	15 %
EXPANSIÓN	Crece sobre el agua : Expandir áreas sobre rellenos hacia el norte de PBA para contenedores	45 %
USOS MIXTOS	Reducir contenedores : Restringir la capacidad para contenedores y recuperar áreas para otros usos	30 %
Probabilidad del escenario		2.025 %

6. Escenario 6 POCO PROBABLE

Descripción

Tomando como base el análisis de las entrevistas sobre los supuestos, demandas, debilidades y fortalezas se pueden considerar improbables algunas situaciones para el futuro de PBA

Dimensión: PBA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
ADMINISTRACIÓN	Traspaso : Traspaso a la administración local -GCBA	30 %
EXPANSIÓN	no crecer : no crecer y mantener la operativa actual	10 %
USOS MIXTOS	Usos deportivos y recreativos : Nuevos usos sobre la costa, con paseos, deportes náuticos y turismo local	10 %
Probabilidad del escenario		0.3 %

7. Escenario 1 UN PUERTO EN UNA CIUDAD

Descripción

El puerto como subsistema "aislado" y poco articulado a la ciudad, resuelve los principales problemas portuarios sin considerar la dimensión urbana

Dimensión: CABA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
UBICACIÓN CENTRAL	Planificación descentralizada : Descentralizar las funciones de la Capital Federal en otros puntos del país	10 %
SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE	Paseo del Bajo : Se mitiga el caos del tránsito mediante el Paseo del Bajo	40 %
RELACIÓN PUERTO CIUDAD	La ciudad rechaza la actividad portuaria : La ciudad rechaza la actividad portuaria, por lo que promueve el alejamiento de ciertas actividades incompatibles	10 %
Probabilidad del escenario		0.4 %

8. Escenario 2 LA CIUDAD PORTUARIA

Descripción

La ciudad acepta, integra y gestiona con el puerto y recíprocamente, se entienden como subsistemas complejos interdependientes

Dimensión: CABA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
----------	-----------	--------------

UBICACIÓN CENTRAL	Ciudad portuaria : Mantener la identidad de la ciudad portuaria, de la cultura porteña	20 %
SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE	Movilidad urbana sustentable : Promover la movilidad sustentable con incentivos al transporte público	15 %
RELACIÓN PUERTO CIUDAD	La ciudad acepta las actividades portuarias : La ciudad incorpora la actividad portuaria que sea compatible, cruceros, cabotaje, deportes, etc.	20 %
Probabilidad del escenario		0.6 %

9. Escenario 3 PUERTO-CIUDAD

Descripción

El puerto pensado y planificado en y con la ciudad, fortaleciendo la identidad local, promoviendo el desarrollo local y regional y manteniendo el posicionamiento nacional

Dimensión: CABA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
UBICACIÓN CENTRAL	Identidad porteña : Reivindicar el rol del puerto en la ciudad con nuevos usos	20 %
SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE	Paseo del Bajo : Se mitiga el caos del tránsito mediante el Paseo del Bajo	40 %
RELACIÓN PUERTO CIUDAD	Promueve el desarrollo : La ciudad promueve el desarrollo del puerto con planificación conjunta	40 %
Probabilidad del escenario		3.2 %

10. Escenario 4 POSIBLE

Descripción

En función de considerar la escala local y las tendencias actuales

Dimensión: CABA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
UBICACIÓN CENTRAL	Consolidar el traspaso de PBA y terrenos : Efectivizar el traspaso de las tierras y bienes de PBA, con la administración	5 %
SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE	Segregar carriles : Segregar carriles para transporte pesado en vías urbanas	10 %
RELACIÓN PUERTO CIUDAD	Usos mixtos compatibles : se promueven usos cercanos a los bordes urbanos compatibles y distancia de las operaciones menos compatibles y más nocivas	15 %
Probabilidad del escenario		0.075 %

11. Escenario 5 DESEABLE

Descripción

Considerando las limitaciones, pero también las oportunidades, se pueden considerar recuperar la identidad porteña, la ciudad portuaria sobre la base de una planificación integral

Dimensión: CABA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
UBICACIÓN CENTRAL	Ciudad portuaria : Mantener la identidad de la ciudad portuaria, de la cultura porteña	20 %
SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE	Fomentar el ferrocarril : Promover el incremento de las cargas por medio ferroviario	10 %
RELACIÓN PUERTO CIUDAD	Planificación y ordenamiento territorial y ambiental : Conducir un plan integral conjunto con Nación, CABA, AGP.S.E., actores privados y sociedad civil	10 %
Probabilidad del escenario		0.2 %

12. Escenario 6 POCO PROBABLE

Descripción

Afectados por las condiciones observadas y según la opinión de expertos y especialistas en el tema que fueron entrevistados, a corto y mediano plazo es poco probable que suceda

Dimensión: CABA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
UBICACIÓN CENTRAL	Planificación descentralizada : Descentralizar las funciones de la Capital Federal en otros puntos del país	10 %

SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE	Centros de transferencia : Generar centros de transferencias fuera de la ciudad que limiten el ingreso de transporte privado	20 %
RELACIÓN PUERTO CIUDAD	Promueve la desafectación : el Gobierno local promueve desafectar el puerto y reconvertir áreas	5 %
Probabilidad del escenario		0.1 %

13. Escenario 1 PROMOVER CONTENEDORES

Descripción

En línea con el fortalecimiento nacional se incentiva el desarrollo de PBA, con crecimiento en cargas contenerizadas y expansiones sobre el agua. alejando las actividades incompatibles

Dimensión: USOS DEL SUELO

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
CENTRALIDAD	Crece con rellenos sobre el agua : Crece hacia el agua para disponer más capacidad de contenedores y áreas logísticas	35 %
CONTENEDORES	Incremento 2 M TEUs : Incrementar la capacidad a 2 M de TEUs/año, hacia el agua	20 %
CRUCEROS	Menos cruceros : Menor recalada de cruceros por corta temporada o problemas de incompatibilidad, u otras consideraciones	10 %
USOS MIXTOS URBANO-PORTUARIOS	Distanciar - acercar actividades : Distanciar ciertas actividades y usos y acercar nuevos usos a la ciudad en una nueva relación puerto ciudad	25 %
Probabilidad del escenario		0.175 %

14. Escenario 2 USOS DE PUERTO-CIUDAD

Descripción

Considerar que pueden coexistir usos portuarios alejados de la ciudad y usos de la ciudad que requieren del puerto más vinculados a sus bordes; sobre la base del ordenamiento territorial-ambiental

Dimensión: USOS DEL SUELO

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
CENTRALIDAD	Expansión con usos recreativos y deportivos : Planificar la expansión en el territorio actual con nuevos usos recreativos y deportivos	15 %
CONTENEDORES	Capacidad actual : Se mantiene la capacidad actual en 1.2 M TEUs/año, con un nuevo plan de ordenamiento territorial	15 %
CRUCEROS	Cruceros hacia la ciudad contenedores hacia el agua : Crece en cargas contenerizadas hacia el agua y crecer en cruceros y cabotaje hacia la ciudad, recuperando áreas vacantes, usurpadas, alquiladas y generando nuevos usos	60 %
USOS MIXTOS URBANO-PORTUARIOS	Reconversión puerto ciudad de áreas degradadas : Recuperación de áreas degradadas y/u obsoletas para reconvertir a ciudad	15 %
Probabilidad del escenario		0.2025 %

15. Escenario 3 PUERTO REGIONAL

Descripción

Promover la integración regional, metropolitana y portuaria; fortaleciendo los puertos de la RMBA y posicionando a PBA en un clúster común integrado y subsidiario en los usos y actividades

Dimensión: USOS DEL SUELO

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
CENTRALIDAD	Descentralizar cargas parcialmente a la región : Descentralizar las cargas contenerizadas parcialmente en otros puertos de la región	20 %
CONTENEDORES	Reducción menor a 800000 TEUs : Reducir la carga contenerizada a 800 mil TEUs/año	5 %
CRUCEROS	Cruceros y cabotaje : Incrementar la posibilidad de transporte de cabotaje y de ultramar internacional	20 %
USOS MIXTOS URBANO-PORTUARIOS	Usos turístico, deportivos y recreativos : Nuevos usos, que requieren de la infraestructura portuaria pero son	15 %

	compatibles con la ciudad	
Probabilidad del escenario		0.03 %

16. Escenario 4 POSIBLE

Descripción

Según las tendencias pasadas y actuales, y en base al diagnóstico es posible compatibilizar cruceros y contenedores con distancias prudentes para cada actividad en armonía con la ciudad

Dimensión: USOS DEL SUELO

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
CENTRALIDAD	Crece con rellenos sobre el agua : Crece hacia el agua para disponer más capacidad de contenedores y áreas logísticas	35 %
CONTENEDORES	Incremento 2 M TEUs : Incrementar la capacidad a 2 M de TEUs/año, hacia el agua	20 %
CRUCEROS	Cruceros hacia la ciudad contenedores hacia el agua : Crece en cargas contenerizadas hacia el agua y crecer en cruceros y cabotaje hacia la ciudad, recuperando áreas vacantes, usurpadas, alquiladas y generando nuevos usos	60 %
USOS MIXTOS URBANO-PORTUARIOS	Ceder terrenos a la ciudad : El puerto cede terrenos a la ciudad para áreas verdes, espacios públicos y nuevos emprendimientos	25 %
Probabilidad del escenario		1.05 %

17. Escenario 5 DESEABLE

Descripción

Sería deseable contemplar todas las escalas e intereses de los diversos actores para potenciar las fortalezas de PBA, en escala local y regional que pueda competir en el bloque Mercosur

Dimensión: USOS DEL SUELO

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
CENTRALIDAD	Descentralizar cargas parcialmente a la región : Descentralizar las cargas contenerizadas parcialmente en otros puertos de la región	20 %
CONTENEDORES	Hinterland metropolitano : Puertos metropolitanos, capacidad conjunta para 4 M TEUs/año (La Plata, Zarate, Campana, Dock Sud y PBA)	20 %
CRUCEROS	Cruceros hacia la ciudad contenedores hacia el agua : Crece en cargas contenerizadas hacia el agua y crecer en cruceros y cabotaje hacia la ciudad, recuperando áreas vacantes, usurpadas, alquiladas y generando nuevos usos	60 %
USOS MIXTOS URBANO-PORTUARIOS	Usos turístico, deportivos y recreativos : Nuevos usos, que requieren de la infraestructura portuaria pero son compatibles con la ciudad	15 %
Probabilidad del escenario		0.36 %

18. Escenario 6 POCO PROBABLE

Descripción

Sosteniendo la tesis que es una infraestructura vital y un activo económico disponible es poco probable que se dieran situaciones para su desafectación

Dimensión: USOS DEL SUELO

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
CENTRALIDAD	Descentralizar totalmente las cargas : Descentralizar totalmente las cargas contenerizadas a puertos regionales y crecer con cruceros y cabotaje	5 %
CONTENEDORES	Cancelar contenedores : Cancelar las cargas contenerizadas y utilizar ese espacio para otros usos portuarios	5 %
CRUCEROS	Cruceros y cabotaje : Incrementar la posibilidad de transporte de cabotaje y de ultramar internacional	20 %
USOS MIXTOS URBANO-PORTUARIOS	Desarrollos privados : Presión sobre la ciudad para solicitar reconversiones con promoción inmobiliaria de alta rentabilidad	15 %
Probabilidad del escenario		0.0075 %

19. Escenario 1 TRANSPORTE Y LOGÍSTICA MULTIMODAL

Descripción

Considerar la matriz de transporte integrada al sistema logística con reglamentación para implementar el multimodalismo en escala nacional

Dimensión: MOVILIDAD Y LOGÍSTICA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
PUERTO COMO ACTIVO ECONÓMICO NACIONAL	Logística, tecnologías y multimodalismo : Estrategias de desarrollo para PBA con logística, tecnologías, y sistemas multimodales de transporte	20 %
PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD	Integración multiescalar de la planificación : Integración de los planes sectoriales de transporte en escala local, regional y nacional	10 %
CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD	Normativas para la multimodalidad : Normativas sobre sistema multimodal de transporte	10 %
MATRIZ DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA	Matriz logística interconectada : Mantener la infraestructura y modos de transporte conectados a un sistema logístico local-regional que colabore con PBA	10 %
Probabilidad del escenario		0.02 %

20. Escenario 2 INTEGRACIÓN REGIONAL MULTIMODAL

Descripción

Integración de infraestructuras para la accesibilidad y conectividad regional con un hinterland común fortalecido con un rol más equilibrado entre los principales puertos de la RMBA

Dimensión: MOVILIDAD Y LOGÍSTICA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
PUERTO COMO ACTIVO ECONÓMICO NACIONAL	Complementación con puertos Metropolitanos : Estrategias de complementación con puertos metropolitanos en diversificar cargas y reposicionar PBA con contenedores	15 %
PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD	Coordinación interjurisdiccional : Planes coordinados interjurisdiccionales en infraestructura terrestre (carretera y ferroviaria)	30 %
CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD	Conexiones regionales : Conexiones regionales carreteras con tránsito segregado (rutas y autopistas)	18 %
MATRIZ DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA	ZAL regionales lejanas a PBA : Posibilidad de crear ZAL y Plataformas logísticas en la RMBA, lejos de PBA	40 %
Probabilidad del escenario		0.324 %

21. Escenario 3 MOVILIDAD SUSTENTABLE

Descripción

Redefinir PBA dentro de un sistema sustentable portuario con movilidad acorde, con reducción de impacto ambiental, aunque sea más lento y menos eficiente pero acorde a la ciudad

Dimensión: MOVILIDAD Y LOGÍSTICA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
PUERTO COMO ACTIVO ECONÓMICO NACIONAL	Red ferroviaria : Mejoras en la red ferroviaria que reducen los costos carreteros	5 %
PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD	Planificación Estratégica Nacional : Planificación del transporte en el marco de un plan estratégico nacional	15 %
CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD	Ferrocarril con accesos a PBA : Ferrocarril a escala nacional con accesos al PBA	10 %
MATRIZ DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA	Nuevas áreas en PBA : Incorporar áreas para ZAL cercanas a PBA	10 %
Probabilidad del escenario		0.0075 %

22. Escenario 4 POSIBLE

Descripción

Teniendo en cuenta la posición actual de PBA, la matriz de transporte y las limitaciones, es posible impulsar el puerto pero con restricciones para la actividad logística

Dimensión: MOVILIDAD Y LOGÍSTICA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
PUERTO COMO ACTIVO ECONÓMICO NACIONAL	Fortalecer PBA como principal : Promoción de políticas de	50 %

ECONÓMICO NACIONAL	fortalecimiento que potencien el PBA como principal en el país	
PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD	Planes sectoriales : Planes sectoriales de escala local sobre infraestructuras carreteras	25 %
CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD	Tránsito segregado en vías urbanas : Autopistas urbanas con tránsito segregado por carril y/o horarios	22 %
MATRIZ DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA	Restricción para impulsar ZAL : Limitaciones físicas y funcionales para promocionar ZAL	20 %
Probabilidad del escenario		0.55 %

23. Escenario 5 DESEABLE

Descripción

Reflexionando sobre las tendencias actuales de los principales puertos en el mundo, es deseable planificar un sistema multimodal integrado con eficiencia logística regional

Dimensión: MOVILIDAD Y LOGÍSTICA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
PUERTO COMO ACTIVO ECONÓMICO NACIONAL	Complementación con puertos Metropolitanos : Estrategias de complementación con puertos metropolitanos en diversificar cargas y reposicionar PBA con contenedores	15 %
PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD	Integración multiescalar de la planificación : Integración de los planes sectoriales de transporte en escala local, regional y nacional	10 %
CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD	Normativas para la multimodalidad : Normativas sobre sistema multimodal de transporte	10 %
MATRIZ DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA	Matriz logística interconectada : Mantener la infraestructura y modos de transporte conectados a un sistema logístico local-regional que colabore con PBA	10 %
Probabilidad del escenario		0.015 %

24. Escenario 6 POCO PROBABLE

Descripción

por las restricciones físicas y funcionales para la expansión y operatividad de PBA es poco probable incluir el ferrocarril, crear ZAL en PBA y coordinar una planificación integral a escala nacional

Dimensión: MOVILIDAD Y LOGÍSTICA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
PUERTO COMO ACTIVO ECONÓMICO NACIONAL	Aumentar capacidad de PBA a 3 M TEUs : Desarrollo logístico y matriz de transporte para garantizar capacidad en 3 M de TEUs/año	5 %
PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD	Planificación Estratégica Nacional : Planificación del transporte en el marco de un plan estratégico nacional	15 %
CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD	Ferrocarril con accesos a PBA : Ferrocarril a escala nacional con accesos al PBA	10 %
MATRIZ DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA	Nuevas áreas en PBA : Incorporar áreas para ZAL cercanas a PBA	10 %
Probabilidad del escenario		0.0075 %

25. Escenario 1 PUERTO SOLIDARIO

Descripción

Ordenar los usos del suelo y la movilidad en función de una relación amigable entre el puerto y la ciudad

Dimensión: RELACIÓN PUERTO CIUDAD

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
RENTABILIDAD DEL SUELO	Cesión de terrenos portuarios a la ciudad : PBA cede terrenos para la ciudad, espacios verdes, paseos, recreación y destinos varios	20 %
CONFLICTOS EN LA INTERFASE	Integración actividades portuarias a la ciudad : Se integran las funciones portuarias menos nocivas a la ciudad (cruceros, cabotaje, turismo, recreación, deporte)	15 %
URBANIZACIONES	Nuevos espacios públicos : Demandas de espacios públicos para las urbanizaciones	15 %
AMBIENTE	Restricción de usos contaminantes : Reducir, impedir, controlar los usos de mayor contaminación, polución ambiental del medio (suelo, aire, agua)	20 %

Probabilidad del escenario	0.09 %
----------------------------	--------

26. Escenario 2 LA CIUDAD RECHAZA AL PUERTO

Descripción

La centralidad de CABA y el compromiso territorial arrincona al puerto e impide el desarrollo y expansión con los usos actuales; incentiva una reconversión puerto-ciudad

Dimensión: RELACIÓN PUERTO CIUDAD

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
RENTABILIDAD DEL SUELO	Renovaciones urbanas : Presión sobre áreas operativas de PBA para renovaciones urbanas	8 %
CONFLICTOS EN LA INTERFASE	Usos urbanos : Incorporación de usos mixtos urbanos (residencia, comercio, administración)	8 %
URBANIZACIONES	Urbanización Villas 31 y 31 bis : Inclusión de las villas a la ciudad	45 %
AMBIENTE	Restricciones a transporte : Reducir ingreso de ciertos transportes y reducir emisiones de GEI	20 %
Probabilidad del escenario		0.0576 %

27. Escenario 3 EL PUERTO NO INCLUYE A LA CIUDAD

Descripción

Las actividades portuarias y la expansión no son consecuentes con las demandas de la ciudad y la sociedad en general, se aísla y resuelve los conflicto intra portuarios

Dimensión: RELACIÓN PUERTO CIUDAD

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
RENTABILIDAD DEL SUELO	PBA restringe reconversiones puerto-ciudad : PBA crece sobre la ciudad y restringe desarrollos privados	30 %
CONFLICTOS EN LA INTERFASE	Espacios comunes contiguos : Generación de espacios comunes (paseos costaneros, pesca, náutica)	10 %
URBANIZACIONES	Mayor fragmentación urbano-portuaria : Las urbanizaciones no garantizan la inclusión entre áreas	15 %
AMBIENTE	Degradación : Mayor degradación ambiental y territorial por tránsito pesado	0 %
Probabilidad del escenario		0 %

28. Escenario 4 POSIBLE

Descripción

En línea con los proyectos propuestos y en desarrollo; manifestados por los diversos actores y promocionados desde el ámbito estatal

Dimensión: RELACIÓN PUERTO CIUDAD

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
RENTABILIDAD DEL SUELO	Cesión de terrenos portuarios a la ciudad : PBA cede terrenos para la ciudad, espacios verdes, paseos, recreación y destinos varios	20 %
CONFLICTOS EN LA INTERFASE	Paseo del Bajo : El Paseo del Bajo resuelve el conflicto del tránsito de cargas	45 %
URBANIZACIONES	Urbanización Villas 31 y 31 bis : Inclusión de las villas a la ciudad	45 %
AMBIENTE	Movilidad sustentable : Apuntar a medios menos contaminantes (ferrocarril, transporte público, no motorizados)	20 %
Probabilidad del escenario		0.81 %

29. Escenario 5 DESEABLE

Descripción

Para optimizar la relación con la ciudad es necesario incorporar tecnologías al transporte, generar espacios públicos con actividades comunes y recuperar áreas subutilizadas

Dimensión: RELACIÓN PUERTO CIUDAD

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
RENTABILIDAD DEL SUELO	Recuperación de áreas degradadas : Recuperación de áreas portuarias degradadas para emprendimientos inmobiliarias	15 %

CONFLICTOS EN LA INTERFASE	Integración actividades portuarias a la ciudad : Se integran las funciones portuarias menos nocivas a la ciudad (cruceiros, cabotaje, turismo, recreación, deporte)	15 %
URBANIZACIONES	Intersticios públicos : Espacios públicos de articulación entre áreas portuarias y áreas urbanas formales e informales	5 %
AMBIENTE	Tecnologías : Incorporar tecnologías con bajo impacto ambiental	30 %
Probabilidad del escenario		0.03375 %

30. Escenario 6 POCO PROBABLE

Descripción

Manifestando la potencialidad e la reconversión portuaria es improbable promover una reducción de operaciones para reconvertir e incentivar el turismo; restringir el transporte no acompaña el desarrollo de PBA

Dimensión: RELACIÓN PUERTO CIUDAD

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
RENTABILIDAD DEL SUELO	Reducción operativa para reconversión : Reducir áreas operativas para reconversiones puerto-ciudad	7 %
CONFLICTOS EN LA INTERFASE	Turismo : Turismo local influido por el crucero, el paisaje costero y el centro de CABA	10 %
URBANIZACIONES	Otra :	5 %
AMBIENTE	Restricciones a transporte : Reducir ingreso de ciertos transportes y reducir emisiones de GEI	20 %
Probabilidad del escenario		0.007 %

31. Escenario POSIBLE

Descripción

La escala regional acompaña los escenarios de la escala local, en tema de movilidad, administración y sistema portuario regional

Dimensión: RMBA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
CONECTIVIDAD MULTIESCALAR	Transporte cargas : Segregar carriles, ordenar el sistema del transporte de cargas terrestre en autopistas y rutas, vías y horarios	35 %
FORTALECER PUERTOS METROPOLITANOS	Reducir contenedores en PBA : descentralizar las cargas en los puertos regionales	45 %
PUERTOS METROPOLITANOS	Nuevo rol PLP : Puerto La Plata reposicionado con su terminal de contenedores y fortalecidos por la ubicación	20 %
Probabilidad del escenario		3.15 %

32. Escenario 2 DESEABLE

Descripción

Existe una demanda en resolver las problemáticas territoriales a escala regional de forma coordinada, integrada y co-gestionada con la interjurisdiccionalidad

Dimensión: RMBA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
CONECTIVIDAD MULTIESCALAR	ferrocarril de cargas : Mejorar accesibilidad y conectividad carretera ferroviaria	24 %
FORTALECER PUERTOS METROPOLITANOS	Políticas regionales portuarias :	20 %
PUERTOS METROPOLITANOS	Accesos y conexiones RMBA : Mejores accesos y conexiones multimodales a la RMBA	30 %
Probabilidad del escenario		1.44 %

33. Escenario 3 POCO PROBABLE

Descripción

Se percibe una carencia en coordinación de políticas públicas comunes que sean solidarias a los subsistemas que integran el tema portuario

Dimensión: RMBA

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
CONECTIVIDAD MULTIESCALAR	Normativas : Impulsar normativas conjuntas entre los	15 %

	diversos niveles del Estado, con las jurisdicciones de la RMBA	
FORTALECER PUERTOS METROPOLITANOS	Políticas públicas coordinadas : Coordinación entre actores públicos y privados para fortalecer el hinterland regional	20 %
PUERTOS METROPOLITANOS	Autoridad portuaria regional : Generar una autoridad que reúna los puertos y actores de la RMBA en temas portuarios	10 %
Probabilidad del escenario		0.3 %

34. Escenario 1 POSIBLE

Descripción

Actualmente -y desde hace tres décadas- AGP.S.E. mantiene la administración e impulsa las acciones sobre PBA, aparentemente esto no cambiaría en el corto plazo

Dimensión: ACTORES PÚBLICOS

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
ESTADO NACIONAL	Fortalecer la AGP.S.E. : Dotar de instrumentos a la AGP.S.E. y fortalecer su rol descentralizado	40 %
ESTADO LOCAL	UPEPBA y AGP.S.E. : Posibilitar una vinculación de gestión co-gobernada entre AGP.S.E. y UPEPBA	15 %
AGP.S.E.	Mantener la gestión : Continuar con la gestión de PBA	60 %
Probabilidad del escenario		3.6 %

35. Escenario 2 DESEABLE

Descripción

En la gestión es importante comprender que una administración conjunta multiactoral y gestionada entre públicos y privados puede resolver los problemas complejos

Dimensión: ACTORES PÚBLICOS

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
ESTADO NACIONAL	Gestión mixta : Gestión público-privada	25 %
ESTADO LOCAL	Rol activo de GCBA : Promover un rol activo de GCBA frente a temas comunes	20 %
AGP.S.E.	Rol conjunto mixto : AGP.S.E. con actores públicos y privados	10 %
Probabilidad del escenario		0.5 %

36. Escenario 3 POCO PROBABLE

Descripción

A partir de la Ley de Puertos, el estado fue cediendo espacios, la desregulación y descentralización alejó el rol activo del Estado en todos sus niveles

Dimensión: ACTORES PÚBLICOS

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
ESTADO NACIONAL	Mayor rol del sector público : Incrementar el rol del sector público a través de diversos organismos del Estado	15 %
ESTADO LOCAL	Desvinculación de la ciudad : Desvincular la ciudad de cualquier cuestión que afecte el puerto	5 %
AGP.S.E.	Conducción centralizada Ministerio : Tomar la administración centralizada en el Ministerio de Transporte	10 %
Probabilidad del escenario		0.075 %

37. Escenario 1 POSIBLE

Descripción

El sector privado es fundamental en la dinámica portuaria; sin embargo, las tendencias advierten poca participación aunque con disponibilidad a invertir

Dimensión: ACTORES PRIVADOS

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
TERMINALES PORTUARIAS	Invertir en infraestructuras : inversiones en instalaciones intra portuarias e infraestructuras extra portuarias, nuevas tecnologías	20 %
SINDICATOS Y CÁMARAS	Mayor participación : Participar en la gestión en la mesa de diálogo y decisiones de PBA	50 %

EMPRESAS, NAVIERAS Y OPERADORES	Tecnologías : Incorporación de más tecnologías e instalaciones para las actividades	30 %
Probabilidad del escenario		3 %

38. Escenario 2 DESEABLE

Descripción

Por su relevancia es vital que se incluyan estos actores a los procesos de gestión portuaria

Dimensión: ACTORES PRIVADOS

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
TERMINALES PORTUARIAS	Co-gestión Público-privada : Gestión compartida entre actores públicos y privados	30 %
SINDICATOS Y CÁMARAS	Formar parte de un co-gobierno : Incluirse en una administración co-gobernada	30 %
EMPRESAS, NAVIERAS Y OPERADORES	Mayor participación : Participación más activa en la gestión de la operativa portuaria	15 %
Probabilidad del escenario		1.35 %

39. Escenario 3 POCO PROBABLE

Descripción

Por la tradición del sector es difícil incluir ciertos sectores a las mesas de dialogo

Dimensión: ACTORES PRIVADOS

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
TERMINALES PORTUARIAS	Co-gestión Público-privada : Gestión compartida entre actores públicos y privados	30 %
SINDICATOS Y CÁMARAS	Formar parte de un co-gobierno : Incluirse en una administración co-gobernada	30 %
EMPRESAS, NAVIERAS Y OPERADORES	Ausencia en el comercio exterior : Reducción de usuarios en el comercio exterior local	10 %
Probabilidad del escenario		0.9 %

40. Escenario 1 POSIBLE

Descripción

El diálogo y consenso con actores de la esfera estatal es una realidad, se han obtenido resultados en ese aspecto

Dimensión: ONGs

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
ORGANIZACIONES	Buen dialogo con actores públicos : Lograr acuerdos con los actores públicos en las causas comunes	25 %
Probabilidad del escenario		25 %

41. Escenario 2 DESEABLE

Descripción

Indispensable debatir y acordar con diversos sectores de la sociedad, además de actores públicos del orden estatal

Dimensión: ONGs

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
ORGANIZACIONES	Consensos sociales : Lograr consensos sobre temas sensibles (ambiente, usos, movilidad, territorio)	55 %
Probabilidad del escenario		55 %

42. Escenario 3 POCO PROBABLE

Descripción

Los intereses divergentes hacen muy arduo acordar con actores privados, además es difícil acceder

Dimensión: ONGs

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
ORGANIZACIONES	Acuerdo con actores privados : Lograr empatizar con actores privados que tienen intereses dispares	10 %
Probabilidad del escenario		10 %

43. Escenario 1 POSIBLE

Descripción

El consenso social es fundamental para lograr acuerdos sobre la expansión del puerto y desarrollo futuro

Dimensión: SOCIEDAD CIVIL

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
COMUNIDAD EN GENERAL	Aceptación a actividades portuarias : Aceptar la presencia y consolidación de PBA	18 %
Probabilidad del escenario		18 %

44. Escenario 2 DESEABLE

Descripción

En línea con el resto de las variables y dimensiones es una oportunidad que la sociedad acepte al puerto, recupere la identidad porteña y realice acuerdos par actividades mixtas y compatibles

Dimensión: SOCIEDAD CIVIL

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
COMUNIDAD EN GENERAL	Acuerdos para un desarrollo mixto : Un puerto más amigable con la ciudad y usos menos compatibles alejados	35 %
Probabilidad del escenario		35 %

45. Escenario 3 POCO PROBABLE

Descripción

Culturalmente el imaginario colectivo de la ciudad concibe su condición de porteño, entiende la presencia del puerto aun rechazando las actividades o reclamando resoluciones

Dimensión]: SOCIEDAD CIVIL

Detalles

Variable	Hipótesis	Probabilidad
COMUNIDAD EN GENERAL	Negación a continuidad del puerto : Rechazo absoluto al puerto, incentivos a la desafectación	5 %
Probabilidad del escenario		5 %

PROBABILIDAD

Dimensión : PBA

Escenarios por hipótesis	Hipótesis	Probabilidad	Diferencia
Escenario más probable	- AGP S.E. (40 %) - Crecer sobre el agua (45 %) - Contenedores y cruceros (35 %)	6.3 %	1
Escenario 4 POSIBLE	- AGP S.E. (40 %) - Crecer sobre el agua (45 %) - Contenedores y cruceros (35 %)	6.3 %	Idéntica probabilidad
Escenario 5 DESEABLE	- Co-gobierno (15 %) - Crecer sobre el agua (45 %) - Reducir contenedores (30 %)	2.03 %	3.1x menos probable
Escenario 1 PBA FORTALECIDO	- Administración Estado nacional (10 %) - Crecer sobre el agua (45 %) - Contenedores y cruceros (35 %)	1.58 %	3.99x menos probable
Escenario 2 PBA DEBILITADO A ESCALA NACIONAL	- AGP S.E. (40 %) - no crecer (10 %) - Reducir contenedores (30 %)	1.2 %	5.25x menos probable
Escenario 3 HINTERLAND REGIONAL	- Co-gobierno (15 %) - Superficie actual (17 %) - Incentivar el crucero (15 %)	0.38 %	16.58x menos probable
Escenario 6 POCO PROBABLE	- Traspaso (30 %) - no crecer (10 %) - Usos deportivos y recreativos (10 %)	0.3 %	21x menos probable

Dimensión : CABA

Escenarios por hipótesis	Hipótesis	Probabilidad	Diferencia
Escenario más probable	- Administración de PBA (40 %) - Paseo del Bajo (40 %) - Promueve el desarrollo (40 %)	6.4 %	1
Escenario 3 PUERTO-CIUDAD	- Identidad porteña (20 %) - Paseo del Bajo (40 %) - Promueve el desarrollo (40 %)	3.2 %	2x menos probable

Escenario 2 LA CIUDAD PORTUARIA	- Ciudad portuaria (20 %) - Movilidad urbana sustentable (15 %) - La ciudad acepta las actividades portuarias (20 %)	0.6 %	10.67x menos probable
Escenario 1 UN PUERTO EN UNA CIUDAD	- Planificación descentralizada (10 %) - Paseo del Bajo (40 %) - La ciudad rechaza la actividad portuaria (10 %)	0.4 %	16x menos probable
Escenario 5 DESEABLE	- Ciudad portuaria (20 %) - Fomentar el ferrocarril (10 %) - Planificación y ordenamiento territorial y ambiental (10 %)	0.2 %	32x menos probable
Escenario 6 POCO PROBABLE	- Planificación descentralizada (10 %) - Centros de transferencia (20 %) - Promueve la desafectación (5 %)	0.1 %	64x menos probable
Escenario 4 POSIBLE	- Consolidar el traspaso de PBA y terrenos (5 %) - Segregar carriles (10 %) - Usos mixtos compatibles (15 %)	0.08 %	80x menos probable

Dimensión : USOS DEL SUELO

Escenarios por hipótesis	Hipótesis	Probabilidad	Diferencia
Escenario más probable	- Crecer con rellenos sobre el agua (35 %) - Incremento de capacidad hacia el agua (35 %) - Cruceros hacia la ciudad contenedores hacia el agua (60 %) - Ceder terrenos a la ciudad (25 %)	1.8375 %	1
Escenario 4 POSIBLE	- Crecer con rellenos sobre el agua (35 %) - Incremento 2 M TEUs (20 %) - Cruceros hacia la ciudad contenedores hacia el agua (60 %) - Ceder terrenos a la ciudad (25 %)	1.05 %	1.75x menos probable
Escenario 5 DESEABLE	- Descentralizar cargas parcialmente a la región (20 %) - Hinterland metropolitano (20 %) - Cruceros hacia la ciudad contenedores hacia el agua (60 %) - Usos turístico, deportivos y recreativos (15 %)	0.36 %	5.1x menos probable
Escenario 2 USOS DE PUERTO-CIUDAD	- Expansión con usos recreativos y deportivos (15 %) - Capacidad actual (15 %) - Cruceros hacia la ciudad contenedores hacia el agua (60 %) - Reconversión puerto ciudad de áreas degradadas (15 %)	0.2 %	9.19x menos probable
Escenario 1 PROMOVER CONTENEDORES	- Crecer con rellenos sobre el agua (35 %) - Incremento 2 M TEUs (20 %) - Menos cruceros (10 %) - Distanciar - acercar actividades (25 %)	0.18 %	10.21x menos probable
Escenario 3 PUERTO REGIONAL	- Descentralizar cargas parcialmente a la región (20 %) - Reducción menor a 800000 TEUs (5 %) - Cruceros y cabotaje (20 %) - Usos turístico, deportivos y recreativos (15 %)	0.03 %	61.25x menos probable
Escenario 6 POCO PROBABLE	- Descentralizar totalmente las cargas (5 %) - Cancelar contenedores (5 %) - Cruceros y cabotaje (20 %)	0.01 %	183.75x menos probable

	- Desarrollos privados (15 %)		
--	-------------------------------	--	--

Dimensión : MOVILIDAD Y LOGÍSTICA

Escenarios por hipótesis	Hipótesis	Probabilidad	Diferencia
Escenario más probable	- Fortalecer PBA como principal (50 %) - Coordinación interjurisdiccional (30 %) - Transferencia y Traslado (25 %) - ZAL regionales lejanas a PBA (40 %)	1.5 %	1
Escenario 4 POSIBLE	- Fortalecer PBA como principal (50 %) - Planes sectoriales (25 %) - Tránsito segregado en vías urbanas (22 %) - Restricción para impulsar ZAL (20 %)	0.55 %	2.73x menos probable
Escenario 2 INTEGRACIÓN REGIONAL MULTIMODAL	- Complementación con puertos Metropolitanos (15 %) - Coordinación interjurisdiccional (30 %) - Conexiones regionales (18 %) - ZAL regionales lejanas a PBA (40 %)	0.32 %	4.69x menos probable
Escenario 5 DESEABLE	- Complementación con puertos Metropolitanos (15 %) - Integración multiescalar de la planificación (10 %) - Normativas para la multimodalidad (10 %) - Matriz logística interconectada (10 %)	0.02 %	75x menos probable
Escenario 1 TRANSPORTE Y LOGÍSTICA MULTIMODAL	- Logística, tecnologías y multimodalismo (20 %) - Integración multiescalar de la planificación (10 %) - Normativas para la multimodalidad (10 %) - Matriz logística interconectada (10 %)	0.02 %	75x menos probable
Escenario 6 POCO PROBABLE	- Aumentar capacidad de PBA a 3 M TEUs (5 %) - Planificación Estratégica Nacional (15 %) - Ferrocarril con accesos a PBA (10 %) - Nuevas áreas en PBA (10 %)	0.01 %	150x menos probable
Escenario 3 MOVILIDAD SUSTENTABLE	- Red ferroviaria (5 %) - Planificación Estratégica Nacional (15 %) - Ferrocarril con accesos a PBA (10 %) - Nuevas áreas en PBA (10 %)	0.01 %	150x menos probable

Dimensión : RELACIÓN PUERTO CIUDAD

Escenarios por hipótesis	Hipótesis	Probabilidad	Diferencia
Escenario más probable	- PBA restringe reconversiones puerto-ciudad (30 %) - Paseo del Bajo (45 %) - Urbanización Villas 31 y 31 bis (45 %)	1.8225 %	1

	- Tecnologías (30 %)		
Escenario 4 POSIBLE	- Cesión de terrenos portuarios a la ciudad (20 %) - Paseo del Bajo (45 %) - Urbanización Villas 31 y 31 bis (45 %) - Movilidad sustentable (20 %)	0.81 %	2.25x menos probable
Escenario 1 PUERTO SOLIDARIO	- Cesión de terrenos portuarios a la ciudad (20 %) - Integración actividades portuarias a la ciudad (15 %) - Nuevos espacios públicos (15 %) - Restricción de usos contaminantes (20 %)	0.09 %	20.25x menos probable
Escenario 2 LA CIUDAD RECHAZA AL PUERTO	- Renovaciones urbanas (8 %) - Usos urbanos (8 %) - Urbanización Villas 31 y 31 bis (45 %) - Restricciones a transporte (20 %)	0.06 %	30.38x menos probable
Escenario 5 DESEABLE	- Recuperación de áreas degradadas (15 %) - Integración actividades portuarias a la ciudad (15 %) - Intersticios públicos (5 %) - Tecnologías (30 %)	0.03 %	60.75x menos probable
Escenario 6 POCO PROBABLE	- Reducción operativa para reconversión (7 %) - Turismo (10 %) - Otra (5 %) - Restricciones a transporte (20 %)	0.01 %	182.25x menos probable
Escenario 3 EL PUERTO NO INCLUYE A LA CIUDAD	- PBA restringe reconversiones puerto-ciudad (30 %) - Espacios comunes contiguos (10 %) - Mayor fragmentación urbano-portuaria (15 %) - Degradación (0 %)	0 %	Probabilidad nula

Dimensión : RMBA

Escenarios por hipótesis	Hipótesis	Probabilidad	Diferencia
Escenario más probable	- Transporte cargas (35 %) - Reducir contenedores en PBA (45 %) - Accesos (30 %)	4.725 %	1
Escenario POSIBLE	- Transporte cargas (35 %) - Reducir contenedores en PBA (45 %) - Nuevo rol PLP (20 %)	3.15 %	1.5x menos probable
Escenario 2 DESEABLE	- ferrocarril de cargas (24 %) - Políticas regionales portuarias (20 %) - Accesos y conexiones RMBA (30 %)	1.44 %	3.28x menos probable
Escenario 3 POCO PROBABLE	- Normativas (15 %) - Políticas públicas coordinadas (20 %) - Autoridad portuaria regional (10 %)	0.3 %	15.75x menos probable

Dimensión : ACTORES PÚBLICOS

Escenarios por hipótesis	Hipótesis	Probabilidad	Diferencia
Escenario más probable	- Fortalecer la AGP.S.E. (40 %) - Solicitar el traspaso (50 %) - Mantener la gestión (60 %)	12 %	1
Escenario 1 POSIBLE	- Fortalecer la AGP.S.E. (40 %) - UPEPBA y AGP.S.E. (15 %) - Mantener la gestión (60 %)	3.6 %	3.33x menos probable
Escenario 2 DESEABLE	- Gestión mixta (25 %) - Rol activo de GCBA (20 %) - Rol conjunto mixto (10 %)	0.5 %	24x menos probable
Escenario 3 POCO PROBABLE	- Mayor rol del sector público (15 %) - Desvinculación de la ciudad (5 %) - Conducción centralizada Ministerio (10 %)	0.08 %	150x menos probable

Dimensión : ACTORES PRIVADOS

Escenarios por hipótesis	Hipótesis	Probabilidad	Diferencia
Escenario más probable	- Rol activo (30 %) - Mayor participación (50 %) - Concentración (40 %)	6 %	1
Escenario 1 POSIBLE	- Invertir en infraestructuras (20 %) - Mayor participación (50 %) - Tecnologías (30 %)	3 %	2x menos probable
Escenario 2 DESEABLE	- Co-gestión Público-privada (30 %) - Formar parte de un co-gobierno (30 %) - Mayor participación (15 %)	1.35 %	4.44x menos probable
Escenario 3 POCO PROBABLE	- Co-gestión Público-privada (30 %) - Formar parte de un co-gobierno (30 %) - Ausencia en el comercio exterior (10 %)	0.9 %	6.67x menos probable

Dimensión : ONGs

Escenarios por hipótesis	Hipótesis	Probabilidad	Diferencia
Escenario más probable	- Consensos sociales (55 %)	55 %	1
Escenario 2 DESEABLE	- Consensos sociales (55 %)	55 %	1x menos probable
Escenario 1 POSIBLE	- Buen dialogo con actores públicos (25 %)	25 %	2.2x menos probable
Escenario 3 POCO PROBABLE	- Acuerdo con actores privados (10 %)	10 %	5.5x menos probable

Dimensión : SOCIEDAD CIVIL

Escenarios por hipótesis	Hipótesis	Probabilidad	Diferencia
Escenario más probable	- Acuerdos para un desarrollo mixto (35 %)	35 %	1
Escenario 2 DESEABLE	- Acuerdos para un desarrollo mixto (35 %)	35 %	Idéntica probabilidad
Escenario 1 POSIBLE	- Aceptación a actividades portuarias (18 %)	18 %	1.94x menos probable
Escenario 3 POCO PROBABLE	- Negación a continuidad del puerto (5 %)	5 %	7x menos probable

4- Escenarios por dimensión

Escenario / escenarios : PBA

	Escenario 1 PBA FORTALECIDO	Escenario 2 PBA DEBILITADO A PUNTO MÍNIMO	Escenario 3 PBA REGIONAL	Escenario 4 PBA POSIBLE	Escenario 5 PBA DESEABLE	Escenario 6 PBA POCO PROBABLE
1 ADMINISTRACIÓN	Administración Estado nacional	AGP S.E.	Co-gobierno	AGP S.E.	Co-gobierno	Traspaso
	Probabilidad 10 %	Probabilidad 40 %	Probabilidad 15 %	Probabilidad 40 %	Probabilidad 15 %	Probabilidad 30 %
2 EXPANSIÓN	Crecer sobre el agua	no crecer	Superficie artificial	Crecer sobre el agua	Crecer sobre el agua	no crecer
	Probabilidad 45 %	Probabilidad 10 %	Probabilidad 17 %	Probabilidad 45 %	Probabilidad 45 %	Probabilidad 10 %
3 USOS MIXTOS	Contenedores y cruceros	Reducir contenedores	Incentivar el crucero	Contenedores y cruceros	Reducir contenedores	Usos deportivos y recreativos
	Probabilidad 35 %	Probabilidad 30 %	Probabilidad 15 %	Probabilidad 35 %	Probabilidad 30 %	Probabilidad 10 %
Probabilidad del escenario	1.575%	1.2%	0.3825%	6.3%	2.025%	0.3%

Escenario / escenarios : CABA

	Escenario 1 UN PUERTO EN UNA CIUDAD	Escenario 2 LA CIUDAD PORTUARIA	Escenario 3 PUERTO- CIUDAD	Escenario 4 POSIBLE	Escenario 5 DESEABLE	Escenario 6 POCO PROBABLE
1 URIBICACIÓN CENTRAL	Planificación descentralizada	Ciudad portuaria	Identidad portuaria	Conectar el traspaso de PBA y ferries	Ciudad portuaria	Planificación descentralizada
	Probabilidad 10 %	Probabilidad 20 %	Probabilidad 20 %	Probabilidad 5 %	Probabilidad 20 %	Probabilidad 10 %
2 SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE	Paseo del Riop	Movilidad urbana sustentable	Paseo del Riop	Segregar carriles	Fomentar el ferrocarril	Centros de transferencia
	Probabilidad 40 %	Probabilidad 15 %	Probabilidad 40 %	Probabilidad 10 %	Probabilidad 10 %	Probabilidad 20 %
3 RELACIÓN PUERTO CIUDAD	La ciudad rechaza la actividad portuaria	La ciudad acepta las actividades portuarias	Promueve el desarrollo	Usos medios compatibles	Planificación y ordenamiento territorial y ambiental	Promueve la desafectación
	Probabilidad 10 %	Probabilidad 20 %	Probabilidad 40 %	Probabilidad 15 %	Probabilidad 10 %	Probabilidad 5 %
Probabilidad del escenario	0.4%	0.6%	3.2%	0.075%	0.2%	0.1%

Escenario / escenarios : USOS DEL SUELO

	Escenario 1 PROMOVER CONTENEDORES	Escenario 2 USOS DE PUERTO- CIUDAD	Escenario 3 PUERTO REGIONAL	Escenario 4 POSIBLE	Escenario 5 DESEABLE	Escenario 6 POCO PROBABLE
1 CENTRALIDAD	Crecer con reflexión sobre el agua	Expansión con usos recreativos y deportivos	Descentralizar cargas parcialmente a la región	Crecer con reflexión sobre el agua	Descentralizar cargas parcialmente a la región	Descentralizar totalmente las cargas
	Probabilidad 35 %	Probabilidad 15 %	Probabilidad 20 %	Probabilidad 35 %	Probabilidad 20 %	Probabilidad 5 %
2 CONTENEDORES	Incremento 2 M TEU's	Capacidad actual	Reducción menor a 800000 TEU's	Incremento 2 M TEU's	Identidad metropolitana	Cancelar contenedores
	Probabilidad 20 %	Probabilidad 15 %	Probabilidad 5 %	Probabilidad 20 %	Probabilidad 20 %	Probabilidad 5 %
3 CRUCEROS	Menos cruceros	Cruceros hacia la ciudad contenedores hacia el agua	Cruceros y cabotaje	Cruceros hacia la ciudad contenedores hacia el agua	Cruceros hacia la ciudad contenedores hacia el agua	Cruceros y cabotaje
	Probabilidad 10 %	Probabilidad 60 %	Probabilidad 20 %	Probabilidad 60 %	Probabilidad 60 %	Probabilidad 20 %
4 USOS MIXTOS URBANO- PORTUARIOS	Distanciar zonas actividades	Reconversión puerto ciudad de zonas degradadas	Usos turísticos, deportivos y recreativos	Ordenar terrenos a la ciudad	Usos turístico, deportivos y recreativos	Desarrollos privados
	Probabilidad 25 %	Probabilidad 15 %	Probabilidad 15 %	Probabilidad 25 %	Probabilidad 15 %	Probabilidad 15 %

Escenario / escenarios : MOVILIDAD Y LOGISTICA

	Escenario 1 TRANSPORTE Y LOGISTICA MULTIMODAL	Escenario 2 INTEGRACIÓN REGIONAL MULTIMODAL	Escenario 3 MOVILIDAD SUSTENTABLE	Escenario 4 POSIBLE	Escenario 5 DESEABLE	Escenario 6 POCO PROBABLE
1 PUERTO COMO ACTIVO ECONÓMICO NACIONAL	Logística, tecnológica y multimodalidad	Complementación con puertos Metropolitanos	Red ferroviaria	Fortalecer PBA como principal	Complementación con puertos Metropolitanos	Aumentar capacidad de PBA a 3 M TEU's
	Probabilidad 20 %	Probabilidad 15 %	Probabilidad 5 %	Probabilidad 50 %	Probabilidad 15 %	Probabilidad 5 %
2 PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD	Integración multiescalar de la planificación	Coordinación interjurisdiccional	Planificación Estratégica Nacional	Planes sectoriales	Integración multiescalar de la planificación	Planificación Estratégica Nacional
	Probabilidad 10 %	Probabilidad 30 %	Probabilidad 15 %	Probabilidad 25 %	Probabilidad 10 %	Probabilidad 15 %
3 CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD	Normalizas para la multimodalidad	Conexiones regionales	Ferrocarril con accesos a PBA	Término segregado en vías urbanas	Normalizas para la multimodalidad	Ferrocarril con accesos a PBA
	Probabilidad 10 %	Probabilidad 16 %	Probabilidad 10 %	Probabilidad 22 %	Probabilidad 10 %	Probabilidad 10 %
4 MATRIZ DE TRANSPORTE Y LOGISTICA	Matriz logística interconectada	ZAL regionales lejanas a PBA	Nuevas áreas en PBA	Restricción para impulsar ZAL	Matriz logística interconectada	Nuevas áreas en PBA
	Probabilidad 10 %	Probabilidad 40 %	Probabilidad 10 %	Probabilidad 20 %	Probabilidad 10 %	Probabilidad 10 %

Escenario / escenarios : RELACION PUERTO CIUDAD

	Escenario 1 PUERTO SOLICITADO	Escenario 2 LA CIUDAD RECHAZA AL PUERTO	Escenario 3 EL PUERTO NO INCLUYE A LA CIUDAD	Escenario 4 POSIBLE	Escenario 5 DESEABLE	Escenario 6 POCO PROBABLE
1 RENTABILIDAD DEL SUELO	Creación de terrenos portuarios a la ciudad	Renovación urbanas	PBA integra reconversión portuaria-ciudad	Creación de terrenos portuarios a la ciudad	Reconversión de áreas degradadas	Reconversión operativa para reconversión
	Probabilidad 20 %	Probabilidad 8 %	Probabilidad 30 %	Probabilidad 20 %	Probabilidad 15 %	Probabilidad 7 %
2 CONFLICTOS EN LA INTERFASE	Integración actividades portuarias a la ciudad	Usos urbanos	Expansión zonas confinadas	Paseo del Riop	Integración actividades portuarias a la ciudad	Tuismo
	Probabilidad 15 %	Probabilidad 8 %	Probabilidad 10 %	Probabilidad 45 %	Probabilidad 15 %	Probabilidad 10 %
3 URBANIZACIÓN	Nuevas zonas públicas	Utilización Vías 31 y 31 bis	Mayor fragmentación urbano-portuaria	Utilización Vías 31 y 31 bis	Identifican públicas	Otro
	Probabilidad 15 %	Probabilidad 45 %	Probabilidad 15 %	Probabilidad 45 %	Probabilidad 5 %	Probabilidad 5 %
4 AMBIENTE	Restricción de usos contaminantes	Restricciones a transporte	Degradación	Movilidad sustentable	Tecnología	Restricciones a transporte
	Probabilidad 20 %	Probabilidad 20 %	Probabilidad 0 %	Probabilidad 20 %	Probabilidad 30 %	Probabilidad 20 %

Escenario / escenarios : RMBA

	Escenario 1 POSIBLE	Escenario 2 DESEABLE	Escenario 3 POCO PROBABLE
1 CONECTIVIDAD MULTIESCALAR	Transporte cargas	Ferrocarril de cargas	Normalizas
	Probabilidad 35 %	Probabilidad 24 %	Probabilidad 15 %
2 FORTALECER PUERTOS METROPOLITANOS	Reducir contenedores en PBA	Puñicas regionales portuarias	Puñicas públicas coordinadas
	Probabilidad 45 %	Probabilidad 20 %	Probabilidad 20 %
3 PUERTOS METROPOLITANOS	Nuevo rol PLP	Accesos y conexiones RMBA	Autoridad portuaria regional
	Probabilidad 20 %	Probabilidad 30 %	Probabilidad 10 %
Probabilidad del escenario	3.15%	1.44%	0.3%

Escenario / escenarios : ACTORES PÚBLICOS

		Escenario 1 POSIBLE	Escenario 2 DESEABLE	Escenario 3 POCO PROBABLE
1	ESTADO NACIONAL	Fortalecer la AGP.S.E. Probabilidad 40 %	Gestión mixta Probabilidad 25 %	Mayor rol del sector público Probabilidad 15 %
	ESTADO LOCAL	UPEPBA y AGP.S.E. Probabilidad 15 %	Rol activo de GCBA Probabilidad 20 %	Desvinculación de la ciudad Probabilidad 5 %
3	AGP.S.E.	Mantener la gestión Probabilidad 60 %	Rol conjunto mixto Probabilidad 10 %	Conducción centralizada Ministerio Probabilidad 10 %
Probabilidad del escenario		3,6%	0,5%	0,075%

Escenario / escenarios : ACTORES PRIVADOS

		Escenario 1 POSIBLE	Escenario 2 DESEABLE	Escenario 3 POCO PROBABLE
1	TERMINALES PORTUARIAS	invertir en infraestructuras Probabilidad 20 %	Co-gestión Público-privada Probabilidad 30 %	Co-gestión Público-privada Probabilidad 30 %
	SINDICATOS Y CÁMARAS	Mayor participación Probabilidad 50 %	Formar parte de un co-gobierno Probabilidad 30 %	Formar parte de un co-gobierno Probabilidad 30 %
3	EMPRESAS, NAVIERAS Y OPERADORES	Tecnologías Probabilidad 30 %	Mayor participación Probabilidad 15 %	Ausencia en el comercio exterior Probabilidad 10 %
Probabilidad del escenario		3%	1,35%	0,9%

Escenario / escenarios : SOCIEDAD CIVIL

		Escenario 1 POSIBLE	Escenario 2 DESEABLE	Escenario 3 POCO PROBABLE
1	COMUNIDAD EN GENERAL	Aceptación a actividades portuarias Probabilidad 18 %	Asamblea para un desarrollo mixto Probabilidad 35 %	Impugnación a autoridades del puerto Probabilidad 5 %
	Probabilidad del escenario		18%	35%
Escenario / escenarios : ONGs				
1	ORGANIZACION	Forma dialogo con actores públicos Probabilidad 25 %	Comercios sociales Probabilidad 55 %	Acuerdo con actores privados Probabilidad 10 %
	Probabilidad del escenario		25%	55%

5- Escenarios alternativos

1. Escenario ALTERNATIVO 1 REGIONAL - NACIONAL OPTIMO

Descripción: Considerando aprovechar las potencialidades y reducir las debilidades, se puede prever un escenario óptimo

Detalles

D1: PBA	<p>Escenario 1 PBA FORTALECIDO: PBA fortalecido como principal puerto nacional en cargas contenerizadas</p> <p>1) ADMINISTRACIÓN > Administración Estado nacional: Nueva administración del ámbito nacional sin la AGP.S.E</p> <p>2) EXPANSIÓN > Crecer sobre el agua : Expandir áreas sobre rellenos hacia el norte de PBA para contenedores</p> <p>3) USOS MIXTOS > Contenedores y cruceros : Equilibrar las cargas contenerizadas con las temporadas de cruceros</p>
D2: CABA	<p>Escenario 2 LA CIUDAD PORTUARIA: La ciudad acepta, integra y gestiona con el puerto y recíprocamente, se entienden como subsistemas complejos interdependientes</p> <p>1) UBICACIÓN CENTRAL > Ciudad portuaria : Mantener la identidad de la ciudad portuaria, de la cultura porteña</p> <p>2) SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE > Movilidad urbana sustentable : Promover la movilidad sustentable con incentivos al transporte público</p> <p>3) RELACIÓN PUERTO CIUDAD > La ciudad acepta las actividades portuarias: La ciudad incorpora la actividad portuaria que sea compatible, cruceros, cabotaje, deportes, etc.</p>
D3: RMBA	<p>Escenario 2 DESEABLE: Existe una demanda en resolver las problemáticas territoriales a escala regional de forma coordinada, integrada y co-gestionada con la interjurisdiccionalidad</p> <p>1) CONECTIVIDAD MULTIESCALAR > ferrocarril de cargas : Mejorar accesibilidad y conectividad carretera ferrovial</p> <p>2) FORTALECER PUERTOS METROPOLITANOS > Políticas regionales portuarias :</p> <p>3) PUERTOS METROPOLITANOS > Accesos y conexiones RMBA : Mejores accesos y conexiones multimodales a la RMBA</p>
D4: ACTORES PÚBLICOS	<p>Escenario 1 POSIBLE: Actualmente -y desde hace tres décadas- AGP.S.E. mantiene la administración e impulsa las acciones sobre PBA, aparentemente esto no cambiaría en el corto plazo</p> <p>1) ESTADO NACIONAL > Fortalecer la AGP.S.E. : Dotar de instrumentos a la AGP.S.E. y fortalecer su rol descentralizado</p> <p>2) ESTADO LOCAL > UPEPBA y AGP.S.E.: Posibilitar una vinculación de gestión co-gobernada entre AGP.S.E. y UPEPBA</p> <p>3) AGP.S.E. > Mantener la gestión : Continuar con la gestión de PBA</p>
D5: ACTORES PRIVADOS	<p>Escenario 2 DESEABLE: Por su relevancia es vital que se incluyan estos actores a los procesos de gestión portuaria</p> <p>1) TERMINALES PORTUARIAS > Co-gestión Público-privada : Gestión compartida entre actores públicos y privados</p> <p>2) SINDICATOS Y CÁMARAS > Formar parte de un co-gobierno : Incluirse en una administración co-gobernada</p> <p>3) EMPRESAS, NAVIERAS Y OPERADORES > Mayor participación : Participación más</p>

	activa en la gestión de la operativa portuaria
D6 : ONGs	Escenario 2 DESEABLE: Indispensable debatir y acordar con diversos sectores de la sociedad, además de actores públicos del orden estatal 1) ORGANIZACIONES > Consensos sociales : Lograr consensos sobre temas sensibles (ambiente, usos, movilidad, territorio)
D7 : SOCIEDAD CIVIL	Escenario 2 DESEABLE : En línea con el resto de las variables y dimensiones es una oportunidad que la sociedad acepte al puerto, recupere la identidad porteña y realice acuerdos para actividades mixtas y compatibles 1) COMUNIDAD EN GENERAL > Acuerdos para un desarrollo mixto : Un puerto más amigable con la ciudad y usos menos compatibles alejados
D8 : USOS DEL SUELO	Escenario 2 USOS DE PUERTO-CIUDAD: Considerar que pueden coexistir usos portuarios alejados de la ciudad y usos de la ciudad que requieren del puerto más vinculados a sus bordes; sobre la base del ordenamiento territorial-ambiental 1) CENTRALIDAD > Expansión con usos recreativos y deportivos : Planificar la expansión en el territorio actual con nuevos usos recreativos y deportivos 2) CONTENEDORES > Capacidad actual : Se mantiene la capacidad actual en 1.2 M TEUs/año, con un nuevo plan de ordenamiento territorial 3) CRUCEROS > Cruceros hacia la ciudad contenedores hacia el agua : Crecer en cargas contenerizadas hacia el agua y crecer en cruceros y cabotaje hacia la ciudad, recuperando áreas vacantes, usurpadas, alquiladas y generando nuevos usos 4) USOS MIXTOS URBANO-PORTUARIOS > Reconversión puerto ciudad de áreas degradadas : Recuperación de áreas degradadas y/u obsoletas para reconvertir a ciudad
D9 : MOVILIDAD Y LOGÍSTICA	Escenario 2 INTEGRACIÓN REGIONAL MULTIMODAL : Integración de infraestructuras para la accesibilidad y conectividad regional con un hinterland común fortalecido con un rol más equilibrado entre los principales puertos de la RMBA 1) PUERTO COMO ACTIVO ECONÓMICO NACIONAL > Complementación con puertos Metropolitanos: Estrategias de complementación con puertos metropolitanos en diversificar cargas y reposicionar PBA con contenedores 2) PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD > Coordinación interjurisdiccional: Planes coordinados interjurisdiccionales en infraestructura terrestre (carretera y ferroviaria) 3) CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD > Conexiones regionales : Conexiones regionales carreteras con tránsito segregado (rutas y autopistas) 4) MATRIZ DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA > ZAL regionales lejanas a PBA: Posibilidad de crear ZAL y Plataformas logísticas en la RMBA, lejos de PBA
D10 : RELACIÓN PUERTO CIUDAD	Escenario 1 PUERTO SOLIDARIO : Ordenar los usos del suelo y la movilidad en función de una relación amigable entre el puerto y la ciudad 1) RENTABILIDAD DEL SUELO > Cesión de terrenos portuarios a la ciudad: PBA cede terrenos para la ciudad, espacios verdes, paseos, recreación y destinos varios 2) CONFLICTOS EN LA INTERFASE > Integración actividades portuarias a la ciudad: Se integran las funciones portuarias menos nocivas a la ciudad (cruceros, cabotaje, turismo, recreación, deporte) 3) URBANIZACIONES > Nuevos espacios públicos: Demandas de espacios públicos para las urbanizaciones 4) AMBIENTE > Restricción de usos contaminantes : Reducir, impedir, controlar los usos de mayor contaminación, polución ambiental del medio (suelo, aire, agua)

2. Escenario ALTERNATIVO 2 DEBILITADO NACIONAL

Descripción: Considerando algunas acciones divergentes es posible que el puerto se debilite en escala nacional y a mediano plazo sea un puerto más urbano, menos importante en escala nacional

Detalles

D1 : PBA	Escenario 2 PBA DEBILITADO A ESCALA NACIONAL: PBA muy restringido por la ciudad, con fuertes demandas de territorio, administrado por el Estado nacional, sin posibilidad de expansión con reducción de la carga contenerizadas 1) ADMINISTRACIÓN > AGP S.E.: Continuar administrado por AGP.S.E. 2) EXPANSIÓN > no crecer: no crecer y mantener la operativa actual 3) USOS MIXTOS > Reducir contenedores : Restringir la capacidad para contenedores y recuperar áreas para otros usos
D2 : CABA	Escenario 1 UN PUERTO EN UNA CIUDAD: El puerto como subsistema "aislado" y poco articulado a la ciudad, resuelve los principales problemas portuarios sin considerar la dimensión urbana 1) UBICACIÓN CENTRAL > Planificación descentralizada : Descentralizar las funciones de la Capital Federal en otros puntos del país 2) SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE > Paseo del Bajo: Se mitiga el caos del tránsito mediante el Paseo del Bajo

	3) RELACIÓN PUERTO CIUDAD > La ciudad rechaza la actividad portuaria : La ciudad rechaza la actividad portuaria, por lo que promueve el alejamiento de ciertas actividades incompatibles
D3 : RMBA	Escenario POSIBLE : La escala regional acompaña los escenarios de la escala local, en tema de movilidad, administración y sistema portuario regional 1) CONECTIVIDAD MULTIESCALAR > Transporte cargas: Segregar carriles, ordenar el sistema del transporte de cargas terrestre en autopistas y rutas, vías y horarios 2) FORTALECER PUERTOS METROPOLITANOS > Reducir contenedores en PBA: descentralizar las cargas en los puertos regionales 3) PUERTOS METROPOLITANOS > Nuevo rol PLP: Puerto La Plata reposicionado con su terminal de contenedores y fortalecidos por la ubicación
D4 : ACTORES PÚBLICOS	Escenario 1 POSIBLE: Actualmente -y desde hace tres décadas- AGP.S.E. mantiene la administración e impulsa las acciones sobre PBA, aparentemente esto no cambiaría en el corto plazo 1) ESTADO NACIONAL > Fortalecer la AGP.S.E. : Dotar de instrumentos a la AGP.S.E. y fortalecer su rol descentralizado 2) ESTADO LOCAL > UPEPBA y AGP.S.E. : Posibilitar una vinculación de gestión co-gobernada entre AGP.S.E. y UPEPBA 3) AGP.S.E. > Mantener la gestión : Continuar con la gestión de PBA
D5 : ACTORES PRIVADOS	Escenario 1 POSIBLE : El sector privado es fundamental en la dinámica portuaria; sin embargo, las tendencias advierten poca participación aunque con disponibilidad a invertir 1) TERMINALES PORTUARIAS > Invertir en infraestructuras : inversiones en instalaciones intra portuarias e infraestructuras extra portuarias, nuevas tecnologías 2) SINDICATOS Y CÁMARAS > Mayor participación: Participar en la gestión en la mesa de diálogo y decisiones de PBA 3) EMPRESAS, NAVIERAS Y OPERADORES > Tecnologías: Incorporación de más tecnologías e instalaciones para las actividades
D6 : ONGs	Escenario 3 POCO PROBABLE : Los intereses divergentes hacen muy arduo acordar con actores privados, además es difícil acceder 1) ORGANIZACIONES > Acuerdo con actores privados: Lograr empatizar con actores privados que tienen intereses dispares
D7 : SOCIEDAD CIVIL	Escenario 1 POSIBLE : El consenso social es fundamental para lograr acuerdos sobre la expansión del puerto y desarrollo futuro 1) COMUNIDAD EN GENERAL > Aceptación a actividades portuarias : Aceptar la presencia y consolidación de PBA
D8 : USOS DEL SUELO	Escenario 2 USOS DE PUERTO-CIUDAD : Considerar que pueden coexistir usos portuarios alejados de la ciudad y usos de la ciudad que requieren del puerto más vinculados a sus bordes; sobre la base del ordenamiento territorial-ambiental 1) CENTRALIDAD > Expansión con usos recreativos y deportivos : Planificar la expansión en el territorio actual con nuevos usos recreativos y deportivos 2) CONTENEDORES > Capacidad actual : Se mantiene la capacidad actual en 1.2 M TEUs/año, con un nuevo plan de ordenamiento territorial 3) CRUCEROS > Cruceros hacia la ciudad contenedores hacia el agua : Crecer en cargas contenerizadas hacia el agua y crecer en cruceros y cabotaje hacia la ciudad, recuperando áreas vacantes, usurpadas, alquiladas y generando nuevos usos 4) USOS MIXTOS URBANO-PORTUARIOS > Reconversión puerto ciudad de áreas degradadas: Recuperación de áreas degradadas y/u obsoletas para reconvertir a ciudad
D9 : MOVILIDAD Y LOGÍSTICA	Escenario 3 MOVILIDAD SUSTENTABLE : Redefinir PBA dentro de un sistema sustentable portuario con movilidad acorde, con reducción de impacto ambiental, aunque sea más lento y menos eficiente pero acorde a la ciudad 1) PUERTO COMO ACTIVO ECONÓMICO NACIONAL > Red ferroviaria: Mejoras en la red ferroviaria que reducen los costos carreteros 2) PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD > Planificación Estratégica Nacional: Planificación del transporte en el marco de un plan estratégico nacional 3) CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD > Ferrocarril con accesos a PBA: Ferrocarril a escala nacional con accesos al PBA 4) MATRIZ DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA > Nuevas áreas en PBA : Incorporar áreas para ZAL cercanas a PBA
D10 : RELACIÓN PUERTO CIUDAD	Escenario 3 EL PUERTO NO INCLUYE A LA CIUDAD : Las actividades portuarias y la expansión no son consecuentes con las demandas de la ciudad y la sociedad en general, se aísla y resuelve los conflicto intra portuarios 1) RENTABILIDAD DEL SUELO > PBA restringe reconversiones puerto-ciudad : PBA crece sobre la ciudad y restringe desarrollos privados 2) CONFLICTOS EN LA INTERFASE > Espacios comunes contiguos: Generación de espacios comunes (paseos costaneros, pesca, náutica) 3) URBANIZACIONES > Mayor fragmentación urbano-portuaria: Las urbanizaciones no

	<p>garantizan la inclusión entre áreas</p> <p>4) AMBIENTE > Degradación : Mayor degradación ambiental y territorial por tránsito pesado</p>
--	--

3. Escenario ALTERNATIVO 3 REGIONAL METROPOLITANO

Descripción

Validar las fortalezas para posicionar el puerto en escala regional, con integración multimodal y gestión co-gobernada

Detalles

D1 : PBA	<p>Escenario 3 HINTERLAND REGIONAL: PBA en una red de puertos regionales con capacidad conjunta para cargas multipropósitos, cada uno con la especificidad que mejor se adapte a demandas, restricciones y requerimientos</p> <p>1) ADMINISTRACIÓN > Co-gobierno: Administración co-gobernada Nación - ciudad</p> <p>2) EXPANSIÓN > Superficie actual: Desarrollar la superficie actual optimizando el territorio</p> <p>3) USOS MIXTOS > Incentivar el crucero: Políticas turísticas de incentivos a temporadas ampliadas para cruceros</p>
D2 : CABA	<p>Escenario 3 PUERTO-CIUDAD: El puerto pensado y planificado en y con la ciudad, fortaleciendo la identidad local, promoviendo el desarrollo local y regional y manteniendo el posicionamiento nacional</p> <p>1) UBICACIÓN CENTRAL > Identidad porteña: Reivindicar el rol del puerto en la ciudad con nuevos usos</p> <p>2) SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE > Paseo del Bajo: Se mitiga el caos del tránsito mediante el Paseo del Bajo</p> <p>3) RELACIÓN PUERTO CIUDAD > Promueve el desarrollo: La ciudad promueve el desarrollo del puerto con planificación conjunta</p>
D3 : RMBA	<p>Escenario 2 DESEABLE: Existe una demanda en resolver las problemáticas territoriales a escala regional de forma coordinada, integrada y co-gestionada con la interjurisdiccionalidad</p> <p>1) CONECTIVIDAD MULTIESCALAR > ferrocarril de cargas: Mejorar accesibilidad y conectividad carretera ferroviaria</p> <p>2) FORTALECER PUERTOS METROPOLITANOS > Políticas regionales portuarias :</p> <p>3) PUERTOS METROPOLITANOS > Accesos y conexiones RMBA: Mejores accesos y conexiones multimodales a la RMBA</p>
D4 : ACTORES PÚBLICOS	<p>Escenario 2 DESEABLE: En la gestión es importante comprender que una administración conjunta multiactoral y gestionada entre públicos y privados puede resolver los problemas complejos</p> <p>1) ESTADO NACIONAL > Gestión mixta : Gestión público-privada</p> <p>2) ESTADO LOCAL > Rol activo de GCBA: Promover un rol activo de GCBA frente a temas comunes</p> <p>3) AGP.S.E. > Rol conjunto mixto: AGP.S.E. con actores públicos y privados</p>
D5 : ACTORES PRIVADOS	<p>Escenario 2 DESEABLE : Por su relevancia es vital que se incluyan estos actores a los procesos de gestión portuaria</p> <p>1) TERMINALES PORTUARIAS > Co-gestión Público-privada: Gestión compartida entre actores públicos y privados</p> <p>2) SINDICATOS Y CÁMARAS > Formar parte de un co-gobierno: Incluirse en una administración co-gobernada</p> <p>3) EMPRESAS, NAVIERAS Y OPERADORES > Mayor participación : Participación más activa en la gestión de la operativa portuaria</p>
D6 : ONGs	<p>Escenario 2 DESEABLE: Indispensable debatir y acordar con diversos sectores de la sociedad, además de actores públicos del orden estatal</p> <p>1) ORGANIZACIONES > Consensos sociales: Lograr consensos sobre temas sensibles (ambiente, usos, movilidad, territorio)</p>
D7 : SOCIEDAD CIVIL	<p>Escenario 2 DESEABLE: En línea con el resto de las variables y dimensiones es una oportunidad que la sociedad acepte al puerto, recupere la identidad porteña y realice acuerdos para actividades mixtas y compatibles</p> <p>1) COMUNIDAD EN GENERAL > Acuerdos para un desarrollo mixto : Un puerto más amigable con la ciudad y usos menos compatibles alejados</p>
D8 : USOS DEL SUELO	<p>Escenario 3 PUERTO REGIONAL: Promover la integración regional, metropolitana y portuaria; fortaleciendo los puertos de la RMBA y posicionando a PBA en un clúster común integrado y subsidiario en los usos y actividades</p> <p>1) CENTRALIDAD > Descentralizar cargas parcialmente a la región: Descentralizar las cargas contenerizadas parcialmente en otros puertos de la región</p> <p>2) CONTENEDORES > Reducción menor a 800000 TEUs: Reducir la carga contenerizada a 800 mil TEUs/año</p> <p>3) CRUCEROS > Cruceros y cabotaje: Incrementar la posibilidad del transporte de</p>

	cabotaje y de ultramar internacional 4) USOS MIXTOS URBANO-PORTUARIOS > Usos turístico, deportivos y recreativos: Nuevos usos, que requieren de la infraestructura portuaria pero son compatibles con la ciudad
D9 : MOVILIDAD Y LOGÍSTICA	Escenario 2 INTEGRACIÓN REGIONAL MULTIMODAL : Integración de infraestructuras para la accesibilidad y conectividad regional con un hinterland común fortalecido con un rol más equilibrado entre los principales puertos de la RMBA 1) PUERTO COMO ACTIVO ECONÓMICO NACIONAL > Complementación con puertos Metropolitanos: Estrategias de complementación con puertos metropolitanos en diversificar cargas y reposicionar PBA con contenedores 2) PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD > Coordinación interjurisdiccional: Planes coordinados interjurisdiccionales en infraestructura terrestre (carretera y ferroviaria) 3) CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD > Conexiones regionales: Conexiones regionales carreteras con tránsito segregado (rutas y autopistas) 4) MATRIZ DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA > ZAL regionales lejanas a PBA: Posibilidad de crear ZAL y Plataformas logísticas en la RMBA, lejos de PBA
D10: RELACIÓN PUERTO CIUDAD	Escenario 5 DESEABLE: Para optimizar la relación con la ciudad es necesario incorporar tecnologías al transporte, generar espacios públicos con actividades comunes y recuperar áreas subutilizadas 1) RENTABILIDAD DEL SUELO > Recuperación de áreas degradadas: Recuperación de áreas portuarias degradadas para emprendimientos inmobiliarias 2) CONFLICTOS EN LA INTERFASE > Integración actividades portuarias a la ciudad: Se integran las funciones portuarias menos nocivas a la ciudad (cruceos, cabotaje, turismo, recreación, deporte) 3) URBANIZACIONES > Intersticios públicos: Espacios públicos de articulación entre áreas portuarias y áreas urbanas formales e informales 4) AMBIENTE > Tecnologías: Incorporar tecnologías con bajo impacto ambiental

4. Escenario ALTERNATIVO 4 POSIBLE

Descripción: Considerando la multiescalaridad y el corto plazo

Detalles

D1 : PBA	Escenario 4 POSIBLE: En base a las tendencias pasadas y el diagnóstico presente se puede prever un escenario posible de acuerdo a las hipótesis de transformación, los relatos de los actores entrevistados y el rol del Ministerio de Transporte 1) ADMINISTRACIÓN > AGP S.E.: Continuar administrado por AGP.S.E. 2) EXPANSIÓN > Crecer sobre el agua: Expandir áreas sobre rellenos hacia el norte de PBA para contenedores 3) USOS MIXTOS > Contenedores y cruceos: Equilibrar las cargas contenerizadas con las temporadas de cruceos
D2 : CABA	Escenario 4 POSIBLE: En función de considerar la escala local y las tendencias actuales 1) UBICACIÓN CENTRAL > Consolidar el traspaso de PBA y terrenos : Efectivizar el traspaso de las tierras y bienes de PBA, con la administración 2) SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE > Segregar carriles: Segregar carriles para transporte pesado en vías urbanas 3) RELACIÓN PUERTO CIUDAD > Usos mixtos compatibles: se promueven usos cercanos a los bordes urbanos compatibles y distancia de las operaciones menos compatibles y más nocivas
D3 : RMBA	Escenario POSIBLE: La escala regional acompaña los escenarios de la escala local, en tema de movilidad, administración y sistema portuario regional 1) CONECTIVIDAD MULTIESCALAR > Transporte cargas: Segregar carriles, ordenar el sistema del transporte de cargas terrestre en autopistas y rutas, vías y horarios 2) FORTALECER PUERTOS METROPOLITANOS > Reducir contenedores en PBA: descentralizar las cargas en los puertos regionales 3) PUERTOS METROPOLITANOS > Nuevo rol PLP: Puerto La Plata reposicionado con su terminal de contenedores y fortalecidos por la ubicación
D4 : ACTORES PÚBLICOS	Escenario 1 POSIBLE: Actualmente -y desde hace tres décadas- AGP.S.E. mantiene la administración e impulsa las acciones sobre PBA, aparentemente esto no cambiaría en el corto plazo 1) ESTADO NACIONAL > Fortalecer la AGP.S.E.: Dotar de instrumentos a la AGP.S.E. y fortalecer su rol descentralizado 2) ESTADO LOCAL > UPEPBA y AGP.S.E.: Posibilitar una vinculación de gestión co-gobernada entre AGP.S.E. y UPEPBA 3) AGP.S.E. > Mantener la gestión: Continuar con la gestión de PBA

D5 : ACTORES PRIVADOS	<p>Escenario 1 POSIBLE: El sector privado es fundamental en la dinámica portuaria; sin embargo, las tendencias advierten poca participación aunque con disponibilidad a invertir</p> <p>1) TERMINALES PORTUARIAS > Invertir en infraestructuras: inversiones en instalaciones intra portuarias e infraestructuras extra portuarias, nuevas tecnologías</p> <p>2) SINDICATOS Y CÁMARAS > Mayor participación: Participar en la gestión en la mesa de diálogo y decisiones de PBA</p> <p>3) EMPRESAS, NAVIERAS Y OPERADORES > Tecnologías: Incorporación de más tecnologías e instalaciones para las actividades</p>
D6: ONGs	<p>Escenario 1 POSIBLE: El diálogo y consenso con actores de la esfera estatal es una realidad, se han obtenido resultados en ese aspecto</p> <p>1) ORGANIZACIONES > Buen dialogo con actores públicos: Lograr acuerdos con los actores públicos en las causas comunes</p>
D7: SOCIEDAD CIVIL	<p>Escenario 1 POSIBLE : El consenso social es fundamental para lograr acuerdos sobre la expansión del puerto y desarrollo futuro</p> <p>1) COMUNIDAD EN GENERAL > Aceptación a actividades portuarias: Aceptar la presencia y consolidación de PBA</p>
D8: USOS DEL SUELO	<p>Escenario 4 POSIBLE : Según las tendencias pasadas y actuales, y en base al diagnóstico es posible compatibilizar cruceros y contenedores con distancias prudentes para cada actividad en armonía con la ciudad</p> <p>1) CENTRALIDAD > Crecer con rellenos sobre el agua: Crecer hacia el agua para disponer más capacidad de contenedores y áreas logísticas</p> <p>2) CONTENEDORES > Incremento 2 M TEUs: Incrementar la capacidad a 2 M de TEUs/año, hacia el agua</p> <p>3) CRUCEROS > Cruceros hacia la ciudad contenedores hacia el agua: Crecer en cargas contenerizadas hacia el agua y crecer en cruceros y cabotaje hacia la ciudad, recuperando áreas vacantes, usurpadas, alquiladas y generando nuevos usos</p> <p>4) USOS MIXTOS URBANO-PORTUARIOS > Ceder terrenos a la ciudad: El puerto cede terrenos a la ciudad para áreas verdes, espacios públicos y nuevos emprendimientos</p>
D9: MOVILIDAD Y LOGÍSTICA	<p>Escenario 4 POSIBLE : Teniendo en cuenta la posición actual de PBA, la matriz de transporte y las limitaciones, es posible impulsar el puerto pero con restricciones para la actividad logística</p> <p>1) PUERTO COMO ACTIVO ECONÓMICO NACIONAL > Fortalecer PBA como principal: Promoción de políticas de fortalecimiento que potencien el PBA como principal en el país</p> <p>2) PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD > Planes sectoriales: Planes sectoriales de escala local sobre infraestructuras carreteras</p> <p>3) CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD > Tránsito segregado en vías urbanas: Autopistas urbanas con tránsito segregado por carril y/o horarios</p> <p>4) MATRIZ DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA > Restricción para impulsar ZAL: Limitaciones físicas y funcionales para promocionar ZAL</p>
D10: RELACIÓN PUERTO CIUDAD	<p>Escenario 4 POSIBLE : En línea con los proyectos propuestos y en desarrollo; manifestados por los diversos actores y promocionados desde el ámbito estatal</p> <p>1) RENTABILIDAD DEL SUELO > Cesión de terrenos portuarios a la ciudad: PBA cede terrenos para la ciudad, espacios verdes, paseos, recreación y destinos varios</p> <p>2) CONFLICTOS EN LA INTERFASE > Paseo del Bajo: El Paseo del Bajo resuelve el conflicto del tránsito de cargas</p> <p>3) URBANIZACIONES > Urbanización Villas 31 y 31 bis: Inclusión de las villas a la ciudad</p> <p>4) AMBIENTE > Movilidad sustentable: Apuntar a medios menos contaminantes (ferrocarril, transporte público, no motorizados)</p>

5. Escenario ALTERNATIVO 5 DESEABLE

Descripción: Sobre la base del diagnóstico y valoración, se podría esperar un escenario deseable si se ofrecen ciertas condiciones a corto y mediano plazo

Detalles

D1: PBA	<p>Escenario 5 DESEABLE: Considerando las posibilidades actuales de orden físico-funcional y administrativo es deseable conducir el puerto con ciertas pautas de ordenamiento para el desarrollo futuro</p> <p>1) ADMINISTRACIÓN > Co-gobierno: Administración co-gobernada Nación - ciudad</p> <p>2) EXPANSIÓN > Crecer sobre el agua: Expandir áreas sobre rellenos hacia el norte de PBA para contenedores</p> <p>3) USOS MIXTOS > Reducir contenedores: Restringir la capacidad para contenedores y recuperar áreas para otros usos</p>
D2: CABA	<p>Escenario 5 DESEABLE: Considerando las limitaciones, pero también las oportunidades, se pueden considerar recuperar la identidad porteña, la ciudad portuaria sobre la base de una planificación integral</p>

	<p>1) UBICACIÓN CENTRAL > Ciudad portuaria: Mantener la identidad de la ciudad portuaria, de la cultura porteña</p> <p>2) SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE > Fomentar el ferrocarril: Promover el incremento de las cargas por medio ferroviario</p> <p>3) RELACIÓN PUERTO CIUDAD > Planificación y ordenamiento territorial y ambiental: Conducir un plan integral conjunto con Nación, CABA, AGP.S.E., actores privados y sociedad civil</p>
D3: RMBA	<p>Escenario 2 DESEABLE: Existe una demanda en resolver las problemáticas territoriales a escala regional de forma coordinada, integrada y co-gestionada con la interjurisdiccionalidad</p> <p>1) CONECTIVIDAD MULTIESCALAR > ferrocarril de cargas: Mejorar accesibilidad y conectividad carretera ferrovial</p> <p>2) FORTALECER PUERTOS METROPOLITANOS > Políticas regionales portuarias:</p> <p>3) PUERTOS METROPOLITANOS > Accesos y conexiones RMBA: Mejores accesos y conexiones multimodales a la RMBA</p>
D4: ACTORES PÚBLICOS	<p>Escenario 2 DESEABLE: En la gestión es importante comprender que una administración conjunta multiactoral y gestionada entre públicos y privados puede resolver los problemas complejos</p> <p>1) ESTADO NACIONAL > Gestión mixta: Gestión público-privada</p> <p>2) ESTADO LOCAL > Rol activo de GCBA: Promover un rol activo de GCBA frente a temas comunes</p> <p>3) AGP.S.E. > Rol conjunto mixto: AGP.S.E. con actores públicos y privados</p>
D5 : ACTORES PRIVADOS	<p>Escenario 2 DESEABLE: Por su relevancia es vital que se incluyan estos actores a los procesos de gestión portuaria</p> <p>1) TERMINALES PORTUARIAS > Co-gestión Público-privada: Gestión compartida entre actores públicos y privados</p> <p>2) SINDICATOS Y CÁMARAS > Formar parte de un co-gobierno: Incluirse en una administración co-gobernada</p> <p>3) EMPRESAS, NAVIERAS Y OPERADORES > Mayor participación : Participación más activa en la gestión de la operativa portuaria</p>
D6 : ONGs	<p>Escenario 2 DESEABLE: Indispensable debatir y acordar con diversos sectores de la sociedad, además de actores públicos del orden estatal</p> <p>1) ORGANIZACIONES > Consensos sociales: Lograr consensos sobre temas sensibles (ambiente, usos, movilidad, territorio)</p>
D7 : SOCIEDAD CIVIL	<p>Escenario 2 DESEABLE: En línea con el resto de las variables y dimensiones es una oportunidad que la sociedad acepte al puerto, recupere la identidad porteña y realice acuerdos para actividades mixtas y compatibles</p> <p>1) COMUNIDAD EN GENERAL > Acuerdos para un desarrollo mixto: Un puerto más amigable con la ciudad y usos menos compatibles alejados</p>
D8 : USOS DEL SUELO	<p>Escenario 5 DESEABLE: Sería deseable contemplar todas las escalas e intereses de los diversos actores para potenciar las fortalezas de PBA, en escala local y regional que pueda competir en el bloque Mercosur</p> <p>1) CENTRALIDAD > Descentralizar cargas parcialmente a la región: Descentralizar las cargas contenerizadas parcialmente en otros puertos de la región</p> <p>2) CONTENEDORES > Hinterland metropolitano: Puertos metropolitanos, capacidad conjunta para 4 M TEUs/año (La Plata, Zarate, Campana, Dock Sud y PBA)</p> <p>3) CRUCEROS > Cruceros hacia la ciudad contenedores hacia el agua: Crecer en cargas contenerizadas hacia el agua y crecer en cruceros y cabotaje hacia la ciudad, recuperando áreas vacantes, usurpadas, alquiladas y generando nuevos usos</p> <p>4) USOS MIXTOS URBANO-PORTUARIOS > Usos turístico, deportivos y recreativos: Nuevos usos, que requieren de la infraestructura portuaria pero son compatibles con la ciudad</p>
D9 : MOVILIDAD Y LOGÍSTICA	<p>Escenario 5 DESEABLE: Reflexionando sobre las tendencias actuales de los principales puertos en el mundo, es deseable planificar un sistema multimodal integrado con eficiencia logística regional</p> <p>1) PUERTO COMO ACTIVO ECONÓMICO NACIONAL > Complementación con puertos Metropolitanos: Estrategias de complementación con puertos metropolitanos en diversificar cargas y reposicionar PBA con contenedores</p> <p>2) PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD > Integración multiescalar de la planificación: Integración de los planes sectoriales de transporte en escala local, regional y nacional</p> <p>3) CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD > Normativas para la multimodalidad: Normativas sobre sistema multimodal de transporte</p> <p>4) MATRIZ DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA > Matriz logística interconectada: Mantener la infraestructura y modos de transporte conectados a un sistema logístico local-regional que colabore con PBA</p>
D10 : RELACION PUERTO CIUDAD	<p>Escenario 5 DESEABLE: Para optimizar la relación con la ciudad es necesario incorporar tecnologías al transporte, generar espacios públicos con actividades</p>

	<p>comunes y recuperar áreas subutilizadas</p> <p>1) RENTABILIDAD DEL SUELO > Recuperación de áreas degradadas: Recuperación de áreas portuarias degradadas para emprendimientos inmobiliarias</p> <p>2) CONFLICTOS EN LA INTERFASE > Integración actividades portuarias a la ciudad: Se integran las funciones portuarias menos nocivas a la ciudad (cruceiros, cabotaje, turismo, recreación, deporte)</p> <p>3) URBANIZACIONES > Intersticios públicos: Espacios públicos de articulación entre áreas portuarias y áreas urbanas formales e informales</p> <p>4) AMBIENTE > Tecnologías: Incorporar tecnologías con bajo impacto ambiental</p>
--	--

6. Escenario ALTERNATIVO 6 POCO PROBABLE

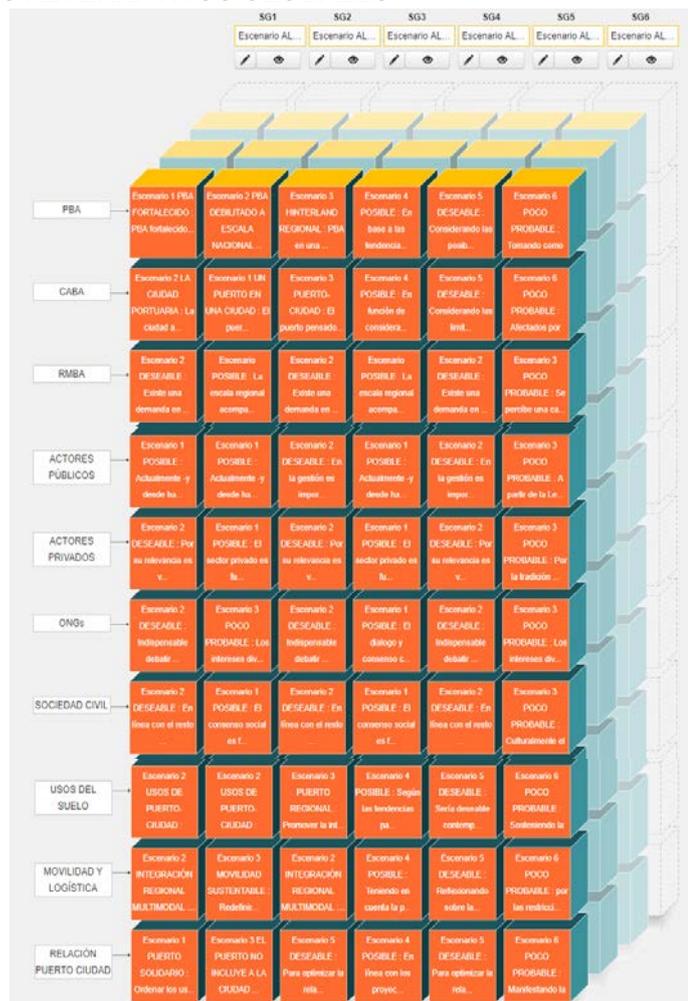
Descripción: Según las entrevistas y la valoración es poco probable que sucedan algunos acontecimientos

Detalles

D1: PBA	<p>Escenario 6 POCO PROBABLE: Tomando como base el análisis de las entrevistas sobre los supuestos, demandas, debilidades y fortalezas se pueden considerar improbables algunas situaciones para el futuro de PBA</p> <p>1) ADMINISTRACIÓN > Traspaso: Traspaso a la administración local -GCBA</p> <p>2) EXPANSIÓN > no crecer: no crecer y mantener la operativa actual</p> <p>3) USOS MIXTOS > Usos deportivos y recreativos: Nuevos usos sobre la costa, con paseos, deportes náuticos y turismo local</p>
D2: CABA	<p>Escenario 6 POCO PROBABLE: Afectados por las condiciones observadas y según la opinión de expertos y especialistas en el tema que fueron entrevistados, a corto y mediano plazo es poco probable que suceda</p> <p>1) UBICACIÓN CENTRAL > Planificación descentralizada: Descentralizar las funciones de la Capital Federal en otros puntos del país</p> <p>2) SISTEMA MULTIMODAL DE TRANSPORTE > Centros de transferencia: Generar centros de transferencias fuera de la ciudad que limiten el ingreso de transporte privado</p> <p>3) RELACIÓN PUERTO CIUDAD > Promueve la desafectación: el Gobierno local promueve desafectar el puerto y reconvertir áreas</p>
D3: RMBA	<p>Escenario 3 POCO PROBABLE: Se percibe una carencia en coordinación de políticas públicas comunes que sean solidarias a los subsistemas que integran el tema portuario</p> <p>1) CONECTIVIDAD MULTIESCALAR > Normativas: Impulsar normativas conjuntas entre los diversos niveles del Estado, con las jurisdicciones de la RMBA</p> <p>2) FORTALECER PUERTOS METROPOLITANOS > Políticas públicas coordinadas: Coordinación entre actores públicos y privados para fortalecer el hinterland regional</p> <p>3) PUERTOS METROPOLITANOS > Autoridad portuaria regional: Generar una autoridad que reúna los puertos y actores de la RMBA en temas portuarios</p>
D4: ACTORES PÚBLICOS	<p>Escenario 3 POCO PROBABLE: A partir de la Ley de Puertos, el Estado fue cediendo espacios, la desregulación y descentralización alejó el rol activo del Estado en todos sus niveles</p> <p>1) ESTADO NACIONAL > Mayor rol del sector público: Incrementar el rol del sector público a través de diversos organismos del Estado</p> <p>2) ESTADO LOCAL > Desvinculación de la ciudad: Desvincular la ciudad de cualquier cuestión que afecte el puerto</p> <p>3) AGP.S.E. > Conducción centralizada Ministerio: Tomar la administración centralizada en el Ministerio de Transporte</p>
D5: ACTORES PRIVADOS	<p>Escenario 3 POCO PROBABLE: Por la tradición del sector es difícil incluir ciertos sectores a las mesas de diálogo</p> <p>1) TERMINALES PORTUARIAS > Co-gestión Público-privada: Gestión compartida entre actores públicos y privados</p> <p>2) SINDICATOS Y CÁMARAS > Formar parte de un co-gobierno: Incluirse en una administración co-gobernada</p> <p>3) EMPRESAS, NAVIERAS Y OPERADORES > Ausencia en el comercio exterior: Reducción de usuarios en el comercio exterior local</p>
D6: ONGs	<p>Escenario 3 POCO PROBABLE: Los intereses divergentes hacen muy arduo acordar con actores privados, además es difícil acceder</p> <p>1) ORGANIZACIONES > Acuerdo con actores privados: Lograr empatizar con actores privados que tienen intereses dispares</p>
D7: SOCIEDAD CIVIL	<p>Escenario 3 POCO PROBABLE: Culturalmente el imaginario colectivo de la ciudad concibe su condición de porteño, entiende la presencia del puerto aun rechazando las actividades o reclamando resoluciones</p> <p>1) COMUNIDAD EN GENERAL > Negación a continuidad del puerto: Rechazo absoluto al puerto, incentivos a la desafectación</p>
D8: USOS DEL	<p>Escenario 6 POCO PROBABLE: Sosteniendo la tesis que es una infraestructura vital</p>

SUELO	<p>y un activo económico disponible es poco probable que se dieran situaciones para su desafectación</p> <p>1) CENTRALIDAD > Descentralizar totalmente las cargas: Descentralizar totalmente las cargas contenerizadas a puertos regionales y crecer con cruceros y cabotaje</p> <p>2) CONTENEDORES > Cancelar contenedores: Cancelar las cargas contenerizadas y utilizar ese espacio para otros usos portuarios</p> <p>3) CRUCEROS > Cruceros y cabotaje: Incrementar la posibilidad del transporte de cabotaje y de ultramar internacional</p> <p>4) USOS MIXTOS URBANO-PORTUARIOS > Desarrollos privados: Presión sobre la ciudad para solicitar reconversiones con promoción inmobiliaria de alta rentabilidad</p>
D9: MOVILIDAD Y LOGÍSTICA	<p>Escenario 6 POCO PROBABLE: por las restricciones físicas y funcionales para la expansión y operatividad de PBA es poco probable incluir el ferrocarril, crear ZAL en PBA y coordinar una planificación integral a escala nacional</p> <p>1) PUERTO COMO ACTIVO ECONÓMICO NACIONAL > Aumentar capacidad de PBA a 3 M TEUs: Desarrollo logístico y matriz de transporte para garantizar capacidad en 3 M de TEUs/año</p> <p>2) PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD > Planificación Estratégica Nacional: Planificación del transporte en el marco de un plan estratégico nacional</p> <p>3) CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD > Ferrocarril con accesos a PBA: Ferrocarril a escala nacional con accesos al PBA</p> <p>4) MATRIZ DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA > Nuevas áreas en PBA: Incorporar áreas para ZAL cercanas a PBA</p>
D10: RELACIÓN PUERTO CIUDAD	<p>Escenario 6 POCO PROBABLE: Manifestando la potencialidad e la reconversión portuaria es improbable promover una reducción de operaciones para reconvertir e incentivar el turismo; restringir el transporte no acompaña el desarrollo de PBA</p> <p>1) RENTABILIDAD DEL SUELO > Reducción operativa para reconversión: Reducir áreas operativas para reconversiones puerto-ciudad</p> <p>2) CONFLICTOS EN LA INTERFASE > Turismo: Turismo local influido por el crucero, el paisaje costero y el centro de CABA</p> <p>3) URBANIZACIONES > Otra :</p> <p>4) AMBIENTE > Restricciones a transporte: Reducir ingreso de ciertos transportes y reducir emisiones de GEI</p>

6- ESCENARIOS ALTERNATIVOS GLOBALES



ANEXO VI: INFORME MULTIPOL

ANEXO VI: INFORME MULTIPOL

(Informe arrojado por el Software)

INDICE

I. DATOS DE ENTRADA	117
1. Lista de criterios	117
2. Descripción de los criterios	117
1. FF FÍSICO-FUNCIONAL	117
2. EP ECONÓMICO-PRODUCTIVO	117
3. SC SOCIAL Y CULTURAL	117
4. AG ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN	117
5. AP AMBIENTAL-PAISAJISTICO	117
6. PI POLÍTICO-INSTITUCIONAL	117
3. Lista de acciones.....	117
4. Descripción de las acciones	118
1. AGP.S.E Fortalecer la administración de AGP.S.E.	118
2. Conectar Conectar e integrar regionalmente.....	118
3. Logística Consolidar áreas logísticas	118
4. Movilidad Impulsar la movilidad sustentable	118
5. Contened Optimizar contenedores.....	118
6. Pue-ciud Mejorar la relación puerto y ciudad	118
7. Usos Promover usos mixtos y compatibles.....	118
8. Región Articular la red de puertos regionales metropolitanos	118
9. Ordenam. t Ordenamiento Territorial Integral.....	118
10. Administra Impulsar Administración integrada	118
11. Expandir Expandir de PBA	118
12. Ubicación Mantener Ubicación central.....	118
13. Multimodos Impulsar Sistema multimodal de transporte.....	118
14. Cargas Cen Centralidad de cargas.....	118
15. Cruceros Considerar la actividad del Cruceros.....	118
16. Activo Usufructuar Activo económico.....	118
17. Rentabilid Promover Rentabilidad del suelo	118
18. Interfase Reducir Conflictos de interfase	118
19. Urbanizar Promover Urbanizaciones informales.....	119
20. Ambiente Proteger el ambiente.....	119
21. Ptos Metro Fortalecer Puertos metropolitanos.....	119
22. E. Nación Fortalecer Estado Nacional	119
23. GCBA Incluir Estado local GCBA.....	119
24. Terminales Incentivar el rol de Terminales portuarias	119
25. Sindicatos Integrar Sindicatos y cámaras	119
26. Clientes Integrar Navieras, Empresas y Operadores.....	119
27. Sociedad Participar la Sociedad Civil	119
28. ONGs consensuar con Organismos	119
5. Lista de políticas	119
6. Descripción de las políticas	119
1. Ambiente Promover e implementar medidas de control, protección y mitigación ambiental 119	
2. Comercio Conducir el comercio exterior a una inserción macro regional y global	119
3. Costos Reducir los costos logísticos	119
4. Gestión R Impulsar la gestión regional.....	119
5. Interfase Mejorar la calidad de los espacios de interfase	119
6. Matriz Tte Redefinir la matriz de transporte nacional	120
7. Modelo pro Definir el modelo productivo nacional	120
8. Multimodal Reglamentar la multimodalidad de transporte.....	120
9. Plan Tte Planificación del transporte y ordenamiento territorial.....	120
10. Gobernanza Procesos administrativos en el marco de una gobernanza portuaria.....	120
7. Lista de escenarios	120
8. Descripción de los escenarios	120
1. E1 Escenario ALTERNATIVO 1 REGIONAL - NACIONAL OPTIMO	120
2. E2 Escenario ALTERNATIVO 2 DEBILITADO NACIONAL	120
3. E3 Escenario ALTERNATIVO 3 REGIONAL METROPOLITANO	120
4. E4 Escenario ALTERNATIVO 4 POSIBLE	120
5. E5 Escenario ALTERNATIVO 5 DESEABLE	120

9.	Evaluación de las acciones en función de los criterios.....	121
10.	Evaluación de las políticas en función de los criterios.....	121
11.	Evaluación de los escenarios en función de los criterios	121
II.	ESTUDIO DE ACCIONES EN FUNCIÓN DE LAS POLÍTICAS	122
1.	Evaluación de las acciones en función de las políticas	122
2.	Plano de perfiles.....	122
	Plano de perfiles por grupo.....	123
3.	Plano de sensibilidad de las clasificaciones	125
4.	Plano de proximidades entre acciones y políticas.....	125
III.	ESTUDIO DE LAS POLÍTICAS EN FUNCIÓN DE LOS ESCENARIOS	
	126	
1.	Evaluación de las políticas en función de los escenarios.....	126
2.	Evaluación de las políticas en función de los escenarios. perfiles	126
3.	Evaluación de las políticas en función de los escenarios. perfiles desagregados en grupos	127

I- DATOS DE ENTRADA

1- Lista de criterios

- FÍSICO-FUNCIONAL (FF)
- ECONÓMICO-PRODUCTIVO (EP)
- SOCIAL Y CULTURAL (SC)
- ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN (AG)
- AMBIENTAL-PAISAJISTICO (AP)
- POLÍTICO-INSTITUCIONAL (PI)

Descripción de los criterios

FF FÍSICO-FUNCIONAL

Peso : 80

Descripción: Las condiciones territoriales desde la dimensión física-funcional en el desarrollo portuario

EP ECONÓMICO-PRODUCTIVO

Peso : 60

Descripción: El factor económico relevante en las actividades portuarias y vinculadas a él

SC SOCIAL Y CULTURAL

Peso : 45

Descripción: El rol que la sociedad tiene en los temas portuarios, la apropiación, la identidad y la explotación de los espacios urbano-portuarios

AG ADMINISTRACIÓN Y GESTIÓN

Peso : 50

Descripción : La escala de la jurisdicción desde el ámbito estatal, los actores intervinientes y el tipo de gestión

AP AMBIENTAL-PAISAJISTICO

Peso : 30

Descripción: Los diversos impactos que ocasionan las actividades portuarias y urbanas en el ambiente y el paisaje

PI POLÍTICO-INSTITUCIONAL

Peso: 50

Descripción: Las decisiones que se toman en torno a las políticas públicas en general

2- Lista de acciones

- Fortalecer la administración de AGP.S.E. (AGP.S.E)
- Conectar e integrar regionalmente (Conectar)
- Consolidar áreas logísticas (Logística)
- Impulsar la movilidad sustentable (Movilidad)
- Optimizar contenedores (Contened)
- Mejorar la relación puerto y ciudad (Pue-ciudad)
- Promover usos mixtos y compatibles (Usos)
- Articular la red de puertos regionales metropolitanos (Región)
- Ordenamiento Territorial Integral (Ordenam. t)
- Impulsar Administración integrada (Administra)

- Expandir de PBA (Expandir)
- Mantener Ubicación central (Ubicación)
- Impulsar Sistema multimodal de transporte (Multimodos)
- Centralidad de cargas (Cargas Cen)
- Considerar la actividad del Cruceros (Cruceros)
- Usufructuar Activo económico (Activo)
- Promover Rentabilidad del suelo (Rentabilid)
- Reducir Conflictos de interfase (Interfase)
- Promover Urbanizaciones informales (Urbanizar)
- Proteger el ambiente (Ambiente)
- Fortalecer Puertos metropolitanos (Ptos Metro)
- Fortalecer Estado Nacional (E. Nación)
- Incluir Estado local GCBA (GCBA)
- Incentivar el rol de Terminales portuarias (Terminales)
- Integrar Sindicatos y cámaras (Sindicatos)
- Integrar Navieras, Empresas y Operadores (Clientes)
- Participar la Sociedad Civil (Sociedad)
- consensuar con Organismos (ONGs)

3- Descripción de las acciones

AGP.S.E Fortalecer la administración de AGP.S.E.

Descripción: Dotar de instrumentos para fortalecer AGP.S.E.

Conectar Conectar e integrar regionalmente

Descripción: Dotar de infraestructuras regionales y sistemas multimodales

Logística Consolidar áreas logísticas

Descripción: Dotar de áreas logísticas y sistemas multimodales conectados

Movilidad Impulsar la movilidad sustentable

Descripción: Impulsar medidas para desarrollar sistemas eficientes energeticamentes

Contened Optimizar contenedores

Descripción: Impulsar y optimizar el crecimiento de contenedores en nuevos espacios

Pue-ciud Mejorar la relación puerto y ciudad

Descripción: Mejorar los usos y movilidad para reestablecer el vínculo en las interfases del puerto y la ciudad

Usos Promover usos mixtos y compatibles

Descripción: Incluir actividades más urbanas cercanas a la ciudad y alejar las estrictamente portuarias

Región Articular la red de puertos regionales metropolitanos

Descripción: Promover la integración, articulación y cooperación en un sistema portuario regional

Ordenam. t Ordenamiento Territorial Integral

Descripción: Ordenar el territorio con planificaicón integral, multiescalar, multiactoral, interescalar

Administra Impulsar Administración integrada

Descripción: Impulsar la administración integrada por actores públicos y privados en una gestión planificada en los marcos de gobernanza

Expandir Expandir de PBA

Descripción: Concretar el crecimiento con expansión sobre rellenos

Ubicación Mantener Ubicación central

Descripción: Mantener la posición privilegiada de PBA

Multimodos Impulsar Sistema multimodal de transporte

Descripción: Impulsar la multimodalidad a escala regional

Cargas Cen Centralidad de cargas

Descripción : Dimensionar y definir la capacidad de cargas en la centralidad regional metropolitana

Cruceros Considerar la actividad del Cruceros

Descripción: Considerar la actividad del crucero como posible desarrollo económico

Activo Usufructuar Activo económico

Descripción: Usufructuar el puerto como activo económico

Rentabilid Promover Rentabilidad del suelo

Descripción: Promover la rentabilidad del territorio con diversas actividades compatibles

Interfase Reducir Conflictos de interfase

Descripción: Reducir los conflictos de los bordes e interfases entre puerto y ciudad

Urbanizar Promover Urbanizaciones informales

Descripción: Potenciar la urbanización de barrios informales e integrar en la relación puerto ciudad

Ambiente Proteger el ambiente

Descripción: Proteger el ambiente en todos los aspectos

Ptos Metro Fortalecer Puertos metropolitanos

Descripción: Fortalecer el rol de los puertos de la RMBA

E. Nación Fortalecer Estado Nacional

Descripción: Fortalecer el rol activo del Estado nacional en la incumbencias portuarias

GCBA Incluir Estado local GCBA

Descripción: Incluir al GCBA como estado local, participe de las cuestiones de PBA

Terminales Incentivar el rol de Terminales portuarias

Descripción: Incentivar el rol de los actores de las terminales portuarias como actores privados fundamentales

Sindicatos Integrar Sindicatos y cámaras

Descripción : Integrar los actores privados con roles secundarios al debate y la gestión

Cientes Integrar Navieras, Empresas y Operadores

Descripción : Integrar a los principales clientes de los puertos que son las empresas navieras y operadores, a la gestión

Sociedad Participar la Sociedad Civil

Descripción : Participar a la sociedad en egeneral en el debate de las cuestiones que incluyen al puerto con la comunidad

ONGs consensuar con Organismos

Descripción : Generar consensos con las instituciones y organismos que incluyen sectores vulnerables y comunidades en general en las cuestiones que incluyen al puerto

4- Lista de políticas

- Promover e implementar medidas de control, protección y mitigación ambiental (Ambiente)
- Conducir el comercio exterior a una inserción macro regional y global (Comercio)
- Reducir los costos logísticos (Costos)
- Impulsar la gestión regional (Gestión R)
- Mejorar la calidad de los espacios de interfase (Interfase)
- Redefinir la matriz de transporte nacional (Matriz Tte)
- Definir el modelo productivo nacional (Modelo pro)
- Reglamentar la multimodalidad de transporte (Multimodal)
- Planificación del transporte y ordenamiento territorial (Plan Tte)
- Procesos administrativos en el marco de una gobernanza portuaria (Gobernanza)

5- Descripción de las políticas

Ambiente Promover e implementar medidas de control, protección y mitigación ambiental

Peso: 30

Descripción: Promover el control y la aplicación de normativas de protección y mitigación ambiental, acorde a normativas locales, nacionales e internacionales para las áreas portuarias y sus entornos urbanos en el marco del desarrollo sostenible

Comercio Conducir el comercio exterior a una inserción macro regional y global

Peso: 90

Descripción: Posicionar PBA y el resto de puertos en el comercio exterior macro regional y global en la discusión de una política de comercio exterior de mediano y largo plazo

Costos Reducir los costos logísticos

Peso: 60

Descripción: Implementar políticas de reducción de costos logísticos y aduaneros en general que mejoren la competitividad

Gestión R Impulsar la gestión regional

Peso: 65

Descripción: Impulsar una política de integración y gestión portuaria a escala regional, incorporando las problemáticas regionales portuarias

Interfase Mejorar la calidad de los espacios de interfase

Peso: 30

Descripción: Mejorar las relación entre el puerto y la ciudad con integración de espacios públicos

Matriz Tte Redefinir la matriz de transporte nacional

Peso: 65

Descripción: Debatir las prioridades en torno al sistema de transporte y logística que acompañe el modelo productivo y el ordenamiento territorial

Modelo pro Definir el modelo productivo nacional

Peso: 75

Descripción: Definir un modelo productivo a mediano y largo plazo y las potencialidades del comercio exterior

Multimodal Reglamentar la multimodalidad de transporte

Peso: 55

Descripción: Reglamentar la normativa vigente de multimodalismo para efectivizar el sistema

Plan Tte Planificación del transporte y ordenamiento territorial

Peso: 70

Descripción: Planificar el sistema de transporte, del cual los puertos son eslabones fundamentales, integrando la planificación territorial en conjunto

Gobernanza Procesos administrativos en el marco de una gobernanza portuaria

Peso: 50

Descripción: Controlar los procesos de la administración pública y AGP.S.E. mediante un gobierno abierto y transparente en el marco de la promoción de una gobernanza portuaria

6- Lista de escenarios

- Escenario ALTERNATIVO 1 REGIONAL - NACIONAL OPTIMO (E1)
- Escenario ALTERNATIVO 2 DEBILITADO NACIONAL (E2)
- Escenario ALTERNATIVO 3 REGIONAL METROPOLITANO (E3)
- Escenario ALTERNATIVO 4 POSIBLE (E4)
- Escenario ALTERNATIVO 5 DESEABLE (E5)

7- Descripción de los escenarios

E1 Escenario ALTERNATIVO 1 REGIONAL - NACIONAL OPTIMO

Peso : 80

Descripción: Fortalecer el puerto en la escala nacional, regional y local; sostenido por la gestión de AGP.S.E. integrando regionalmente la intervención y gestión

E2 Escenario ALTERNATIVO 2 DEBILITADO NACIONAL

Peso : 55

Descripción: Tomar acción que debilite el puerto en la escala nacional para impulsarlo en escala local-metropolitano

E3 Escenario ALTERNATIVO 3 REGIONAL METROPOLITANO

Peso: 65

Descripción: Integrar regionalmente el puerto a políticas articuladoras de todas las dimensiones

E4 Escenario ALTERNATIVO 4 POSIBLE

Peso: 75

Descripción: Considerar el corto y mediano plazo según las tendencias observadas y la valoración del diagnóstico

E5 Escenario ALTERNATIVO 5 DESEABLE

Peso: 65

Descripción: Considerando las fortalezas y debilidades, se pueden ofrecer ciertas condiciones para obtener un escenario que sería deseable según los criterios de análisis

Evaluación de las acciones en función de los criterios

	FF	EP	SC	AG	AP	PI
AGP.S.E	7	18	10	20	5	14
Conectar	20	15	14	10	12	16
Logística	15	16	10	10	8	10
Movilidad	16	16	14	10	15	12
Contened	15	15	10	10	10	10
Pue-ciud	16	12	20	10	14	12
Usos	18	12	10	12	14	10
Región	10	18	15	20	5	16
Ordenam. t	20	16	18	10	14	18
Administra	10	10	8	16	6	20
Expandir	16	18	14	14	10	18
Ubicación	18	12	10	14	8	16
Multimodos	14	18	14	10	12	18
Cargas Cen	16	18	8	10	10	8
Cruceros	10	12	8	12	8	12
Activo	14	20	16	15	10	18
Rentabilid	16	18	14	15	10	18
Interfase	20	16	18	12	16	12
Urbanizar	18	10	20	8	10	14
Ambiente	16	8	16	8	20	12
Ptos Metro	16	18	12	14	8	18
E. Nación	8	18	14	14	8	20
GCBA	12	12	14	12	12	20
Terminales	8	16	10	16	6	14
Sindicatos	4	10	8	10	4	10
Clientes	2	12	6	10	2	8
Sociedad	10	4	20	4	10	6
ONGs	12	8	18	8	10	10

© UPSOR-EPITA-MULTIPOL

La evaluación de las acciones en función de los criterios se efectúa con la ayuda de valores de 0 a 20.

Evaluación de las políticas en función de los criterios

	Suma	FF	EP	SC	AG	AP	PI
Ambiente	100	25	8	12	5	33	17
Comercio	100	5	30	5	20	5	35
Costos	100	10	40	15	15	5	15
Gestión R	100	15	20	15	20	5	25
Interfase	100	35	20	25	5	10	5
Matriz Tte	100	25	15	15	5	10	30
Modelo pro	100	5	40	20	5	5	25
Multimodal	100	15	25	5	10	10	35
Plan Tte	100	25	15	10	8	7	35
Gobernanza	100	3	10	5	35	2	45

© UPSOR-EPITA-MULTIPOL

Los valores de la matriz corresponden a la evaluación de las políticas en función de los criterios. Como se trata de un juego de peso de criterios, la suma en línea debe de ser siempre la misma, igual a 100.

Evaluación de los escenarios en función de los criterios

	Suma	FF	EP	SC	AG	AP	PI
E1	100	20	25	15	15	5	20
E2	100	15	20	30	10	15	10
E3	100	25	25	10	15	5	20
E4	100	15	30	15	15	10	15
E5	100	20	24	16	12	12	16

© UPSOR-EPITA-MULTIPOL

Los valores de la matriz corresponden a la evaluación de los escenarios en función de los criterios. Como se trata de un juego de peso de criterios, la suma en línea debe de ser siempre la misma, igual a 100.

II- ESTUDIO DE ACCIONES EN FUNCION DE LAS POLITICAS

Evaluación de las acciones en función de las políticas

Esta matriz contiene el resultado de las acciones en función de las políticas, es decir las notas afectadas a las acciones según los criterios, ponderadas por los juegos de peso de criterios de las políticas. se puede leer también, la media, la distancia-tipo y el rango de acciones por política.

	Ambiente	Comercio	Costos	Gestión R	Interfase	Matriz Tie	Modelo pro	Multimodal	Plan Tie	Gobernanza	Moy.	Ec. Ty	Número
AGP.S.E	9,4	15,4	14,8	13,9	10,8	11,6	14,3	13,4	12,3	15,9	13,6	1,8	15
Conectar	15,1	14,4	14,6	14,7	16	15,9	14,9	15,2	15,9	13,7	15	0,7	19
Logística	11,1	11,9	12,8	11,9	12,8	11,9	12,6	12,1	12	10,7	12	0,6	8
Movilidad	14,4	13,2	14,1	13,4	14,9	14,1	14,2	13,8	13,9	12	13,7	0,7	17
Contened	11,6	11,8	12,5	11,8	12,8	12	12,2	12	12	10,6	11,9	0,5	6
Pue-ciud	14,5	12,3	13,4	13,5	15,5	14,3	13,8	13	13,8	11,9	13,4	0,9	14
Usos	13,6	11,6	12,1	12,2	13,7	12,8	11,5	12,3	12,7	11,2	12,2	0,7	10
Región	11,1	16,5	16,1	15,6	13,1	13,8	15,9	14,9	14,2	17,1	15,2	1,5	21
Ordenam. t	16,6	15,7	16	16,1	17,5	17,4	16,7	16,6	17,3	15	16,4	0,7	27
Administra	10,4	14,4	11,9	13,2	9,9	12,6	12,2	13,6	13,5	16,4	13,1	1,5	12
Expandir	14,2	16,5	16,2	15,9	15,3	15,9	16,5	16,3	16,2	16,2	16,1	0,5	25
Ubicación	12,7	13,8	13	13,8	13,5	14,1	12,8	14	14,6	14,5	13,7	0,6	16
Multimodos	14,1	15,7	15,5	14,9	14,6	15,4	16,3	15,8	15,5	14,8	15,4	0,6	23
Cargas Cen	11,6	11,9	13,2	11,7	13,1	11,8	12,6	12,1	11,8	10	12	0,8	7
Cruceros	9,7	11,5	11	10,9	9,9	10,5	10,9	11,1	10,8	11,7	10,9	0,5	5
Activo	14,1	17,3	17,2	16,5	15,6	16	17,6	16,7	16,3	16,8	16,6	0,8	28
Rentabilid	14,2	16,7	16,4	16,1	15,4	15,9	16,5	16,4	16,3	16,5	16,2	0,6	26
Interfase	16,4	14,1	15,5	15,1	17,5	15,9	15,4	14,9	15,5	13	15,1	1	20
Urbanizar	13,8	11,9	12,6	13,3	15,4	14,6	13,3	12,9	14,2	11,8	13,2	1	13
Ambiente	15,6	10,8	11,2	12	14,2	13,6	11,6	12,2	13	10,7	12,2	1,3	9
Ptos Metro	13,3	16,3	15,8	15,5	14,6	15,4	16	16	15,9	16	15,7	0,7	24
E. Nación	11,9	16,7	15,6	15,1	12,4	14,3	16,5	15,6	14,8	16,8	15,3	1,4	22
GCBA	13,6	14,9	13,5	14,3	12,9	14,7	14,4	14,9	15	15,7	14,5	0,7	18
Terminales	9,6	14,1	13,5	12,9	10,6	11,5	13,4	12,8	12	14,4	12,8	1,3	11
Sindicatos	6,3	9,3	8,8	8,5	6,8	7,6	9	8,4	7,9	9,6	8,4	0,9	3
Clientes	4,7	8,9	8,7	7,7	5,7	6,3	8,7	7,6	6,6	8,7	7,7	1,2	1
Sociedad	9,7	6,1	7,6	8,1	10,8	9,1	8,3	7	8,2	6	7,8	1,3	2
ONGs	11,2	9,5	10,3	10,7	12,2	11,3	10,8	10	10,8	9,6	10,5	0,7	4

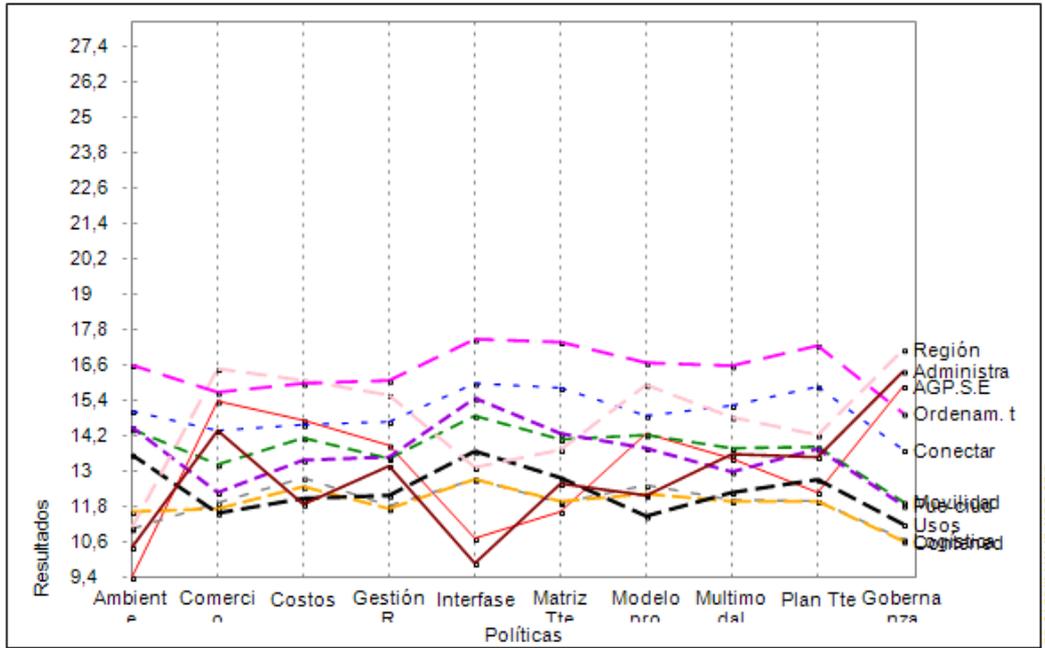
© UPSOR-EPITA-MULTIPOL

Los valores contenidos en esta matriz permiten evaluar y clasificar las acciones en función de las políticas.

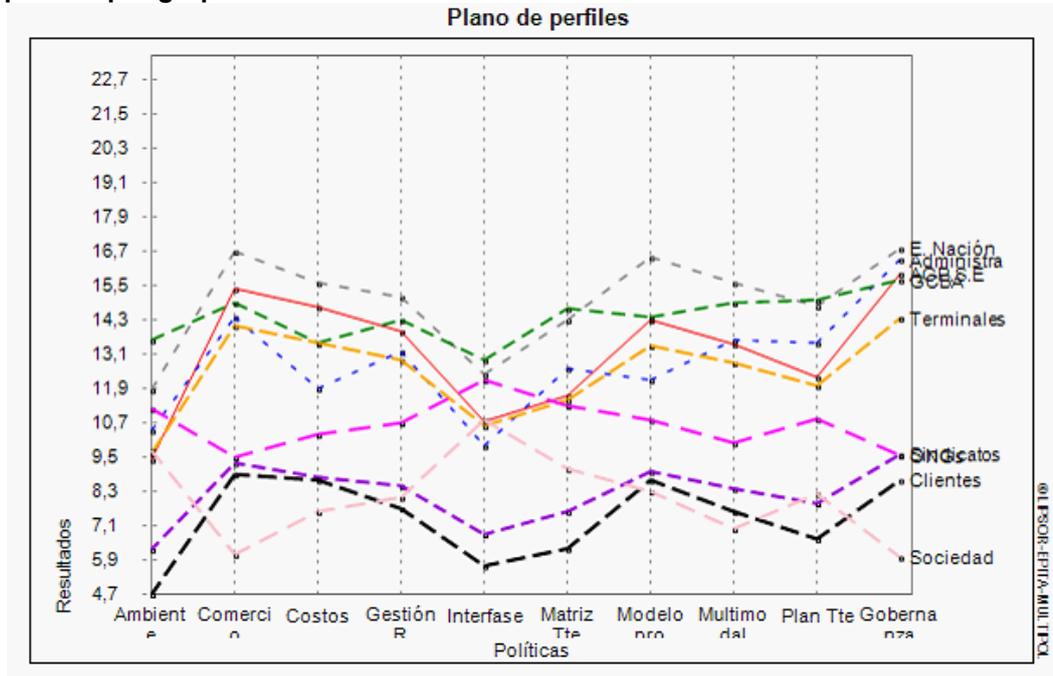
Plano de perfiles

Este gráfico permite visualizar para cada acción, el resultado obtenido por política. Corresponde a la matriz de evaluación de acciones en función de las políticas.

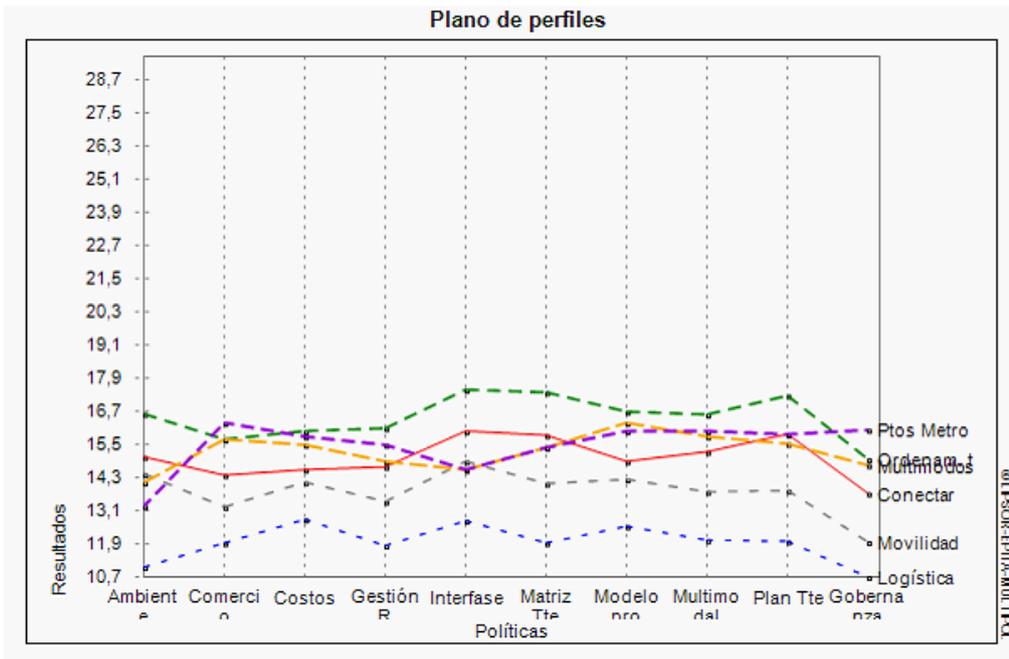
Plano de perfiles



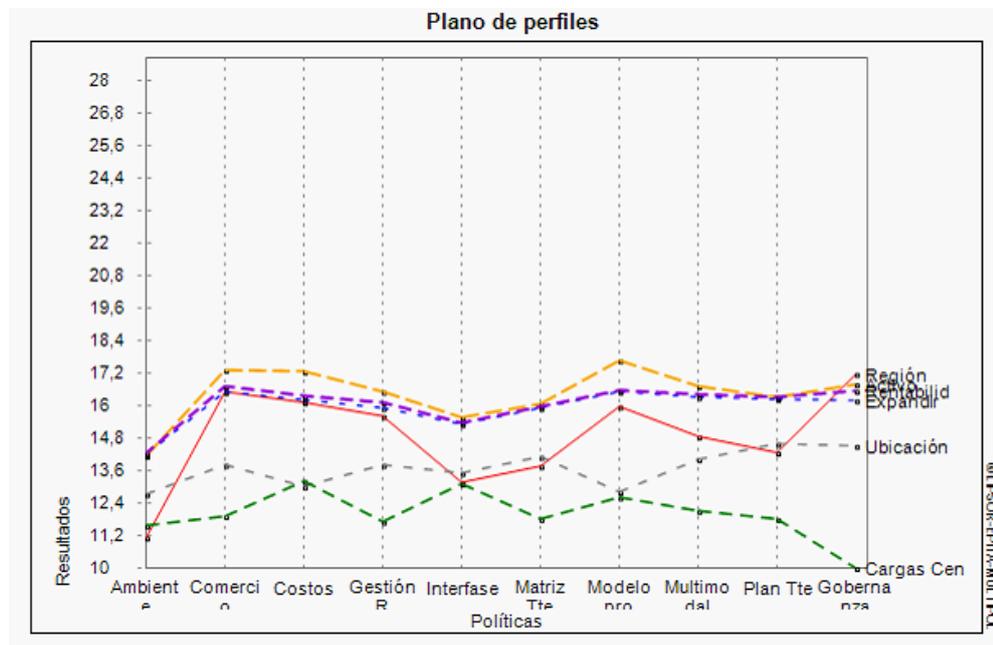
Plano de perfiles por grupo



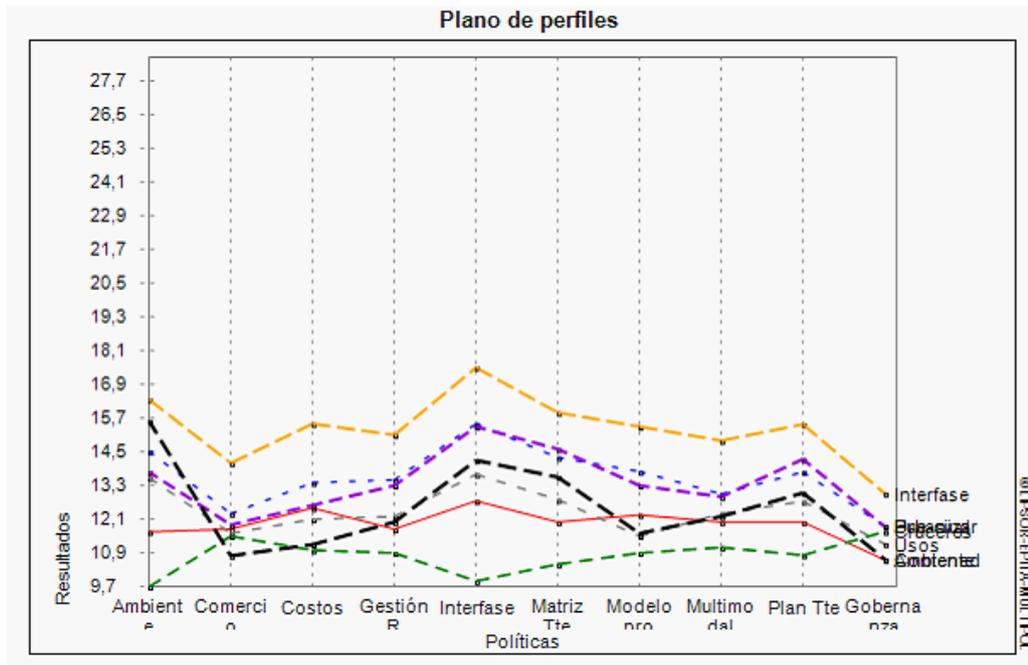
Perfiles asociados a Actores sociales y administración



Perfiles asociados a movilidad y transporte



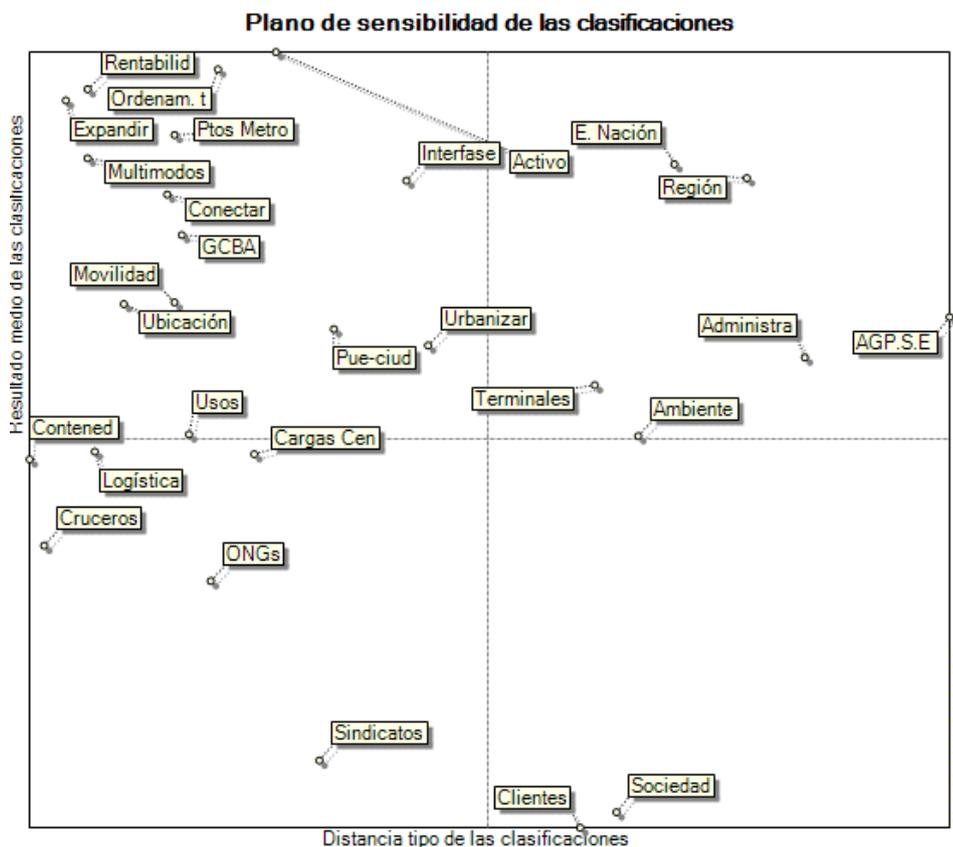
Perfiles asociados a la expansión, ubicación y región



Perfiles asociados a los usos

Plano de sensibilidad de las clasificaciones

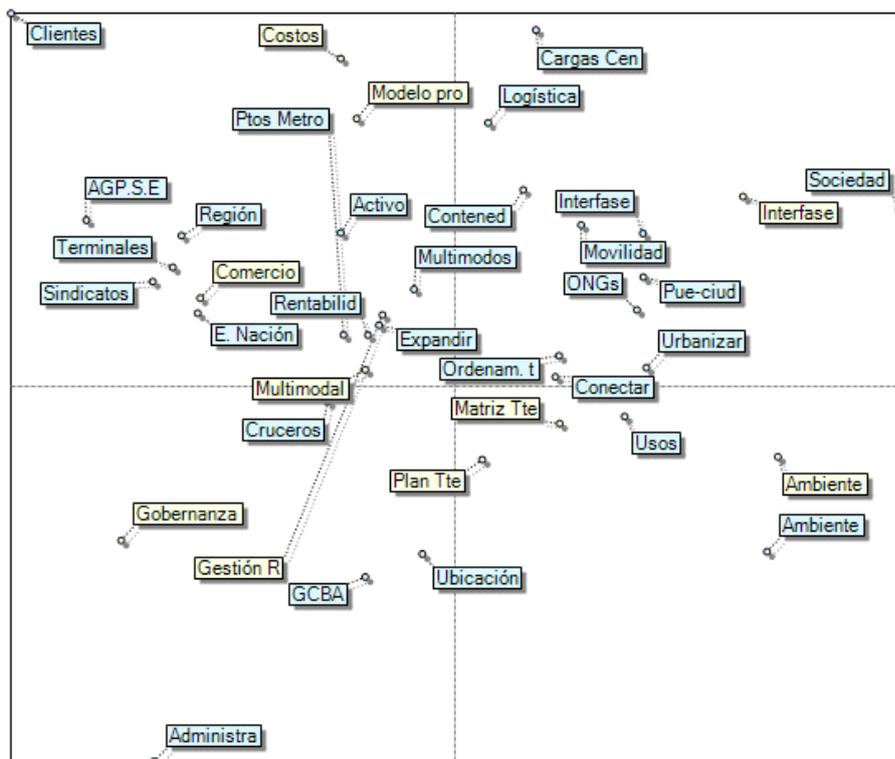
Este plano está determinado a partir de la matriz de evaluación de acciones en función de las políticas. Representa el resultado de las acciones (en ordenadas) en función de la distancia-tipo calculada (en abscisa).



Plano de proximidades entre acciones y políticas

Este plano está determinado a través de un cálculo de AFC (Análisis Factorial de las Correspondencias) que se efectúa a partir de la matriz de evaluación de acciones en función de las políticas.

Plano de proximidades entre acciones y políticas



III- ESTUDIO DE LAS POLÍTICAS EN FUNCIÓN DE LOS ESCENARIOS

Evaluación de las políticas en función de los escenarios

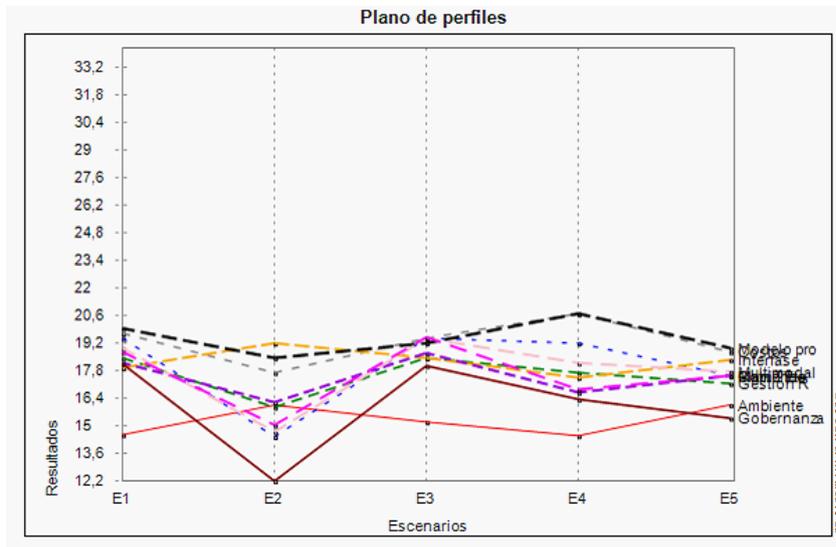
Esta matriz contiene el resultado de las políticas en función de los escenarios, es decir las notas afectadas a las políticas según los criterios, ponderadas por los juegos de peso de criterios de los escenarios. se puede leer también, la media, la distancia-tipo y el rango de las políticas por escenario.

	E1	E2	E3	E4	E5	Moy.	Ec. Ty	Número
Ambiente	14,6	16,1	15,2	14,6	16,1	15,2	0,7	1
Comercio	19,5	14,5	19,5	19,2	17,6	18,3	1,8	8
Costos	19,8	17,8	19,5	20,8	18,8	19,4	1	9
Gestión R	18,5	16	18,5	17,8	17,2	17,7	0,9	4
Interfase	18	19,2	18,5	17,5	18,4	18,3	0,6	7
Matriz Tte	18,2	16,2	18,8	16,8	17,6	17,6	0,9	3
Modelo pro	20	18,5	19,2	20,8	19	19,6	0,8	10
Multimodal	19	14,8	19,5	18,2	17,8	18	1,5	6
Plan Tte	18,8	15,1	19,5	16,9	17,6	17,7	1,5	5
Gobernanza	18,2	12,2	18,1	16,4	15,4	16,3	2,1	2

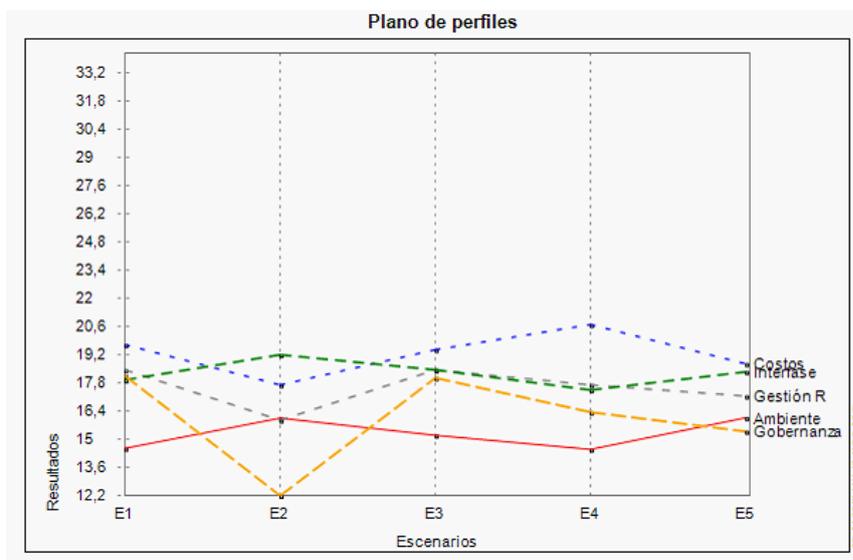
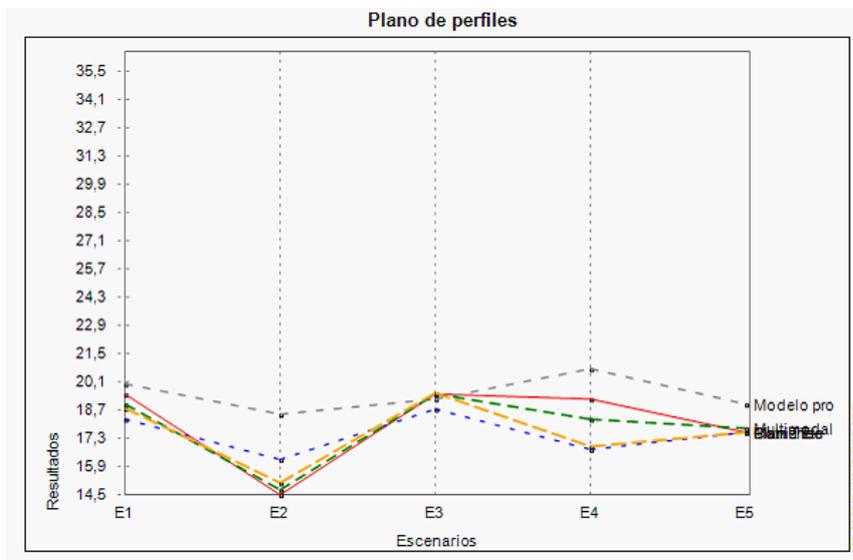
© LIPSOB-EPITA-MULTIPOL

Los valores contenidos en esta matriz permiten evaluar y clasificar las políticas en función de los escenarios.

Evaluación de las políticas en función de los escenarios. Perfiles



Evaluación de las políticas en función de los escenarios. Perfiles desagregados en grupos



**ANEXO VII – GUION ENTREVISTAS SEMI
ESTRUCTURADAS A REFERENTES
CLAVES**

ANEXO VII – GUION ENTREVISTAS SEMI ESTRUCTURADAS A REFERENTES CLAVES

1- ENTREVISTAS A ACTORES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

ENTREVISTA JORGE METZ

Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante. Ministerio de Transporte de Nación

Presidente de Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata

Integración macroregional. Posibilidades del Mercosur

- Cómo ve la posición de Argentina en términos portuarios en relación a la integración regional de A.S.?

El sistema portuario a nivel nacional, situación actual y principales desafíos a resolver

- La centralidad que ocupa PBA, crea subordinación y competencia desleal?
- Pueden otros puertos de la RMBA desarrollarse y competir y/o cooperar?

El peso económico del PBA (PBI, empleos, ingresos en CABA-Nación)

- Cuál es la incidencia en la economía nacional del PBA, en términos de PBI, de empleos, etc?

Escenario futuro

- Existe la posibilidad del cambio de jurisdicción de Nación a CABA?
- Cree que puede desaparecer el PBA, sea reconvertirlo, relocalizarlo o desafectarlo?

CIH

- La visión de integración regional desde la CIH
- Proyectos, programas que impulsen integración, cooperación, competencia

Fuera del guion

- Qué opina de los que creen que el PBA debe desaparecer (por los motivos que cada actor esgrime)

ENTREVISTA CARMEN POLO

Subsecretaria de Planificación de Transporte de Cargas y Logística. Ministerio de Transporte de Nación

Licenciada en economía

Integración macro regional, Mercosur, EIDs

- Es necesaria la integración para la cooperación regional, cuál es la posición del organismo en este tema? Hay coordinación con el resto de los países para la planificación del transporte de cargas y la logística

Planificación del transporte

- Cómo es hoy la situación argentina del sistema logístico, sus carencias y perspectivas futuras como política de Estado

Transporte de cargas y logísticas

- Qué políticas de ordenamiento y planificación tiene el Estado para el transporte de cargas? el rol del tren y las obras de infraestructuras necesarias a escala nacional?

Rol del PBA en el sistema de transporte

- Respecto del PBA, si bien se espera que la obra del Paseo del Bajo mejoré el acceso y tránsito de paso –en transporte de cargas- qué otros proyectos existen –en el marco de la planificación- a mediano y largo plazo para optimizar el desarrollo que prevé el puerto –la AGP.S.E.-

ENTREVISTA MARÍA BEATRIZ RUDOLFO

Directora Nacional Planificación y Coordinación Territorial

Arquitecta y Planificadora Urbano y regional, docente de grado y posgrado universitario.

Misión del organismo y políticas públicas

- Desde la dirección, cuál es la articulación con la planificación del transporte como parte de la planificación territorial?

Planificación del transporte y ordenamiento territorial

- Qué tipo de articulación hay con otros organismos de planificación de la ciudad, de las provincia, de los puertos u otros organismos públicos, sobre qué proyectos, programas o planes intervienen?

Propuestas de intervención a escala territorial

- Qué tipo de propuestas de intervención y gestión están en agenda? A que sectores y escalas involucra?

Problemáticas, demandas, perspectivas y propuestas

- Desde las políticas públicas que desafíos enfrenta la planificación territorial en general y del transporte en particular?, demandas, restricciones, perspectivas, etc.?

Transporte, hábitat, territorio

- La planificación del transporte es fundamental para el desarrollo económico, pero además para la conectividad entre los territorios y sus poblaciones, en ese sentido hay metas a futuro de algún plan estratégico nacional o retomar lineamientos del PET u otro?

ENTREVISTA MARTÍN ORDUNA

Subsecretario de Movilidad Urbana en Ministerio de Transporte

Doctor en Arquitectura. Director Centro de Estudios de Transporte de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, UBA

Planificación territorial y planificación del transporte

- Cómo ve la PT en Argentina en general, y la P Transporte en particular?; cuáles son los principales avances en los últimos años y qué carencias aún se mantienen?
- Desde el organismo que usted conduce, es un avance incluir el concepto “movilidad urbana”, como concepto amplio e integrador –asimismo la creación del ministerio de transporte- en ese sentido, dentro de la PT, cree que la planificación de la movilidad

Políticas públicas aplicadas a la movilidad

- Qué políticas están en marcha dentro del organismos, en cuanto a planes, proyectos o programas, y en qué escalas de territorio están trabajando?
- Cuáles son las urgencias en materia de movilidad actualmente?

Sistema de transporte metropolitano

- En la RMBA el tema de la movilidad mantiene deficiencias y problemáticas esencialmente en el modo terrestre (carretero principalmente), qué tipo de coordinación interjurisdiccional existe?
- Los intentos de agencias, autoridades o co-gobiernos metropolitanos podrían resolver la gestión de la movilidad, cuán probable es que se puede gestionar de modo coordinado en escala metropolitana?

Puertos en el sistema de transporte y movilidad urbano-portuaria

- En la escala local-metropolitana, el transporte de cargas y la logística son dos eslabones muy conflictivos para las áreas urbano-portuarias, la movilidad urbana considera en su cartera al sistema de transporte de cargas (carretero y ferroviario)?
- en este aspecto cuánto considera que impacta el PBA en la conflictiva convivencia entre medios de transporte en la escala local-regional?
- Hay comunicación entre planificación de T. de cargas (Polo), ministerio del interior y este organismo? Y a su vez con las entidades competentes del GCBA? Hay políticas conjuntas desde economía-interior- territorio-transporte?

La planificación territorial, la movilidad y el transporte desde el ámbito académico?

- Cómo ve la curricula en las facultades y ambos académicos y de investigación respecto a estos temas, en grado y posgrado?, formación, injerencias de la disciplina, posibilidades de participación, etc.?
- Se establecen vínculos entre ámbitos académicos y espacios de gestión?

ENTREVISTA FERNANDO GALETTO

**Jefe de Gabinete Unidad de Proyectos Especiales Puerto de Buenos Aires (UPEPBA).
Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires**

Agobado

La ciudad y el puerto

- Que desafíos enfrenta la ciudad frente a la posibilidad de crecimiento del PBA?
- Cuáles son las demandas, restricciones, requerimientos de la ciudad hacia el puerto, hacia sus administradores (AGP.S.E.)?

El puerto en y con la ciudad, problemáticas y oportunidades

- Cuáles son los principales desafíos actuales para un desarrollo posible, sostenible del puerto y en armonía con el entorno urbano?
- Qué proyectos, programas, objetivos tiene la ciudad para ordenar y compatibilizar las áreas urbano portuarias?

Usos del suelo, movilidad, y relación puerto ciudad

- Qué políticas, propuestas de O.T. surgen desde la GCBA y –si están en línea con las de AGP-S.E. frente a las incompatibilidades de usos, al caos de la movilidad, a la carencia de logística y a la relación puerto-ciudad?

Traspaso del Puerto de Buenos Aires

- Cuál es la visión del GCBA frente a la posibilidad de traspaso del puerto a jurisdicción de la ciudad
- Cuáles serían los beneficios de su pase a ciudad o de su continuidad en Nación?

Economía de la ciudad

- En cuanto a empleos e ingresos, existe el cálculo sobre cómo y cuánto incide el PBA en la economía de la CABA?
- Cuál es la postura desde el GCBA frente a desarrollar nuevas licitaciones y ampliar el puerto para contenedores?, prefieren cruceros, cabotaje, un puerto turístico, o apuestan al futuro del PBA como ha sido históricamente?

La renta del suelo entorno al río

- La localización del puerto es privilegiada por varios factores, al mismo tiempo representa la tierra más rentable para la ciudad, paisaje, costa, río, en ese sentido se ejerce presión sobre el puerto para que se distancie, se desafecte o ceda territorio a la ciudad para emprendimientos (culturales, verdes, inmobiliarios)
- Están las villas 31, 31 bis y Rodrigo Bueno en inmediaciones del área portuaria, que están presentando las urbanizaciones, (además de la AU. Illia) cuál es el posicionamiento de los diversos actores (GCBA, AGP, Terminales, vecinos de las villas)?

Fuera del guión

- Qué opina de los que creen que el PBA debe desaparecer (por los motivos que cada actor esgrime)

ENTREVISTA REFERENTE HIDROVÍA S.A.

Profesional en HPP

Ingeniero, Docente universitario

Integración macro regional. EIDs

- La Hidrovía conforma un EIDs, de importancia para el Mercosur, en ese sentido IIRSA – COSIPLAN lo consideran como eje estratégico. Existe coordinación con el organismo IIRSA
- Cuáles son las políticas de integración desde Hidrovía con los puertos y países involucrados, qué agenda prioritaria y a mediano plazo tienen en temas de integración, cooperación, competencias, obras, etc.

Condiciones actuales de la Hidrovía

- Cuáles son las principales demandas de los usuarios de la Hidrovía y qué respuestas a mediano plazo
- Cuáles son los proyectos para el futuro de la Hidrovía, dragados, obras, seguridad, etc.?

La Hidrovía en el comercio exterior de Argentina

- La importancia para el C.E. es indiscutible, sin embargo el tema de los costos, seguridad, tiempos y eficiencia es discutido y eso suele impactar en los principales usuarios de la HPP que son los puertos? Qué medidas de mediano plazo hay en ese sentido?

La Hidrovía en los puertos RMBA – Zarate y Campana

- Cuál es la participación de los puertos y terminales de RMBA –Zarate y Campana- en la Hidrovía y cuáles sus necesidades

2- ENTREVISTAS A ACTORES DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA

ENTREVISTA GONZALO MÓRTOLA

Interventor AGP.S.E.

La administración del puerto en jurisdicción nacional

- Cuál es el destino en términos jurídicos del PBA, podría pasar a la CABA, cuáles serían los beneficios de su pase o de su continuidad en Nación?

El puerto en la ciudad, problemáticas y oportunidades

- Cuáles son los principales desafíos actuales para un desarrollo posible, sostenible y en armonía con el entorno urbano?

Reconversión, renovación y/o recuperación del PBA

- Cuáles son los principales proyectos y programas que tiene el puerto respecto de los usos del suelo, la movilidad y logística y la relación puerto-ciudad
- Es una posibilidad que PBA desaparezca, se relocalice o desafecte?

Desarrollo sustentable (según los 3 ejes, ambiente, inclusión social, saludable)

- Cuáles son los instrumentos principales de instrumentación de este enfoque?

Políticas públicas a largo plazo de planificación y gestión

- Cuáles son y con qué elementos cuenta el puerto para pensarse a futuro (tangibles e intangibles)? Cuál es el objetivo a largo plazo, un puerto de qué tipo para los próximos 30 años?

Fuera del guion

- Qué opina de los que creen que el PBA debe desaparecer (por los motivos que cada actor esgrime)

ENTREVISTA FLAVIO GALANIS

Subgerente de planeamiento de Puerto Buenos Aires (AGP.S.E.)

Contador

El puerto en la escala microregional –metropolitana. Cooperación y competencia.

- El PBA está pensando en sus complejidades actuales y el reposicionamiento local, regional, internacional? Desde qué políticas?

Planificación y gestión a mediano y largo plazo. Posibilidades de desarrollo futuro

- Existe gestión coordinada –interjurisdiccional- entre los diversos estamentos del Estado (Nación, CABA, RMBA, provincia)? Se piensa en un puerto que compita y coopere, se complementa con sus vecinos metropolitanos?

Principales debilidades del puerto en el corto plazo, desafíos futuros

- Desde su cargo y función, cuáles son las debilidades actuales, y qué proyectan para solventarlas y fortalecerse?

Plan de modernización del Puerto (física, administrativa, económica, etc.)

- La posibilidad de ampliar, crecer y desarrollar PBA tiene una mirada basada en algún modelo (económico, jurídico, funcional, otros puertos?)

Fuera del guion

- Qué opina de los que creen que el PBA debe desaparecer (por los motivos que cada actor esgrime)

3- ENTREVISTAS A ACTORES PRIVADOS

ENTREVISTA GUSTAVO FIGUEROLA

General Manager Terminales Río de La Plata

Contador

Las concesiones futuras. Cooperación vs competencia

- Se abren las licitaciones, cuál es la postura de TRP?, visión a mediano y largo plazo?
- Seguirán apostando a compartir cruceros y contenedores?, hay algún cambio en ese sentido, de ordenamiento territorial, posibilidades de crecimiento, etc.?

Competencia entre terminales en la escala local, micro regional, macro regional

- Como ve el crecimiento de los puertos en A.L. frente a retroceso de PBA?
- Es posible volver a captar más cargas, de qué factores depende (políticos, económicos, locales, internacionales)?

Las terminales de contenedores: principales problemáticas que enfrentan y los desafíos futuros

- Cuáles son las principales problemáticas que enfrentan las terminales en la RMBA en general, y en particular TRP en PBA.
- Que desafíos son urgentes a corto plazo de atender? Cuales a mediano?

El impacto de la tecnología naviera para las terminales, los operadores logísticos y navieras

- La velocidad del proceso tecnológico impacta en el territorio en la capacidad de adaptación para adaptarse a buques cada vez mayores, qué perspectivas tiene Tecplata frente a esto, capacidad, velocidad, recursos humanos y técnicos para enfrentar a PBA frente a una posible descentralización?
- Cuántos empleos directos genera hoy TRP en contenedores y cruceros, y que pasa con la automatización frente al desempleo?

El rol del actor privado en las decisiones del territorio portuario

- Hay participación de las terminales en la planificación del puerto, en decisiones sobre temas claves (conexiones, accesibilidad, normativa, infraestructura, etc.)?

Fuera de guión

- Qué piensa de quienes creen que el PBA debería desafectarse, desaparecer, reconvertirse a puerto-ciudad?

ENTREVISTA FACUNDO PENNACCHIONI

Gerente de Administración y Finanzas en TecPlata S.A

Contador

Las terminales de contenedores: principales problemáticas que enfrentan y los desafíos futuros

- Cuáles son las principales cuestiones problemáticas en general para las terminales y en particular para tec plata?

El impacto de la tecnología naviera para las terminales, el rol de los operadores logísticos y navieras

- La velocidad del proceso tecnológico impacta en el territorio en la capacidad de adaptación para adaptarse a buques cada vez mayores, qué perspectivas tiene Tecplata frente a esto, capacidad, velocidad, recursos humanos y técnicos para enfrentar a PBA frente a una posible descentralización?

Competencia entre terminales en la escala local-regional

- Existe gran competencia con PBA en la captación de contenedores, qué propuesta tienen tecplata hacia el mediano plazo?
- Hay solidaridad cooperación o pura competencia entre terminales y operadores en la RMBA?

El rol del actor privado en las decisiones del territorio portuario

- Como actores privados tienen participación en las decisiones del puerto, de la ciudad sobre temas claves del ordenamiento territorial (conexiones, accesibilidad, normativa, infraestructura, etc.)?

Fuera de guion

- Qué piensa de quienes creen que el PBA debería desafectarse, desaparecer, reconvertirse a puerto-ciudad?
- Cree que si esto sucede los puertos metropolitanos (zarate-Campana y La Plata) puede posicionarse mejor para obtener cargas contenerizadas?

ENTREVISTA RODOLFO GARCÍA PIÑEIRO⁸

Presidente en Turner & Williams S.A

Ingeniero Civil

Funcionamiento del sector

- Cómo es el funcionamiento, qué actores intervienen en la cadena, qué condiciones se requieren para la operatividad de la actividad que uds. desarrollan?

Visión de las empresas –agencias marítimas, servicios logísticos- sobre la situación portuaria en general

- Cómo ve el sector en general, en términos de competencia, de adversidades, cuánto impactan las dinámicas globales en el sector?

Relación con el PBA en particular

- Trabajan con el PBA?, en ese caso cuáles son las principales debilidades de PBA, que afectan las actividades logísticas?
- Qué desafíos, problemas, y oportunidades de cara al futuro en movilidad, logística, transporte, etc. enfrentará el sector?

⁸ Miembro de la Comisión Directiva del Centro de Navegación (ex-Presidente). Miembro de la Comisión de Importaciones y Exportaciones de la Cámara Argentina de Comercio y Servicios. Miembro de la Comisión de Transporte del Centro de Ingenieros. Miembro del Comité Ejecutivo de FONASBA (Federation of National Associations of Ship Brokers & Agents). Profesor en "Posgrado en Especialización en Gestión de Logística Integrada ITBA. Cursos "in house" sobre transporte marítimo, vías navegables y puertos.

Requerimientos, demandas del sector a la gestión pública, políticas de Estado

- Cuáles son las medidas que el estado –desde sus diversos organismos- debe implementar para solventar las demandas más urgentes en términos de logística?
- Cuáles son los reclamos y a quiénes?
- Que frentes hay que atacar para reducir los costos logísticos?

Fuera de guion

- Qué piensa de quienes creen que el PBA debería desafectarse, desaparecer, reconvertirse a puerto-ciudad?

4- ENTREVISTA A ACTORES REFERENTES DE ONGs

ENTREVISTA PABLO VITALE

Coordinador ACIJ- Asociación Civil por la Igualdad y la Justicia

Referentes barrios informales – villa 31, 31 bis y Rodrigo bueno

Licenciado en Ciencias Políticas

Contigüidad y fragmentación espacial y socioterritorial entre el puerto, la ciudad formal y la ciudad informal.

- La villa 31 y 31 bis están insertas en sitios de jurisdicción portuaria, entre las parrillas ferroviarias y la autopista Illia, cuál es la visión de los referentes barriales en esa trama urbana tan compleja, peligrosa y con escasa posibilidad de crecimiento?

Proyectos de urbanización y "políticas" de intervención

- La urbanización creen que resuelve el problema de hábitat? O entienden que es una resolución habitacional, dominial pero que no integra el barrio a la ciudad?

Relación puerto ciudad – relación ciudad formal – informal

- La fragmentación entre barrios formales e informales es evidente en este territorio, cómo observan los habitantes de las villas, qué opinan, qué proponen, cuáles son las expectativas a futuro en mediano y corto plazo?

Relación con actores del puerto y actores de la ciudad

- Hay alguna vinculación entre actores del puerto y la ciudad (GCBA, AGP, otros)? Participan, deciden, gestionan, cómo se relacionan?

Fuera de guion

- Qué opinión te merece la situación portuaria, la posibilidad de modernización, las problemáticas territoriales y ambientales, crees que pueden convivir?

5- ENTREVISTA DE ACTORES DEL ÁMBITO ACADÉMICO Y TÉCNICO

ENTREVISTA LUIS DOMÍNGUEZ ROCA

Profesor de Geografía Urbana en Universidad de Buenos Aires

Director de Instituto de Geografía es en la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires

El puerto en la escala metropolitana

- Cree que hay cierta mezquindad por parte de las autoridades del PBA –como ha sido históricamente- con respecto al resto de los puertos metropolitanos en términos de complementación y competencia?, o bien que a PBA le sirve el reposicionamiento de los vecinos puertos de la RMBA para poder concentrarse en cruceros u otras actividades?
- Ud. habla de COOPETENCIA (Cooperación con competencia), lo ve como posibilidad en la región, sería conveniente, que requerimientos habría que garantizar para efectivizarlo?

El puerto en la escala urbana

- En relación al transporte y movilidad en general, según su investigación para la tesis de maestría, las encuestas realizadas arrojaron que el 28% del tránsito está vinculado al puerto. Al respecto cree que el Paseo del Bajo resolverá el problema de la movilidad? Y que podría incrementar el desarrollo de PBA?
- Ud. Refiere que persiste la idea arraigada que Bs. As. Tiene que tener un puerto, en esa idea de centralismo absoluto de Bs.As frente al resto del país, cree que podría desaparecer el PBA, desafectarse, cerrarse, relocalizarse, etc. pero no reconvertirse?
- En ese caso que pasaría con esos terrenos, una extensión de Puerto Madero? Una posibilidad de espacios públicos?
- Existen muchos puertos urbanos-metropolitanos que sobreviven con la ciudad contigua, cuáles serían los principales desafíos del PBA para enfrentar el desarrollo a mediano plazo?

Sobre la Administración portuaria

- Que el PBA siga siendo administrado por el Estado Nacional le presenta alguna observación, me gustaría saber que piensa al respecto.

ENTREVISTA RAÚL CÁCERES

Consultor – Docente en UNLP

Doctor, Ingeniero Civil, especialista en puertos

Ingeniería portuaria, puerto como infraestructura

- Cuáles son las demandas técnicas-tecnológicas de la industria portuaria? Más allá de la industria naviera?
- Cree que la adaptación portuaria como infraestructura puede seguir el desarrollo tecnológico?

Territorio portuario y urbano

- La evolución del territorio portuario conduce a expansiones para actividades logísticas, la escasez de territorio hace que crezcan hacia el agua; desde la ingeniería estas soluciones que impactos tienen (ambientales, económicos, técnicos), hay restricciones dependiendo las condiciones morfológicas o topográficas?
- Cuál es el impacto ambiental que generan las obras portuarias, dragados, defensas, muelles, escolleras, etc.?

Puerto de Buenos Aires

- Tiene una postura sobre el PBA respecto de la modernización posible y las restricciones actuales? Cree que puede desarrollarse técnicamente, más allá de las conveniencias económicas?

- Desde el aspecto náutico el permanente dragado es viable económicamente o es momento de plantear otras alternativas?
- Qué tipo de resolución imagina para PBA en el mediano o largo plazo?

ENTREVISTA JUAN CARLOS ETULAIN

Profesor adjunto Arquitectura y Planificación Territorial FAU-UNLP; Director del Doctorado en FAU-UNLP. Investigador CONICET

Doctor en Arquitectura y Urbanismo (FAU-UNLP)

Reconversión Puerto Madero

- Cómo impactó la reconversión Puerto Madero en el desarrollo operativo del Puerto de Buenos Aires?
- Habiendo transcurrido un tiempo importante desde el proyecto, cuál es la principal crítica a la intervención?
- Qué rasgos de la reconversión pueden considerarse positivos?

El puerto en la escala local

- A su criterio, qué debería suceder con el Puerto de Buenos Aires, debería continuar operativo o debería desafectarse?
- El territorio portuario es muy apreciado por su inserción, el valor del suelo, las vistas al río, el paisaje y la cercanía al centro son algunos de los valores destacables; en el caso que se desafecte parcial o totalmente, de qué modo se puede garantizar una renovación más integrada a la ciudad y no una extensión del exclusivo Puerto Madero?

Planificación territorial

- Hay una carencia de planificación a escala regional que no permite tratar problemáticas comunes en la RMBA, a pesar de ello, Puerto La Plata tiene una oportunidad interesante de posicionarse en la región con cargas contenerizadas, visualiza está posibilidad a mediano plazo?

ENTREVISTA JORGE ABRAMIAN

Consultor en temas portuarios; Docente en grado y posgrado UBA

Magister en puertos, Ingeniero Civil

Puerto de Buenos Aires

- Cuál es su opinión actual sobre el puerto de Buenos Aires, respecto de su operativa?
- Cree que es posible su desarrollo a futuro?, bajo qué condiciones?

Reconversión Puerto-puerto

- Qué opinión le merecen aquellos expertos o especialistas en diferentes temas que creen que el puerto de Buenos Aires debe desafectarse?
- Si sucediera una reconversión puerto-ciudad, con la desafectación del puerto tal como se conoce hoy, qué cree que sucedería con las cargas que se concentran en el puerto?; existiría la posibilidad de potenciar puertos metropolitanos?

Políticas de ordenamiento portuario

- Respecto de la gestión actual del puerto, cómo ve que se están conduciendo los proyectos de desarrollos futuros?

Ciudad de Buenos Aires

- La ciudad está en condiciones de aceptar las actividades actuales del puerto? O requiere un cambio en los usos del suelo, que se presenten más “amigables”?
- Usted menciona que los principales puertos del mundo están insertos en áreas densamente pobladas, y son de gran magnitud y han podido desarrollarse; en ese sentido, está en condiciones de afrontar un desarrollo a 50 años el puerto, la gestión AGP.S.E. y el Estado Nacional?; existen las políticas públicas que puedan conducirlo a un puerto de 4° y 5° generación?

Fuera de guión

- Alguna vez pensó qué efectivamente fuera necesario “correr el puerto de la ciudad”?

BIBLIOGRAFÍA

Aslan, L. e. (1992). *Buenos Aires. Puerto 1887-1992*. Buenos Aires: Inventario de Patrimonio Urbano.

Castillo, O. (2003). La Ciudad - Puerto De Valparaíso Como Patrimonio Arquitectónico e Histórico - Cultural De La Humanidad. (A. H. Mar., Ed.) *Revista Archivum*(5).

Godet, M. (2000). *La Caja de Herramientas de la Prospectiva Estratégica*. Francia: Gerpa con la colaboración de Electricité de France, Mission Prospective.

Gonçalves, A. (2008). *O Grande Porto, a Modernização no Porto do Santos*. Santos: Realejo Edições.

Kohen, M. (2014). Montevideo, ciudad y puerto hermanos siameses. *PORTUS*(2), 20-27.

Moraes, I. (2008). *Cidades portuárias Sustentáveis. Integração Porto – Cidade. Veículo para Sustentabilidade*. Santos: Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental. Santos: Universidade Católica de Santos.

Silvestri, G. (2003). *El Color del Río. Historia Cultural del Paisaje del Riachuelo*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.