



Ministerio del Interior,
Obras Públicas y Vivienda
Presidencia de la Nación

UEC.Interior  **DAMI** Programa de Desarrollo de
Áreas Metropolitanas del Interior



PRESTAMO 3780/OC-AR

PEM

**Plan de Ejecución Metropolitano
para la Región de la Confluencia**

**Provincia de Neuquén y Provincia de Río Negro
República Argentina**

Octubre 2017



**GOBIERNO
DE LA PROVINCIA
DEL NEUQUÉN**

PEM

Plan de Ejecución Metropolitano para la Región de la Confluencia

Provincia de Neuquén y Provincia de Río Negro

Octubre 2017

Tabla de contenidos

CARÁCTER DEL PLAN DE EJECUCIÓN METROPOLITANO – PEM	4
1.1 Introducción	4
1.2 Objetivos y Premisas del PEM	6
1.3 La Región Metropolitana de Confluencia Provincia de Neuquén y Río Negro	6
1.3.1 Perfil de la región	6
1.3.2 Configuración territorial de la RM Confluencia	7
1.3.3 Sistema vial	8
1.3.4 Municipios y Población	9
2. FORMULACIÓN	10
2.1 Introducción	10
2.1.1 Ejes de Diagnóstico y Desafíos identificados	11
2.1.2 Matriz Ambiental	12
2.1.2.1 Temas críticos	12
2.1.2.2 Líneas de Acción	12
2.1.3 Matriz Productiva	12
2.1.3.1 Temas críticos	12
2.1.3.2 Líneas de Acción	13
2.1.4 Matriz de Movilidad y Crecimiento	13
2.1.4.1 Temas críticos	13
2.1.4.2 Líneas de Acción	14
2.1.5 Matriz Institucional	14
2.1.6 Proceso participativo	15
2.2 Principales ejes de la propuesta	16
	2

2.2.1	Identificación de Proyectos	16
2.2.2	Propuestas para la ejecución	16
2.3	Fichas de Proyectos	19
2.3.1	Proyecto 1 - Apoyo a la mejora de la Gestión Ambiental del AMC	19
2.3.2	Proyecto 2 – Apoyo al desarrollo logístico y productivo metropolitano	24
2.3.3	Proyecto 3 – Apoyo al desarrollo de la movilidad y el transporte metropolitano	27
2.3.4	Proyecto 4 – Apoyo a la reestructuración vial y ferroviaria	32
2.3.5	Proyecto 5 – Apoyo al desarrollo institucional metropolitano	35
2.4	Cronograma de Ejecución	37
APÉNDICE 1 – PROYECTOS PRIORIZADOS PROGRAM DAMI-II- Préstamo BID 3780.		40
APÉNDICE 2 – MECANISMOS DE EJECUCIÓN		42
APÉNDICE 3 – LINEAMIENTOS PARA UNA INSTITUCIONALIDAD METROPOLITANA		45
APÉNDICE 4 – INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA		48

CARÁCTER DEL PLAN DE EJECUCIÓN METROPOLITANO – PEM

1.1 INTRODUCCIÓN

El presente Plan Estratégico Metropolitano PEM, sintetiza un proceso de trabajo sostenido de ocho meses con integrantes de los doce Municipios que componen la Región Metropolitana Confluencia y los equipos técnicos de las Provincias de Río Negro y Neuquén, en el que se lograron acuerdos sobre temas prioritarios para la misma.

La ejecución en territorio de la provincia de Neuquén de la etapa I del programa DAMI, fue la que estableció un punto de partida para seleccionar y priorizar los temas estratégicos de formulación de este nuevo PEM, sirviendo de base para su desarrollo con mayor profundidad y amplitud, buscando cubrir aspectos no alcanzados.

Los vínculos conceptuales que conectan la etapa I con la II de este Programa, se circunscriben a la impronta que tienen los ríos para las ciudades de la región y que determinan desde la forma y extensión de sus ciudades, la conectividad entre ellas, la existencia del valle irrigado, su relación con la producción, y todas las ventajas potenciales de este espacio, pero también los inconvenientes de no abordarlo como problemática integral.

En primera instancia desde el DAMI etapa I, integrada por cuatro Municipios, Neuquén, Plottier, Senillosa y Centenario; que se conformaron como Área Metropolitana Neuquén (AMN), se desarrolló un Máster Plan Costero Metropolitano que tuvo en cuenta el rol de los ríos como estructuradores. Debido a ello se intervino en las zonas costeras y se aplicaron estrategias de crecimiento y reconversión de estos espacios tomando en cuenta el manejo eficiente del medio ambiente.

Como resultado de las obras derivadas de este Plan, se incorporaron nodos de equipamiento e infraestructura básica a sectores de costa, previamente seleccionados por los municipios integrantes del AMN, con el fin de aumentar la accesibilidad a los ríos Limay y Neuquén, incorporar nuevas áreas, mejorar los espacios públicos existentes y fundamentalmente obtener una lectura y un lenguaje común en los equipamientos del Área Recreativa Costera Metropolitana.

De esta manera se pudo recalificar el sector a partir del saneamiento ambiental, reducir al máximo el riesgo al que se exponen los asentamientos poblacionales ubicados en sus cauces y aumentar los espacios públicos y verdes disponibles a todos los habitantes del AMN.

En una segunda etapa, enmarcada dentro de la misma estrategia de gestión de un corredor verde, se prepararon los lineamientos estratégicos para abordar la problemática ambiental y la prevención del riesgo hídrico del AMN, asociados al comportamiento de Sistema pluvioaluvional y dinámica de los ríos Limay y Neuquén. Estos estudios aún se encuentran en marcha. Paralelamente, se fue construyendo una asociatividad de los Municipios del AMN, cumpliendo los objetivos proyectados en las fichas de trabajo del DAMI I, capacitando a los integrantes en problemáticas metropolitanas en forma de talleres y Seminarios que facilitaron el proceso de construcción de una mesa de acuerdos metropolitana; donde los cuatro Municipios involucrados, no sin discusiones coyunturales, fueron consolidando el espacio de diálogo.

Este marco conceptual y la experiencia previa en la construcción de consensos fueron transmitidos y valorados por los actores de ambas Provincias, en el nuevo espacio de la Región Metropolitana Confluencia (RMC) durante la elaboración del PEM que nos ocupa, DAMI etapa II, lo que permitió que sus lineamientos básicos sirvieran de guía en las discusiones sobre problemas y necesidades.

Se destacó que si bien se partió de una formulación mínima de gobernanza, ésta tuvo resultados positivos y relevantes para el cumplimiento de las metas fijadas por cada uno de los Municipios.

Un insumo que formó parte de los antecedentes imprescindibles en la evolución del proceso de construcción del PEM DAMI II; fueron el diagnóstico elaborado para las localidades de la Provincia de Neuquén, como así también el Diagnóstico Prospectivo para el área Neuquén-Cipolletti que evaluaba la influencia de Vaca Muerta, la zona de producción de gas y petróleo no convencional más importante de Latinoamérica, encargado por el BID a la Empresa OPSM.

Todo este material derivado de la experiencia de investigación y de la práctica de la ejecución de la etapa I, como así también la continuidad de los lineamientos básicos que la orientaron; fueron la contribución central en el nuevo proceso, dado que además de orientar la continuidad temática, fue la base de trabajo para los proyectos de apoyo a la mejora de la gestión ambiental, la apertura a nuevos temas derivados de éstos y la profundización de las herramientas de desarrollo institucional.¹

Como resultado de un trabajo que incorporó todas estas variables y después de diferentes debates, se priorizaron cuatro matrices sobre las cuales trabajar. A partir de ellas se inició un proceso de detección de las problemáticas a resolver, las potencialidades de cada una de las ciudades y sus relaciones entre sí, y las soluciones posibles. Las mismas son Matriz ambiental, Matriz Productiva, Matriz de Movilidad y Matriz Institucional.

Al tratarse de una Región Metropolitana que involucra a dos Provincias, la concurrencia de las ideas en la participación demandó un gran esfuerzo de coordinación de todas las partes involucradas, integrando diferentes fuentes de información y especialización. De este recorrido, incorporando los vínculos conceptuales ya citados y potenciando la experiencia práctica adquirida, se delinearon cinco proyectos generales con diferentes subproyectos que dan respuesta a los principales emergentes de las cuatro matrices citadas, que se desarrollarán más adelante.

El mecanismo de ejecución contempla la distribución de la elaboración de los proyectos con un responsable primario que será quien liderará el armado del mismo y cuya elección depende de las mayores o menores experiencias y madurez en las curvas de aprendizaje de las Provincias.

No obstante establecer responsabilidades primarias –que se detallan en un cuadro- todos los proyectos serán presentados a la UEC en forma conjunta por las dos Provincias y serán formulados por los equipos técnicos y especialistas de la UPEFE y de la UPCEFE.

Cada Unidad, en función de la distribución del cuadro de Proyectos Priorizados DAMI (Apéndice 1 del Anexo A – PEM – del CMA), elaborará y presentará a la UEC para su aprobación los pliegos para las licitaciones y los términos de referencia para las contrataciones, según el caso, y realizará y cumplimentará todas las etapas de los procesos de selección, contratación, adquisición, ejecución, pago y rendición de cuentas correspondientes, asumiendo las responsabilidades de cada caso ante la UEC en forma independiente.

Por otro lado, la Unidad responsable del subproyecto o contratación, según el caso, tendrá la responsabilidad de gestionar las aprobaciones técnicas (fiscalización de contratos y aprobaciones de entregables y productos) que se definan en cada proceso de contratación.

La matriz institucional establece principios transversales a la ejecución, proponiendo fortalecimiento a los Municipios y la creación de una Mesa de Acuerdos Metropolitana que tendrá un rol de coordinación y construcción de consensos.

¹Párrafos 2 a 10, en respuesta a la Observación 1; de Anexo a Nota BID 42/18

1.2 OBJETIVOS Y PREMISAS DEL PEM

Las provincias de Río Negro y Neuquén han adherido al Programa Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) que en un nuevo marco, amplía el compromiso a los 12 municipios que conforman la región. En el presente documento se formula un Plan de Ejecución Metropolitana-PEM, que define líneas estratégicas de acción que estructuran los proyectos regionales financiables por el Programa.

Se optó por desarrollar un proceso participativo, para integrar las miradas y expectativas de los técnicos y responsables institucionales de los 12 municipios, que junto con las áreas de planeamiento y las unidades ejecutoras de las dos provincias desarrollaron una secuencia de talleres y formalización de acuerdos que concluye con la firma de un documento que institucionaliza su compromiso en una agenda de 5 grandes proyectos.

Este evento constituye un primer paso de un proceso de desarrollo institucional que en la medida que se vayan concretando las acciones, permitirá consolidar nuevas instancias de gobernanza metropolitana.²

1.3 LA REGIÓN METROPOLITANA DE CONFLUENCIA PROVINCIA DE NEUQUÉN Y RÍO NEGRO

1.3.1 Perfil de la región

La Región Metropolitana de Confluencia³ comprende el Área Metropolitana del Alto Valle de Río Negro y Neuquén. Conforman uno de los primeros diez aglomerados urbanos del interior (Figura 1) La región comprende 652 km² y residen allí 624.417 habitantes (Censo 2010), determinando una densidad promedio de 957,7 hab./ km².

Su crecimiento ha sido uno de los signos distintivos de la región. En un primer momento el desarrollo se basó en el cultivo de frutas de pepita, luego en la actividad petrolera y, más adelante, en la realización de grandes obras hidroeléctricas. Ese desarrollo fue acompañado, a lo largo de todas estas etapas, con el crecimiento del sector terciario, siendo las actividades administrativas y comerciales un componente principal de las actividades económicas. En la actualidad se anuncia un importante crecimiento de la actividad extractiva, a partir de la utilización de nuevas tecnologías que permiten acceder a reservas de gran proyección. La Región es el principal nodo logístico patagónico de referencia en la escala nacional. La ciudad de Neuquén es centro de ese nodo y soporte administrativo, de servicios para las localidades con actividad hidrocarburífera, comercial y vitivinícola. La actividad logística relacionada con el complejo frutihortícola se verifica en la ciudad rionegrina de Cipolletti.

En este marco fueron desarrollados estudios prospectivos, dirigidos a ponderar los efectos del desarrollo de estas potencialidades, cuyo resultado destacó la importancia de identificar un interés común, que pueda anteponerse a las miradas sectoriales y municipales. La realidad de un sistema metropolitano, que ha venido integrando a los diferentes municipios de la región en un único conglomerado, asignándole posiciones y funciones interdependientes, da cuerpo a este interés común, que ha predominado en la definición del PEM para la región.

² El presente documento se ha realizado sobre la base del Informe Final de Lineamientos Estratégicos, realizado por los Consultores Arq. Alfredo Máximo Garay y el Dr. Oscar Madoery- Consejo Federal de Inversiones –Setiembre de 2017

³ Ha sido esta la denominación elegida en los talleres en los que se elaboró la propuesta de una agenda metropolitana y la formulación de los programas y proyectos priorizados. Hasta ese momento se utilizaba la denominación de Área Metropolitana Alto Valle de Río Negro y Neuquén.

1.3.2 Configuración territorial de la RM Confluencia

El Alto Valle del Río Negro es una subregión patagónica localizada en el curso superior del río Negro y que se extiende más allá de la confluencia de los ríos Neuquén y Limay, que son los que le dan origen. El mismo constituye un vergel privilegiado que surca el norte de la árida estepa patagónica gracias a las obras hidráulicas realizadas hace más de 100 años que permitieron contar actualmente con 70.000 ha bajo riego, que en el marco de este trabajo denominamos alternativamente “el Oasis”. Las mismas fueron completadas en las décadas de 1970 y 1980 con la construcción de los complejos hidroeléctricos de Cerros Colorados y El Chocón, sobre los ríos Neuquén y Limay, respectivamente.

La Región Metropolitana conforma un aglomerado urbano, integrado principalmente por las ciudades de Neuquén, Cipolletti y Plottier y se extiende sobre un continuo rururbano, es decir de espacios urbanos y rurales imbricados tanto física como funcionalmente (Figura 1). Esta situación se ve reforzada en años recientes en la materialización de las fuerzas de expansión urbana en nuevos loteos de baja densidad y emprendimientos de variadas tipologías y de destinatarios (públicos y privados, formales e informales) debido al explosivo crecimiento demográfico. Así, la región está ante un proceso de metropolización potenciada por las expectativas de desarrollo económico del área.

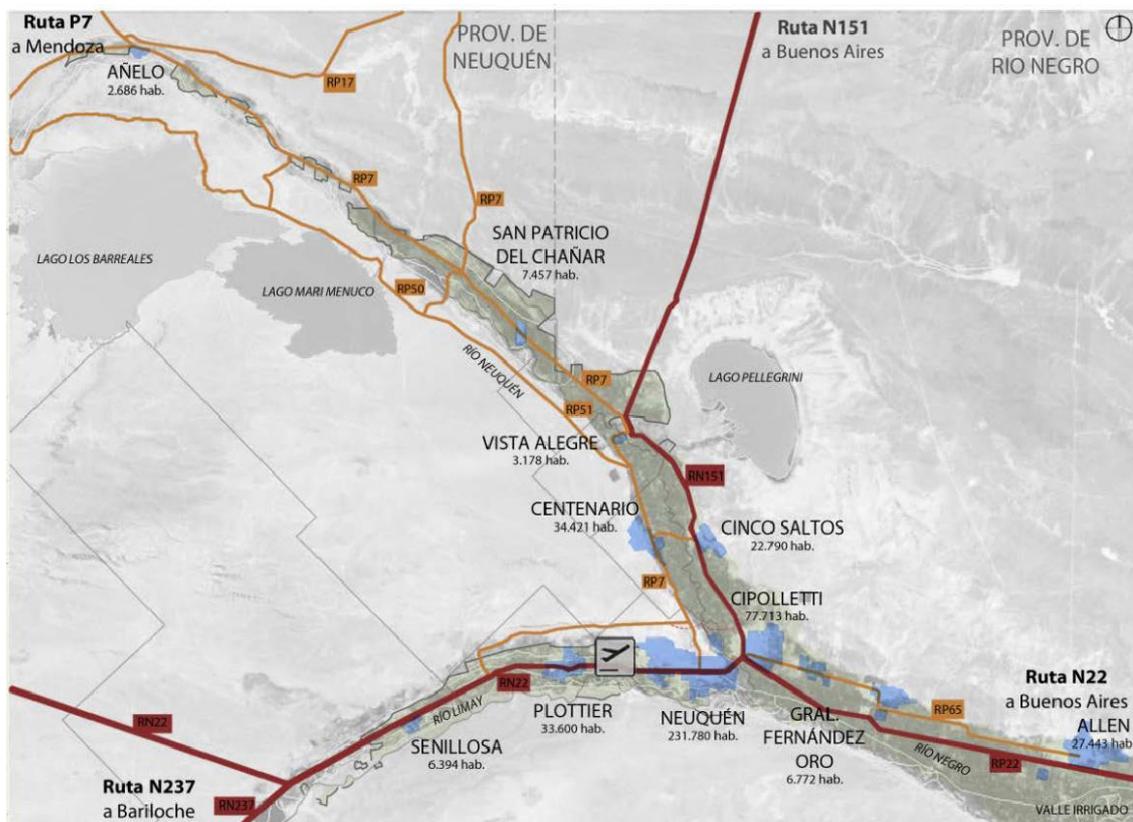


Figura 1. El Área Metropolitana Neuquén Cipolletti. FUENTE: “Elementos para un Diagnóstico Prospectivo del Área Metropolitana Neuquén Cipolletti” Programa DAMI. Año 2015.

En esta región, el río Negro fluye de Oeste a Este a lo largo de 100 km, con un ancho que oscila entre 5 y 11 km. El río Limay lo hace en dirección Sudoeste – Noreste a lo largo de 43 km de largo con un ancho máximo de 5 km. Por su parte, el río Neuquén, con orientación Noroeste – Sudeste, recorre 58 km y presenta una margen oeste de 3 km de ancho máximo que se desarrolla a lo largo

de 37 km entre Vista Alegre y la confluencia. La margen este, por otro lado, presenta un ancho de 6 a 2 km.

La disposición de las tierras fértiles del valle explica la lógica de asentamiento y localización de los centros de población fundados desde fines del siglo XIX hasta el presente.

En la situación actual, las ciudades de Neuquén y en menor grado, Cipolletti, se conforman como atractoras de las actividades que se desarrollan en el área metropolitana, conforman el **primer anillo**, son ciudades consolidadas y tienen una cierta capacidad de absorción de las problemáticas a las que se enfrentan dentro las pautas de desarrollo para la región. Las ciudades que conforman el **segundo anillo** Plottier, Centenario, Vista Alegre (en territorio de la Provincia de Neuquén), Fernández Oro, Ferri, Cinco Saltos y Contralmirante Cordero (en territorio de la Provincia de Río Negro), conforman un sistema de ciudades satélites. Las ciudades del **tercer anillo** las conforman Senillosa, San Patricio del Chañar, Añelo (Provincia de Neuquén) y en Provincia de Río Negro, Allen y Campo Grande (San Isidro, Villa Manzano y Sargento Vidal), en donde muchas de ellas contemplan funciones de carácter rural y otras coexisten con el desarrollo de la actividad de Vaca Muerta, fundamentalmente las localidades de Añelo y San Patricio del Chañar y recientemente, dada la dinámica extractiva, Allen. (Figura 2)

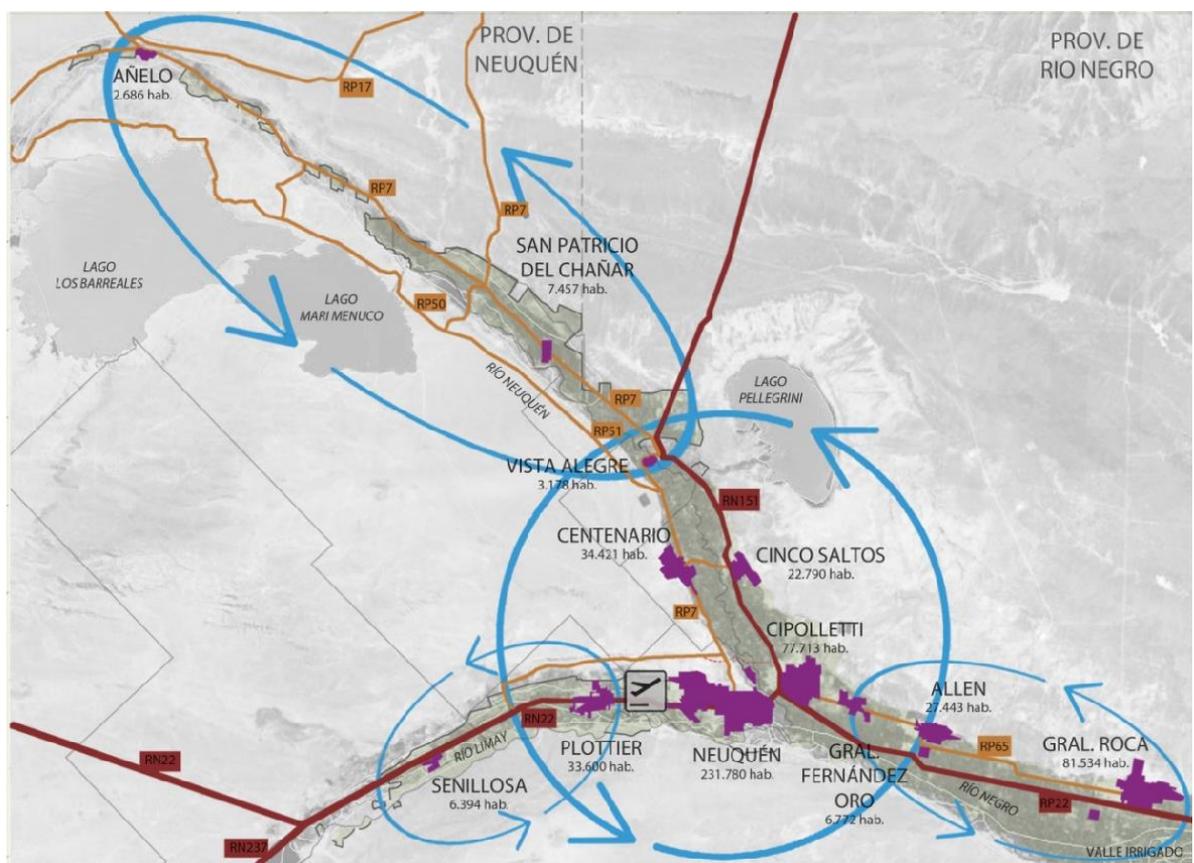


Figura 2. El Sistema de Ciudades en el AM Neuquén Cipolletti. Fuente: "Elementos para un Diagnóstico Prospectivo del Área Metropolitana Neuquén Cipolletti", Programa DAMI. Año 2015.

1.3.3 Sistema vial

La red vial de la región se estructura a través de la Ruta Nacional (RN) N° 22 que conecta a la Provincia de Río Negro con la Neuquén a través de dos puentes carreteros y en sentido este-oeste atraviesa longitudinalmente los ejidos de Allen, Cipolletti, Neuquén, Plottier con cuatro carriles y Senillosa hasta el cruce con la RN 237 cercano al ingreso a la localidad de Arroyito. También en

sentido este-oeste, pero al norte de la RN 22, se ubica la denominada Autovía Norte que circunvala la ciudad de Neuquén en la zona de la meseta y que actualmente culmina en el cruce con la RN 22 ubicado entre Plottier y Senillosa. En sentido sur norte la Ruta Provincial (RP) N°7 conecta la Ciudad de Neuquén con Centenario, Vista Alegre y San Patricio del Chañar y empalma antes de llegar a Vista Alegre con la RP 51 por la que se accede a la zona de potencial agropecuario bajo riego circundante al lago Mari Menuco.

En la región existen otros puentes que vinculan con el Alto Valle de Río Negro. Sobre el río Neuquén se ubica el puente Centenario-Cinco Saltos al que se accede utilizando la ruta interprovincial que une transversalmente la RP 7 con la RN 151 emplazada en Río Negro. Sobre el río Limay se localiza el puente que vincula el ejido de la capital provincial con Las Perlas, asentamiento urbano residencial y recreativo perteneciente al ejido de Cipolletti (Río Negro) pero con mayor cercanía y vinculación con la ciudad de Neuquén.

Recientemente se ha habilitado el tercer puente, de tránsito pesado prioritario, que cruza el río Neuquén, el cual completa la conexión por la Autovía Norte, descongestionando el puente Cipolletti-Neuquén.

Existe un alto volumen de tránsito terrestre automotor. Este se explica por tres causas fundamentales. La primera es que se trata de un territorio que concentra actividades económicas y población siendo la pieza territorial más urbanizada y con mayor cantidad y distancia de desplazamientos cotidianos de personas y de cargas. La segunda viene determinada por la característica de centro logístico y administrativo que torna elevado el volumen de tránsito de personas y cargas con origen y/o destino en la región. La tercera es que por razones geopoblacionales e históricas viales la región es también nodo de conexión terrestre de personas y cargas entre otras zonas del país y el resto de las regiones y a través de ellas con la República de Chile.

El camión es el principal medio por el que se transportan las cargas que arriban a, parten de, o atraviesan la región y, el modo predominante de movilidad urbana y metropolitana de personas es el automóvil.

Adicionalmente, las principales rutas de conexión en la región, la RN 22 y la RP 7, atraviesan la conurbación metropolitana en sentido longitudinal este-oeste y sur-norte, respectivamente. Es así que se producen tensiones entre usos para recorridos urbanos, metropolitanos y de media y larga distancia como también entre transportes livianos y pesados.

En la RN22 los datos de clasificación vehicular muestran casi un 80% de vehículos livianos y se aprecia que es mayor en la RP7.

El informe completo sobre Transporte y los datos estadísticos pueden consultarse en el Apéndice 4: Información complementaria.

1.3.4 Municipios y Población

La región del Alto Valle se ha constituido no sólo como hecho geográfico sino que ha ganado identidad como una región geográfica caracterizada por dinámicas sociales, económicas y culturales propias. Esta región comprende un sistema rural y urbano de cualidades únicas, tanto por su relativamente joven formación, su diversidad productiva, su patrón de asentamiento y las características de su conformación social.

La población de las ciudades que integran la Región alcanzaba a 474.756 habitantes en el año 2010 y al año 2015 se estimó que ascendía a 530.100 habitantes.

La escasa distancia que separa a Neuquén de Cipolletti, y viceversa, de una serie de asentamientos urbanos contiguos, con los cuales mantienen estrechas relaciones funcionales y presentan múltiples complementariedades, conduce a reconocer la existencia de una región metropolitana. Dicha región

se extiende, por el lado neuquino, hasta la Localidad de San Patricio del Chañar –en la margen derecha del Río Neuquén- y, por el lado rionegrino, hasta Barda del Medio -en la margen izquierda del río Neuquén- y hasta Allen -en la margen norte del Río Negro- incluyendo Las Perlas, localidad rionegrina ubicada en la margen derecha del río Limay frente a la parte suroeste de la Ciudad de Neuquén.

Estas localidades tienen una fuerte dinámica de vinculación. Principalmente a partir del desarrollo de actividades económicas y residencia de personas.

Las localidades que conforman la Región Metropolitana se detallan en la Tabla 1:

Tabla 1. Población de los centros urbanos de la Región Metropolitana Confluencia

PROVINCIA DEL NEUQUEN	POBLACION	PROVINCIA DE RÍO NEGRO	POBLACION
CENTENARIO	34.421	ALLEN	27.443
NEUQUEN	231.780	CAMPO GRANDE	5.166
PLOTTIER	33.600	CINCO SALTOS	24.138
SAN PATRICIO DEL CHAÑAR	7.457	CIPOLLETTI	87.492
SENILLOSA	8.130	CONTRALMIRANTE CORDERO	3.322
VISTA ALEGRE	3.178	FERNANDEZ ORO	8.629
Subtotal	318.566	Subtotal	156. 190
TOTAL REGION CONFLUENCIA : 474.756 habitantes urbanos			

2. FORMULACIÓN

2.1 INTRODUCCIÓN

Conscientes de las problemáticas comunes y como resultado de las gestiones de los gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro, se convocó a los 12 Municipios que producen una multiplicidad de relaciones entre sí, a partir de las cuales se va configurando una superposición de redes que forman un sólido espacio más allá de las jurisdicciones.

Se ha establecido así teniendo en cuenta que "...la escala forma parte del proceso de investigación que supone el uso de escalas pequeñas o grandes en función de las necesidades de comprensión del problema..." (de Jong, 1999) y a partir de entender que esta escala tiene relevancia teniendo en cuenta los parámetros acordados en el recorte y la lectura del ámbito funcional.

El mapa de vínculos entre las distintas ciudades que componen la Región Metropolitana en este caso, se teje principalmente con las conexiones y continuidades en sus aspectos morfológicos, cuencas de los ríos e interiores, ambiente, saneamiento e infraestructura destinada a movilidad, todas ellas sumadas a las relaciones que conforman el tejido social, los aspectos económicos, sanitarios, de seguridad e incorporando una característica propia tal como es su alto grado de diversidad étnica y cultural.

A partir de un primer encuentro en marzo del 2017, se desarrollaron una serie de talleres de diagnóstico en los que participaron las provincias y los municipios adheridos, para la discusión de los problemas centrales del área metropolitana.

Éstos fueron acordados en un Acta de Priorización firmada por los Intendentes el 16 de Junio 2017, a partir de la evolución de tres matrices: 1. Ambiental, 2. Productiva y 3. Movilidad y Crecimiento.

Se partió del supuesto que en estas matrices se ven reflejados los procesos de transformación que experimenta el territorio como efecto del desarrollo de diferentes dinámicas: cambio en los patrones de comportamiento de la sociedad, cambio de las condiciones económicas de contexto, e irrupción de nuevos procesos económicos y sociales que tienden a introducir cambios en el comportamiento de la región.

La observación se centró, por lo tanto, sobre el comportamiento de estas matrices, de los que se desprenden problemas vinculados con los dispositivos institucionales implementados para el gobierno del territorio metropolitano.

A los fines de poder identificar los problemas y consecuentemente la posibilidad de solución, se los categorizó por su componente más sobresaliente, pero sin dejar de tener presente que cada una de ellas no es un compartimento estanco que se resuelve en sí misma sino que por el contrario influye o modifica otras matrices.

Es así como una intervención en los recorridos del transporte público, o una vialidad alternativa de cargas, sin dudas va a influir en la calificación del uso del suelo por el sector en que se extienda, lo que derivará en la oportunidad o no de conexión por un parque industrial, el aprovisionamiento de agua o de vertido de líquidos cloacales; o que su traza deba tener en cuenta zonas específicas derivadas del mapa de riesgo.

Por este motivo, si bien se trabajó con objetivos focalizados, no se ha perdido de vista que las metas y actividades están fuertemente vinculadas y se retroalimentan unas a otras.

Los vínculos entre las matrices se encuentran explicitados en las fichas de proyecto, pero sirve como ejemplo y a la comprensión general, que el subproyecto 1.3 determina el marco de expansión posible dentro del ejido urbano, que estas consideraciones determinarán el estudio del subproyecto 3.1 que a su vez es necesario para el desarrollo de los subproyectos 4.1, 4.2 y 4.3 ⁴

2.1.1 Ejes de Diagnóstico y Desafíos identificados

Del conjunto de problemas detectados pueden señalarse cinco grandes ejes de diagnóstico:

1. Debilitamiento de un modelo de manejo ambiental basado en la gestión de un oasis, que induce el paulatino retroceso de la calidad ambiental.
2. Cambios en la matriz productiva regional, que redefinen el perfil de la actividad rural e induce nuevas dinámicas de crecimiento a los sectores extractivos, logístico e industrial.
3. Problemas de conectividad derivados del desfasaje entre el crecimiento de las demandas de movilidad (crecimiento del parque automotor, del incremento del flujo de cargas y del desarrollo de líneas de transporte público) y el crecimiento de una estructura de soporte y administración (infraestructuras, regulaciones, mecanismos de gestión, etc.) que se encuentra desbordada.
4. Expansión inadecuada del perímetro urbano estimulada por la oferta de suelo disponible para diferentes usos, que promueve un tejido de muy baja densidad, con bajos estándares de urbanización y carente de una adecuada distribución de usos y densidades, que permita una correcta estructuración de las centralidades.
5. Dificultad para establecer una instancia de coordinación interinstitucional que permita ejecutar esta agenda de temas comunes.

⁴Párrafos 8 a 11 en respuesta a Observación 2 del anexo a Nota BID 42/18

Se definió un conjunto de líneas estratégicas que, contemplando la problemática de la región de manera integrada, permitan que las diferentes entidades que participan de la construcción del acuerdo metropolitano puedan implementar políticas concertadas.

La implementación de estas líneas de trabajo requiere de la identificación de acciones concretas. Las mismas pueden consistir en obras, nuevos marcos normativos, afectación de bienes o recursos, incorporación de medidas recaudatorias o de financiamiento, acciones de promoción, difusión y/o de organización social, desarrollo de formas asociativas o empresarias, mejora de procedimientos o modalidades administrativas, transferencia de responsabilidades a terceros, asociación del Estado con el sector privado, o mejoras en los sistemas de auditoría, seguimiento y control.

Cada una de estas acciones se concreta a través de proyectos. En algunos casos, se trata de poner en marcha proyectos existentes, en función del nivel de desarrollo que hayan alcanzado en las entidades públicas o privadas que los promueven. En otros casos, será necesario atravesar por las diferentes etapas del ciclo de vida de cada proyecto.

2.1.2 Matriz Ambiental

2.1.2.1 Temas críticos

La mesa sobre MATRIZ AMBIENTAL se propuso profundizar, relacionar y priorizar los temas críticos identificados dentro de esta temática. Se destacó como elemento crítico la **expansión de loteos urbanos** tanto en el oasis como en la meseta y se consideró que a partir de ese proceso se agudizaron los problemas de contaminación:

- Dificultades en el tratamiento de efluentes cloacales, tanto por la falta de extensión de redes (altos costos) que conllevan a la contaminación de napas y su trasvasamiento (a través del drenaje pluvial) a los canales de riego que desagotan en los ríos. Señalaron también las dificultades en el mantenimiento, uso y capacidad de tratamiento de las plantas existentes.
- Contaminación de los ríos, entendiendo al río como agua=vida. (abastecimiento de agua potable, recurso para riego, actividades recreativas, identidad).
- Dificultades en el tratamiento de Residuos (RSU), presencia de basurales a cielo abierto, altos costos en la recolección (aumento de recorridos), dificultades en el tratamiento y disposición final.

2.1.2.2 Líneas de Acción

Se proponen tres grandes líneas de acción:

1. Recomponer las condiciones de resiliencia del oasis, incorporando los efectos del cambio climático y preparándolo para albergar adecuadamente a una población de un millón de habitantes manteniendo sus cualidades paisajísticas y ambientales.
2. Sanear la calidad de las aguas y reducir los problemas de contaminación derivados del tratamiento inadecuado de efluentes líquidos y residuos domiciliarios.
3. Implementar una estrategia de detección de riesgos y atención de emergencias metropolitanas.

2.1.3 Matriz Productiva

2.1.3.1 Temas críticos

El análisis de la matriz productiva se planteó en base a la constatación de que la región está atravesando una crisis profunda en su estructura productiva tradicional, basada en el cultivo de las frutas de pepita, y en el marco de la irrupción de un proceso fuertemente dinamizador a partir de la puesta en producción de los yacimientos de Vaca Muerta. Si bien existe incertidumbre respecto de la viabilidad del proyecto hidrocarburífero, que depende de variables macroeconómicas que no se

controlan desde el territorio regional, no se puede dejar de señalar el impacto y la contribución al PBI regional que puede provocar, fundamentalmente en la actividad industrial, la construcción y el sector terciario. Considerando que históricamente la economía regional permitió progresar a la mayor parte de las familias que cotidianamente se sumaban a la población de la región, facilitando el acceso al trabajo, la educación, la salud y la vivienda, las condiciones actuales son motivo de preocupación.

La siguiente lista muestra los temas críticos identificados.

1. Límites para el desarrollo de la actividad productiva tradicional, presa de un fuerte proceso de concentración en pocas firmas, que han perdido competitividad en el mercado nacional e internacional.
2. Ineficacia de las políticas dirigidas a fortalecer las actividades productivas rurales para poner un límite a la transformación de suelo agrario en urbano (regulación e incentivos).
3. Fracaso de los intentos para reposicionar la actividad agrícola regional, para reformular su inscripción en nuevos circuitos de comercialización o para desarrollar su potencialidad para garantizar el abastecimiento metropolitano.
4. Necesidad de identificar actividades productivas capaces de sustituir los cultivos tradicionales.
5. Escaso desarrollo de la actividad industrial, necesidad de prever su crecimiento como complemento del desarrollo de la actividad petrolera.
6. Necesidad de aunar criterios de distribución de las actividades terciarias.

2.1.3.2 Líneas de Acción

La complejidad sociopolítica de las soluciones quedó definida por las relaciones que los acuerdos regionales deben producir y por las políticas públicas que se deben llevar adelante. La propuesta se orienta a una nueva visión del desarrollo de la región, que sobre el soporte de un oasis de riego promueva nuevas formas de ruralidad, que convivan con un tejido urbano más compacto sobre el que se desarrolle una proyecto de prosperidad, que garantice condiciones de vida adecuadas a una población en crecimiento. Sobre los elementos expuestos se desprenden las siguientes líneas de trabajo:

- I. Definir una estrategia de relanzamiento de la actividad rural que resguarde las actividades existentes y desarrolle nuevas alternativas productivas sobre la base de las experiencias existentes.
- II. Generar condiciones para el desarrollo de nuevas actividades agrícolas, industriales, logísticas y de servicios, promoviendo el desarrollo de nuevas empresas e inscribiéndolas en un contexto cuidado, que fortalezca su inscripción en redes y circuitos que faciliten su desarrollo.

2.1.4 Matriz de Movilidad y Crecimiento

2.1.4.1 Temas críticos

Se destacaron como elementos críticos:

Infraestructura Vial:

- 1) Necesidad de Jerarquizar las vías de conexión. Nuevas vías para transporte de carga.
- 2) Mal estado de las vías de comunicación existentes y congestionamiento vehicular.
- 3) Problemas de conexión entre municipios de Río Negro y Neuquén.
- 4) Saturación de la ruta 22 especialmente en Río Negro, y problemas con las características de las obras de ampliación.
- 5) Altos costos de traslado de productos y otras deseconomías.

6) Altos índices de accidentes viales.

Transporte Público:

- 1) Problemas de diseño de los recorridos y coordinación de los medios de transporte público.
- 2) Superposición de competencias y problemas de fiscalización
- 3) Sistema poco diversificado con escaso desarrollo del sistema ferroviario.
- 4) El sistema de transporte público es inadecuado, presenta muchos problemas y requiere una profunda reformulación para abastecer a región metropolitana, estimulando la movilidad individual.
- 5) Desarrollo de formas de movilidad alternativas, destacándose el uso de la bicicleta y la construcción de ciclovías.

Crecimiento Urbano:

- 1) Expansión urbana descontrolada. Urbanización de tierras agrícolas productivas.
- 2) Dificultad de acceso al suelo urbano con servicios, con fines habitacionales.
- 3) Zonas urbanizadas sin servicios e infraestructura.
- 4) Índices de expansión urbana superiores a los de crecimiento poblacional.
- 5) Problemas vinculados con la urbanización de áreas inadecuadas (bardas áreas inundables).
- 6) Sistema de desagües pluviales superficiales (desaguan sobre canales de riego).
- 7) Escaso desarrollo de pavimentos y veredas.

2.1.4.2 Líneas de Acción

Sobre la base de estos elementos, se proponen las siguientes líneas de acción:

1. Promover una profunda reorganización del sistema de transporte, que a partir del completamiento de la infraestructura vial permita reorganizar el tránsito, y el transporte público.
2. Contener la expansión de las áreas urbanas y promover una correcta estructuración del territorio metropolitano.
3. Establecer compromisos regionales en torno a un proyecto de desarrollo metropolitano, para que los 12 municipios que conforman la región, que se encuentran asentados sobre un oasis de riego, estén en condiciones de absorber un fuerte proceso de crecimiento poblacional desarrollando una forma distinta (más armónica) de relación entre lo rural y lo urbano.

2.1.5 Matriz Institucional

Se propone abordar una experiencia de articulación metropolitana basadas en **acuerdos políticos** que impulsen, por ejemplo, la creación de un ente metropolitano orientado a un tema específico: transporte, aguas, etc.

Estas iniciativas requieren una fuerte vinculación entre las partes, cuyo alcance dependerá del grado de madurez en la comprensión acerca de la necesidad de un abordaje común de determinados temas y el acuerdo para gestionarlo de manera diferente.

Los acuerdos generan derechos y obligaciones a las partes, con distribución de competencias, responsabilidades y presupuestos acordados. Y siempre implica que algo se cede desde la perspectiva particular, para sumarse a un esquema general.

Esta propuesta representa un avance y profundización en la formalización respecto de los compromisos asumidos mediante actas acuerdos como el firmado por los intendentes de la Región Confluencia en junio pasado.

La institucionalidad metropolitana se convierte en una construcción cuyo alcance dependerá siempre de la voluntad de las partes, de sus capacidades para afrontar dificultades y de la decisión de sostener en el tiempo ese camino elegido. No es conveniente iniciar este proceso sino se está convencido y dispuesto a planificar y gestionar conjuntamente.

Requiere un esfuerzo de cooperación intermunicipal y provincial que involucra acuerdos presupuestarios y coordinación de acciones. Y apela al consenso y entendimiento de los protagonistas en temas comunes, en los que se van estableciendo umbrales de responsabilidades que, mediante el aprendizaje y la experiencia adquirida, se irán formalizando en nuevas creaciones institucionales, ordenanzas, leyes, etc. Se trata de una construcción de abajo-arriba y no de la copia de recetas o modelos descontextualizados.

Ejes de acción:

- Estrategia basada en acuerdos políticos de los intendentes
- Creación de instancias metropolitanas para los tres principales temas críticos: ambiente, producción, movilidad y crecimiento.
- Coordinación en oficina integrada por profesionales provinciales y municipales que vienen trabajando en DAMI y otros procesos de planificación.
- Acciones complementarias de fortalecimiento institucional, capacitación y comunicación.

2.1.6 Proceso participativo

Las matrices de diagnóstico y las líneas de acción son el resultado del trabajo realizado entre los meses de mayo y septiembre de 2017 con el propósito de elaborar y consensuar una agenda de prioridades metropolitanas que sirva de base para la firma de un compromiso institucional entre los 12 intendentes y los dos gobernadores. Por tratarse de un proceso de planificación participativa, su elaboración se ha apoyado en una secuencia de talleres y reuniones de trabajo, incluyendo una serie de diálogos entre los responsables de los gobiernos municipales, organizados por provincia y para toda la región.

Se desea destacar que se valora el compromiso de los intendentes y la intensidad de su participación a la hora de ponderar la prioridad de estas iniciativas en el marco de una estrategia concebida para responder a una problemática general. La construcción de un interés común, que supere la natural competencia entre las diferentes localidades, es seguramente el principal aporte que deja este proceso, que poco a poco se debe ir consolidando a través de una política de fortalecimiento institucional.

Ha sido muy valioso el aporte de los cuadros técnicos provinciales y municipales, cuyo conocimiento de los problemas de la región ha garantizado la profundidad de las conversaciones. Su experiencia respecto de las posibilidades y limitaciones de la acción estatal, ha permitido la construcción de una agenda muy realista.

En las Fichas se desarrollan los contenidos de cada uno de los 5 proyectos que finalmente han sido priorizados, indicando en cada una de ellos, a qué matriz y qué lineamiento responde, qué problemática justifica su realización, cuál es su objeto, y qué se pretende hacer para atender la problemática planteada. Incluye también un primer análisis económico, un listado de base de actores involucrados, una consideración de efectos positivos y negativos de la realización del proyecto, las condiciones que se deben dar para su realización y una propuesta de cómo monitorear los resultados del proyecto en el tiempo.

Cabe señalar que algunos de los temas de la agenda metropolitana no quedan incluidos dentro del conjunto de proyectos financiados por el DAMI. En algunos casos, porque fue considerada la conveniencia de apelar a otras fuentes de financiamiento (nacional, multilateral); en otros, porque los alcances presupuestarios de este programa sólo llegan a cubrir el costo de un primer componente (p/ej. el proyecto), que en la mayoría de los casos es la condición para acceder a un financiamiento más cuantioso. En ambos casos, corresponde destacar que la agenda es asumida como un acuerdo trascendente, que los municipios y las provincias se comprometen a sostener en el tiempo, porque apunta a dar solución a problemas centrales de la región.

2.2 PRINCIPALES EJES DE LA PROPUESTA

2.2.1 Identificación de Proyectos

En una primera instancia, como resultado del trabajo participativo ocurrido en los talleres; se identificaron un grupo de proyectos necesarios para la concreción de los ejes priorizados, los cuales se enumeran en el Cuadro 1.

Una vez que los Intendentes acordaron y aprobaron los proyectos priorizados y que el documento “Lineamientos estratégicos para la Región de Confluencia” fue entregado por sus autores al Consejo Federal de Inversiones (CFI) y aprobado⁵, las Unidades Ejecutoras del Programa DAMI de Neuquén y Río Negro reordenaron y agruparon el listado priorizado en 5 proyectos que contienen la totalidad de las actividades priorizadas distribuidas en 11 subproyectos.

Como consecuencia de este reordenamiento la gestión del Programa DAMI se verá agilizada y la administración de los recursos del financiamiento será repartida entre ambas provincias, en función de sus capacidades y considerando el Reglamento Operativo del Programa (ROP).

El Cuadro 2 muestra los 5 proyectos identificados en el marco del PEM, con sus subproyectos, y en el punto 2.3 se encuentran las Fichas correspondientes a cada uno de los Proyectos mencionados; y en el punto 2.4 se detalla su cronograma de ejecución.

2.2.2 Propuestas para la ejecución

Los mecanismos para la ejecución de los proyectos y los lineamientos para la construcción de una institucionalidad metropolitana se presentan en forma detallada en los Apéndices 2 y 3 de este documento.

⁵ Se entrega ejemplar adjunto

PEM - Región Confluencia Neuquén-Río Negro - 2017

Cuadro 1. Identificación de proyectos

Nº	NOMBRE DE PROYECTO	MONTO TOTAL ESTIMADO EN US\$	MUNICIPIOS ALCANZADOS	POBLACIÓN EN MUNICIPIOS ALCANZADOS
1	Manejo del Oasis de Riego	254.000	12 municipios	465.013
2	Proyecto ejecutivo para construcción de plantas de potabilización o tratamiento de aguas usadas	500.000	Vista Alegre, Campo Grande, Cte. Cordero	11.666
3	Gestión y capacitación en operación del servicio	112.000	12 municipios	465.013
4	Mejoramiento de la Gestión Integral de RSU	0	12 municipios	465.013
5	Mapa de riesgo	175.000	12 municipios	465.013
6	Diversificación e innovación productiva	75.000	12 municipios	465.013
7	Parques Industriales o logísticos	485.000	El Chañar, Senillosa	15.587
8	8. Incubadoras de empresas	0		
9	9. Electroducto margen sur Río Negro y Río Limay	0		
10	Reorganización del sistema de movilidad y transporte en la región metropolitana	250.000	12 municipios	465.013
11	Modelo de simulación de movilidad y transporte en la región metropolitana	400.000	12 municipios	465.013
12	12. Fortalecimiento de la comisión de transporte	100.000	12 municipios	465.013
13	Implementación Tarjeta SUBE Metropolitana (intermodal)	0	12 municipios	465.013
14	Vialidades locales	170.000	Allen, Campo Grande	32.609
15	Ensanches, bicisendas o caminos alternativos	1.740.000	Plottier, Neuquén, El Chañar, Campo Grande, Cinco Saltos, Centenario, Vista Alegre, Allen	365.835
16	Apoyo al desarrollo del sistema de BRT y obras complementarias	470.000	Neuquén, Cipolletti	310.877
17	Apoyo al desarrollo de una vialidad alternativa de carga	720.000	Allen, Cipolletti, Campo Grande	111.706
18	Ensanche Ruta 22	0		
19	Modernización sistema ferroviario	0		
20	Normativa Urbanística Metropolitana y sistemas de núcleos urbanos	175.000	12 municipios	465.013
21	Programa de Desarrollo Institucional Metropolitano	381.000	12 municipios	465.013
22	Apoyo institucional a la Mesa de Agenda Metropolitana	150.000	12 municipios	465.013
	TOTAL	6.157.000	12 municipios	465.013 hab.

Cuadro 2: Proyectos Programa DAMI-II Préstamo BID 3780

Proyecto	Subproyecto	Estudios y proyectos	Obras	Desarrollo institucional	Fuente BID	Contraparte local
1	Apoyo a la mejora de la Gestión Ambiental	1.041.000			936.900	104.100
1.1	Manejo del Oasis de Riego	254.000			228.600	25.400
1.2	Preservación de la calidad de las aguas	612.000			550.800	61.200
1.3	Mapa de riesgo y sistema de alerta temprana	175.000			157.500	17.500
2	Apoyo al desarrollo logístico y productivo metropolitano	445.000	115.000		486.750	73.250
2.1	Diversificación e innovación productiva	75.000			67.500	7.500
2.2	Sistema de Parques Industriales o logísticos	370.000			333.000	37.000
			115.000		86.250	28.750
3	Apoyo al desarrollo de la movilidad y el transporte metropolitano	925.000			832.500	92.500
3.1	Reorganización del sistema de movilidad y transporte en la región metropolitana	750.000			675.000	75.000
3.2	Normativa urbanística metropolitana y sistemas de núcleos urbanos	175.000			157.500	17.500
4	Apoyo a la reestructuración vial y ferroviaria	1.378.000	1.722.000		2.531.700	568.300
4.1	Mejoramiento de las condiciones de circulación entre municipios	188.000			169.200	18.800
			1.722.000		1.291.500	430.500
4.2	Apoyo al desarrollo del sistema de BRT y obras complementarias	470.000			423.000	47.000
4.3	Apoyo al desarrollo de una vialidad alternativa de carga	720.000			648.000	72.000
5	Apoyo al desarrollo institucional metropolitano			531.000	477.900	53.100
5.1	Desarrollo Institucional Metropolitano			531.000	477.900	53.100
Totales		3.789.000	1.837.000	531.000	5.265.750	891.250
			6.157.000		6.157.000	

2.3 Fichas de Proyectos

2.3.1 Proyecto 1 - Apoyo a la mejora de la Gestión Ambiental del AMC

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 1
<p>1.1. TITULO</p> <p>Apoyo a la mejora de la Gestión Ambiental del Área Metropolitana Confluencia</p>
<p>1.2. OBJETIVOS</p> <p>Objetivo Principal</p> <p>Recomponer las condiciones ambientales y de resiliencia del Valle Irrigado, incorporando los efectos del cambio climático y preparándolo para albergar adecuadamente al crecimiento poblacional manteniendo sus cualidades paisajísticas y ambientales.</p> <p>Objetivos específicos</p> <ul style="list-style-type: none"> · Diseño y elaboración de un plan de manejo del Valle Irrigado (Subproyecto 1.1.) · Preservación de la calidad de las aguas (Subproyecto 1.2.) · Elaboración de un mapa de riesgo y diseño de un sistema de alerta temprana (Subproyecto 1.3.)
<p>1.3. ACTIVIDADES</p> <p>Subproyecto 1.1.</p> <p>1.1.1. Realizar el diagnóstico y análisis de alternativas para una propuesta de Plan de manejo del valle irrigado.</p> <p>1.1.2. Formular y discutir el Plan de Manejo del valle irrigado.</p> <p>1.1.3. Llevar a cabo acuerdos sobre arreglos institucionales.</p> <p>1.1.4. Llevar a cabo acuerdos sobre medidas a implementar.</p> <p>Subproyecto 1.2.</p> <p>1.2.1. Armar el plan director de agua y saneamiento.</p> <p>1.2.2. Armar el Proyecto Ejecutivo para planta de tratamiento de efluentes cloacales para Vista Alegre, Campo Grande y Contralmirante Cordero.</p> <p>1.2.3. Diseñar e implementar medidas de mejoramiento de la gestión de los servicios sanitarios.</p> <p>Subproyecto 1.3.</p> <p>1.3.1. Diseñar el mapa de riesgos.</p> <p>1.3.2. Elaborar los protocolos de actuación.</p> <p>1.3.3. Identificar las obras necesarias.</p>

1.4. ALCANCE

Subproyecto 1.1.

El plan de manejo del valle irrigado estará estructurado en tres etapas: diagnóstico, análisis de alternativas y diseño de su implementación.

Subproyecto 1.2.

El armado de un plan director de saneamiento comprende: indagar en temas relativos a la expansión de las redes y problemas de mantenimiento, así como con la operación de plantas de potabilización y de tratamiento; el análisis las tecnologías, la provisión de insumos, los procedimientos, tarifas y marcos normativos; la revisión de los criterios operativos, a fin de detectar cuestiones decisivas para mejorar el funcionamiento del sector; y el análisis de las competencias municipales y su responsabilidad en términos de la calidad de las aguas y del servicio.

Subproyecto 1.3.

El mapa de riesgos y sistema de alerta temprana implican: elaboración de un mapa de riesgo, diseño de protocolos de actuación e identificación de las obras que sean necesarias para mejorar la atención a las emergencias y mejorar las condiciones de resiliencia.

1.5. TIEMPO

Subproyecto 1.1. 24 meses

Subproyecto 1.2. 20 meses

Subproyecto 1.3. 24 meses

Total = 24 meses

1.6. COSTOS

Subproyecto 1.1. USD 254.000

Subproyecto 1.2. USD 612.000

Subproyecto 1.3. USD 175.000

Costo total estimado = USD 1.041.000

1.7. PROYECTOS COMPLEMENTARIOS⁶

- Mejoramiento de la Gestión Integral de RSU (sin financiamiento estimado por el DAMI II) Se están llevando adelante los estudios preliminares con el CFI Consejo Federal de Inversiones.

- Diversificación e innovación productiva (Subproyecto 2.1.)
- Desarrollo de un sistema de parques industriales o logísticos (Subproyeccto 2.2)
- Reorganización y modelizado del sistema de movilidad y transporte (Subproyecto 3.1)
- Normativa urbanística metropolitana (Subproyecto 3.2.)
- Mejoramiento de las condiciones de circulación entre Municipios (Subproyecto 4.1 y 4.2)
- Desarrollo de nuevas vialidades (Subproyecto 4.3)

⁶Ajustado a observación 3 de Nota BID 42/18.- Todos los ítems 1.7 fueron revisados y ajustados a la misma observación.

- Planes de expansión red de agua (sin financiamiento estimado por el DAMI II) En diferentes etapas según la localidad y con financiamientos Nación-Provincia.
- Planes de expansión red cloacal (sin financiamiento estimado por el DAMI II). En diferentes etapas según la localidad y con financiamientos Nación-Provincia.
- Construcción y/o mejoramiento de plantas de potabilización o tratamiento de aguas usadas, con el objeto de contribuir a la construcción o mejoramiento de plantas de potabilización o tratamiento de aguas (sin financiamiento estimado por el DAMI II) En diferentes etapas según la localidad y con financiamiento Nación-Provincia

1.8. ESTADO ACTUAL

Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.

1.9. RESULTADOS ESPERADOS

- Plan de manejo del valle irrigado realizado.
- Proyectos ejecutivos de saneamiento realizados.
- Mapa de riesgos armado.
- Sistema de alerta temprana y protocolos de actuación diseñados.

Responsables Identificados

Subproyecto 1.1.

- Gobiernos municipales
- Gobiernos provinciales y sus respectivas empresas de gestión de riego, agua y saneamiento (DPA y ARSE en Río Negro; DPA y EPAS en Neuquén)

Entidades a consultar

- *Gobierno nacional, a través de los ministerios de Ambiente, del Interior, de la Producción, los entes vinculados al agua (INA, ENOHS)*
- *Universidad del Comahue, Facultad de Agronomía*
- *INTA, Estación Experimental Agropecuaria del Alto Valle*
- *Desarrolladores inmobiliarios*
- *Productores agrícolas de la región*
- *Empresas de hidrocarburos que operan en la región*
- *Organizaciones ambientalistas*

Subproyecto 1.2.

- Departamento Provincial del Agua, Río Negro
- Empresa Aguas Rionegrinas S.E.
- Ente Provincial de Agua y Saneamiento, Neuquén
- Autoridad Interjurisdiccional de Cuencas (AIC)

Entidades a consultar

- Instituto Nacional del Agua (INA)
- Ente Nacional de Obras Hídricas de Saneamiento (ENOHSA)
- Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA)
- Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI)
- Subsecretaría de Recursos Hídricos de la Provincia de Neuquén
- Subsecretaría de Energía, Minería e Hidrocarburos de la Provincia de Neuquén
- Secretaría de Estado de Energía de Río Negro (Hidrocarburos)
- Municipios de la región Confluencia
- YPF, YSUR y otras concesionarias de hidrocarburos que operan en la zona
- Parques industriales de la región Confluencia
- Empresas urbanizadoras y agentes inmobiliarios
- Organizaciones no gubernamentales vinculadas a la problemática ambiental e hídrica

Subproyecto 1.3.

- Direcciones de Defensa Civil de los 12 municipios y de las Provincias de Neuquén y Río Negro

Entidades a consultar

- Áreas del Gobierno Nacional y Gobiernos Provinciales vinculadas a políticas ambientales
- Áreas del Gobierno Nacional y Gobiernos Provinciales vinculadas a Energía e Hidrocarburos
- Organismo Regulador de Seguridad de Presas (ORSEP)
- Fuerzas de Seguridad de la zona: bomberos, policías, hospitales, centros de salud, etc.
- Ciudadanos, grupos comunitarios, incluyendo a comunidades indígenas y otras poblaciones vulnerables
- Sociedad civil, organizaciones no gubernamentales (de base comunitaria, confesionales, voluntarias, etc.)
- Sector privado/comunidad empresarial, Cámaras de Industriales, parques industriales
- Sectores (educación, salud, transporte, medio ambiente, etc.)
- Sector académico, centros de investigación
- Autoridades y parlamentarios gubernamentales
- Organizaciones internacionales

Riesgos previstos

Dificultad en plasmar acuerdos entre el sector público y el privado, sean éstos organizaciones o particulares.

Obstáculos en la implementación de controles de cumplimiento de las normas mínimas pactadas.

1.10. OBSERVACIONES

Subproyecto 1.1.

El plan deberá incluir los siguientes elementos: a) Competencia, investigación sobre la legislación vigente y sobre el marco institucional responsable del manejo de los elementos analizados; b) Ámbito, delimitando con precisión el territorio sobre el que va a ser desarrollada la investigación, y las suposiciones y evaluaciones necesarias; c) Documentación del estado del medio ambiente, representando una referencia sobre la cual establecer las aseveraciones; d) Determinación de los impactos ambientales significativos, en términos de Direcciones de Cambio y construcción de escenarios tendenciales; e) Información y participación pública; f) Identificación de objetivos y diseño de una estrategia (plan de manejo); g) Mecanismos de Toma de decisiones, e identificación de herramientas de implementación; h) Seguimiento de los efectos de los planes y programas tras su implementación.

El estudio deberá analizar hasta qué punto, por efecto del comportamiento del mercado, la mejora de las condiciones ambientales induce un incremento del valor del suelo y, como consecuencia, el desplazamiento de población de menores recursos hacia los lugares más desfavorables, en lugares alejados de los centros urbanos, en áreas inundables o que presentan riesgos ambientales. *A su vez se vinculará con el mapa de riesgos para prevenir nuevos asentamientos en zonas no aptas.* Entre sus resultados, debe identificar medidas que garanticen el acceso de los sectores de menor poder adquisitivo a áreas adecuadas, corrigiendo la existencia de patrones de segregación que se verifican en el presente.

Subproyecto 1.2.

El análisis de los criterios de conformación de las tarifas puede echar luz sobre el prorrateo de los costos de la ampliación de las redes y sobre el financiamiento de los trabajos de mantenimiento. Puede evaluarse la integración de consorcios de contribución por mejoras y la posibilidad de conformar un fondo que facilite el financiamiento de las obras que requieren estos consorcios.

Se deberá analizar bajo quién queda la responsabilidad de la construcción de las redes en las nuevas urbanizaciones, cuál es la responsabilidad del municipio y su legitimidad para exigir a los urbanizadores la construcción de las redes.

Se plantea también la problemática de la prestación del servicio a los sectores carenciados, cuya atención no verifica los parámetros de funcionamiento del mercado, pero que constituyen uno de los componentes fundamentales del carácter público del servicio, que aspira a la prestación universal para cumplir con los objetivos de equidad, derechos humanos y salvaguardas ambientales y sanitarias.

Subproyecto 1.3.

Se considera que no se producirán efectos negativos que puedan derivarse de la elaboración e implementación de un Mapa de Riesgos y un Sistema de Alerta Temprana para la región.

Sin embargo para evitar consecuencias negativas, en el proceso de construcción del mismo se deberá trabajar estrechamente con el(subproyecto 2.2)desarrollo de un sistema de parques industriales o logísticos; con la reorganización y modelizado del sistema de movilidad y transporte y la incidencia en el crecimiento de las tramas urbanas (subproyecto 3.1 y 3.2); y con el mejoramiento de las condiciones de circulación entre Municipios, y el desarrollo de nuevas vialidades (subproyecto 4.1, 4.2 y 4.3) para incorporar la prevención de riesgos en las nuevas propuestas.

2.3.2 Proyecto 2 – Apoyo al desarrollo logístico y productivo metropolitano

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 2
<p>2.1. TITULO</p> <p>Apoyo al desarrollo logístico y productivo metropolitano</p>
<p>2.2. OBJETIVOS</p> <p>Objetivo Principal</p> <p>Generar cambios en la matriz productiva regional que induzcan nuevas dinámicas de crecimiento a los sectores de la producción.</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>Promoción de la diversificación e innovación productiva (Subproyecto 2.1.)</p> <p>Establecimiento de un sistema de parques industriales o logísticos complementarios, que cubran las necesidades regionales y ofrezcan un polo de localización de emprendimientos productivos diversificados (Subproyecto 2.2.)</p>
<p>2.3. ACTIVIDADES</p> <p>Subproyecto 2.1.</p> <p>2.1.1. Relevar y analizar experiencias innovadoras.</p> <p>2.1.2. Proponer políticas de apoyo al emprendedorismo y la innovación.</p> <p>Subproyecto 2.2.</p> <p>2.2.1. Consolidar política pública</p> <p>2.2.2. Desarrollar el sistema de parques logísticos y/o industriales inter-provincial.</p> <p>2.2.3. Electrificar el Parque Industrial El Chañar.</p> <p>2.2.4. Realizar el Proyecto Ejecutivo de servicios para sistematizar el parque industrial de Senillosa.</p>
<p>2.4. ALCANCE</p> <p>Subproyecto 2.1.</p> <p>El subproyecto supone la realización de un relevamiento productivo regional que permita la identificación de experiencias innovadoras con el objeto de ampliar la diversificación de la matriz productiva. Generar las bases de un Sistema de Información Productiva / Tecnológica Metropolitana.</p> <p>Subproyecto 2.2.</p> <p>Se espera elaborar normativas para organizar, crear, fortalecer y promover áreas y parques industriales, parques tecnológicos, áreas logísticas, que conformen una red complementaria y colaborativa. En el caso del Parque Industrial de San Patricio del Chañar, el que cuenta con un proyecto ejecutivo de red eléctrica realizado por el Ente Provincial de Energía del Neuquén –EPEN-, sin financiamiento, se espera proveer de energía eléctrica; lo que permitirá una mejor y mayor ocupación siguiendo la línea de parques complementarios. Para la ciudad de Senillosa, hay un espacio del ejido destinado a Parque Industrial, con una ocupación parcial, debido a que un sector del polígono no tiene servicios de ningún tipo y tampoco cuenta con el proyecto ejecutivo de redes. Se espera la realización del Proyecto ejecutivo para habilitar la ampliación del límite actual, conseguir financiación para su construcción y ampliar la oferta de localización de empresas.⁷</p>

⁷Ampliación de detalle sobre Obras en parques Industriales, s/Observación de Nota BID 42/18

<p>2.5. TIEMPO</p> <p>Subproyecto 2.1. 24 meses</p> <p>Subproyecto 2.2. 24 meses</p> <p>Total = 24 meses</p>
<p>2.6. COSTOS</p> <p>Subproyecto 2.1. USD 75.000.-</p> <p>Subproyecto 2.2. USD 485.000.-</p> <p>Costo total estimado = USD 560.000.-</p>
<p>2.7. PROYECTOS COMPLEMENTARIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> · Incubadoras de empresas (sin financiamiento estimado por el DAMI II). · Electroducto margen Sur Río Negro y Río Limay (sin financiamiento estimado por el DAMI II). · Proyecto 1 - Apoyo a la mejora de la gestión ambiental · Proyecto 3 - Apoyo al desarrollo de la movilidad y el transporte metropolitano · Proyecto 4 - Apoyo a la reestructuración vial y ferroviaria · Proyecto 5 - Apoyo al desarrollo institucional metropolitano
<p>2.8. ESTADO ACTUAL</p> <p>Relevamiento de información para la preparación del documento de proyecto.</p>
<p>2.9. RESULTADOS ESPERADOS</p> <p>Diversificación e innovación productiva promovidas.</p> <p>Sistema de parques industriales o logísticos fortalecido.</p> <p>Responsables Identificados</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Gobierno de la Provincia de Neuquén: Ministerio de Producción y Turismo; Centro PyME; Neuquén Tur, COPADE; Ministerio de Energía; EPEN. ● Gobierno de la Provincia de Río Negro: Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca; Ministerio de Economía; Ministerio de Turismo. ● Municipios del AM Confluencia. <p>Entidades a consultar:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● <i>Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva</i> ● <i>Universidad Nacional del Comahue</i> ● <i>Universidad Nacional de Río Negro</i> ● <i>Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria</i> ● <i>Instituto Nacional de Tecnología Industrial</i> ● <i>Asociación de Incubadoras, Parques y Polos Tecnológicos (AIPyPT).</i> ● <i>Incubadoras privadas (ej. CITES)</i> ● <i>Cámaras empresariales</i> ● <i>Sindicatos</i>

- *Organizaciones de la Sociedad Civil*

Riesgos previstos

Parte de los riesgos pueden estar ligados a la falta de actuación ante los escenarios prospectivos generados por el polo productivo Vaca Muerta.

Que exista poca armonización en la coexistencia de diferentes especializaciones productivas.

En cuanto al perfil de beneficiarios a los que se busca llegar, aparece un riesgo de entender de manera sesgada el concepto de “emprendedor”, como alguien que se realiza individualmente, con horizontes globales y poca disposición a enraizarse en el territorio. Por el contrario, una estrategia de desarrollo regional requiere de emprendedores con capacidad de establecer redes productivas (tramas territoriales) y de articulación con instancias públicas e institucionales de la Región Confluencia.

2.10. OBSERVACIONES

Subproyecto 2.1.

El relevamiento deberá incluir: a) El reconocimiento de los circuitos productivos de las frutas de pepita (desde la plantación, la recolección, empaque y frío, transporte, comercialización, industrialización, etc.); b) Análisis de mercados internacionales de los productos regionales; c) Análisis de escenarios alternativos según desarrollo del yacimiento Vaca Muerta; d) Identificación de productos turísticos alternativos.

Subproyecto 2.2.

Las normativas a elaborar deberán contemplar:

a) La promoción, creación, formación, ampliación, desarrollo, ejecución, y administración de agrupamientos productivos, cualquiera fuere la denominación que se les dé, siempre que tengan por objeto el asentamiento, relocalización de industrias, o el desarrollo de actividades productivas, logísticas o de servicios compatibles con aquellas; b) Deberán indicar en las condiciones que establezca las reglamentaciones respectivas y el cumplimiento de la normativa vigente en cuanto a su localización y condiciones para su personal.

2.3.3 Proyecto 3 – Apoyo al desarrollo de la movilidad y el transporte metropolitano

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 3
<p>3.1. TITULO</p> <p>Apoyo al desarrollo de la movilidad y el transporte metropolitano</p>
<p>3.2. OBJETIVOS</p> <p>Objetivo Principal</p> <p>Organizar la conectividad vial y encauzar los efectos que tiene sobre la urbanización de las ciudades y la recalificación del suelo urbano.</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>Reorganización del sistema de movilidad y transporte en la región metropolitana (Subproyecto 3.1.). Establecimiento de parámetros mínimos en la normativa urbanística metropolitana (Subproyecto 3.2.).</p>
<p>3.3. ACTIVIDADES</p> <p>Subproyecto 3.1.</p> <p>3.1.1. Analizar del sistema de movilidad y transporte metropolitano. 3.1.2. Formular una propuesta de reorganización del sistema de transporte metropolitano. 3.1.3. Modelizar el funcionamiento de la movilidad y el transporte en la región metropolitana. 3.1.4. Fortalecer la comisión de transporte.</p> <p>Subproyecto 3.2.</p> <p>3.2.1. Estudiar la normativa vigente. 3.2.2. Proponer un marco general de regulación urbanística (presupuestos mínimos).</p>
<p>3.4. ALCANCE</p> <p>Subproyecto 3.1.</p> <p>Las principales acciones identificadas son: 1) diagnóstico de la situación actual, 2) desarrollo de proyecciones de su desarrollo futuro, 3) formulación de una propuesta de reorganización del sistema de movilidad y transporte metropolitano.</p> <p>En relación a la modelización, hay dos fases con sus correspondientes acciones principales.</p> <p>Fase I: i) revisión de literatura ii) recolección de datos, por trabajo de campo y de fuentes secundarias; iii) definición y armado de zonas de transporte y bases geográficas; iv) preparación de las bases de datos. También deberá incluir parámetros como uso del suelo, emisiones ambientales y generadores especiales, considerando que guardan cierta autonomía de las encuestas específicas sobre flujos de transporte.</p> <p>Fase II: modelización, que incluye el desarrollo, calibración y validación del Modelo de Transporte, armado de las matrices de viajes, definición, calibración y validación de parámetros.</p> <p>El fortalecimiento de la comisión de transporte, por su parte, implica: 1) estudio de alternativas de unificación de la señalética y elementos del mobiliario urbano vinculados al sistema de transporte (refugios, paradas de colectivos) y 2) redacción de los pliegos para su licitación pública.</p>

Subproyecto 3.2.

En este subproyecto se requieren las siguientes acciones: 1) Realizar un estudio detallado de las normativas territoriales, urbanísticas y ambientales vigentes en el territorio de la región Confluencia, sancionadas por los tres niveles de gobierno.; 2) Proponer un proyecto de presupuestos mínimos a los que debe ajustarse la normativa urbanística de los municipios de la región; 3) Elaborar propuestas para actualizar o ajustar la normativa vigente en cada municipio.

3.5. TIEMPO

Subproyecto 3.1. 24 meses

Subproyecto 3.2. 24 meses

Total = 24 meses

3.6. COSTOS

Subproyecto 3.1. USD 750.000

Subproyecto 3.2. USD 175.000

Costo total estimado = USD 925.000

3.7. PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

- Apoyo al desarrollo del sistema de BRT y obras complementarias (Subproyecto 4.2.).
- Vialidades locales (Subproyecto 4.1.).
- Ensanches, bicisendas o caminos alternativos (Subproyectos 4.1. y 4.3.).
- Ensanche Ruta 22 (sin financiamiento estimado por el DAMI II). Responsable: Ministerio de Transporte de la Nación -Vialidad Nacional.
- Implementación Tarjeta SUBE Metropolitana (intermodal) (sin financiamiento estimado por el DAMI II). No hay un organismo responsable. No está en estudio todavía.
- Modernización sistema ferroviario (sin financiamiento estimado por el DAMI II). Responsable: Ministerio de Transporte de la Nación.
- Normativa urbanística

3.8. ESTADO ACTUAL

Se encuentra en proceso de preparación el documento de proyecto.

3.9. RESULTADOS ESPERADOS

Sistema de movilidad y transporte en la región metropolitana reorganizado.

Normativa urbanística metropolitana adecuada.

Responsables Identificados

Subproyecto 3.1.

- Direcciones Provinciales de Vialidad de Neuquén y Río Negro
- Ministerio de Economía e Infraestructuras de Neuquén
- Ministerio de Obras y Servicios Públicos de Río Negro
- Municipios de la región Confluencia

Entidades a consultar:

- Ferrosur S.A.

- Tren Patagónico S.A. (empresa estatal de la provincia de Río Negro)
- Empresas de transporte público de pasajeros urbano e interurbano
- Empresas de transporte de cargas
- Organizaciones de usuarios de los transportes públicos
- Ministerio de Transporte de la Nación
- Comisión Nacional de Regulación del Transporte
- Vialidad Nacional

Subproyecto 3.2.

- Secretaría de Planificación de la provincia de Río Negro
- Secretaría de Planificación y Acción para el Desarrollo (COPADE) de la provincia de Neuquén
- Los doce municipios de la región Confluencia

Entidades a consultar:

- Colegios de martilleros, arquitectos, ingenieros civiles, agrimensores, abogados, etc., de ambas provincias
- Cámaras inmobiliarias y de la construcción
- Organizaciones civiles vinculadas a los problemas de acceso a suelo y vivienda

Riesgos previstos

La aparición de mejoras en la movilidad cambia la valoración del suelo urbano, sumado a la definición de presupuestos mínimos, ambas podrían elevar las exigencias para la aprobación de los nuevos parcelamientos. De esta manera se podría producir un drástico aumento que haga aún más difícil el acceso a suelo urbanizado y formal a los sectores de menores ingresos.

Dificultad para aprobar la normativa por los Concejos Deliberantes Municipales.

3.10. OBSERVACIONES

Subproyecto 3.1.

Se requiere un relevamiento exhaustivo del funcionamiento de transporte metropolitano. Para su desarrollo se contará con el insumo de la información recopilada por los responsables del modelo de simulación, que dará cuenta de la cantidad y características del sistema de desplazamientos metropolitanos (en sus diferentes modalidades). Este relevamiento incluirá una caracterización del sistema de soportes de la movilidad, tanto en términos de la infraestructura existente como del estado y características del parque automotor, de los medios de transporte público, es decir, del sistema de soportes en que se desenvuelven estos flujos. Debe también establecerse alguna forma de medición (que deberá ser propuesta en las metodologías que presenten los interesados en realizar esta consultoría) para identificar origen, destino y motivación de estos viajes, relacionándolos con la expansión de las áreas residenciales y con la localización de los diferentes usos de suelo.

Este conjunto de datos de base deberá ser complementado por un relevamiento de las situaciones críticas, niveles de congestión, accidentes, ponderando sus efectos sobre la salud, la economía y el medioambiente, identificando ineficiencias, inequidades y problemas de gobernanza. Incluye el estudio de factibilidad técnica y económica de una nueva vialidad de carga sobre la barda, al norte del canal principal de riego, en territorio de la provincia de Río Negro.

Debe considerarse que se debe interactuar con interlocutores poderosos, que manejan intereses que inciden fuertemente sobre la economía de la región. La complejidad institucional que debe resolver la

construcción de un interés común y ponerlo por delante de los intereses sectoriales o de algunos actores en particular. La definición de un modelo de gestión alternativo al actual, comporta también otros riesgos en la medida que cada actor deberá ceder parte de sus recursos, atribuciones, etc. a fin de contribuir a la organización general de la movilidad en la región. El dispositivo institucional deberá prever la resolución de conflictos entre las partes de modo que no se dificulte, en la medida de lo posible, la provisión de un servicio tan vital para la región.

Adicionalmente, la adopción de un modelo determinado de transporte y la decisión de las acciones necesarias para su realización basada en la simulación, presentan riesgos.

Las cifras de las previsiones pueden emplearse fácilmente para "enterrar" un proyecto o mantenerlo "vivo" con independencia de su efectiva utilidad. Los modelos suelen ser usados como "cajas negras", es decir, como productores de respuestas sobre la base de procesos que no se analizan. Puede ser manipulado para lograr resultados que se adapten a los deseos del usuario. Como no se suelen realizar "autopsias" a los proyectos, no falta gente dispuesta a predecir el futuro.

El mayor riesgo es la excesiva simplificación, es decir, pretender que el modelo dé cuenta de procesos para los cuales no cuenta con la información mínima necesaria para poder reproducirlo. Como en toda encuesta, la calidad y cantidad de información juega un papel decisivo y, en ese marco, la cantidad de datos que se suponen (supuestos) o se desestiman (no se consideran) conspiran contra la eficacia de la herramienta y ponen en riesgo el éxito de las políticas a implementar. Por ello, se hace necesario establecer una línea de base que dé cuenta de la situación actual, permitiendo verificar el cumplimiento de los resultados propuestos por el modelo. Esta operación, que permite calibrar el funcionamiento del modelo es condición indispensable para la realización de proyecciones.

Evidentemente existe una disparidad de costos entre los diferentes tipos de modelos.

En relación al fortalecimiento de la comisión de transporte, se ha conformado recientemente la Unidad Administrativa Regional N°2 Región Metropolitana de Confluencia, cuyo fin es avanzar en la conformación de un organismo metropolitano que planifique y gerencia el sistema de transportes de la región.

La Comisión Administrativa Transporte Urbano y Suburbano, se constituyó en el año 2016 por Resolución N°45-E/2016, en el marco del Decreto 656 de 1994; con la finalidad de integrar el Transporte de jurisdicción Nacional, Provincial y Municipal, y de esta manera mejorar la calidad de los servicios que se prestan respecto a la velocidad comercial, cumplimiento de frecuencias, la calidad de los servicios y mejoras en la seguridad vial. La integran las localidades de los Departamentos de Confluencia y Añelo por la Provincia de Neuquén y General Roca y el Cuy por la Provincia de Río Negro.⁸

Este componente apunta a contribuir al fortalecimiento de esta unidad administrativa regional, contribuyendo al desarrollo de acciones de fortalecimiento institucional.

Subproyecto 3.2.

La propuesta de presupuestos mínimos deberán requerir a cada municipio: 1) la formulación de su propio Plan Urbano; 2) la línea de delimitación entre suelo urbano y suelo rural; 3) los estándares mínimos para la exigibilidad de infraestructuras y servicios básicos; 4) los criterios para la subdivisión de suelo rural en orden a preservar las condiciones ambientales del oasis; 5) los parámetros para establecer el corrimiento de la línea de borde urbanizado (porcentaje de parcelas construidas, cobertura de redes sanitarias, umbrales de densidad, etc.); 6) mecanismos de distribución de cargas y beneficios de la urbanización imponibles al sector privado (tasas, contribución por mejoras, convenios público-privados, cesiones, etc.); 7) herramientas disponibles de política de gestión de suelo y financiamiento del proceso de mejoramiento de las áreas urbanizadas y el hábitat social; 8) Todo otro tema que las soberanías consideren conveniente.

Se deberá prever, en la definición de los presupuestos mínimos, que una elevación en las exigencias para la aprobación de los nuevos parcelamientos puede generar un drástico aumento de los valores del suelo que hagan aún más difícil el acceso a suelo urbanizado y formal a los sectores de menores ingresos. Los actores involucrados deberán consensuar medidas específicas para facilitar y ampliar la oferta de suelo para todos los sectores sociales, previendo incluso el impacto del desarrollo del yacimiento Vaca Muerta y el crecimiento poblacional y urbano de la región que traerá como consecuencia.

⁸En respuesta a la Observación de párrafo 5 de Nota BID 42/18

Asimismo, la promoción de localización de actividades económicas generadoras de empleo y atractoras de servicios en las localidades por fuera del área central de la aglomeración puede generar un incremento en los valores inmobiliarios en las áreas centrales y en las áreas de localización de industrias de dichas localidades. Los municipios deberán prever medidas que eviten incrementos desmedidos de precios del suelo, gestionando acuerdos con el sector inmobiliario, los parques industriales y los propietarios.

2.3.4 Proyecto 4 – Apoyo a la reestructuración vial y ferroviaria

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 4
<p>4.1. TITULO</p> <p>Apoyo a la reestructuración vial y ferroviaria</p>
<p>4.2. OBJETIVOS</p> <p>Objetivo Principal</p> <p>Mejorar los problemas de infraestructura de conectividad para adaptar la oferta a la demanda real y creciente de movilidad.</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>Mejoramiento de las condiciones de circulación entre municipios (Subproyecto 4.1.)</p> <p>Apoyo al desarrollo del sistema de BRT y obras complementarias (Subproyecto 4.2.)</p> <p>Apoyo al desarrollo de una vialidad alternativa de carga (Subproyecto 4.3.)</p>
<p>4.3. ACTIVIDADES</p> <p>Subproyecto 4.1.</p> <p>4.1.1. Desarrollar obras de integración de las vialidades locales.</p> <p>4.1.2. Desarrollar un proyecto ejecutivo integral ciclovía Allen – Campo Grande – Centenario, incluyendo conexiones peatonales, de motos y bicicletas.</p> <p>4.1.3. Realizar obra bisisenda desde casco urbano Plottier hasta calle Solalique en Neuquén (7km).</p> <p>4.1.4. Realizar obra iluminación y construcción bisisenda San Patricio del Chañar – Campo Grande (3 km).</p> <p>4.1.5. Realizar obra bisisenda entre calle Jaime de Nevaes (Centenario) y el ingreso a Vista Alegre (4,9 km).</p> <p>4.1.6. Realizar obra ciclovía Allen – Campo Grande derivadas del proyecto ejecutivo integral, por etapas.</p> <p>Subproyecto 4.2.</p> <p>4.2.1. Estudiar las factibilidades y alternativas de BRT.</p> <p>4.2.2. Formular el anteproyecto de puente Neuquén – Cipolletti.</p> <p>4.2.3. Formular el proyecto ejecutivo vinculación (puente) Neuquén – Cipolletti, desde calles Leloir y Entre Ríos (Neuquén) hasta calle Mariano Moreno y Ruta 151 (Cipolletti).</p> <p>Subproyecto 4.3.</p> <p>4.3.1. Evaluar técnica y económicamente la construcción de una nueva vialidad sobre la Barda Norte.</p> <p>4.3.2. Formular el anteproyecto de la construcción de una nueva vialidad sobre la Barda Norte.</p> <p>4.3.3. Formular el proyecto ejecutivo para unir Allen con Cipolletti (primera etapa) y Cipolletti con Campo Grande (segunda etapa).</p>

4.4. ALCANCE

Subproyecto 4.1.

Acciones principales: 1) estudios de recorridos alternativos para la Ruta 151 y el circuito de bicisendas metropolitano, 2) elaboración de anteproyectos y bases para la licitación de las obras 3) ejecución de los proyectos ejecutivos y las obras.

Subproyecto 4.2.

Acciones principales: 1) Estudios preliminares para la definición de la localización exacta del puente sobre el río Neuquén; 2) Desarrollo del anteproyecto; 3) Confección de pliegos para licitación, incluyendo el desarrollo del proyecto ejecutivo por parte del adjudicatario; 4) Ejecución de la obra y arreglos viales complementarios, señalización horizontal y vertical, etc.

Subproyecto 4.3.

Se contempla principalmente la realización de un anteproyecto para licitar la obra (el proyecto ejecutivo quedará a cargo de la empresa que obtenga la licitación) y para la construcción de una nueva vialidad sobre la barda, paralela a la Ruta 22.

4.5. TIEMPO

Subproyecto 4.1. 28 meses

Subproyecto 4.2. 30 meses

Subproyecto 4.3. 30 meses

Total = 30 meses

4.6. COSTOS

Subproyecto 4.1. USD 1.910.000.-

Subproyecto 4.2. USD 470.000

Subproyecto 4.3. USD 720.000

Costo total estimado = USD 3.100.000.-

4.7. PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

- Reorganización del sistema de movilidad y transporte en la región metropolitana (Subproyecto 3.1.).
- Modelo de simulación de movilidad y transporte en la región metropolitana (Subproyecto 3.1.).
- Fortalecimiento de la comisión de transporte (Subproyecto 3.1.).
- Implementación Tarjeta SUBE Metropolitana (intermodal) (sin financiamiento estimado por el DAMI II). No hay un organismo responsable. No está en estudio todavía.
- Ensanche Ruta 22 (sin financiamiento estimado por el DAMI II). Responsable: Ministerio de Transporte de la Nación -Vialidad Nacional
- Modernización sistema ferroviario (sin financiamiento estimado por el DAMI II). Responsable Ministerio de Transporte de la Nación.
- Normativa urbanística

4.8. ESTADO ACTUAL

Se encuentra en proceso de preparación el documento de proyecto.

4.9. RESULTADOS ESPERADOS

Condiciones de circulación entre municipios mejoradas.

Desarrollo del sistema de BRT apoyado.

Obras complementarias desarrolladas.

Desarrollo de una vialidad alternativa de carga apoyado.

Responsables Identificados

- Direcciones Provinciales de Vialidad de Neuquén y Río Negro
- Ministerio de Economía e Infraestructuras de Neuquén
- Ministerio de Obras y Servicios Públicos de Río Negro
- Municipios de la región Confluencia

Entidades a consultar:

- Ferrosur S.A.
- Tren Patagónico S.A. (empresa estatal de la provincia de Río Negro)
- Empresas de transporte público de pasajeros urbano e interurbano
- Empresas de transporte de cargas
- Organizaciones de usuarios de los transportes públicos
- Organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la seguridad vial
- Comisión Pro Tren del Valle
- Ministerio de Transporte de la Nación
- Comisión Nacional de Regulación del Transporte
- Vialidad Nacional
- Equipo de consultores que lleven a cabo el Proyecto de Modelización del Sistema de Transporte Regional

Riesgos previstos

La envergadura de las inversiones necesarias para mejorar la red vial y ferroviaria regional puede traer como consecuencia que algunas de las obras no puedan concretarse o se demore su realización por lo que los proyectos deberían prever escenarios alternativos y soluciones coyunturales que minimicen los efectos negativos derivados de la postergación de algunas de las obras o de la implementación de servicios a realizar.

4.10. OBSERVACIONES

Subproyecto 4.1.

Ensanche de la Ruta 151 o construcción de una ruta alternativa a fin de mejorar las condiciones de circulación en la Ruta 151.

La conformación de una ciclovía de alcance metropolitano que relacione segmentos existentes con la construcción de otros nuevos permitirá comunicar entre sí a los municipios de la región. La experiencia de la construcción de algunos tramos (como entre Cipolletti y Neuquén) no sólo ha facilitado la vinculación a través de este medio, que propone una alternativa frente a la utilización del transporte automóvil y frente a la saturación del transporte público, sino que también ha contribuido a disminuir el número de accidentes. Se integra al Programa de obras de prioridad municipal.

Subproyecto 4.2.

Este proyecto se encuentra fuertemente vinculado a los resultados del proyecto "Reorganización del sistema de movilidad y transporte en la región metropolitana" y al rol que se le asigne al sistema ferroviario en los desplazamientos, tanto de personas como de carga. Eventualmente puede requerir de la búsqueda de financiamiento.

Subproyecto 4.3.

En términos de transporte de cargas, se propone la diferenciación de un circuito especializado que vincule eficazmente el sistema de parques industriales y áreas logísticas de la región. Complementariamente, se prevé el desarrollo de un circuito de tránsito particular que mejorará significativamente las condiciones de circulación en la región. Este mejoramiento implica el desarrollo de estudios prospectivos que consideren escenarios de crecimiento poblacional, del parque automotor y del número de viajes, tomando en consideración los usos del suelo y la localización de importantes generadores y atractores de viajes, como el Aeropuerto de Neuquén, y las áreas de concentración de actividades administrativas, comerciales y de servicios. Con estos elementos, el programa deberá servir de base para encarar un programa de obras.

2.3.5 Proyecto 5 – Apoyo al desarrollo institucional metropolitano

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 5
<p>5.1. TITULO</p> <p>Apoyo al desarrollo institucional metropolitano</p>
<p>5.2. OBJETIVOS</p> <p>Objetivo Principal</p> <p>Fomentar un proceso gradual de construcción institucional junto con el fortalecimiento de las herramientas de gestión con que cuentan los municipios que conforman la región de la Confluencia.</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>Generación de un desarrollo institucional metropolitano.</p>
<p>5.3. ACTIVIDADES</p> <p>5.1. Generar instancias de colaboración metropolitana, con las organizaciones metropolitanas existentes, tal como la Unidad Administrativa N°2- creada por Resolución N°45-E/2016 de la Secretaría de Transporte de la Nación en el marco del Decreto 656 de 1994 ⁹y las que se crearen en el transcurso de las actividades y entre los Gobiernos Nacional, Provincial y local.</p> <p>5.2. Generar capacidades metropolitanas en los municipios.</p> <p>5.3. Conformar la Mesa de Acuerdos Metropolitana.</p>
<p>5.4. ALCANCE</p> <p>El fortalecimiento institucional metropolitano requiere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El apoyo al funcionamiento continuo de la Mesa de Acuerdos Metropolitana. 2. La implementación de los cursos de capacitación de funcionarios provinciales y municipales en temas metropolitanos. 3. La definición de una estrategia de comunicación institucional, sensibilización, promoción, difusión y construcción de una identidad metropolitana, que incluya: diseño de iconografías y simbologías que identifiquen la pertenencia de cada localidad a la RMC. Asimismo, la coordinación con las reparticiones de comunicación institucional de cada municipio y de las provincias para la puesta en marcha de la estrategia. 4. Acompañar el desarrollo de los nuevos dispositivos que se vayan institucionalizando en la región desarrollando tareas de asesoramiento, monitoreo y apoyo institucional. 5. Coordinar con las organizaciones metropolitanas existentes y a crearse
<p>5.5. TIEMPO</p> <p>30 meses.</p>
<p>5.6. COSTOS</p> <p>Costo total estimado = USD 531.000</p>

⁹Antecedentes de la Comisión de Transporte, en respuesta a punto 5 del anexo a Nota BID 42/18

5.7. PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

Por el momento no se han identificado proyectos complementarios.

5.8. ESTADO ACTUAL

Se encuentra en proceso de preparación el documento de proyecto.

5.9. RESULTADOS ESPERADOS

Desarrollo institucional metropolitano generado.

Responsables Identificados

- Gobierno de la Provincia de Neuquén
- Gobierno de la Provincia de Río Negro
- Municipios de la Región Confluencia

Entidades a consultar:

- Universidad Nacional del Comahue
- Universidad Nacional de Río Negro
- Organizaciones de la sociedad civil

Riesgos previstos

Los efectos negativos que puede visualizarse en este tipo de proyectos están vinculados a que las instituciones metropolitanas se conviertan en cáscaras vacías, instancias sin capacidad de incidir en las problemáticas de naturaleza metropolitana por falta de voluntad de los actores territoriales de dotarlas de recursos y competencias.

Otro riesgo se relaciona con las diferencias de tamaño y peso de los municipios que conforman la Región. Si no se tienen en cuenta estas diferencias, las ciudades más grandes pueden erosionar la capacidad de las instancias metropolitanas al no participar de un modo activo en ellas. Por otro lado, si no se consideran a las localidades más pequeñas, la institucionalidad corre el riesgo de estar moldeada sólo por los intereses las ciudades más grandes.

5.10. OBSERVACIONES

Disponer de instancias de gobernabilidad metropolitana mejorará la calidad de la gestión local de cada uno de los municipios que conforman la región, al ofrecerles instancias permanentes de encuentro con localidades vecinas para discutir y negociar problemáticas y situaciones de naturaleza regional. Se instituyen canales de comunicación y diálogo permanente entre los distintos niveles de gobierno, local, provincial, nacional. Los costos políticos tenderán a disminuir al contar con un marco más amplio que legitima la adopción de determinados lineamientos políticos. También, se ampliará el abanico de herramientas de índole económica, política, cultural, social, etc. a disposición de los municipios para impulsar sus estrategias de desarrollo. Además, contará con mecanismos institucionales consensuados, lo que redundará en una intervención conjunta más eficiente, reforzando los lazos de solidaridad, identidad y pertenencia a la Región Confluencia.

PEM - Región Confluencia Neuquén-Río Negro - 2017

Cuadro 4. Cronograma Estimado de Ejecución. Se discriminan plazos de preparación, contratación y ejecución, indicando las principales precedencias entre actividades previstas en el plan. (Cont.)

PROYECTO / SUBPROYECTO / COMPONENTE	PLAZO	PROCESO / ACTIVIDAD	TRIMESTRES																																	
			1º			2º			3º			4º			5º			6º			7º			8º			9º			10º						
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30				
4. Apoyo a la reestructuración vial y ferroviaria																																				
4.1.1 Desarrollo de obras de integración de las vialidades locales. Proyecto ejecutivo integral ciclovia Allen - Campo Grande - Centenario, incluyendo conexiones peatonales, de motos y bicicletas	18 meses	4.1.1.1 Formulación y aprobación del DOCUMENTO DE PROYECTO	█	█	█	█																														
		4.1.1.2 Pliego y proceso de contratación de firmas consultoras																																		
		4.1.1.3 Ejecución de la consultoría																																		
4.1.20 obra bicisenda desde casco urbano Plottier hasta calle Solalique en Neuquén (7 km); obra iluminación y construcción bicisenda San Patricio del Chañar - Campo Grande (3 km); obra bicisenda entre calle Jaime de Nevers (Cent) y el ingreso a Vista Alegre (4,8 km)	18 meses	4.1.2.1 Formulación y aprobación del DOCUMENTO DE PROYECTO	█	█	█	█																														
		4.1.2.2 Proceso de contratación de la obra																																		
		4.1.2.3 Ejecución de la obra																																		
4.1.30 obra ciclovia Allen - Campo Grande derivadas del proyecto ejecutivo integral, por etapas	28 meses	4.1.3.1 Formulación y aprobación del DOCUMENTO DE PROYECTO	█	█	█	█																														
		4.1.3.2 Proceso de contratación de la obra																																		
		4.1.3.3 Ejecución de la obra																																		
4.2.1 Estudio de factibilidades y alternativas de BRT y ante proyecto de puente Neuquén-Cipolletti	18 meses	4.2.1.1 Formulación y aprobación del DOCUMENTO DE PROYECTO	█	█	█	█																														
		4.2.1.2 Pliego y proceso de contratación de firmas consultoras																																		
		4.2.1.3 Ejecución de la consultoría																																		
4.2.2 Proyecto ejecutivo vinculación (puente) Neuquén-Cipolletti, desde calles Leloir y Entre Ríos (RN) hasta calle Mariana Moreno y Ruta 151 (CIPD)	30 meses	4.2.2.1 Formulación y aprobación del DOCUMENTO DE PROYECTO	█	█	█	█																														
		4.2.2.2 Pliego y proceso de contratación de firmas consultoras																																		
		4.2.2.3 Ejecución de la consultoría																																		
4.3.1 Evaluación técnica y económica de la construcción de una nueva vialidad sobre la banda norte y ante proyecto	18 meses	4.3.1.1 Formulación y aprobación del DOCUMENTO DE PROYECTO	█	█	█	█																														
		4.3.1.2 Pliego y proceso de contratación de firmas consultoras																																		
		4.3.1.3 Ejecución de la consultoría																																		
4.3.2 Proyecto ejecutivo surgido de la viabilidad técnica de la obra que permita unir Allen con Cipolletti (1ra. Etapa) y esta última con Campo Grande (2da. Etapa)	30 meses	4.3.2.1 Formulación y aprobación del DOCUMENTO DE PROYECTO	█	█	█	█																														
		4.3.2.2 Pliego y proceso de contratación de firmas consultoras																																		
		4.3.2.3 Ejecución de la consultoría																																		
5. Apoyo al desarrollo institucional metropolitano																																				
5.1.1 Instancias de colaboración metropolitana / capacitación metropolitanas en los Municipios	30 meses	5.1.1.1 Formulación y aprobación del DOCUMENTO DE PROYECTO	█	█	█	█																														
		5.1.1.2 Ejecución de las actividades del componente																																		
5.1.2 Mesa de Agenda Metropolitana	30 meses	5.1.2.1 Formulación y aprobación del DOCUMENTO DE PROYECTO	█	█	█	█																														
		5.1.2.2 Ejecución de las actividades del componente																																		

APÉNDICE 1 – PROYECTOS PRIORIZADOS PROGRAM DAMI-II- Préstamo BID 3780.

Cuadro 5.

Proyecto	Subproyecto	Componentes del proyecto	Estudios y proyectos	Obras	Desarrollo institucional	Fuente BID	Contraparte local	NEUQUÉN BID	NEUQUÉN LOCAL	RÍO NEGRO BID	RÍO NEGRO LOCAL
1	Apoyo a la mejora de la Gestión Ambiental		1.041.000			936.900	104.100			936.900	104.100
1.1	Manejo del Oasis de Riego	Estudios y propuesta para Plan de manejo del oasis de riego (metropolitano): Formulación y discusión del Plan de manejo del oasis. Arreglos institucionales. Medidas a implementar.	254.000			228.600	25.400			228.600	25.400
1.2	Preservación de la calidad de las aguas	Plan director de agua y saneamiento y proyecto ejecutivo planta de tratamiento de efluentes cloacales para Vista Alegre, Campo Grande y Cte. Cordero	500.000			450.000	50.000			450.000	50.000
		Medidas de mejoramiento de la gestión de los servicios sanitarios	112.000			100.800	11.200			100.800	11.200
1.3	Mapa de riesgo y sistema de alerta temprana	Mapa de riesgos: protocolos de actuación / obras	175.000			157.500	17.500			157.500	17.500
2	Apoyo al desarrollo logístico y productivo metropolitano		445.000	115.000		486.750	73.250	486.750	73.250		
2.1	Diversificación e innovación productiva	Relevamiento y análisis de experiencias innovadoras y propuesta de políticas de apoyo al emprendedurismo y la innovación	75.000			67.500	7.500	67.500	7.500		
2.2	Sistema de Parques Industriales o logísticos	Consolidación de política pública y desarrollo de un sistema de parques logísticos o industriales Inter-Provincial	70.000			63.000	7.000	63.000	7.000		
		Obra de electrificación Parque Industrial el Chañar, 18 has.		115.000		86.250	28.750	86.250	28.750		
		Proyecto ejecutivo de los servicios para sistematizar el Parque Industrial de Senillosa	300.000			270.000	30.000	270.000	30.000		
3	Apoyo al desarrollo de la movilidad y el transporte metropolitano		925.000			832.500	92.500	832.500	92.500		
3.1	Reorganización del sistema de movilidad y transporte en la región metropolitana	Análisis del sistema de movilidad y transporte metropolitano y formulación de una propuesta de reorganización STM	250.000			225.000	25.000	225.000	25.000		
		Sistema informático de simulación del funcionamiento de la movilidad y el transporte en la región metropolitana	400.000			360.000	40.000	360.000	40.000		
		Fortalecimiento de la comisión de transporte	100.000			90.000	10.000	90.000	10.000		
3.2	Normativa urbanística metropolitana y sistemas	Estudio de la normativa vigente y propuestas de un marco general de regulación urbanística (presupuestos mínimos)	175.000			157.500	17.500	157.500	17.500		

PEM - Región Confluencia Neuquén-Río Negro - 2017

Cuadro 6.

Proyecto	Subproyecto	Componentes del proyecto	Estudios y proyectos	Obras	Desarrollo institucional	Fuente BID	Contraparte local	NEUQUÉN BID	NEUQUÉN LOCAL	RÍO NEGRO BID	RÍO NEGRO LOCAL
4	Apoyo a la reestructuración vial y ferroviaria		1.378.000	1.722.000		2.531.700	568.300	1.092.000	270.000	1.439.700	298.300
4.1	Mejoramiento de las condiciones de circulación entre municipios	Desarrollo de obras de integración de las vialidades locales. Proyecto eje cutivo integral ciclovia Allen - Campo Grande - Centenario, incluyendo conexiones peatonales, de motos y bicicletas	188.000			169.200	18.800			169.200	18.800
		Obra bicisenda desde casco urbano Plottier hasta calle Solalique en Neuquén (7 km); obra iluminación y construcción bicisenda San Patricio del Chañar - Campo Grande (3 km); obra bicisenda entre calle Jaime de Nevaes (Cent.) y el ingreso a Vista Alegre (4,9 km)		892.000		669.000	223.000	669.000	223.000		
		Obra ciclovia Allen - Campo Grande derivadas del proyecto eje cutivo integral, por etapas		830.000		622.500	207.500			622.500	207.500
4.2	Apoyo al desarrollo del sistema de BRT y obras complementarias	Estudio de factibilidades y alternativas de BRT y ante proyecto de puente Neuquén-Qpolletti	120.000			108.000	12.000	108.000	12.000		
		Proyecto eje cutivo vinculación (puente) Neuquén-Qpolletti, desde calles Leloiry Entre Ríos (NQN) hasta calle Mariano Moreno y Ruta 151 (CIPO)	350.000			315.000	35.000	315.000	35.000		
4.3	Apoyo al desarrollo de una vialidad alternativa de carga	Evaluación técnica y económica de la construcción de una nueva vialidad sobre la barda norte y anteproyecto	120.000			108.000	12.000			108.000	12.000
		Proyecto eje cutivo surgido de la viabilidad técnica de la obra que permita unir Allen con Qpolletti (1ra. Etapa) y esta última con Campo Grande (2da. Etapa)	600.000			540.000	60.000			540.000	60.000
5	Apoyo al desarrollo institucional metropolitano				531.000	477.900	53.100	209.169	23.241	268.731	29.859
5.1	Desarrollo Institucional Metropolitano	Instancias de colaboración metropolitana / capacidades metropolitanas en los Municipios			381.000	342.900	38.100	209.169	23.241	133.731	14.859
		Mesa de Agenda Metropolitana			150.000	135.000	15.000			135.000	15.000
Totales			3.789.000	1.837.000	531.000	5.265.750	891.250	2.620.419	458.991	2.645.331	432.259
Ref.: celdas amarillas: proyectos generales; celdas verdes: proyectos municipales.				6.157.000		6.157.000		3.079.410		3.077.590	

APÉNDICE 2 – MECANISMOS DE EJECUCIÓN

AL ANEXO A - PLAN DE EJECUCIÓN METROPOLITANO DEL ÁREA METROPOLITANA DE CONFLUENCIA DEL CONVENIO MARCO DE ADHESIÓN (CMA)

Jurisdicción - Unidades Ejecutoras

En la implementación del programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) en el Área Metropolitana de Confluencia (AMC) intervienen las provincias del Neuquén y de Río Negro y por lo tanto, las Unidades Ejecutoras Provinciales (UEPs) de cada una de ellas: la Unidad Provincial de Enlace y Ejecución de Proyectos con Financiamiento Externo (UPEFE) para Neuquén; y la Unidad Provincial de Coordinación y Ejecución del Financiamiento Externo (UPCEFE) para Río Negro.

Ambas Unidades han trabajado en forma conjunta para la elaboración del Plan de Ejecución Metropolitano (PEM) con gran participación de los doce municipios que conforman el AMC. Este plan contiene los proyectos priorizados por los municipios y las provincias:

1. Apoyo a la mejora de la Gestión Ambiental
2. Apoyo al desarrollo logístico y productivo metropolitano
3. Apoyo al desarrollo de la movilidad y el transporte metropolitano
4. Apoyo a la reestructuración vial y ferroviaria
5. Apoyo al desarrollo institucional metropolitano

Los proyectos contienen subproyectos denominados “generales” por haber surgido como alternativa de solución a la problemática común de la región y que además afectan durante su ejecución al área en su conjunto, y aquellos denominados “municipales” porque aunque tienen impacto metropolitano, durante su ejecución afectan directamente el territorio de alguno o algunos de los municipios.

Criterios para la distribución de los subproyectos

En función de lo anteriormente expuesto, las UEPs acordaron dividirse la ejecución de los subproyectos considerando los siguientes aspectos:

- ✓ Territorialidad de la implementación
- ✓ Jurisdicción de el/ los municipio/s que lidera/n el subproyecto
- ✓ Capacidad técnica o experiencia de la Unidad o de la Provincia en general en la temática
- ✓ Equidad en el monto global de la distribución
- ✓ Eficacia y eficiencia en la gestión del proyecto / subproyecto

El resultado de la distribución se aprecia en el cuadro que forma parte integrante del CMA como Apéndice 1 del Anexo A –PEM.

Los municipios que conforman el AMC y pertenecen a Neuquén son: Centenario, Neuquén, Plottier, San Patricio del Chañar, Senillosa, Vista Alegre.

Los que pertenecen a Río Negro son: Allen, Campo Grande, Cinco Saltos, Cipolletti, Contralmirante Cordero, General Fernández Oro.

Responsabilidad de las UEPs - procedimientos

Así como el PEM se ha elaborado y presentado en forma conjunta, lo mismo se hará con el desarrollo y presentación de cada uno de los proyectos.

Independientemente de ello, cada proyecto tendrá responsables primarios para su etapa de formulación según el Cuadro 7:

Cuadro 7.

Proyecto	Responsable primario
1. Apoyo a la mejora de la Gestión Ambiental	Río Negro
2. Apoyo al desarrollo logístico y productivo metropolitano	Neuquén
3. Apoyo al desarrollo de la movilidad y el transporte metropolitano	Neuquén
4. Apoyo a la reestructuración vial y ferroviaria	Neuquén - Río Negro
5. Apoyo al desarrollo institucional metropolitano	Neuquén – Río Negro

Los proyectos serán presentados a la UEC en forma conjunta por las Provincias y serán formulados por los equipos técnicos y especialistas de la UPEFE y de la UPCEFE. En la etapa de formulación de los proyectos la intervención de la Mesa Ejecutiva se limitará a consultas No Vinculantes.

La Mesa Ejecutiva participará en forma consultiva no vinculante, a través de un representante, en el proceso de elaboración de los Términos de Referencia y de las Especificaciones Técnicas de las contrataciones y obras.

La Mesa Ejecutiva estará representada en las comisiones de evaluación u obras, según surja del acuerdo entre las partes. Además realizará el seguimiento de la ejecución de los contratos en su carácter de representante de los beneficiarios.

Una vez que los proyectos hayan sido aprobados por la UEC y el BID, los subproyectos serán ejecutados por la Unidad provincial designada a tal efecto en el CMA y que se detalla en el cuadro del Apéndice 1 del Anexo A – PEM que forma parte integrante del mismo.

Cada Unidad, en función de la distribución del cuadro de Proyectos Priorizados DAMI (Apéndice 1 del Anexo A – PEM – del CMA), elaborará y presentará a la UEC para su aprobación los pliegos para las licitaciones y los términos de referencia para las contrataciones, según el caso, y realizará y cumplimentará todas las etapas de los procesos de selección, contratación / adquisición, ejecución, pago y rendición de cuentas correspondientes, asumiendo las responsabilidades de cada caso ante la UEC en forma independiente.

Por otro lado, la Unidad responsable del subproyecto o contratación, según el caso, tendrá la responsabilidad de gestionar las aprobaciones técnicas (fiscalización de contratos y aprobaciones de entregables y productos) que se definan en cada proceso de contratación.

APÉNDICE 3 – LINEAMIENTOS PARA UNA INSTITUCIONALIDAD METROPOLITANA

AL ANEXO A - PLAN DE EJECUCIÓN METROPOLITANO DEL ÁREA METROPOLITANA DE CONFLUENCIA DEL CONVENIO MARCO DE ADHESIÓN (CMA)

Tomando como base de trabajo los conceptos de Mariona Tomás (2015); donde establece que según el grado de institucionalización se pueden distinguir cuatro grandes grupos de Gobernanza Metropolitana:

1. Los Gobiernos metropolitanos
2. Las agencias metropolitanas sectoriales
3. La coordinación vertical a partir de un ámbito existente de gobierno
4. La cooperación voluntaria de Municipios

Y entendiendo que el trabajo que se ha venido realizando en el Marco del DAMI-BID etapa II se encuadra en el punto 4 y que acuerda con los términos establecidos por ella en cuanto a la especificidad de esta modalidad, con aspectos de las dos subcategorías que se describen:

4.- La cooperación voluntaria de Municipios

Este modelo tiene la particularidad de no originar reformas en las estructuras existentes porque se sustenta en las iniciativas locales y voluntarias de los municipios.

Aunque a sí mismas no se consideran instituciones, ni tienen por objeto la creación de éstas, se formalizan mediante procedimientos precisos e instrumentos específicos.

La extrema variedad de modos de colaboración no institucionales ha sido clasificada en dos categorías: la primera se relaciona con la coordinación de estructuras existentes, mientras que la segunda se refiere a los acuerdos formalizados.

a.- Coordinación de las estructuras existentes

Este tipo de ordenamiento metropolitano se encuentra en áreas metropolitanas que carecen de una institución urbana y donde las políticas públicas se llevan a cabo por organismos “monosectoriales” o “plurisectoriales”, pero en cualquier caso, “inframunicipales”. Como consecuencia, estos organismos y estructuras no pueden gestionar el área urbana debido a que su jurisdicción es demasiado pequeña o a que son demasiado “monosectoriales”.

A efectos de superar estos problemas, la solución por la que se optó fue crear un modo de cooperación a un nivel más amplio, usando instrumentos u ordenamientos específicos. Este es el caso de casi todas las grandes áreas metropolitanas británicas.

A efectos de compensar esta fragmentación, algunas ciudades crearon las llamadas “asociaciones de orden superior”, esto es, estructuras de Asociaciones Público Privadas, cuyo objetivo es coordinar a un nivel más amplio las ya existentes en el ámbito de la regeneración económica y/o planificación, etc.

b.- Acuerdos formalizados

Diversos países han desarrollado instrumentos formales, y algunas veces muy sofisticados, para contribuir a la cooperación de los actores públicos y a la coordinación de políticas.

Estos mecanismos son, en general, “monosectoriales” o están limitados a un propósito u objeto específico (financiación de infraestructura, por ejemplo), y su funcionamiento y desarrollo están supeditados a la voluntad política de las unidades del gobierno local, lo que puede provocar que dichos instrumentos gocen de inestabilidad, dependiendo de la continuidad política partidista.

En los mejores casos, la cooperación voluntaria se hace para construir un espacio de diálogo metropolitano y llegar a acuerdos entre los miembros.

Como se ha dicho, esta es la modalidad que más se asemeja al formato de trabajo que se ha seguido en el **Área Metropolitana Confluencia**, en el marco del DAMI-BID etapa II, y motivo por el cual, en la etapa que inicia se establecerán los siguientes objetivos:

Objetivos:

- Lograr acuerdos territoriales Metropolitanos para encontrar las mejores propuestas que beneficien a las ciudades y minimicen las actuales desigualdades demográficas, de recursos, etc. entre las ciudades que la componen.
- Coordinar la agenda de planificación con los organismos sectoriales, organizaciones de la sociedad y la Academia.
- Contribuir a la construcción de una ciudadanía Metropolitana, a incorporar nuevos actores, nuevas instituciones y marcos legales. Una construcción que esté sumergida en el actual contexto tecnológico, incluyendo entre sus atributos el dinamismo y la apertura al cambio.

Para funcionar a partir del diálogo logrado y dar continuidad a las problemáticas planteadas y otras nuevas que es necesario abordar, se organizará de la siguiente manera:

Mesa de Acuerdos Metropolitana:

Se conformará una mesa de acuerdos compuesta por:

- Un titular y un suplente, Representante acreditado de cada uno de los 12 Municipios;
- Un titular y un suplente, Representantes de las áreas de Planificación de ambas Provincias y
- Un titular y un suplente, Responsables de la ejecución del DAMI de cada una de las Unidades Ejecutoras.

Esta mesa tendrá las facultades de:

- Fijar los temas que integrarán la agenda Metropolitana, pudiendo ser éstos ampliación de los existentes y/o la incorporación de temas nuevos.
- Priorizar las líneas de trabajo.
- Suscribir acuerdos con los Intendentes en el marco de la priorización.
- Proponer financiamiento de las diferentes fuentes Nacionales e internacionales disponibles.
- Convocar a reuniones de apertura y participación de organismos sectoriales, Concejos Deliberantes, actores de la sociedad, sean éstos públicos o privados y la Academia, en acuerdo con la representación mayoritaria de la Mesa.

- La mesa se reunirá con una periodicidad de una vez al mes.¹⁰

Las Unidades Ejecutoras y de Planeamiento serán quienes llevarán adelante la convocatoria a reuniones, talleres, capacitaciones y seminarios; en función de la agenda que la Mesa de Acuerdos establezca.

La Mesa de Acuerdos Metropolitana acordará su reglamento interno.

Mesa Ejecutiva:

La Mesa de Acuerdos Metropolitana tendrá una Mesa Ejecutiva compuesta por los responsables de cada una de las Unidades Ejecutoras a cargo del Programa DAMI y un titular y un suplente por cada uno de los Municipios que integran el Área Metropolitana.

Los representantes designados de parte de los Municipios pueden ser o no los mismos integrantes de la Mesa de Acuerdos, decisión que se respaldará a través de instrumento legal que lo convalide.

La Mesa Ejecutiva será la responsable de la aprobación de cualquier modificación sobre los proyectos incluidos en el PEM, por mayoría simple de los presentes, y estará representada en las Comisiones de Evaluación de los proyectos u obras según surja del acuerdo entre las partes; además realizará el seguimiento de la ejecución de los contratos en su carácter de representante de los beneficiarios.

Cada Unidad Ejecutora será responsable y estará a cargo de la presentación de la documentación requerida por la UEC y el BID para la ejecución de los proyectos u obras y será responsable de dicha ejecución, con el alcance y por los proyectos que se definen en el Apéndice 1- Proyectos priorizados DAMI y en el Apéndice 2 - Mecanismos de Ejecución; ambos del Anexo A del PEM que forma parte integrante del CMA.

La Mesa Ejecutiva acordará su reglamento interno y se reunirá tantas veces como sea necesario a los procesos de elaboración y ejecución de los proyectos estableciendo un régimen mínimo una vez al mes.¹¹

¹⁰En respuesta a la Observación de párrafo 5 de Nota BID 42/18

¹¹Ídem 9

APÉNDICE 4 – INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

Ver en documento adjunto.