



**CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES**

**Lineamientos estratégicos
para la Región de la Confluencia**

Consultores:

Arq. Alfredo Máximo Garay

Dr. Oscar Madoery

INFORME FINAL

SEPTIEMBRE DE 2017



**CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES**

SECRETARIO GENERAL DEL CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

ING. JUAN JOSÉ CIÁCERA

PROVINCIA DE RIO NEGRO

GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

SR. ALBERTO EDGARDO WERETILNECK



PROVINCIA DE NEUQUÉN

GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

CR. OMAR GUTIÉRREZ



Unidad de Enlace CFI Neuquén

Informe Final

Lineamientos estratégicos para la Región de la Confluencia

Tabla de contenidos

Introducción.....	4
1. Identificación de proyectos metropolitanos	5
1.1 ANTECEDENTES	5
1.2 MATRIZ AMBIENTAL.....	6
1.3 MATRIZ PRODUCTIVA.....	7
1.4 MATRIZ DE MOVILIDAD Y CRECIMIENTO.....	9
1.5 DESARROLLO INTITUCIONAL.....	11
1.6 CUADRO DE LINEAMIENTOS, PROYECTOS Y COMPONENTES	14
2. Fichas de proyectos	17
2.1 Plan de manejo del oasis de riego	17
2.2 Calidad de las aguas.....	21
2.3 Gestión Integral de Residuos Sólidos	26
2.4 Mapa de riesgos.....	29
2.5 Producciones agrícolas alternativas.....	33
2.6 Reestructuración Vial y Ferroviaria	37
2.7 Modelización del Sistema de Transporte Regional.....	42
2.8 Arreglos institucionales para la Gestión del Transporte Público	46
2.9 Desarrollo de la Logística de Apoyo a la Industria	50
2.10 Cambios y coordinación en la normativa urbanística	52
2.11 Redistribución de la complejidad de los núcleos urbanos	56
2.12 Desarrollo institucional metropolitano.....	59
3. Seguimiento del plan: Pronóstico y perspectivas.....	63
3.1 Cuadro Ejes de diagnóstico y evolución probable	63
3.2 Cuadro Escenarios	64
3.3 Evaluación de los escenarios:.....	65
3.4 Medidas a implementar	66
3.5 Conclusiones.....	67
4. Anexos	69
4.1 Anexo 1: Hacia una institucionalidad metropolitana.....	69
4.2 Anexo 2. Informe de Tareas.....	72
4.3 Anexo 3: Análisis de noticias de la región metropolitana de la Confluencia.....	77
4.4 Anexo 4: Documento de proyectos con formato DAMI.....	94
4.5 Anexo 5. Fichas por Municipios	119
4.6 Anexo 6. informe de presentación de la Región del Alto Valle	138

Introducción

Este informe final da cuenta de los resultados de todo el 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.

Valoramos mucho 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.

El informe desarrolla los contenidos de cada uno de los 10 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.

Arq. Alfredo M. Garay
28 de septiembre de 2017

1. Identificación de proyectos metropolitanos

El presente documento sintetiza los resultados de los talleres de identificación y priorización de líneas de acción, que se llevó a cabo el día 3 de julio, y los organiza en torno a determinados ejes estratégicos de los que, a su vez, se desprenden los 10 proyectos que conforman la agenda metropolitana.

1.1 ANTECEDENTES

En los talleres de diagnóstico fueron discutidos los problemas centrales del área metropolitana a partir de la evolución de tres matrices (ambiental, productiva y de movilidad y crecimiento). Se parte 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 la vida cotidiana de la región. La observación se centró, por lo tanto, sobre el comportamiento de estas matrices, de las que se identificaron problemas vinculados con los dispositivos institucionales implementados para el gobierno del territorio metropolitano.

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.

Los temas fueron tratados por representantes del gobierno nacional, de ambas provincias y de los doce municipios en la reunión que se desarrolló durante el día 3 de julio de 2017. Se utilizó como base un documento previamente compartido entre los participantes del taller, que encuadraba los desafíos de la región dentro de las dimensiones acordadas en los talleres anteriores. Los participantes desarrollaron la discusión en torno a tres grupos de trabajo en función de la matriz de problemáticas a trabajar: Ambiental, Productiva y de Movilidad y Crecimiento.

En base a estos ejes de diagnóstico fueron enunciadas un conjunto de acciones necesarias, a partir de las cuales puede proyectarse un resultado posible de alcanzar.

Como resultado de estas reflexiones en el contexto de los encuentros fueron definidas ciertas líneas estratégicas de acción que, contemplando la problemática de la región de manera integrada, permitan que las diferentes entidades que participan de la construcción de este pacto 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.

Desde esta perspectiva, las acciones que se propone implementar guardan relación con los instrumentos de que dispone el Estado, combinándolos en función de las particularidades de la problemática que se propone atender.

Cada una de estas acciones se concreta a través de proyectos. Se entiende como proyecto una unidad de actuación orientada al logro de determinados objetivos y resultados. Los proyectos definen una cantidad de actividades necesarias para alcanzar dichos resultados, comenzando por los estudios, la evaluación de factibilidad e impacto, la identificación de fuentes y procedimientos de financiación, condiciones técnicas y administrativas para implementarlos, y la definición de mecanismos de evaluación, monitoreo y seguimiento de los resultados.

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.

De modo que los criterios de prioridad que establezca esta agenda metropolitana, refieren a la realización de una serie de líneas de actuación que, partiendo de una correcta formulación de cada proyecto, serán desarrollados en todas las etapas que requiera su implementación.

1.2 MATRIZ AMBIENTAL

El Trabajo de 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.

Los miembros de la mesa consideraron que, aunque se logre controlar el proceso de avance expansivo de suelo urbano, los problemas de contaminación seguirán existiendo si no se implementan acciones de mitigación y saneamiento.

También fue mencionada como una cuestión relevante el crecimiento de los niveles de vulnerabilidad que presenta la región, vinculados a la existencia de condiciones naturales (sismos, volcanes, incendios, sequías), a la presencia de grandes represas y a las condiciones de asentamiento en localizaciones inadecuadas (deslaves e inundaciones). En este punto fue señalada la necesidad de elaborar un mapa de riesgos, la debilidad de los mecanismos de monitoreo y la necesidad de establecer protocolos de actuación para atender eventuales emergencias.

ACCIONES NECESARIAS

Se plantea la necesidad de establecer criterios de manejo ambiental a nivel metropolitano que permitan que la Región Metropolitana Confluencia resuelva adecuadamente la contradicción entre desarrollo productivo, crecimiento urbano y la existencia del oasis.

Como segundo punto incorpora el concepto de **protección paisajística del oasis** permitiendo que, más allá de su importancia como recurso productivo, las áreas de riego sean valoradas dentro de un concepto identitario de la Región Metropolitana Confluencia. Se trata de concebir y promover un proyecto regional sustentable, abordado desde una política capaz de proteger la calidad ambiental a partir del cuidado de ríos y lagos, de los sistemas de riego y de las arboledas.

El tercer punto pone el ojo en los ríos y lagos, limpios y cuidados a partir marcos normativos e institucionales y que contemplen cuestiones como la preservación del oasis, usos productivos, avance de la actividad extractiva de hidrocarburos y avance de la urbanización, entre otros.

Por último, se destaca la problemática de la atención de riesgos y la necesidad de contar con una detección ajustada de las vulnerabilidades, así como de establecer criterios de actuación para atender las eventuales emergencias.

LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS

A la hora de establecer lineamientos para el tratamiento de esta cuestión se planteó la necesidad de diferenciar condiciones estructurales¹, de los síntomas, entendiendo que al tratar los efectos se pueden “naturalizar” las causas, es decir los verdaderos problemas.

Desde esta perspectiva 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.

PROGRAMAS Y PROYECTOS

- I. Plan de manejo del oasis de riego.
- II. Calidad de las aguas.
- III. Residuos sólidos.
- IV. Mapa de riesgos.

1.3 MATRIZ PRODUCTIVA

El trabajo de la comisión se centró en el análisis de los temas de producción, conscientes de estar atravesando una crisis profunda de la estructura productiva tradicional, basada en el cultivo de las frutas de pepita, y en las postrimerías 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 en el territorio, 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- Bajo rendimiento 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 substituir los cultivos tradicionales.

¹ Entendido como condiciones geográficas, procesos inadecuados y malas prácticas.

- 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

ACCIONES NECESARIAS

- 1- Lograr establecer actividades productivas rentables, generadoras de riquezas, sustentables que logren detener el desplazamiento de los pequeños productores rurales.
- 2- Promover una ruralidad más urbana, que sostenga la productividad manteniendo las zonas irrigadas, intercalándolas con el tejido urbano de los municipios.
- 3- Emprender el desarrollo de nuevas actividades rurales en tierras desérticas en zonas de expansión del sistema de canales (margen sur de Cipolletti, Manimeluco) o mediante el uso de nuevas tecnologías de riego.
- 4- Apoyar el desarrollo de actividades industriales y artesanales dirigidas a agregar valor a lo generado por los recursos naturales de la zona: minerales, hidrocarburos, energía eléctrica y suelo fértil.
- 5- Potenciar el desarrollo de sectores clave como la construcción, previsión y manejo de redes y servicios urbanos, infraestructura vial y transporte automotriz y ferroviario, promoviendo el desarrollo de micro-emprendimientos y de nuevas formas empresarias que contribuyan al desarrollo de un tejido productivo necesario para la región.
- 6- Definir parámetros de distribución de actividades terciarias entre las diferentes localidades.
- 7- Necesidad de conformar un acuerdo regional que define criterios comunes para hacer frente a la crisis actual y para absorber los efectos de un eventual desarrollo de las actividades extractivas. (Petróleo, gas y minería).

LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS

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 un 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.

PROGRAMAS Y PROYECTOS

Se propone un programa integral de desarrollo productivo metropolitano, que haga eje en los siguientes proyectos:

- 1- Relevamiento y análisis de experiencias de desarrollo productivo alternativo. Análisis de las siguientes dimensiones:
 - a. Diversificación de productos agrícola ganaderos (variedades de manzanas, peras, vides, frutas secas, frutos rojos, alfalfa, aromáticas, floricultura, horticultura, ganado bovino libre de aftosa, etc.), producción orgánica.
 - b. Circuitos productivos, desde la plantación, la recolección, empaque y frío, transporte, comercialización, industrialización, etc.
 - c. Análisis de nuevos mercados y nuevas modalidades de producción (arriendo, pulles de siembra, etc.). (en colaboración con el INTA y Agronomía de la Universidad del Comahue).
- 2- Diseño de un paquete de medidas de apoyo al desarrollo de nuevas actividades productivas:

- a. Desarrollo de un sistema de fortalecimiento y coordinación de parques industriales y logísticos, e implementación de mecanismos de distribución de las empresas en el territorio metropolitano.
- b. Proyecto de desarrollo de incubadora de empresas y promoción de la construcción de locales destinados a la localización de Pymes.
- c. Identificación de incentivos al desarrollo de actividades productivas
- d. Desarrollo institucional

1.4 MATRIZ DE MOVILIDAD Y CRECIMIENTO

El Trabajo de la mesa sobre movilidad y crecimiento destacó los problemas de conectividad y de circulación que producen serios inconvenientes a la vida cotidiana de la población, debe a esto agregarse la pérdida de productividad, gasto en carburantes, el incremento de los niveles de contaminación y del número de accidentes.

Fue señalada asimismo la vinculación existente entre la eficiencia de la movilidad y la expansión del área urbanizada. Desde esta perspectiva, puede afirmarse que ambas políticas están necesariamente relacionadas, en la medida que el acortamiento del tiempo de traslado incrementa el valor del suelo y, por lo tanto, la expectativa de valorización de las periferias.

Las primeras reflexiones refirieron a los problemas de la infraestructura vial, la necesidad de diferenciar el transporte de cargas (sobre todo en la perspectiva de crecimiento del flujo por efecto de Vaca Muerta) del tránsito urbano metropolitano. En este contexto, se formularon críticas a los proyectos en curso sobre la Ruta 22 y la necesidad de abrir una nueva vialidad sobre la barda norte que permitiría reorganizar la localización de áreas de actividades logísticas e industriales.

Fue señalado también que gran parte de la solución pasa por desarrollar el transporte público, incorporando las experiencias disponibles que permita diversificar modalidades (ferrocarril, metrobus, ciclo vías y otras) pero también por mejorar las formas de prestación. Las líneas existentes requieren una reprogramación, que incluye, entre otras cosas, el mejoramiento de recorridos, frecuencias, accesibilidad y características de los vehículos. Fue destacada la necesidad de coordinar el funcionamiento de sistema, analizando las posibilidades de converger sobre una instancia de gestión única, más eficiente y económica.

Respecto del segundo emergente del dinamismo de la región, el crecimiento que multiplica el número de personas que se asientan en la región fue reconocido como una tendencia con la que la región ha convivido durante mucho tiempo, pero que en este momento parece acelerarse, incrementando la demanda de suelo y vivienda. Si bien la perspectiva de Vaca Muerta fortalece esta tendencia, también es cierto que desde hace años la oferta de suelo se viene incrementando, muy por encima del crecimiento de la demanda. Las advertencias del retroceso de las áreas de riego y del bajo nivel de ocupación de las nuevas barriadas se suman a la crítica por el debilitamiento de la normativa y de las exigencias de dotación de infraestructura. Al crecimiento de nuevas barriadas de urbanización precaria, se suma la multiplicación de asentamientos informales sobre tierras públicas, procesos que señalan el desarrollo de un territorio que presenta fuertes asimetrías. Los presentes señalaron la necesidad de establecer criterios comunes, tanto en lo referente a la expansión de las áreas urbanas, como en la definición de estándares exigibles a las nuevas urbanizaciones.

Los presentes destacaron las dificultades para definir un marco común y para construir los consensos capaces de contener la expectativa de valorización del suelo, coincidiendo en que el tratamiento del tema desde una perspectiva metropolitana facilita las posibilidades de los gobiernos locales para establecer y hacer cumplir reglas de juego.

El trabajo de la comisión destacó 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.
- 3) Problemas de conexión entre municipios de Río Negro y Neuquén.

- 4) Saturación de la Ruta 22 especialmente en Rio Negro, y problemas con las características de las obras de ampliación.
- 5) Congestionamiento vehicular.
- 6) Altos costos de traslado de productos y otras deseconomías.
- 7) Alto índice 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) Un transporte público, ineficiente y de baja calidad estimula la movilidad individual.
- 5) El sistema de transporte público es inadecuado, presenta muchos problemas y requiere una profunda reformulación para abastecer a región metropolitana.

Crecimiento Urbano:

- 1) La expansión urbana descontrolada. Urbanización de tierras 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 de urbanización de áreas inadecuadas. (bardas ares inundables).
- 6) Sistema de desagües pluviales superficiales (desaguan sobre canales de riego).
- 7) Escaso desarrollo de pavimentos y veredas.

ACCIONES NECESARIAS

Se establece la necesidad de establecer criterios de manejo ambiental a nivel metropolitano que permitan la RM Confluencia resuelva adecuadamente la contradicción entre desarrollo productivo, crecimiento urbano y la existencia del oasis.

Profundizar los acuerdos entre los municipios de la región metropolitana confluencia para establecer consensos políticos a largo plazo que sostengan una estrategia común para tratar los problemas de movilidad y crecimiento

Fortalecer el funcionamiento de la comisión regional de transporte público existente, como paso para la conformación de un ente metropolitano que administre un sistema de transporte integrado.

1. Desarrollar un plan metropolitano de movilidad urbana.
2. Realizar proyecto ejecutivo de ruta por la barda norte para transporte de cargas y de los proyectos de ensanche de las vialidades troncales y construcción de puentes.
3. Fortalecimientos del sistema ferroviario (extensión, frecuencia) y promover el desarrollo de nuevas alternativas (metrobus, ciclo vías, etc.) ampliando las oportunidades ampliación de la cobertura y de mejoramiento del servicio.
4. Consolidar el desarrollo de corredores de transporte público que contribuyan a la estructuración de centralidades urbanas
5. Establecer pautas generales de ordenamiento territorial, que respetando las autonomías municipales establezcan criterios de interés común para el cuidado del ambiente, control de la expansión urbana, y defina estándares que garanticen la provisión de infraestructuras en las nuevas urbanizaciones.

6. Promover la existencia de planes urbanos municipales, que promuevan un incremento de las densidades y a una adecuada asignación de usos que favorezca una correcta estructuración del territorio.
7. Desarrollar nuevas formas de financiamiento de las infraestructuras que aceleren los procesos de consolidación de las barriadas periféricas.
8. Promover políticas regionales (Bancos de tierras, mejoramiento de barrios, lotes con servicios) para garantizar el acceso a suelo y vivienda a sectores carenciados.

LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS

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

- 1- Promover una profunda reorganización del sistema de transporte, de modo 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 en su conjunto, asentados sobre un oasis de riego, esté en condiciones de absorber un fuerte proceso de crecimiento poblacional desarrollando una forma distinta (más armónica) de relación entre lo rural y lo urbano.

PROGRAMAS Y PROYECTOS

1. Elaboración de un modelo de tránsito y el transporte.
2. Completamiento de la estructura vial.
3. Propuesta de alternativas de gestión del transporte público.
4. Reorganización del transporte pesado y la actividad logística.
5. Cambios de la normativa urbanística (presupuestos mínimos).
6. Redistribución de la Complejidad de los núcleos urbanos (descentralización).

1.5 DESARROLLO INSTITUCIONAL

Acerca del concepto de región metropolitana

El área conformada por los municipios de las provincias de Neuquén y Río Negro ubicados en torno a la confluencia de los ríos Neuquén y Limay, presenta una serie de características que han sido analizadas en el marco de las actividades del Programa DAMI.

La evolución de la mancha urbana tiende a reconocer el crecimiento de un foco central que funde los núcleos urbanos de las ciudades de Neuquén y Cipolletti. En este caso, podría hablarse de una conurbación que puede reunir a todas las localidades en un único continuo urbano en el futuro.

Si tomamos en cuenta la matriz ambiental, la realización de las obras de riego que permitieron la conformación de un oasis artificial recortó un territorio común en el que crecieron diferentes núcleos urbanos y sobre ese territorio se racionalizaron los sistemas de riego para desarrollar un proyecto productivo. En ambos casos, la noción de región parece más apropiada.

Por su parte, la matriz de movilidad y crecimiento nos señala la existencia de flujos cotidianos de tránsito y transporte que dan cuenta de un colectivo social que se desplaza por los diferentes núcleos urbanos de la región para realizar las diversas actividades de su vida cotidiana.

Desde un punto de vista cultural, el área presenta identidades locales marcadas, al tiempo que se asume la pertenencia a un espacio común aún no muy delimitado ni de contornos definidos. El fortalecimiento de una o varias centralidades está en la base de la discusión sobre si se trata de una metropolización o una región. Las decisiones que se tomen abonarán uno u otro camino.

En los talleres realizados en el marco del Programa DAMI², la noción de conectividad ha surgido como la idea fuerza para integrar la región, para superar riesgos de archipiélago de núcleos urbanos dispersos y construir un espacio común de centros vinculados. Y la noción de Confluencia, tomada de las características hidrográficas, se consideró como la más apropiada para simbolizar el escenario buscado. Los ríos pasan a ser reconocidos no sólo como espacios físico geográficos, sino como articuladores territoriales también en la planificación.

Esta idea de región remite a lo genuinamente compartido, que es el espacio vital. Respeta las identidades locales y fomenta identidad regional. Permite integrar en perspectiva regional diversos temas: usos de suelo, saneamiento hídrico y ambiental, diversidades productivas, movilidad y seguridad vial, etc.

Horizontes posibles de articulación metropolitana

La experiencia internacional en relación a la articulación institucional en espacios metropolitanos es muy variada, y ofrece algunas señales a tener en cuenta:

1. El camino menos recomendado es la creación de una instancia supramunicipal de fuerte peso institucional, al estilo de una autoridad metropolitana para abordar todos los temas comunes. Esto suele requerir modificaciones institucionales, incluso constitucionales que cotejan fuertemente con las potestades de las provincias y los municipios. Las experiencias que instituyeron autoridades metropolitanas de este tipo fueron gestadas entre fines de los años '40 y la década de los '70, en Tokio, Londres y Toronto, bajo los lineamientos del "Metromodelo", es decir la construcción de fuertes gobiernos formales metropolitanos. Frente al fracaso de algunos de estos casos, la institucionalidad metropolitana fue suprimida: los Comités metropolitanos británicos fueron abolidos en 1986, la Metro Toronto en 1998. Actualmente, el área Metropolitana del Valle de Aburrá en Colombia, puede considerarse como un caso exitoso donde 10 municipios se asociaron voluntariamente, transfiriendo parte importante de sus atribuciones a un órgano supramunicipal con capacidad recaudatoria propia. Posteriormente, la legislación nacional tuvo que adecuarse, transfiriéndole competencias a este tipo de instituciones, antes detentadas por el Estado Nacional.
2. Resultan más interesantes las experiencias de articulación metropolitana, mediante la creación de un ente metropolitano orientado a un tema, por ejemplo: transporte, aguas, etc. Es una experiencia que requiere una fuerte vinculación entre las partes, cuyo alcance dependerá del grado de madurez en la comprensión común de una problemática y del acuerdo en gestionarlo conjuntamente. Los acuerdos generan derechos y obligaciones a las partes, con distribución de competencias, responsabilidades y presupuestos acordados. Representa un avance y profundización en la formalización respecto de los compromisos asumidos mediante actas acuerdos como el firmado recientemente. El planeamiento urbano de Curitiba ha sido históricamente un ejemplo de buena práctica y la organización del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano fue el principal elemento que orientó el proceso de urbanización de la ciudad y de la metrópolis.
3. Cooperación intermunicipal y provincial. Se trata de la creación de un espacio de diálogo entre jurisdicciones públicas, que no requiere mayor grado de institucionalización ni de acuerdos presupuestarios (como en el caso anterior), sino una fuerte coordinación de la planificación en temas seleccionados. Es una estrategia que apela al consenso y entendimiento de los protagonistas en temas comunes, como el espacio urbano-rural, la economía local-regional, el ambiente regional, etc. En este caso, se destacan las Conferencias Metropolitanas Europeas como ejemplos de este tipo de cooperación. En los últimos veinte años Zúrich, Turín, Florencia y París promovieron instancias de cooperación in-

² Nos referimos al taller de diagnóstico llevado a cabo en la ciudad de Neuquén el 18 de mayo y el taller de identificación de líneas de acción llevado a cabo en Centenario el 3 de julio de 2017

termunicipal con fin de arribar a la gobernanza metropolitana, sin definiciones, metas o pautas previas.

4. Cooperación voluntaria, donde se invita a las partes a asumir umbrales de responsabilidades en temas en los que existen menores posibilidades de acuerdo formales por el momento. Los foros de debate y propuestas en el Área Metropolitana de la Región Rosario, que se vienen realizando desde hace años, representan un antecedente en este sentido.

ACCIONES NECESARIAS

Para construir una institucionalidad metropolitana primero hay que tener en cuenta que los temas son intersectoriales. Por ejemplo el transporte involucra los medios de transporte, las localizaciones residenciales, los circuitos laborales, las infraestructuras de conexión, etc.

Segundo, los temas se gestionan en diferentes escalas de la administración pública: hay competencias de los Municipios, de las Provincias, de la Nación. Nuevamente en el transporte, las concesiones para el transporte de pasajeros pueden corresponder a diferentes administraciones en función de los recorridos.

Tercero, los temas son controvertidos, ya que suelen provocar tensiones en términos de prioridades, formas, responsables, recursos, etc. También está presente la tensión entre áreas sectoriales de gestión en las provincias y los municipios y problemáticas territoriales que requieren abordajes desde múltiples sectores administrativos y profesiones.

Por otro lado, es necesario tener en cuenta la cuestión constitucional de Argentina como país federal: las provincias tienen el poder de organización de los municipios: le otorgan competencias, fiscalidad, ejidos propios, etc. A su vez, nuestro país se caracteriza por un tipo de federalismo centralista, donde el Estado Nación es actor poderoso y principal proveedor de recursos.

A ello hay que sumarle la particularidad de una región conformada por dos provincias, hecho que le otorga una característica distintiva dentro de las áreas metropolitanas de Argentina. También es necesario considerar el peso específico de los gobiernos locales, en función de su tamaño y centralidad regional, así como peso relativo de actores privados y sociales de fuerte incidencia en el territorio.

En todos los casos, existen condiciones de posibilidad, dadas por los liderazgos personales y/o institucionales, legitimación de las instancias de gobernanza metropolitana, promoción de foros permanentes de discusión y difusión, atención de aspectos socioculturales como los sentimientos de pertenencia, las identidades locales, generación de mecanismos de evaluación de seguimiento y de impacto, etc.

LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS

Según las anteriores consideraciones emanadas de la experiencia internacional, los lineamientos estratégicos apuntan a la construcción progresiva de instancias de articulación metropolitana en función de: las necesidades detectadas en matrices temáticas específicas que exceden los límites de las localidades, y el grado de compromiso asumido por actores territoriales para la actuación conjunta. En este sentido, se trata de identificar y definir áreas donde "lo metropolitano" se considera una realidad ineludible para los municipios, en la medida en que se enfrentan a problemas que rebasan sus capacidades locales, aún cuando cuentan con competencias para abordarlos. A la vez, las instancias de articulación adoptarán diversas modalidades: establecimiento de normativas, pautas u ordenamiento común, acuerdos de cooperación, creación de entes, etc.

El objetivo es ir generando un proceso gradual de construcción institucional, basada en el establecimiento de "contratos sectoriales", que establezcan no solo las acciones de gestión metropolitana y los acuerdos de cooperación alcanzada, sino también la responsabilidad asumida por cada una de las partes en torno a las competencias delegadas y al sostenimiento financiero de las iniciativas promovidas. En la medida en que los términos de estos acuerdos puedan ser cumplidos, brindarán a los gobiernos locales nuevas herramientas de gestión para abordar los problemas cotidianos que exceden los límites locales. Asimismo, funcionarán como una base sólida desde donde proyectar instancias de articulación y compromiso más ambiciosas en la gestión de los temas metropolitanos.

PROGRAMA Y PROYECTOS

Este programa apunta a la construcción progresiva de instituciones metropolitanas y al fortalecimiento de las herramientas de gestión con que cuentan los municipios que conforman la región de la Confluencia. Los proyectos apuntarán:

- I. al desarrollo institucional y fortalecimiento de los esquemas e instancias de articulación metropolitana,
- II. a los planes de capacitación para la gestión metropolitana y la formación de los funcionarios municipales y provinciales y actores de la sociedad civil involucrados en problemáticas de esta naturaleza.

1.6 CUADRO DE LINEAMIENTOS, PROYECTOS Y COMPONENTES

Matrices	Lineamientos	Proyectos	Componentes
AMBIENTAL	1- Reconponer 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	1. Plan de manejo del oasis de riego	a. Readecuación de los sistemas de riego b. Coordinación de normativas urbanísticas entre municipios c. Reconversión y diversificación agrícola y productiva
	2- Sanear la calidad de las aguas y reducir los problemas de contaminación derivados del tratamiento inadecuado de efluentes líquidos y residuos domiciliarios	2. Plan para la Preservación de la Calidad de las Aguas	a. Programa de aguas domiciliarias b. Programa de aguas para usos industriales c. Programa de aguas para usos rurales
		3. Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos Metropolitanos	a. Gestión de residuos por municipio y provincia: recolección, tratamiento y disposición final b. Alternativas de gestión integrada (regional o por provincia) para lograr economía de escala
	3- Implementar una estrategia de detección de riesgos y atención de emergencias metropolitanas	4. Mapa de riesgos y Sistema de Alerta Temprana	a. Mapa de riesgos b. Sistema de Alerta Temprana
PRODUCTIVA	1- 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.	5. Producciones agrícolas alternativas	a. Relevamiento y análisis de experiencias de desarrollo productivo alternativo
	2- 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 supervisado, que fortalezca su inscripción en redes y circuitos que faciliten su desarrollo.		b. Diseño de un paquete de medidas de apoyo al desarrollo de nuevas actividades productivas (incubadora de emprendimientos)

Matrices	Lineamientos	Proyectos	Componentes
CRECIMIENTO Y MOVILIDAD	1. Promover una profunda reorganización del sistema de movilidad, considerando que el completamiento y la ampliación de la infraestructura vial existente y la implementación de nuevos mecanismos de gestión con enfoque metropolitano, permitirá reorganizar el tránsito y el transporte público.	6. Reestructuración Vial y Ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> a) Alternativas de trazado de Ruta Nacional 22 (en Río Negro) para transporte pesado b) Ensanche de RN22 para vehículos livianos y transporte público, accesos a localidades c) Nuevos puentes a construir d) Rehabilitar trazado y operación ferroviaria, incluyendo tren de áridos a Añelo (licitación en curso)
		7. Modelización del Sistema de Transporte Regional	a. desarrollar un modelo de simulación del funcionamiento de la movilidad regional (modelo de 4 etapas)
		8. Arreglos institucionales para la Gestión del Transporte Público	<ul style="list-style-type: none"> a. Tarjeta SUBE, tarifas, transbordos multimodales, subsidios b. Conformación de una autoridad del transporte regional, coordinación y unificación de sistemas (nacionales, provinciales, municipales) c. Proyectos de la Comisión de Transporte: Metrobus (Neuquén-Cipolletti) d. Promoción de medios de transporte alternativos (prioridad peatón, bicisendas, etc.)
		9. Desarrollo de la Logística de Apoyo a la Industria	a. Logística de apoyo a la industria, parques industriales, actividad hidrocarburífera (insumos para explotación no convencional)
	2. Contener la expansión de las áreas urbanas y promover una correcta estructuración del territorio metropolitano.	10. Cambios y coordinación en la normativa urbanística (presupuestos mínimos)	<ul style="list-style-type: none"> a. Establecer presupuestos mínimos en los parámetros de urbanización para los municipios de la región (ambas provincias) b. Obligación de contar con un Plan Urbano actualizado y con un Código de Planeamiento vigente c. Delimitación de un perímetro urbano de cada municipio y proyecciones de expansión con parámetros de completamiento (porcentaje mínimo de parcelas construidas y habitadas, densidades, etc.) d. Definición de estándares mínimos de urbanización: tamaños de lotes, densidades, construcción de infraestructuras, equipamientos, espacios verdes públicos, preservación del oasis e. Creación de un sistema de monitoreo regional de parámetros de expansión urbana

Matrices	Lineamientos	Proyectos	Componentes
		11. Redistribución de la complejidad de los núcleos urbanos (descentralización)	<ul style="list-style-type: none"> a. Cobertura de servicios de salud, educación, administración, esparcimiento, seguridad b. Descentralización del empleo industrial y terciario (comercios, oficinas, administración pública) c. Conectividad digital, servicios virtuales, <i>smart cities</i> d. Identificación y recalificación de centros urbanos de los 12 municipios
INSTITUCIONALIDAD METROPOLITANA	3. Establecer compromisos regionales en torno a un proyecto de desarrollo metropolitano para que el conjunto de los municipios asentados sobre el oasis de riego esté en condiciones de absorber un fuerte proceso de crecimiento poblacional desarrollando una forma distinta (más armónica) de relación entre lo rural y lo urbano.	12. Desarrollo institucional metropolitano	<ul style="list-style-type: none"> a. Definición de autoridades para: i) gestión de residuos, ii) transporte y movilidad, iii) manejo del oasis. iv) Cumplimiento presupuestos mínimos b. Coordinación entre organismos nacionales y provinciales: i) vialidad nacional y vialidades provinciales, ii) entes de administración y regulación del agua c. Creación de un fondo para proyectos de interés metropolitano

2. Fichas de proyectos

2.1 PLAN DE MANEJO DEL OASIS DE RIEGO

MATRIZ: Ambiental

PROYECTO: Plan de manejo del oasis de riego

JUSTIFICACIÓN/PROBLEMA:

La región del Alto Valle de los ríos Negro y Neuquén constituye un entorno ambiental que puede caracterizarse como un "oasis", en el contexto geográfico de la región patagónica norte. Hace más de un siglo, importantes obras de ingeniería hidráulica lograron incorporar a la producción agrícola aproximadamente 60.000 hectáreas de tierra. Con la inauguración del dique Ing. Ballester, en 1912, y la construcción de un vasto sistema de canales, drenajes y acequias, la plantación de cortinas de álamos y la asignación y subdivisión de la tierra para su explotación por pequeños productores familiares, se inicia un proceso de conversión de suelo infértil hacia la producción intensiva de frutales de pepita, vides, frutos de carozo, etc. Hasta los años '80, la economía regional se basaba en la producción frutihortícola, destinada principalmente a la exportación. Luego, la actividad agrícola ingresa en una crisis progresiva y se dan cambios en las formas de comercialización, concentración de la propiedad en grandes firmas y crisis y tendencia a la desaparición de los pequeños productores, que quedaron reducidos a 8.000, luego de haber alcanzado 15.000 en los años '80. En simultáneo, en los últimos años asistimos al auge de la explotación hidrocarbúfera no convencional del yacimiento Vaca Muerta, que se ubica predominantemente en territorio neuquino, y que implicó una aceleración en el ritmo de crecimiento de las ciudades de la región. Crecimiento que se produjo en detrimento de las áreas de regadío que, por la crisis y por las expectativas de valorización, salieron de la producción agrícola. Este fenómeno, generalizado en las localidades de la región en ambas provincias, pone en riesgo las condiciones ambientales que brinda el oasis construido y mantenido durante cien años. Se conjugan el auge de una actividad y las expectativas que genera, sobre todo en el mercado inmobiliario, con la profunda crisis que vive actualmente la actividad agrícola en la región para dar como resultado una progresiva pérdida de suelo protegido de los vientos y con regadío. El desarrollo de Vaca Muerta puede determinar, si no se aplican las medidas necesarias, la desaparición del oasis del Alto Valle en la configuración que aún mantiene, aunque se encuentre amenazada. Se estima un crecimiento poblacional que duplicaría la población y triplicaría la superficie urbanizada.

12 municipios: 817.703 hectáreas

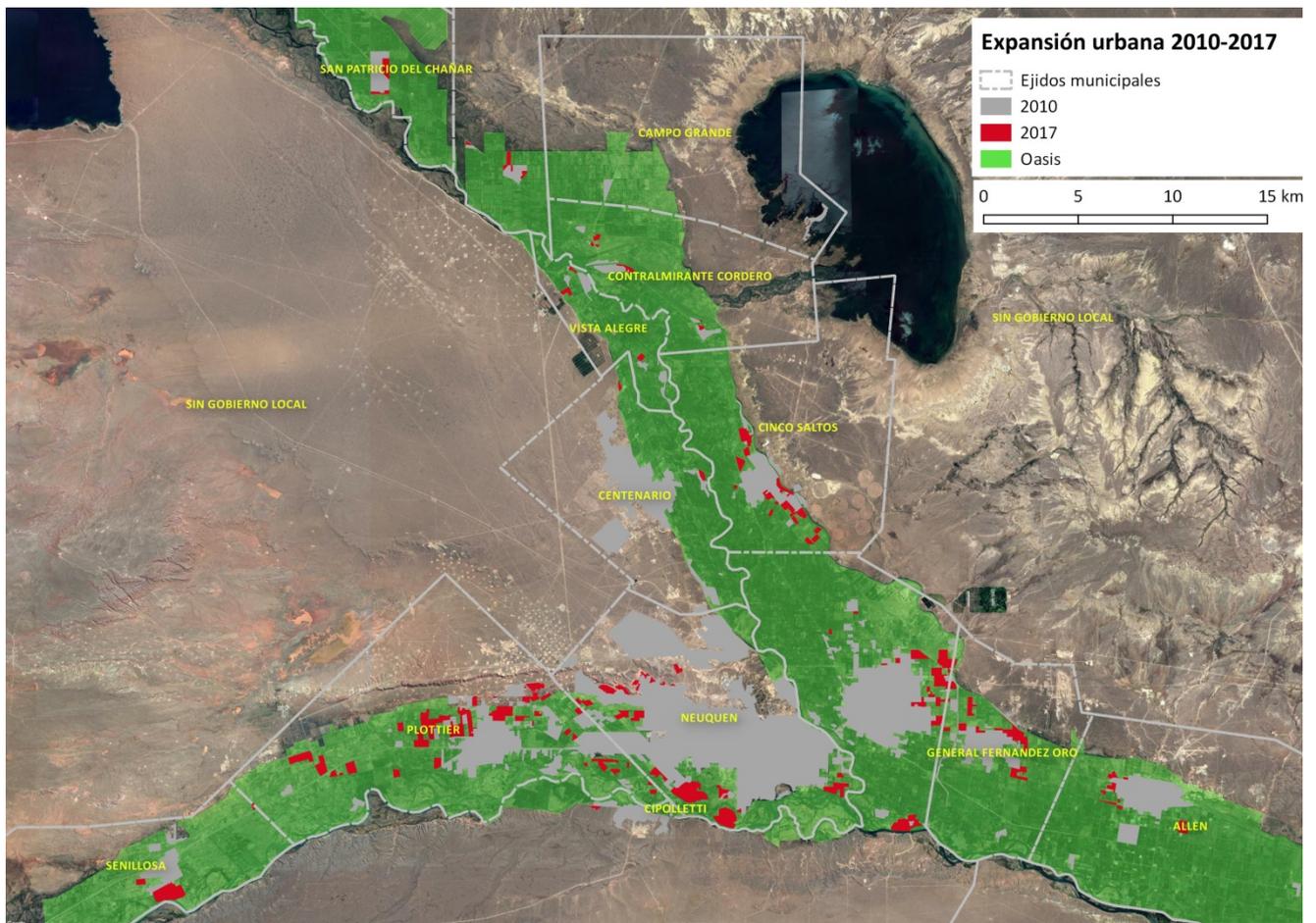
Superficie oasis de riego: 80.074 hectáreas

Superficie urbanizada 2010: 18.281 hectáreas

Superficie urbanizada 2017: 21.326 hectáreas

Variación en 7 años: +16,6%

Variación anual promedio: +2,3%



Fuente: elaboración propia en base a imágenes satelitales de Google Earth 2010 y 2017

OBJETO:

Realizar un plan de manejo del oasis de riego del Alto Valle que dé cuenta, en primer lugar, de las características del fenómeno de retroceso de las áreas bajo riego, sea por abandono de la actividad productiva, por expansión de la mancha, o por su ocupación para el desarrollo de otras actividades (logísticas, deportivas, recreativas, etc.). En segundo lugar, se propone realizar una evaluación de la eficiencia de los sistemas tradicionales de riego y compararlos con las experiencias exitosas de implementación de otras formas de riego (goteo, aspersión, etc.) que se han desarrollado sobre la barda. En tercer lugar, interesa identificar los proyectos existentes de ampliación de las áreas de riego, como en el caso de la ribera sur del río Limay, en el ejido municipal de Cipolletti, con canales derivados de El Chocón, y los proyectados en el área de Mari Menuco, ponderando su impacto como reposición (o ampliación) del oasis respecto de las áreas afectadas por el proceso de urbanización.

Desde esta perspectiva, deberá analizarse si es posible prever que la expansión de las áreas urbanizadas sobre las antiguas chacras puede producirse manteniendo los sistemas de riego (como en Mendoza o San Juan) y, paralelamente, si es posible prever un proceso sistemático de reposición de áreas bajo riego, en la eventualidad que resulte difícil impedir la sustitución de funciones en la zona de chacras.

Como contraparte, debe también efectuarse una evaluación del resultado de las políticas de urbanización de las bardas, tanto desde la perspectiva de su aptitud, vulnerabilidad (deslaves y otros riesgos) como desde la perspectiva de la calidad ambiental de las urbanizaciones.

Se espera que el **plan de manejo** identifique líneas concretas de acción, que proyecte las tendencias actuales y proponga una imagen prospectiva de la evolución del oasis y, desde esta perspectiva, proponga medidas concretas, formas de gestión y de financiamiento de un plan de manejo sustentable para la región. Los estudios previos deberán identificar y convocar a los actores clave del proceso, tanto del sector público como del privado, incluyendo los aportes que puedan hacer la academia y el INTA Regional.

Se deberán estudiar formas alternativas de riego, tanto para el desarrollo agrícola como para las áreas urbanizadas que busquen preservar la calidad ambiental del oasis.

ANÁLISIS ECONÓMICO:

El plan de manejo del oasis deberá efectuar una caracterización de su economía, ponderando su valor como suelo rural, su incidencia en la estructura de costos de la producción agraria, y como suelo que se incorpora al mercado urbano. Debe también evaluar su importancia como prestador de servicios ambientales, contabilizando la contribución de este ambiente al desarrollo de las otras actividades que se desarrollan en la región y como ponderación de los sobrecostos que incorpora el mantenimiento de la vegetación por fuera de los sistemas de riego (consumo de agua potable, bombas de agua, efectos sobre la napa, etc.).

A partir de esta evaluación, el estudio debe proponer formas posibles de sostenimiento o ampliación del oasis, alternativas de explotación agrícola, ganaderas o forestal, posibilidades de financiamiento, incluyendo mecanismos fiscales sobre la valorización de suelo, y considerando particularmente los aportes que se puedan obtener de programas nacionales e internacionales, así como investigar la forma en que las actividades productivas, entre ellas, la explotación de hidrocarburos, la producción agrícola, la industria de la construcción, el mercado inmobiliario, se involucran y aportan fondos para la preservación de las condiciones ambientales del oasis del Alto Valle.

ACTORES INVOLUCRADOS:

- 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)
- 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

EFFECTOS POSITIVOS:

La implementación de un plan de manejo del oasis permitirá preservar o ampliar las dimensiones actuales del oasis y proteger las condiciones ambientales excepcionales de las que se beneficia la región. Se lo considera un insumo fundamental para coordinar las políticas metropolitanas de los organismos responsables de su preservación, articulando al mismo tiempo, la demanda de suelo para urbanizar con las necesidades que presenta la producción para su desarrollo más eficiente. Su aplicación redundará en una valorización de los ambientes a preservar y en una mejora en la calidad de vida de la población de la región Confluencia.

Implícitamente, también aportará criterios de manejo para el manejo del sector de las bardas, cuya urbanización también presenta fuertes fragilidades, tanto desde la perspectiva del riesgo de catástrofes (deslaves, ríos de barro) como por la baja calidad ambiental de los barrios a que sirve de asiento.

EFFECTOS NEGATIVOS:

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. 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.

CONDICIONES DE REALIZACIÓN:

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

En la etapa de diagnóstico se deberá estudiar el avance de la frontera urbanizada y la pérdida de suelo productivo en los últimos 10 años o lo que las tecnologías de sensores remotos y satélites admitan con cierta precisión. Se deberá estudiar la estructura parcelaria rural y la distribución de la propiedad en grandes, medianos y pequeños propietarios y otras formas de explotación agrícola (alquiler, cooperativas, etc.). Se deberán estudiar los sistemas de riego existentes en ambas provincias, sus características, deficiencias, sus modalidades de gestión, los recursos económicos con que se sustentan, etc.

En la etapa de análisis de alternativas, se deberá indagar acerca de experiencias exitosas de mantenimiento y/o recuperación de áreas de oasis, en nuestro país y en el mundo. Se deberá sintetizar la investigación ponderando los casos y sus posibilidades concretas de aplicación en el caso del Alto Valle.

En la etapa de diseño de la implementación, se requiere de un trabajo conjunto del equipo consultor con los actores involucrados, con el objeto de definir un plan de manejo ajustado a las condiciones que presenta la realidad.

DURACIÓN

La primera etapa, de diagnóstico, se deberá desarrollar en 2 meses. La segunda etapa, de análisis de alternativas, tendrá una duración de 2 meses. Y la tercera y última etapa, de diseño de la implementación, deberá extenderse por un plazo no mayor de 4 meses. Las dos primeras etapas se concluyen con la presentación de los respectivos informes de avance. La etapa 3 se concluye con la presentación del informe final, en el que deberán estar incluidos los informes parciales, con las eventuales correcciones señaladas previamente.

CONSULTORES

Los estudios deberán ser desarrollados por un equipo multidisciplinario, que cuente con un experto coordinador y que incluya perfiles profesionales y profesionales vinculados a las actividades agrarias (ingenieros agrónomos u otra formación afín), a las técnicas de riego (ingenieros hidráulicos o afines), a las ciencias ambientales (ambientalista, geógrafo o afines), a la planificación territorial (arquitecto, urbanista, planificador, etc.). El equipo deberá contar con un auxiliar para las tareas de relevamiento y sistematización de la información y un auxiliar para la confección de cartografías digitales. Ambos auxiliares colaborarán con el coordinador y los expertos en la elaboración de los informes parciales y el informe final del estudio.

Es recomendable que, en articulación con el equipo de consultores, los organismos de planificación de las dos provincias destinen recursos humanos para el desarrollo de las tareas del plan de manejo.

MONITOREO RESULTADOS:

Como parte de la tercera etapa, el equipo de expertos deberá proponer un conjunto de indicadores y los recursos y mecanismos que sean necesarios para realizar el monitoreo de su evolución en el tiempo.

Sin que se trate de un listado exhaustivo, se adelantan algunos indicadores a monitorear (que deberán ser obtenidos por provincia y por municipio):

- Superficie bajo riego (por tipo de riego), verificable 1 vez por año por medio de imágenes satelitales de alta resolución y/u otras técnicas que se dispongan (drones)
- Superficie urbanizada
- Volumen de agua destinada al riego discriminado por fuente (sistema de riego, bombeo, acueductos, etc.) y volumen efectivamente utilizado

2.2 CALIDAD DE LAS AGUAS

- a) Aguas domiciliarias: Análisis de los sistemas de agua potable y desagües cloacales por municipio y por provincia. Cobertura poblacional y estado actual de los sistemas. Calidad de los servicios de agua potable (por ejemplo, falta de presión en áreas servidas). Calidad de los servicios de desagües cloacales (volcado en crudo a los ríos o napas, estado de las plantas de tratamiento, obras necesarias, etc.). Organismos públicos intervinientes (DPA provinciales, Aguas Rionegrinas, EPAS, AIC, INA, ENOHS, etc.)
- b) Aguas para usos industriales: consumo y tratamiento de aguas para usos industriales y de logística. Demanda actual y potencial por la actividad hidrocarburífera y otras actividades industriales.
- c) Aguas para usos rurales: (tiene vinculación con el punto 1. vinculado al riego). Niveles de contaminación de las napas por uso de fertilizantes y plaguicidas.

MATRIZ: Ambiental

PROYECTO: Lineamientos Regionales para la Preservación de la Calidad de las Aguas

JUSTIFICACIÓN/ PROBLEMA:

La región de la Confluencia se encuentra inserta en el ambiente desértico de la Norpatagonia argentina, con clima seco y un promedio de 121 mm de precipitaciones anuales. No obstante, cuenta con importantes recursos hídricos y constituye un microclima particular. La confluencia de dos importantes ríos como el Neuquén y el Limay, da origen al río Negro, garantizando un gran caudal de agua proveniente principalmente de los deshielos de la región cordillerana. Debe agregarse que el subsuelo también presenta recursos acuíferos, que frecuentemente son explotados para complementar el consumo de agua superficial. En este contexto particular, se pueden identificar diferentes problemas vinculados con los procedimientos de extracción, distribución y tratamiento del agua que caracteriza a cada uno de los circuitos (domiciliario, industrial, rural).

En lo referido al circuito de provisión y recolección del consumo domiciliario, se presentan problemas. Los más significativos guardan relación con la dificultad de expansión de las redes y los porcentajes de población servida por ambos servicios. En algunos casos, se requieren obras vinculadas con la toma y potabilización del agua y en otros con los dispositivos de tratamiento de las aguas servidas. Este último aspecto impacta especialmente sobre la calidad del recurso, sobre todo en los casos en que las tomas y desagües se intercalan sin brindar un debido tratamiento. La expansión de los núcleos urbanos incide fuertemente sobre la capacidad de extensión de las redes, sobre todo cuando la normativa no exige la provisión del servicio en el caso de las nuevas urbanizaciones. La baja densidad de población también incide, en la medida que la gran extensión de las redes para servir a un número reducido de usuarios encarece el servicio, tanto en términos de niveles de provisión como en términos de mantenimiento. La situación se agrava con el mantenimiento de jardines y áreas verdes, en la medida que la desvinculación de los canales de riego deriva en la utilización de agua potable para riego; tendencia que se ha morigerado con la implantación del servicio medido, lo que ha promovido la multiplicación de las perforaciones para obtener agua de la napa.

También el incremento de los caudales utilizados para uso industrial, advierte sobre la debilidad de los sistemas de tratamiento y recuperación. La cuestión tiende a volverse crítica si se consideran los caudales requeridos para la explotación no convencional de hidrocarburos, como los previstos para el desarrollo productivo del yacimiento Vaca Muerta. Si bien el núcleo de la explotación se encuentra actualmente aguas arriba del río Neuquén, con epicentro en la localidad neuquina de Añelo, también en el valle irrigado se desarrollan actividades hidrocarburíferas convencionales y no convencionales que afectan notablemente las condiciones ambientales y, particularmente, ponen en riesgo la calidad de las aguas en las áreas plantadas con frutales³.

³ El caso más conocido es la explotación de YSUR, empresa subsidiaria de YPF, en el municipio de Allen y los conflictos ambientales que se vienen produciendo por escapes de líquidos derivados de la exploración y explotación de gas y petróleo en la zona de chacras. Ver artículos:

<http://www.8300.com.ar/2017/05/24/millonaria-sancion-a-ypf-por-derrame-en-allen/>

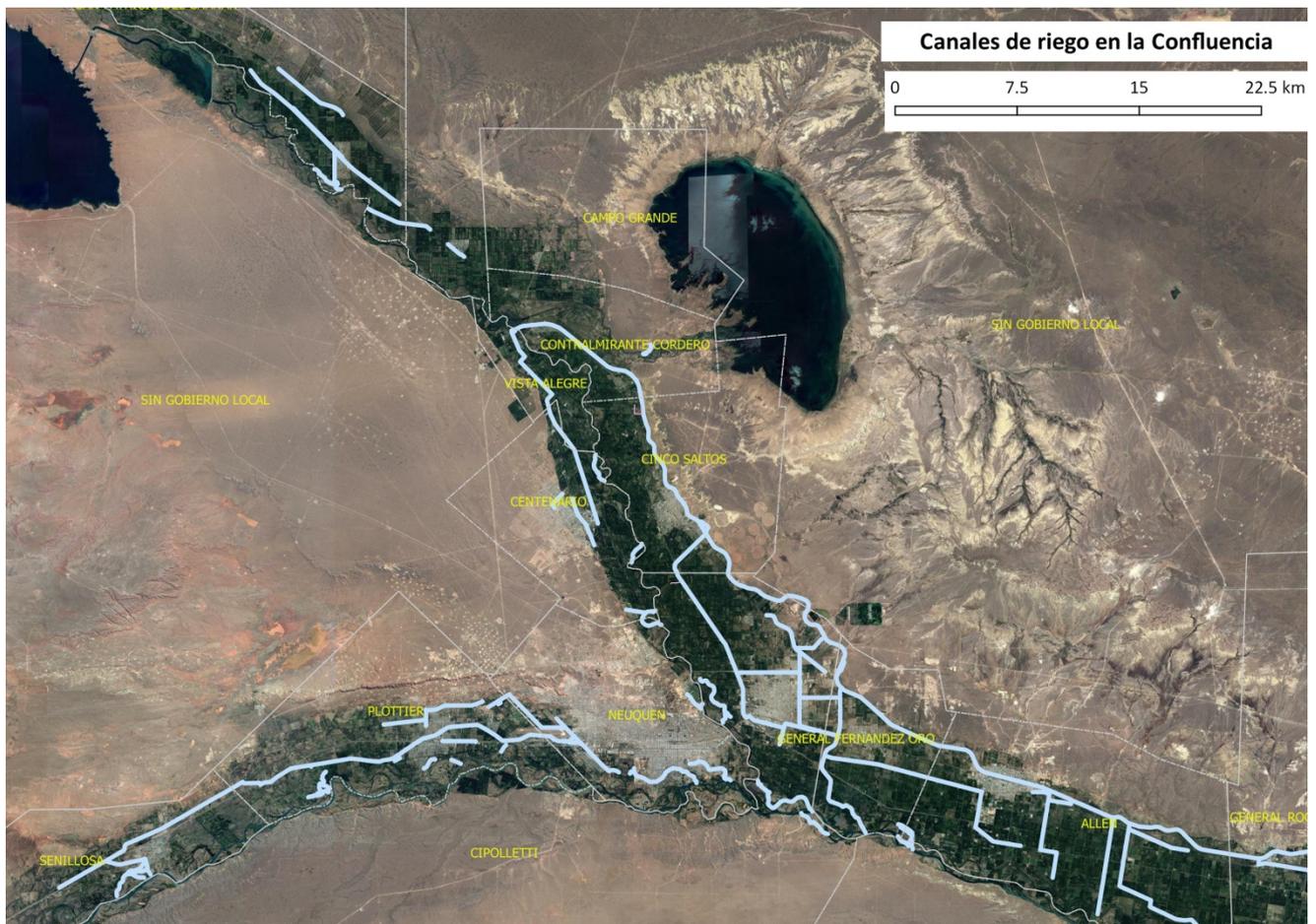
Por otra parte, el uso del agua a través de los canales de riego que hace posible la fruticultura y otras actividades agrícolas, agrega la utilización de fertilizantes y plaguicidas, en proporciones que si no son adecuadamente monitoreadas (o tratadas) antes de ser volcadas sobre los cursos de agua, pueden ser fuente de contaminación de los ríos y de las napas, afectando seriamente al ambiente, la sanidad de los cultivos y la salud de la población.

Si bien los datos censales referidos a la prestación de servicios sanitarios en la región Confluencia presentan porcentajes superiores a la media nacional, con niveles de cobertura de redes públicas de Agua Potable (97% departamento Confluencia; 93% departamento General Roca; media nacional: 83,93%) y en menor medida respecto de la cobertura de la red de Cloacas (81% departamento Confluencia y 74% departamento General Roca; media nacional: 54,60%), el problema del agua en la región parece referir principalmente a la calidad del servicio y no a las cualidades físicas del agua.

En el caso de los servicios domiciliarios, la provisión de agua potable se encuentra limitada principalmente por la capacidad de potabilización de las plantas existentes en cada localidad, con fuertes dificultades de abastecimiento y pérdida de presión en los períodos estivales. En el caso de las redes de desagües cloacales, los problemas principales están vinculados al volcado en crudo de los líquidos a los ríos que atraviesan la región y la dificultad para operar y mantener y ampliar las plantas existentes en cada localidad. Se deben diferenciar los problemas hídricos en relación a las diversas áreas de las localidades. En las áreas centrales, sobre todo en las ciudades más pobladas de la región, los problemas están vinculados a la falta de mantenimiento y la obsolescencia de los tendidos de agua y cloacas. En las áreas periféricas es donde se registran los déficits de cobertura. La falta de presión piezométrica en los veranos es un problema generalizado. En los últimos años, los sistemas de monitoreo existentes dan cuenta de un alto nivel de *escherichia coli* presente en los ríos Limay, Neuquén y Negro, relacionados con el vertido sin tratamiento de los líquidos cloacales, ha provocado el cierre de los balnearios municipales en época estival.

Al mismo tiempo, en la región se registran los más altos índices de consumo de agua potable por persona, por lo que se hace necesario indagar acerca de los patrones de consumo que se han naturalizado, y a buscar alternativas para que la sociedad tome conciencia de estos costos y se promueva un consumo más racional (responsable) de los recursos hídricos.

Es de señalar que el dispositivo institucional dispuesto para el gobierno de los recursos hídricos en la región, presenta una gran complejidad. Condición que, en muchos casos, dificulta la implementación de soluciones integrales y diluye las responsabilidades. Cada provincia cuenta con su propia área de recursos hídricos y con empresas públicas de provisión de agua y cloacas. Al mismo tiempo, la administración del recurso se encuentra fuertemente condicionada a la generación de energía eléctrica de las represas que se encuentran aguas arriba de los ríos Limay y Neuquén, gestionadas por la Autoridad Interjurisdiccional de Cuencas. A nivel nacional, dos organismos intervienen en temas de agua y saneamiento: el Ente Nacional de Obras Hídricas de Saneamiento (ENOHSA) y el Instituto Nacional del Agua (INA), ambos en el ámbito del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda, a lo que debe agregarse la participación de los gobiernos municipales, las instituciones responsables del manejo del riego (especialmente los consorcios de riego) y los intereses de las empresas desarrolladoras urbanas.



Fuente: elaboración propia en base a datos de Openstreetmap

OBJETO:

Hacer un diagnóstico integral de la provisión del servicio en la región, identificar temas críticos y proponer lineamientos generales para el manejo del agua de consumo domiciliario, industrial y rural en la región y proponer modalidades de gestión coordinada de los recursos hídricos entre la Nación, las provincias de Neuquén y Río Negro, los 12 municipios integrantes de la región Confluencia, los entes reguladores, las autoridades con incumbencias y responsabilidades en relación con el agua.

ANÁLISIS ECONÓMICO:

El agua es un elemento vital tanto para la vida humana como para el desarrollo de actividades económicas, sean estas agrícolas, industriales o hidrocarburíferas. La eventual puesta en explotación de los yacimientos de Vaca Muerta anuncia un notable incremento de los niveles de consumo, tanto en términos industriales⁴ (y logísticos) como derivados de un fuerte incremento de la población. Si en las condiciones actuales se observan problemas, que en gran medida impactan sobre la economía del sector, la incorporación de las nuevas demandas puede presentar situaciones muy críticas.

La explicación más básica relaciona algunas de estas restricciones con las dificultades de financiamiento para extender las redes, o construir plantas de potabilización o tratamiento adecuadas. En el marco de una perspectiva de expansión productiva, pueden pensarse que estos recursos estarán disponibles. Sin embargo, los problemas vinculados con la baja densidad y las dificultades de operación y mantenimiento, señalan la necesidad de observar los criterios operativos, tecnologías, insumos, procedimientos, tarifas y los marcos normativos en los que se pueden identificar cuestiones decisivas para mejorar la operación del sector.

⁴ Los métodos de explotación de estos hidrocarburos requieren de un consumo intensivo de agua.

Debe a esto agregarse la ponderación de la relación existente entre niveles de prestación del servicio y valor de la propiedad, considerando que la expansión de las redes incide sobre el comportamiento del mercado de bienes raíces. Se debe también considerar que cuando se facilita una rápida valorización del suelo, sin garantizar una correcta urbanización, queda al poder público la responsabilidad de completar estas redes, produciendo un desfase entre expansión urbana y provisión de servicios. Paralelamente, cuando el incremento de los valores de suelo se aleja de las posibilidades de acceder a una financiación que guarde relación con los valores del salario, la realidad hace presente el desarrollo de urbanizaciones irregulares, que trasladan costos al presupuesto público a la vez que produce serias distorsiones al funcionamiento del sistema.

Puede concluirse que el análisis no puede limitarse a la formulación de proyectos de obra para gestionar su financiamiento, sino que debe analizar en profundidad la economía del sector y en base a este análisis, proponer medidas tendientes a mejorar su operatividad desde una perspectiva metropolitana

ACTORES INVOLUCRADOS:

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

EFFECTOS POSITIVOS:

La definición de lineamientos generales consensuados con los actores vinculados a las problemáticas de los recursos hídricos y la implementación de mecanismos integrados de gestión del agua redundará en una mejora sustancial en el aprovechamiento del recurso y en la calidad ambiental, así como en la calidad de vida de la población regional.

EFFECTOS NEGATIVOS:

La aplicación de las normativas ambientales vigentes y a sancionar pueden redundar en un encarecimiento en el suministro de los servicios sanitarios, afectando las economías domésticas en forma de "tarifazo" pero también la productividad de las áreas frutícolas, la producción industrial y petrolera. Se deberán prever mecanismos de compensación entre los diversos sectores a fin de reequilibrar y redistribuir los costos y beneficios asociados al manejo del agua en la región.

CONDICIONES DE REALIZACIÓN:

Respecto de la extensión y completamiento de las redes la mayoría de los municipios cuentan con planes y proyectos de expansión a corto y mediano plazo. Y en las diferentes instituciones responsables existen programas de monitoreo respecto de la calidad de las aguas.

La definición de los Lineamientos Regionales para la Preservación de la Calidad de las Aguas requiere de la contratación de una consultoría para la realización de los estudios previos, que deberán incluir un diagnóstico del estado de situación de las infraestructuras hidráulicas vinculadas a los servicios de agua y cloacas domiciliarios, como a la cobertura de servicios en las áreas y parques industriales, así como del sistema de riego de las áreas de explotación frutihortícola (en vinculación con el Plan de Manejo del Oasis) y la evaluación de la disponibilidad del recurso, la demanda existente y potencial de la explotación hidrocarburífera. Por otra parte, se deberán precisar los riesgos ambientales y sanitarios que presenta el sistema hídrico de la región, estableciendo proyecciones de crecimiento poblacional y estimando el incremento de la demanda, así como la formulación de alternativas de respuesta. En segundo lugar, se deberán estudiar y proponer acuerdos interjurisdiccionales (bilaterales o globales) que permitan desarrollar arreglos institucionales más adecuados para garantizar la planificación y la toma de decisión en las cuestiones hídricas de nivel regional. Esto incluye el establecimiento de mecanismos de monitoreo y evaluación de las medidas que se adopten.

MONITOREO RESULTADOS:

A los diversos indicadores vinculados a los recursos hídricos con que se cuenta actualmente, tanto los que produce la AIC como los organismos ambientales de ambas provincias y los monitoreos locales que realizan los municipios, se deberán diseñar modalidades participativas de control de los recursos, involucrando sistemáticamente a la población tanto en el control de la calidad del agua y de los servicios que presta como en la concientización de su uso racional y ambientalmente sustentable. La regulación de los caudales de los ríos, a cargo de la AIC en función de la demanda energética del país, deberá articularse a la disponibilidad del recurso y en función de las necesidades de la población residente. Para ello, se deberán establecer una línea de base y seleccionar un conjunto de indicadores que permitan monitorear la evolución de los procesos señalados por el estudio. Se deberá tomar especial cuenta de las variaciones climatología (efecto cambio climático) que viene sufriendo la región y las áreas cordilleranas, donde se localizan las nacientes de estas cuencas, y las previsiones de incremento de uso del recurso por efecto de las tecnologías de extracción adoptadas (fracking) en Vaca Muerta.

2.3 GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS

- Gestión de residuos por municipio y provincia: recolección, tratamiento y disposición final
- Alternativas de gestión integrada (regional o por provincia) para lograr economía de escala

MATRIZ: Ambiental

PROYECTO: Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos Metropolitanos

JUSTIFICACIÓN/ PROBLEMA:

La recolección, el tratamiento y la disposición final de los residuos sólidos urbanos ha quedado históricamente bajo la responsabilidad de los municipios, cualquiera sea su tamaño y sus capacidades de gestión. Así, cada municipio incorpora en su presupuesto los costos de recolección y disposición final de la basura, que se trasladan a los vecinos dentro del pago de la tasa de Alumbrado, Barrido y Limpieza (o del nombre que cada jurisdicción le asigne). Al mismo tiempo, ha quedado en manos de los municipios la decisión acerca del tipo de tratamiento, reciclado, aprovechamiento y disposición final que se hace de los residuos. Como consecuencia, cada municipio definió los recorridos, las frecuencias y el o los sitios de volcado de los residuos urbanos. Los municipios que registran mayor población y, por ende, mayor volumen de basura a tratar y localizar, se encuentran limitados por la extensión de sus ejidos y se comienzan a plantear la necesidad de establecer políticas regionales de gestión de residuos, que involucren tanto las formas de recolección, la reutilización, el reciclado como la disposición final dentro de parámetros de sustentabilidad ambiental y social que procuren aprovechar económicamente a los residuos como recurso y que, al mismo tiempo reduzcan, en la medida de lo posible, los traslados y las áreas de disposición final de los residuos que, por sus características, no hayan podido entrar en cadenas de valorización.

La ausencia de instancias de gestión metropolitana de la problemática vinculada a los residuos lleva a que proliferen en la región múltiples sitios de disposición final en los que se deposita la basura sin tratamiento y en los cuales, en la mayoría de los casos, se los quema, con nefastas consecuencias para la calidad del aire, además de los efectos que la basura tiene sobre el suelo, las napas, la fauna local y, principalmente, la población que utiliza ese recurso como medio de vida. Otro efecto de la falta de directivas regionales en torno al tema, es que se desaprovechan los residuos como recurso para producir otros objetos o energía o para integrarse a nuevas cadenas productivas.

Contribución de Residuos Sólidos Urbanos por municipio. Volumen anual. Base 2013. Proyección 2023

Localidades	Año 2.012			Año 2015			Año 2.023		
	Población	RSU (ton/año)	% Aporte RSU s/total	Población	RSU (ton/año)	% Aporte RSU s/total	Población	RSU (ton/año)	% Aporte RSU s/total
Añelo	2.796	816	0,58	3.638	1.063	0,69	5.540	1.618	0,9
San Patricio del Chañar	7.651	2.234	1,59	9.625	2.810	1,83	13.900	4.059	2,2
Vista Alegre	3.267	954	0,68	3.519	1.027	0,67	3.964	1.157	0,6
Centenario	32.815	9.582	6,83	35.177	10.272	6,70	39.316	11.480	6,4
Neuquén Capital	238.579	69.665	49,69	260.838	76.165	49,65	300.852	87.849	49,0
Plottier	33.150	9.680	6,9	38.617	11.276	7,35	49.300	14.396	8,0
Senillosa	7.641	2.231	1,59	8.437	2.464	1,9	9.885	2.886	1,6
Subtotal Neuquén	325.899	95.162	67,88	359.851	105.077	68,50	422.757	123.445	68,8
Cnte. Cordero	3.709	1.083	0,77	3.731	1.089	0,71	3.758	1.097	0,6
Cinco Saltos	18.215	5.319	3,79	14.852	4.334	2,83	10.714	3.127	1,7
Cipolletti	85.264	24.897	17,76	89.215	26.053	16,98	95.920	28.008	15,6
Gral Fernández Oro	7.609	2.222	1,58	8.077	2.358	1,54	8.886	2.597	1,4
Allen	39.435	11.515	8,21	49.615	14.488	9,44	71.645	20.920	11,6
Subtotal Río Negro	154.232	45.036	32,12	165.490	48.322	31,50	190.923	55.749	31,1
TOTAL	480.131	140.198		525.341	153.399		613.680	179.194	

Fuente: ADI NQN

OBJETO:

Desarrollar un **Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos Metropolitanos**. Proponer instancias institucionales de gestión coordinada para la atención de la problemática de los residuos en la región, en articulación entre las provincias o entre municipios de la misma provincia integrantes de la

región Confluencia, las autoridades ambientales con incumbencias y responsabilidades en relación con la temática y con la población y las unidades productivas vinculadas.

ANÁLISIS ECONÓMICO:

Las economías que se desarrollan en torno a la recuperación, reciclado, reutilización y disposición final de la basura pueden potenciarse gracias a la implementación de un programa de gestión integral metropolitana. Desde el punto de vista ambiental, los beneficios son evidentes, en la medida que se minimicen los efectos nocivos de los residuos, se reduzcan lo más posible las áreas destinadas a su depósito y se generen conductas ciudadanas más responsables con el ambiente. Los altos costos que implica para un municipio la administración de los residuos sólidos, pueden verse compensados con políticas de articulación regional en las que algunos municipios pueden asumir roles en el proceso de tratamiento de modo que les genere no sólo ingresos sino empleo y mejoras en las redes viales y en los dispositivos que facilitan el aprovechamiento de los residuos como recurso económico, sea para producir otros objetos o energía.

ACTORES INVOLUCRADOS:

- Áreas de Gobierno encargadas de la atención de los residuos sólidos de los 12 municipios que conforma la región Confluencia
- Secretaria de Ambiente y Desarrollo Sustentable de Río Negro
- Ministerio de Seguridad, Trabajo y Ambiente de Neuquén
- Dirección Nacional de Gestión Integral de Residuos, de la Secretaría de Coordinación Interjurisdiccional del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación
- Recicladores urbanos individuales u organizados en cooperativas, mutuales, etc.
- Empresas transportistas de residuos
- Vecinos de los municipios, organizaciones de la sociedad vinculadas a problemas ambientales, etc.

EFECTOS POSITIVOS:

Los efectos positivos de la implementación de un Plan de Gestión Integral de Residuos de escala metropolitana son múltiples: se minimizan los efectos ambientales negativos sobre el territorio regional; se optimizan los costos asociados al transporte y la logística necesaria; se generan economías de escala que permiten un uso más racional de los recursos y la incorporación de tecnologías innovadoras; se crean puestos de trabajo y/o se formalizan los trabajos que actualmente realizan los recicladores urbanos; se pueden generar las condiciones para la producción de energía de los desechos; se puede articular políticas con otras áreas para mejorar la calidad ambiental de la región, como la producción agrícola, la forestación, etc.

EFECTOS NEGATIVOS:

No se prevén efectos negativos por la aplicación de un programa de gestión de residuos. En todo caso, será necesario asegurar que en el dispositivo institucional que procese esta actividad los municipios de menor población tengan suficiente representatividad para cuidar los intereses de los ciudadanos de sus jurisdicciones, ya que los municipios "grandes" tienden a imponer modalidades, tecnologías y, en general, decisiones que pueden ir en contra de los intereses de los municipios "chicos".

CONDICIONES DE REALIZACIÓN:

La implementación de un Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos Metropolitanos requiere de una fase previa de estudios, que den cuenta del estado actual de la actividad en cada uno de los municipios, que dimensione el volumen de residuos que se produce, las distancias, las superficies involucradas y los costos de tratamiento, traslado y disposición final; los efectos ambientales (contaminación de suelo, aire, aguas superficiales y subterráneas) y sociales (informalidad en el empleo, problemas de salud,

etc.) que conlleva la actividad. Seguidamente, se deberán estudiar alternativas técnicas para las diferentes fases del proceso de la basura y, con la participación de los actores involucrados en la temática, se deberá proponer un diseño institucional que contemple las condiciones, normativas y leyes vigentes en ambas provincias y municipios. Finalmente, se deberá desarrollar la o las alternativas técnicas y de gestión que las autoridades juzguen más convenientes para la población regional y las condiciones ambientales, configurando el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos Metropolitanos. El Plan deberá estudiar también la viabilidad económica, social y ambiental de la propuesta, buscando dar respuesta a las necesidades de financiamiento del proceso, a las oportunidades de generación de empleo y a las posibilidades de aprovechamiento del recurso.

MONITOREO RESULTADOS:

La recopilación de datos de la fase diagnóstica del Plan servirá de base para establecer los indicadores de monitoreo de su aplicación. El Plan deberá incorporar en sus actividades, y asignar los recursos que sean necesarios, las tareas de monitoreo periódico y evaluación de los indicadores ambientales, sociales y económicos que den cuenta de su evolución.

2.4 MAPA DE RIESGOS

- a) Hipótesis de catástrofes por rotura de represas (AIC)
- b) Estadísticas de catástrofes ambientales en la región (base de datos Desinventar Argentina)
- c) Protocolos de Alerta Temprana (existentes, evaluación de capacidad de respuesta, etc.)
- d) Riesgos ambientales por actividades hidrocarburíferas
- e) Riesgos por actividades industriales (parque industriales) Proceso APELL (*Awareness and Preparedness for Emergencies at Local Level*, Concientización y prevención de emergencias a nivel local, en español)

MATRIZ: Ambiental

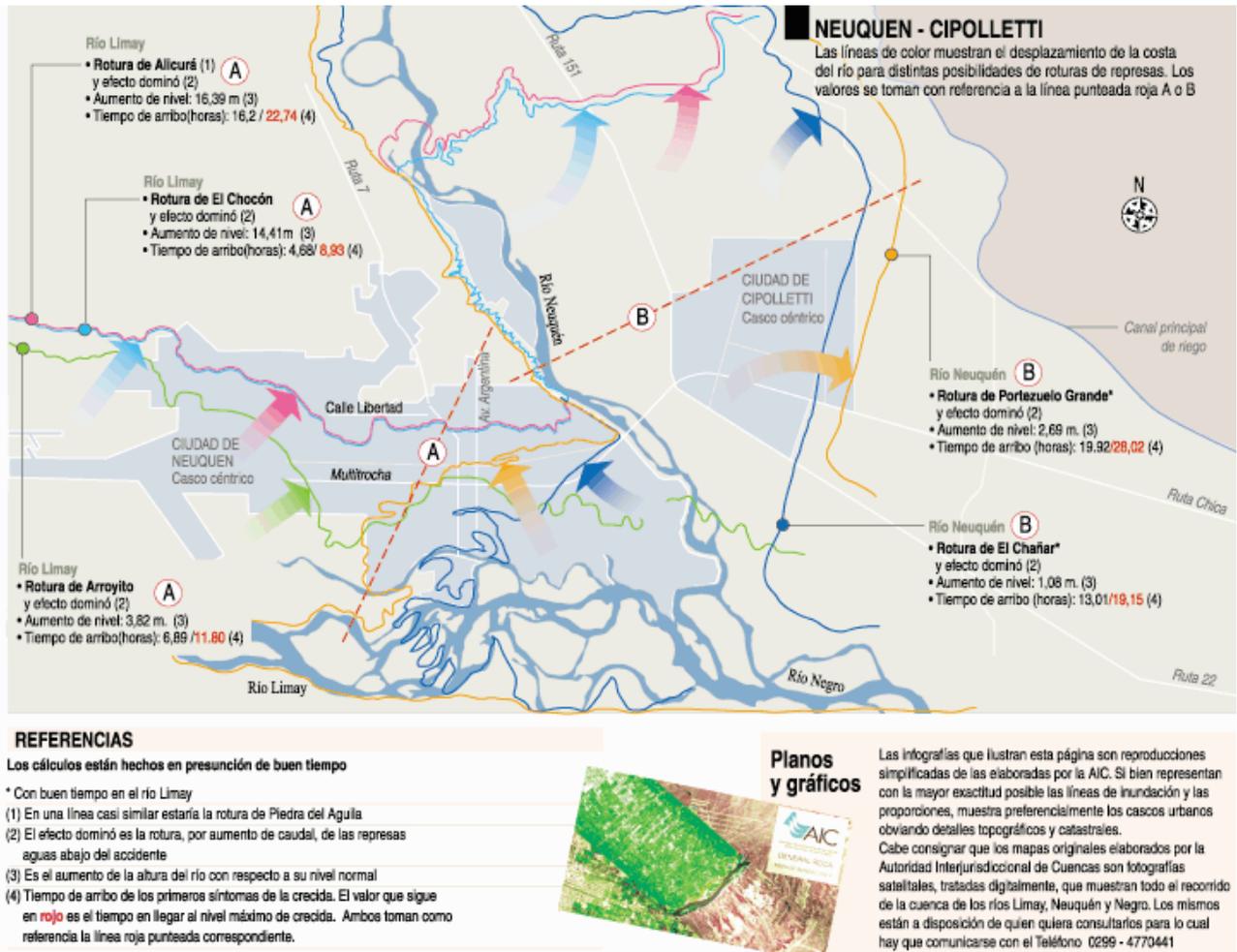
PROYECTO: Mapa de Riesgos Metropolitanos

JUSTIFICACIÓN/ PROBLEMA:

La región de la Confluencia cuenta con un Sistema de Emergencias Hídricas y Mitigación del Riesgo, elaborado por la AIC hace más de veinte años, en conjunto con las Direcciones de Defensa Civil de las Provincias de Neuquén, Río Negro (y Buenos Aires) y el Organismo Regulador de Seguridad de Presas (ORSEP). Estos organismos conforman el Comité de Emergencias, que establece la forma de actuar ante situaciones de emergencias hídricas, producidas por fenómenos meteorológicos, descargas de las presas por regulación de crecidas, deterioro y/o mal funcionamiento de presas de regulación, evaluando incluso la eventual rotura de una o más presas. La AIC ha elaborado una cartografía detallada en la que se presentan diversas hipótesis de riesgo ante la eventualidad de rotura de las presas aguas arriba de los ríos Limay y Neuquén y establece las vías de salida hacia las bardas de cada localidad. Pese a contar con estos desarrollos, no se cuenta a nivel regional con una cartografía que, complementando la de la AIC, incorpore otros riesgos ambientales, sean estos producidos por fenómenos naturales (sismos, eventos climáticos) o antrópicos (incendios, catástrofes vinculadas a actividades industriales o hidrocarburíferas, etc.).

La desinformación respecto de los riesgos ambientales que presenta la región, así como la naturalización de los mismos explica la ausencia de protocolos de atención de gran parte de estos riesgos. En estas condiciones, resulta más difícil desarrollar acciones de prevención de emergencias y, en el caso de producirse, contar con protocolos de actuación que permitan dar respuesta en forma oportuna y eficaz. Conscientes de que, en el pasado, algunos de estos acontecimientos ya se han producido, se observa que sus secuelas no garantizan una adecuada resiliencia, sea en términos de la recuperación de las áreas o personas afectadas a las condiciones previas a las catástrofes, o de una efectiva readaptación a las nuevas condiciones.

Hipótesis de rotura de presas y vías de salida para Neuquén y Cipolletti



Fuente: infografía Diario Río Negro, 2001, en base a documentación de la AIC.

OBJETO:

Elaborar un Mapa de Riesgos Metropolitanos y un Sistema de Alerta Temprana que incluya el conjunto de riesgos ambientales que pueden afectar a la región, con el objeto de establecer los protocolos necesarios que optimicen los recursos de las diferentes jurisdicciones para dar respuesta a eventos -naturales o antrópicos- que pongan en riesgo personas y bienes, teniendo en cuenta particularmente las condiciones de inestabilidad y de agudización de los fenómenos que plantea el cambio climático.

ANÁLISIS ECONÓMICO:

El Mapa de Riesgos y, particularmente, el Sistema de Alerta Temprana, requieren de recursos económicos tanto para el monitoreo permanente de las variables que detectan situaciones de emergencia como para la atención de la población y las zonas afectadas, la remediación, recuperación y el restablecimiento, en la medida de lo posible, de las condiciones previas al evento. Como contraparte, en términos económicos, contar con un dispositivo de atención y minimización de los daños tanto en personas como en bienes, permite evitar o reducir las pérdidas que puedan producirse por la emergencia de eventos catastróficos.

La estructuración de un sistema de monitoreo y alerta temprana, si bien incorpora un costo estable de funcionamiento, encuentra grandes economías en el momento de atención de emergencias, en la medida que la organización mejora la eficiencia en la utilización de los recursos, evitando el despilfarro que en general se produce ante la improvisación y ahorra importantes costos de los seguros, consolidando un consenso respecto de la necesidad de internalizar los costos emergentes del manejo ambiental.

Frente al desarrollo de nuevas tecnologías extractivas, la puesta a punto de un sistema de monitoreo y atención de emergencias, desarrollando protocolos de seguimiento como los establecidos como el a

APELL (Awareness and Preparedness for Emergencies at Local Level = concientización y prevención de emergencias a nivel local), disipa las dudas de la población, que advierte que está siendo respaldada con un manejo racional de los riesgos, y se genera confianza.

ACTORES INVOLUCRADOS:

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

EFECTOS POSITIVOS:

Que la región Confluencia cuente con un Mapa de Riesgos y un Sistema de Alerta Temprana, con los mecanismos de prevención y acción que ello implica, le otorga instrumentos adecuados para dar respuesta a las catástrofes ambientales que puedan producirse en la región y genera buenas condiciones de resiliencia, minimizando daños en personas, bienes, infraestructuras, etc.

EFECTOS NEGATIVOS:

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.

CONDICIONES DE REALIZACIÓN:

En primer lugar, deberá reunirse la información disponible y deberá producirse la información necesaria, a fin de confeccionar un Mapa de Riesgos Ambientales. Para ello, será necesario convocar al conjunto de actores involucrados en las problemáticas de los riesgos ambientales, cada uno de los cuales puede proveer, desde su perspectiva, información valiosa y actualizable permanentemente. Dicho mapa deberá consignar datos de localización de áreas inundables, en particular, áreas urbanizadas en riesgo de inundación, áreas social y ambientalmente vulnerables, sectores o puntos que representan potencialmente riesgos ambientales (áreas industriales, de logística, etc. en las que se manipulen materiales peligrosos, líquidos, gases, etc.). Se deberán caracterizar y jerarquizar los riesgos por zonas y elaborar escenarios hipotéticos de catástrofes así como definir mecanismos de respuesta coordinados. Los mismos actores deberán acordar los dispositivos y recursos a aportar a fin de definir un Sistema de Alerta Temprana (SAT) metropolitana.

Un SAT consta de cuatro componentes⁵: 1) Monitoreo y alerta: información de peligros y pronóstico; comprende las redes de monitoreo, la detección y análisis, la vigilancia, seguimiento y evaluación de una amenaza sobre una base sólida técnica-científica; 2) Conocimiento del riesgo: elaboración y uso de bases

⁵ Cfr: Resiliencia urbana, Diálogos institucionales, CIPPEC, 2016

de datos y registros del riesgo; mapa de riesgo; 3) Comunicación y divulgación: confiable y comprensible de mensajes de alerta a las autoridades, a los medios de comunicación y a la población en riesgo; emisión de alertas, alarmas y coordinación de comunicaciones en situaciones de emergencias; 4) Preparación y respuesta: involucra la planificación, preparación y capacitación en emergencias a nivel comunitario, enfocadas en obtener una respuesta.

Será necesario contar con un equipo multidisciplinario de profesionales que coordinen las tareas de recopilación, sistematización y publicación de datos y que defina una estrategia de comunicación masiva para la población de la región.

La producción de esta información y la detección de puntos o situaciones vulnerables, es un insumo indispensable para establecer normativas, obras o medidas administrativas tendientes a minimizar estos riesgos.

MONITOREO RESULTADOS:

Será necesario chequear permanentemente la presencia de los mecanismos de detección de emergencias y de atención. En sí mismo, el SAT comprende las actividades de monitoreo. En términos más generales, se deberá monitorear periódicamente la disponibilidad de los medios que cada actor haya comprometido, tanto para el mapeo de riesgos como para la implementación de los mecanismos de atención a las catástrofes. También será necesario monitorear permanentemente el grado de difusión pública y masiva de las medidas preventivas a adoptar en caso de riesgo.

2.5 PRODUCCIONES AGRÍCOLAS ALTERNATIVAS

LINEAMIENTO: Matriz productiva.

PROGRAMA: Programa Integral de Desarrollo Productivo Metropolitano

JUSTIFICACIÓN:

La estructura productiva de la Región Metropolitana de la Confluencia afronta en la actualidad una serie de problemáticas y desafíos asociados a cambios en los modos de producción, comercialización y organización en los sectores que la conforman. Además, la oportunidad de que en la región se desplieguen megaproyectos ligados a la actividad extractiva, impacta en el desarrollo y proyección del resto de las ramas productivas, agrícolas, comerciales y de servicios.

Ante esta situación, en los últimos tiempos se multiplicaron los proyectos tendientes a diversificar la producción, fomentar mayor presencia de los productores en la cadena de valor, a la reorganización de los circuitos de comercialización y a la incorporación de ciencia y tecnología. Los estudios disponibles proponen diferentes escenarios respecto al futuro de la región, advirtiendo sobre la eventualidad del inicio de una nueva etapa de rápido crecimiento. Esta posibilidad genera una enorme expectativa, que se expresa por el desarrollo de diversos tipos de estrategias de posicionamiento de cada municipio de la región, dificultando las posibilidades de proponer un proyecto unificador. En lo cotidiano, esta expectativa de revitalización de la actividad petrolera tiene impacto sobre los valores del salario, la tierra y de los bienes de consumo, ocasionando un incremento generalizado de los costos de vida en función de una eventual etapa de expansión. La moderación de esta tendencia (ante la caída general del precio del petróleo) no deja de sostener su vigencia como expectativa, entendiendo que un giro de la situación internacional puede volver a posicionar a la región en el marco de un proyecto de producción en gran escala.

La realidad pone a las sociedades de la Región frente a un conjunto de futuros posibles, cuya concreción depende en general de variables sobre las que tienen pocas posibilidades de incidir. A su vez, la diversificación de las apuestas pone en riesgo la vigencia de un interés común, por lo que resulta necesario impulsar la construcción conjunta de un plan que permita encauzar el devenir futuro en el marco de un proyecto de desarrollo regional, donde la presencia del Estado en sus distintos niveles, implemente políticas que estimulen la producción, la innovación y el empleo, al tiempo que garanticen inclusión social, gobernanza y sostenibilidad ambiental.

OBJETO:

Del análisis de las problemáticas identificadas en los talleres realizados con representantes municipales y provinciales en el marco del presente proyecto, surgieron unos temas críticos ya descritos en el Documento Lineamientos y Programas. Para el abordaje de este conjunto de temas críticos, se propone un Programa Integral de Desarrollo Productivo Metropolitano, cuyos lineamientos estratégicos de acción son: *el fortalecimiento de los entramados productivos existentes*; mediante la facilitación en el proceso de creación de nuevas empresas productivas, innovadoras, y/o de base social; *la provisión y adecuación de infraestructuras industriales y logísticas*; así como al *apoyo y fomento de la cultura emprendedora y del trabajo*, que acompañe la reconversión productiva regional.

Dicho Programa hace eje en los siguientes proyectos:

1. Relevamiento de circuitos productivos y análisis de experiencias de desarrollo productivo alternativo.

El Sistema de Información de la Región Metropolitana Confluencia es una herramienta de conocimiento, que permite analizar la complejidad de las variables existentes en la región y brindar información estratégica para la toma de decisiones públicas y privadas. Tiene como objetivos mantener un conocimiento actualizado de la realidad regional; proveer información sobre bases confiables y medibles y desplegarla en una plataforma informática accesible; construir de una base donde apoyar la toma de decisiones para responsables del sector público y del sector privado, generar información específica y confiable para la investigación académica regional.

En concreto, dicho relevamiento permitirá identificar ramas de actividad, tipos de productos, formas organizativas y encadenamiento de procesos, condiciones que permiten partir de experiencias reales, reproducir procesos, e identificar piezas fundamentales de los proyectos de innovación. Analizará las siguientes dimensiones:

- a) Diversificación de productos agrícola ganaderos (variedades de manzanas, peras, vides, frutas secas, frutos rojos, alfalfa, aromáticas, floricultura, horticultura, ganado bovino libre de aftosa, etc.), fomento de la producción orgánica.
- b) Circuitos productivos, desde la plantación, la recolección, empaque y frío, transporte, comercialización, industrialización, etc.
- c) Análisis de nuevos mercados y nuevas modalidades de producción (arriendo, *pooles* de siembra, etc.).

2. Diseño de un paquete de medidas de apoyo al desarrollo de nuevas actividades productivas.

La creación de entornos territoriales que permitan asegurar el crecimiento económico y la innovación productiva del tejido empresarial, requiere del fortalecimiento institucional de las administraciones territoriales, a fin de que los gobiernos locales y regionales puedan desempeñar un papel activo como animadores y facilitadores de iniciativas de desarrollo local junto a los restantes agentes socioeconómicos privados y el conjunto de la sociedad civil. También supone adaptaciones socio-institucionales desde el nivel meso-económico, a fin de estimular la creación de espacios de concertación estratégica de actores públicos y privados.

De este modo, un sistema productivo territorial no sólo es un conjunto de organizaciones económicas que se desenvuelven en un entorno institucional determinado, sino un complejo de relaciones entre organizaciones e individuos, de interacciones, negociaciones y contratos, traducidos en estrategias territoriales.

El paquete de medidas contemplará:

- a) Desarrollo de un sistema de fortalecimiento y coordinación de parques industriales y logísticos, e implementación de mecanismos de distribución de las empresas en el territorio metropolitano.
- b) Proyecto de desarrollo de incubadora de empresas y promoción de la construcción de locales destinados a la localización de Pymes.
- c) Identificación de incentivos al desarrollo de actividades productivas
- d) Promoción del compra público local y de la economía social
- e) Desarrollo institucional y capacitación de responsables municipales y provinciales

ANÁLISIS ECONÓMICO:

La adopción de este plan traerá beneficios en la mejor utilización de los presupuestos públicos orientados al desarrollo productivo. Además permitirá contar con una herramienta coherente por parte de los municipios a la hora de negociar con empresas, bancos, organismos de financiamiento, etc.

De todos modos, será necesario analizar de dónde provendrán los recursos iniciales para implementar este programa: si lo provee el DAMI, si se complementa con presupuestos provinciales y/o municipales, si se convoca a empresas a participar; si se establecen cuotas societarias, etc. Probablemente, haya que precisar el financiamiento de cada componente del programa.

ACTORES INVOLUCRADOS:

- Gobierno de la Provincia de Neuquén
- Gobierno de la Provincia de Río Negro
- Municipios de la Región Confluencia
- Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva
- Universidad Nacional del Comahue
- Universidad Nacional de Río Negro
- Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria
- Instituto Nacional de Tecnología Industrial
- Asociación de Incubadoras, Parques y Polos Tecnológicos (AIPyPT).
- Incubadoras privadas (ej. CITES)
- Empresas

- Cámaras empresariales
- Sindicatos.

Las estructuras organizacionales de las incubadoras son en general pequeñas, simples y flexibles y cuentan con un Directorio integrado por personas provenientes de diversos sectores, que cumple las funciones de órgano máximo de dirección.

EFFECTOS POSITIVOS:

El programa tiene efectos positivos en tres escenarios posibles:

1. Incertidumbre actual. En ese caso el programa ayuda a ofrecer algunos horizontes de trabajo para las actividades tradicionales y nuevas que vayan surgiendo al margen de lo que pueda ocurrir con Vaca Muerta. Las actividades a incubar son fundamentalmente vinculadas a producciones frutihortícolas.
2. Región como enclave energético. En este caso el programa opera como resguardo de actividades tradicionales en caso de fuerte expansión energética a raíz de Vaca Muerta. Las actividades a incubar son casi exclusivamente vinculadas a producciones frutihortícolas.
3. Coexistencia de diferentes especializaciones productivas. En este caso, el programa ayuda a sostener actividades tradicionales y nuevas que coexisten con la expansión de Vaca Muerta. Las actividades a incubar son vinculadas a producciones frutihortícolas, así como a tecnologías complementarias de la producción hidrocarburífera.

EFFECTOS NEGATIVOS:

Los efectos negativos pueden estar ligados a los riesgos propios de los escenarios.

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.

CONDICIONES DE REALIZACIÓN:

1. Elaboración de bases para la realización del Relevamiento Productivo Regional y proyecto de creación de un Sistema de Información y Prospectiva Tecnológica Regional. 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
2. Elaboración de bases para para la realización del proyecto de Incubación de Empresas en los Municipios. El mismo deberá incluir:
 - a. Organigrama de misiones, funciones, estructura, recursos y planes de acción.
 - b. Proyectos de diseño y obras para la construcción en los municipios de espacios a reciclar y/o espacios nuevos a construir, que incluyan oficinas con mobiliario, boxes talleres, aula de capacitación, sala de reuniones, comedor, estacionamiento y prestaciones tecnológicas.
 - c. La creación y capacitación de unidades de asesoramiento técnico especializado, mediante equipos profesionales debidamente entrenados en apoyo técnico (comercial, financiero, administrativo, imagen), en la aplicación de herramientas para desarrollar planes de negocios, que permitan impulsar innovaciones productivas, organizativas, comercializadoras, tecnológicas. Participación en ferias y misiones tecnológicas y organización de ferias productivas regionales.
 - d. Mejoramiento de los sistemas de promoción y calidad (denominaciones de origen, buenas prácticas productivas, etc.)

- e. Mejoramiento de los sistemas de control (fitosanitario, bromatológico, químicos, de riego, etc.)
 - f. La implementación junto a las universidades de la región, de una Especialización de Gestores Tecnológicos.
3. Elaboración de bases para la Identificación de Incentivos al Desarrollo de Actividades Productivas. El mismo podrá contemplar:
- a. La creación de un fondo regional de emprendimientos productivos y tecnológicos, el establecimiento de tasas municipales de promoción productiva y/u otro tipo de incentivos fiscales.
 - b. La creación y/o actualización de mecanismos de compra pública local y fortalecimiento del comercio minorista local.
 - c. La identificación de instituciones, empresarios y emprendedores que operen como socios del proyecto.
 - d. El fomento a la economía social (mediante mercados populares, cooperativas, ferias municipales) y la promoción de acuerdos territoriales de Empleo que recreen el trabajo agrario y promuevan empleos registrados (Capacitación, Intermediación laboral, Registración trabajo rural, Certificación de competencias laborales), el agroturismo.
4. Elaboración de normativas para organizar, crear y promover plataformas productivas (áreas y parques industriales, parques tecnológicos, áreas logísticas). Las mismas 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, el cumplimiento de los recaudos siguientes: titularidad de las tierras, parcelamiento, acceso, urbanización interna, espacios verdes y barreras ecológicas en su caso, zonas y servicios comunes, servicios de seguridad, sanitarios para el personal, provisión de servicios, tratamiento de residuos, especificaciones particulares, según la clase de agrupamiento.

MONITOREO RESULTADOS:

- Impacto en términos de estudios prospectivos realizados
- Impacto en términos de empresas incubadas: en pre-incubación, en incubación interna, en incubación externa, beneficiarios que abandonaron la incubadora, empresas egresadas.
- Impacto en términos de capacitaciones realizadas
- Impacto en términos de volumen de negocios.
- Impacto en términos de áreas productivas regularizadas.
- Otros.

2.6 REESTRUCTURACIÓN VIAL Y FERROVIARIA

7. Estructura vial y ferroviaria:
 - a) alternativas de trazado de Ruta Nacional 22 (en Río Negro) para transporte pesado
 - b) ensanche de RN22 para vehículos livianos y transporte público, accesos a localidades
 - c) nuevos puentes a construir
 - d) trazado ferroviario existente, en funcionamiento, a recuperar, a crear

MATRIZ: Crecimiento y movilidad

PROYECTO: Plan metropolitano de reestructuración vial y ferroviaria

JUSTIFICACIÓN/ PROBLEMA:

Actualmente, se encuentran en obra o en proyecto un gran número de iniciativas, promovidas desde diferentes organismos públicos, proponiendo intervenciones (por lo general, obras) para mejorar el funcionamiento de la red vial o ferroviaria. En general, atienden problemas sectoriales (claramente localizados) no se apoyan en una planificación integral que las articule. Se plantea, por lo tanto, la necesidad de producir una serie de acciones (estudios, proyectos, obras, mecanismos de gestión y monitoreo) que inscriban estas iniciativas como parte de una estrategia integral de movilidad, que permita a la región mejorar su productividad, otorgar mayor seguridad en los desplazamientos a la población y que sea estructuradora de las tendencias de crecimiento de la región, de la localización de áreas productivas y residenciales y que promuevan el fortalecimiento del sistema de centros urbanos de la región de la Confluencia.

Diversas obras viales se encuentran actualmente en ejecución, en proyecto o han sido recientemente terminadas. Se están terminando, en territorio rionegrino, las obras de nexos entre las rutas 151 y el tercer puente sobre el río Neuquén y, en Neuquén, se está construyendo el nudo de interconexión de la nueva ruta 22 con el nuevo puente y la ruta provincial No. 7. El Gobierno Nacional impulsa actualmente la construcción de un Metrobus que unirá las ciudades de Neuquén y Cipolletti. Como resultado de los estudios desarrollados recientemente para la región metropolitana, con financiamiento del DAMI, se propuso la construcción de un circuito de tránsito pesado que forma una circunvalación por fuera de los tejidos urbanos de las ciudades de Neuquén, Cipolletti, Cinco Saltos y Centenario y la construcción de un nuevo puente sobre el río Neuquén.

Al mismo tiempo, se está avanzando en la extensión de los servicios ferroviarios de pasajeros que actualmente se desarrollan entre Neuquén y Cipolletti para incluir el resto de las estaciones del Alto Valle, desde Senillosa hasta Villa Regina. Por otra parte, se encuentran muy avanzadas las gestiones para la recuperación y rehabilitación del FFCC Roca entre Bahía Blanca y Cipolletti y del ramal que se deriva hacia el norte, hasta Cte. Cordero, con el fin de utilizarlo para el transporte de carga para el yacimiento Vaca Muerta.

La mayor parte de estas iniciativas han sido estudiadas en sí mismas, sin considerar su integración o complementación ni sus superposiciones o puntos de conflicto con los otros proyectos y sin una visión de integración metropolitana, corriéndose el riesgo de haber realizado proyectos e inversiones que, lejos de solucionar los problemas de movilidad regional, pueden agravarlos.

OBJETO:

Elaborar un Plan Metropolitano de Reestructuración Vial y Ferroviaria que considere las necesidades de desplazamientos en la región y con el resto del territorio que surjan del Proyecto de Modelización del Sistema de Transporte Regional, incluyendo las necesidades y las previsiones de aumento de demanda como consecuencia del desarrollo productivo de Vaca Muerta, en términos de transporte de cargas, crecimiento poblacional y 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, los parques industriales y las áreas de concentración de actividades de logística de la región, los centros urbanos de las localidades, los centros de servicios regionales (hospitales, centros comerciales, etc.). Como consecuencia, se deberán encarar los estudios necesarios, prever las asignaciones presupuestarias y los medios de financiamiento para la efectiva realización de las obras viales y ferroviarias definidas por el Plan.

ANÁLISIS ECONÓMICO:

La implementación del Plan Metropolitano de Reestructuración Vial y Ferroviaria redundará en múltiples beneficios económicos, tanto para la población residente como para el incremento de la productividad de la región, ya que mejorará la seguridad de los desplazamientos, reducirá los tiempos y los costos de viaje, tanto de pasajeros como de cargas, al mismo tiempo que facilitará el transporte de los insumos y los productos que atraviesan la región, volviéndola más competitiva y mejor conectada con el resto del territorio.

ACTORES INVOLUCRADOS:

- Ministerio de Transporte de la Nación
- Comisión Nacional de Regulación del Transporte
- Vialidad Nacional
- Direcciones Provinciales de Vialidad de Neuquén y Río Negro
- Ferrosur S.A.
- Tren Patagónico S.A. (empresa estatal de la provincia de Río Negro)
- Ministerio de Economía e Infraestructuras de Neuquén
- Ministerio de Obras y Servicios Públicos de Río Negro
- Municipios de la región Confluencia
- 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
- Equipo de consultores que lleven a cabo el Proyecto de Modelización del Sistema de Transporte Regional

EFFECTOS POSITIVOS:

Una vez realizadas las obras la conectividad y accesibilidad regional se verán aumentadas y optimizadas, se podrá diferenciar un circuito de cargas, lo que aliviará notablemente los niveles de congestión dentro del tejido urbano. Se reducirán los tiempos de viajes y las consecuentes emisiones de CO₂ a la atmósfera. Los costos de desplazamientos se verán reducidos y la región podrá incrementar su dinámica y las interrelaciones entre los centros urbanos. La diferenciación de circuitos de tránsito pesado del resto de los viajes mejorará sustancialmente la seguridad vial y la eficiencia del transporte de carga. La diversificación de los medios de transporte le otorgará al sistema una mayor flexibilidad a los usuarios.

Sin embargo la realización de las obras requiere una serie de pasos sucesivos, que comienzan por el desarrollo de proyectos, la conformación de consensos, la gestión de los recursos, y el desarrollo de los procesos licitatorios. Este proceso en general lleva tiempo. Por otro lado, la evolución (que se prevé acelerada) de las actividades extractivas, que incrementarán la envergadura de la población, la actividad económica, y por lo tanto el número de desplazamientos. Por tratarse de una realidad dinámica, la posibilidad de elaborar un plan depende tener un mecanismo de monitoreo, que comprendiendo su dinámica pueda comprender su evolución. La formulación de un plan requiere el apoyo de una herramienta informática que permita desarrollar proyecciones prospectivas, permitiendo medir los efectos de medidas de corto plazo, la realización de algunas obras o la implementación de nuevas modalidades operativas.

Desde esta perspectiva este proyecto, volcado sobre la identificación de intervenciones sobre la infraestructura vial y ferroviaria, se complementa con el proyecto de formulación de un modelo de transporte

EFFECTOS NEGATIVOS:

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 el Plan deberá 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.

CONDICIONES DE REALIZACIÓN:

Se requiere, en primer término, un relevamiento exhaustivo de las infraestructuras viales y ferroviarias existentes y de los proyectos, en estudio y en ejecución, que existan para la región. Se requiere también la recopilación de antecedentes históricos de iniciativas que, por diferentes motivos, no se concretaron pero que pueden aportar conocimientos para la mejor consecución de las obras a planificar y ejecutar en el marco del Plan. El Plan supone la realización del Proyecto de Modelización del Sistema de Transporte Regional, que se detalla en una ficha específica. En segundo lugar, se pondrá a discusión de los actores involucrados el conjunto de alternativas de resolución integral de las problemáticas de desplazamientos en la región. La o las soluciones retenidas serán objeto de estudios de transporte específicos, los que deberán ponderar sus costos y beneficios y deberán aportar argumentos técnicos que serán tenidos en cuenta por los decisores de los diversos organismos intervinientes, en articulación con los actores intervinientes.

En una tercera fase, cada organismo, nacional o provincial, ajustará sus proyectos y presupuestos a fin de concretar las acciones derivadas de la aplicación del Plan Metropolitano de Reestructuración Vial y Ferroviaria. La institucionalidad metropolitana que se cree deberá monitorear la formulación y la implementación del Plan y de los objetivos que este se fije y deberá efectuar las gestiones interinstitucionales que sean necesarias para su consecución.

MONITOREO RESULTADOS:

La información suministrada por la primera etapa de estudios del Plan (y por la Modelización del Sistema de Transporte Regional) proveerá los datos que servirán como línea de base para el monitoreo de las variables que se definan como indicadores del avance de las acciones del Plan. La cantidad de desplazamientos, discriminada por medio de transporte (pasajeros, carga, vehículos individuales, transporte público, desplazamientos intra y extra regionales, etc.), la variación de los tiempos de viaje entre los puntos generadores/attractores, la reducción de costos de transporte, las estadísticas de seguridad vial, los datos de emisiones de gases de efecto invernadero, etc. deberán ser periódicamente monitoreados y evaluados a fin de verificar el cumplimiento de las metas y hacer, eventualmente, los ajustes a los proyectos que sean necesarios para la mejora de la movilidad regional.

ANEXO:

Obras previstas

1 Nueva Ruta Nacional 22:(Concesión por Peaje Corredor N° 29) corre por la barda y su trazado prevé la construcción de otros 2 puentes. Uno paralelo al actual, uniendo Cipolletti con Neuquén y un tercer puente en Rincón de Emilio con accesos desde ambas Provincias hasta Empalme con R.P.N° 7.-

2 Remodelación de la actual Ruta Nacional 22. Es una gran avenida de 4 manos, desde el puente sobre el Río Neuquén hasta Plottier, con calles laterales a ambos lados hasta el Aeropuerto y 2 ciclovías laterales con parquización integral. Obra mantenida por la Provincia por Convenio con Vialidad Nacional. Proyecto Sistema de Señalización Inteligente.-

3 Multitrocha Neuquén - Centenario: (Concesión por Peaje Provincia) Un camino seguro y ágil, con 2 manos de ida y 2 de vuelta, entre Centenario y Cañadón de las Cabras. Se completa con el puente que une Centenario con Cinco Saltos y los accesos que vinculan la Ruta N° 7 con la Ruta N° 151.-

4 Acceso Norte: Continuación de la Multitrocha Neuquén - Centenario en el punto de unión con la nueva Ruta 22 en Cañadón de las Cabras hasta ingresar a Neuquén, con fin en Rotonda El Triángulo, se ubicarán 3 Puentes en alto nivel en B°Alta Barda. Obra transferida a la Municipalidad de Neuquén.-

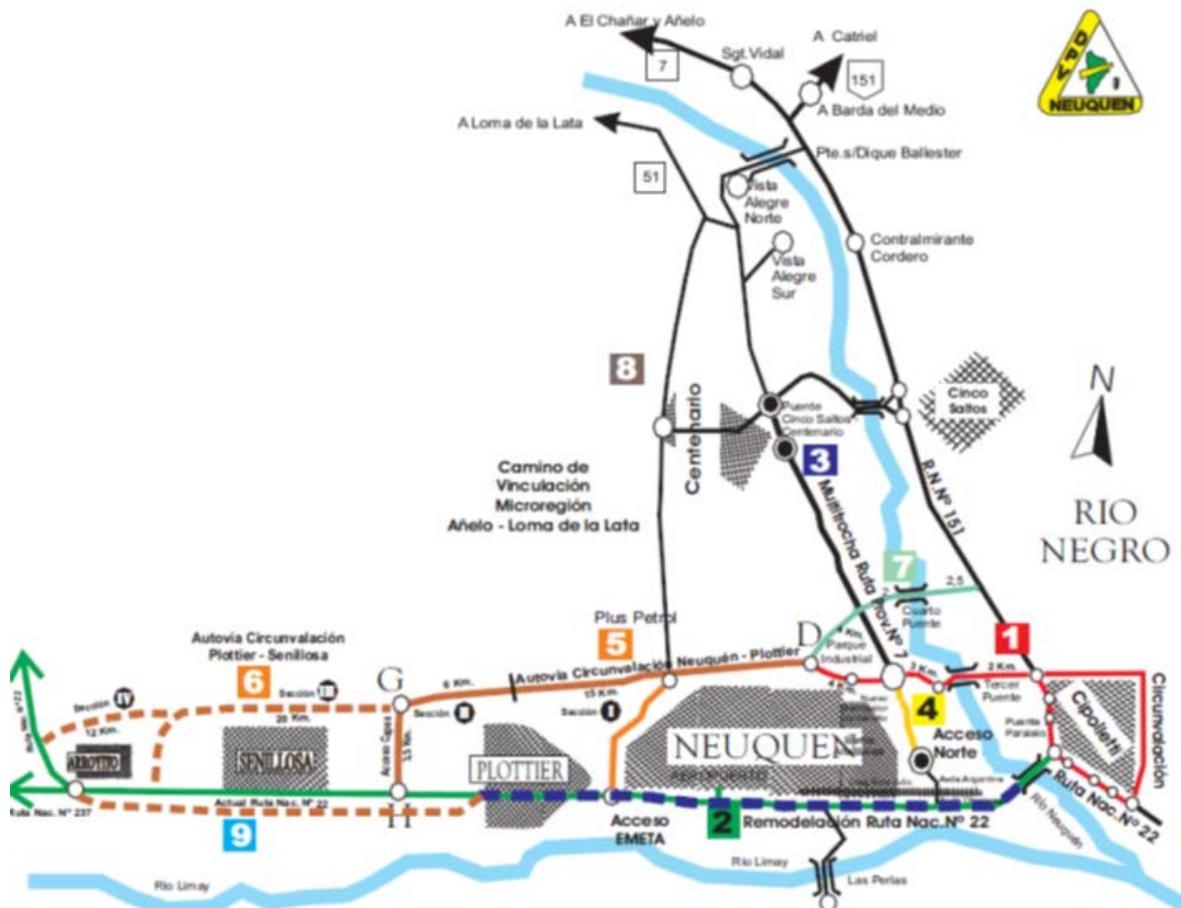
5 Autovía Circunvalación Neuquén - Plottier 4 carriles desde el punto D por la barda hasta empalmar con el Punto G. Acceso en 2 carriles desde el Punto G hasta la actual Ruta Nacional 22(Punto H) a distinto nivel.

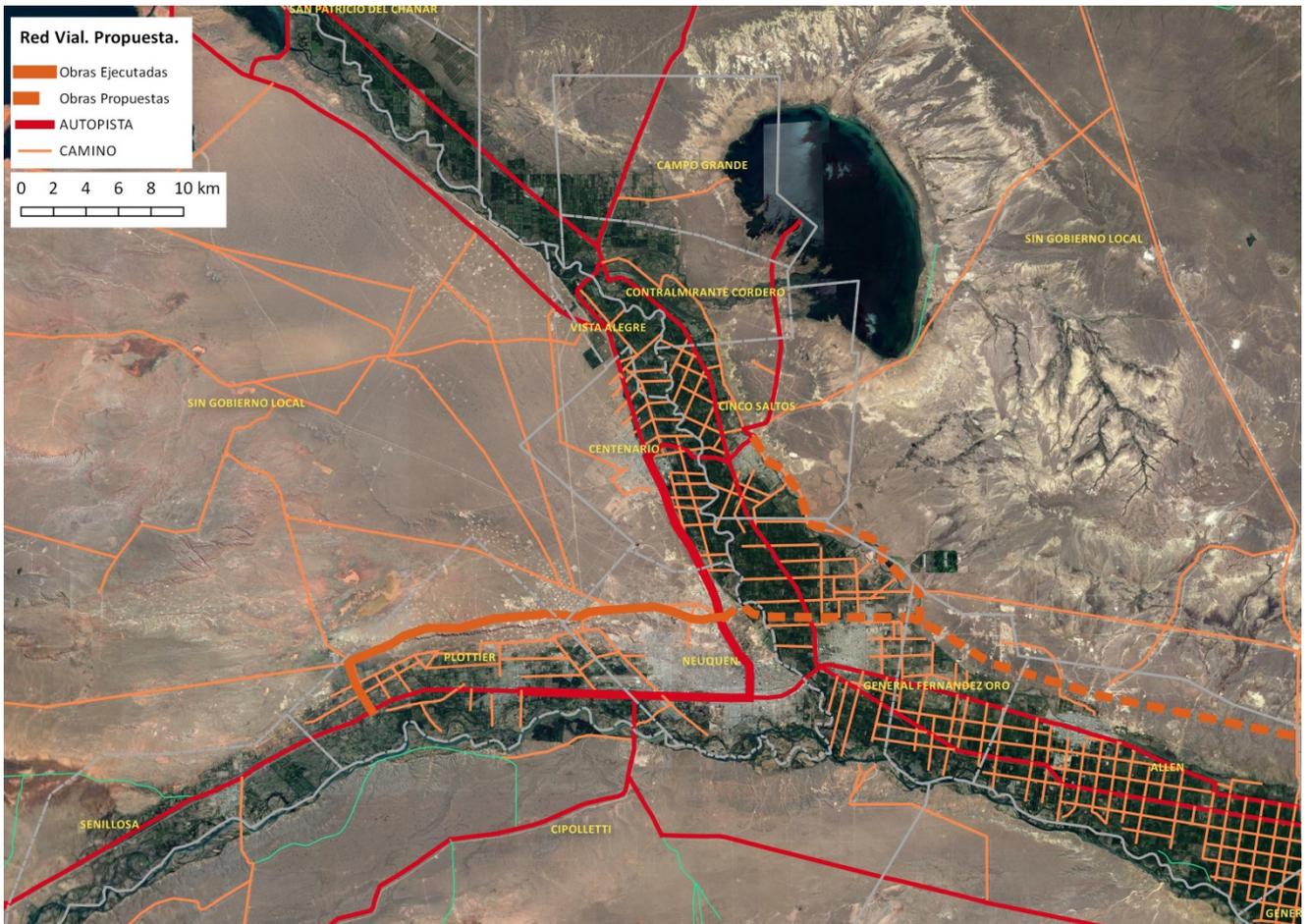
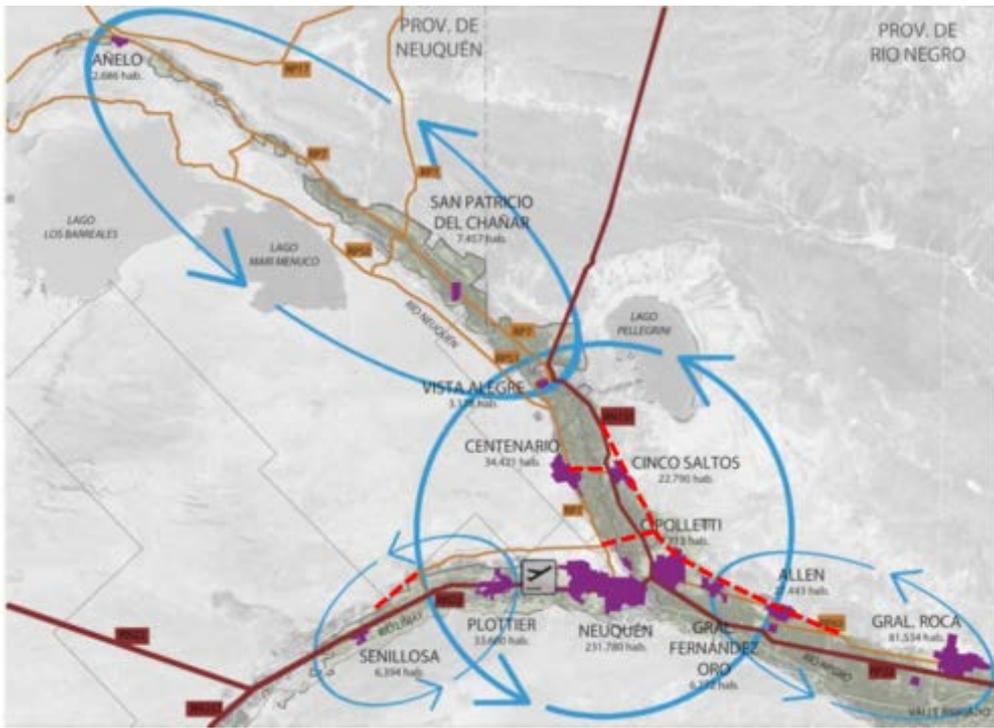
6 Autovía Circunvalación Plottier - Senillosa 4 carriles por las Bardas. En Senillosa Salida empalma con la actual Ruta Nacional 22 a distinto nivel.

7 Cuarto Puente sobre Río Neuquén y Accesos que vinculan la R.N.N° 151 con la R.P.N° 7 en el PIN Nqn. y la Autovía Circunvalación Neuquén - Plottier (D).

8 Camino vinculación Neuquén - Loma de la Lata - Añelo conexión desde Autovía Circunvalación Neuquén - Plottier en actual acceso de tránsito pesado y servicios hasta empalmar con la actual Ruta Provincial N° 51 en Vista Alegre Norte.-

9 Remodelación Actual R.N.N° 22 en una Multitrocha de cuatro (4) carriles ampliando lateralmente los dos (2) carriles existentes y remodelación zona urbana Senillosa.-





2.7 MODELIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE REGIONAL

MATRIZ: Movilidad y Crecimiento

PROYECTO: Modelización del Sistema de movilidad Regional

JUSTIFICACIÓN/ PROBLEMA:

La movilidad de personas y bienes en la región Confluencia presenta un conjunto de anomalías y dificultades que, en las condiciones presentes, pueden ser consideradas una de las mayores preocupaciones de los habitantes de la aglomeración. En la actualidad han sido desarrollados métodos que permiten reproducir sobre una base informática (base de datos, cartografía en SIG) el comportamiento de ese sistema. Esta posibilidad de modelizar el comportamiento de los flujos de movilidad en un área metropolitana ha sido ya experimentado por el Ministerio de Transporte en el caso del área metropolitana de Buenos Aires (14 millones de habitantes), que en el marco del PETUMA (programa financiado por el banco Mundial) cuenta con una herramienta que le permite evaluar cualquier decisión que se quiera tomar sobre el funcionamiento de ese sistema.

En la actualidad, la Unidad Administrativa Regional N°2 Región Metropolitana de Confluencia ha desarrollado importantes avances en la producción de información e interpretación de estos procesos, contando con una página web donde se comunican los resultados de esta tarea. Paralelamente, el municipio de Neuquén está desarrollando un programa de colaboración con la Universidad de Rosario para analizar la cuestión.

Sobre la base de esta experiencia, se consideró factible encarar el conjunto de transformaciones que se anuncian sobre la región del Comahue, contando con una base consistente que permita evaluar racionalmente las decisiones que se deben tomar en materia de movilidad regional.

Un modelo del sistema de transporte permite representar procesos o fenómenos complejos de una forma simplificada. La modelación de la demanda de transporte busca pronosticar ciertas situaciones futuras:

- La cantidad de viajes que se atraen o se producen en una zona
- Cómo se distribuyen los viajes producidos en todas las zonas que atraen
- Relación con el soporte de infraestructuras, flujos de tránsito, niveles de congestión.
- En qué modos de transporte viajan (en diferentes medios), cuáles serán los recorridos mas eficientes
- Los volúmenes de pasajeros y sus efectos sobre la expansión urbana y los usos del suelo

La elaboración de un Plan Metropolitano de Reestructuración Vial y Ferroviaria requiere como insumo básico el desarrollo de una modelización del sistema de transporte, que constituye un recurso indispensable para evaluar la eficacia de las inversiones.

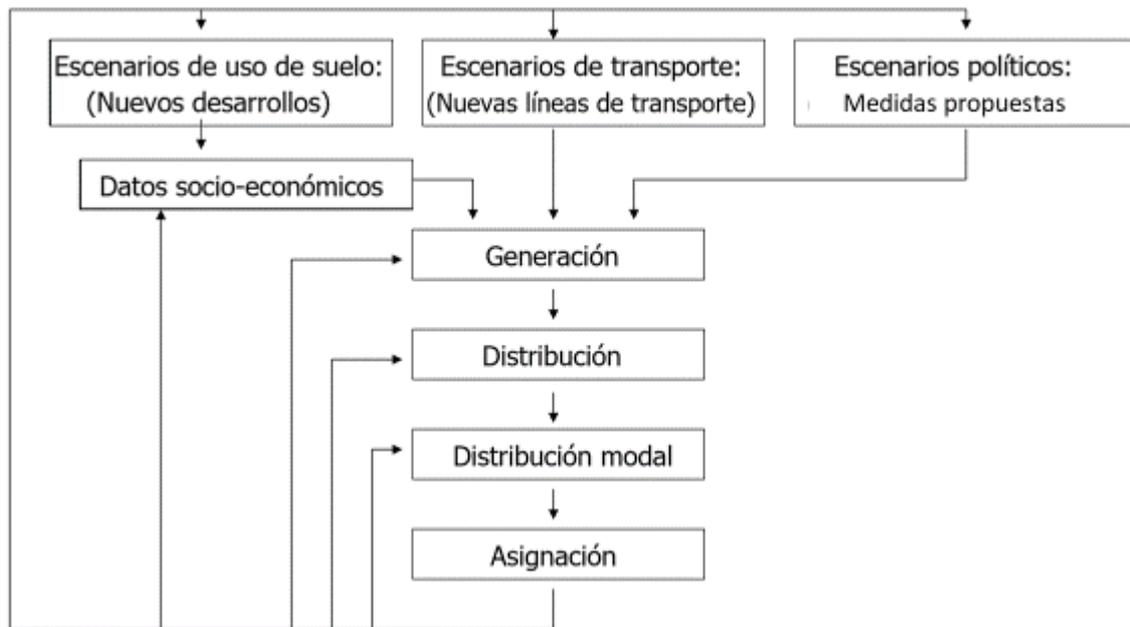
OBJETO:

Desarrollar una modelización del sistema de transporte regional que permita simular la situación actual de los desplazamientos y proponer escenarios alternativos en función de la evolución previsible. La modelización permite ponderar el impacto de las acciones que se pueden implementar para mejorar su funcionamiento. Se busca contar con una herramienta que permita relacionar procesos. Permite proyectar los efectos del incremento del número de personas, autos y de otros medios de transporte sobre el crecimiento del área urbanizada, sobre la localización de las actividades y sobre el tipo y volumen de los flujos de desplazamiento. Contar con un modelo de simulación permite también ponderar el impacto de ciertas obras, diseño de recorridos, tarifas u otras medidas administrativas sobre el funcionamiento general del sistema. Desde una perspectiva metropolitana permite que las dos provincias, los municipios y el conjunto de actores sociales afectados por esta problemática, puedan acordar las medidas que se deben implementar en el marco de un horizonte previsible.

ANÁLISIS ECONÓMICO:

La modelización del transporte regional constituye un insumo básico para la definición del Plan Metropolitano de Reestructuración Vial y Ferroviaria. Los efectos sobre la economía se verán reflejados en la medida que la modelización le proporcione al Plan de la información básica para la toma de decisiones. Las consecuencias económicas de la modelización son entonces indirectas y se refieren a los efectos que producirá en la economía regional la aplicación del Plan.

CONTENIDOS DEL PROYECTO



El método de construcción del modelo parte de una cantidad de información de contexto. En la que se vuelca una cartografía de base, con anchos de calle y calidad de los pavimentos claramente identificados, mapas de uso de suelo. Datos socioeconómicos (a los que puede agregarse valores de suelo) construidos sobre un base censal (radio censal). Sobre esta base se incorporan los datos de generación, distribución. Distribución modal y asignación (sobre la base de algoritmos que reproducen lógicas de asignación como los utilizados por un GPS, por ejemplo, el recorrido más corto).

Generación de viajes: teniendo identificado el número de familias por radio censal ¿Cuántos viajes se hacen por familia? Hace falta contar con estudios que establezcan: El número de viajes expresado como función del nº de personas/hogar; la cantidad de coches; el tipo de vivienda; las zonas de crecimiento residencial... Distribución entre motivos de los viajes. Distribución entre viajes motorizados y no motorizados. Distribución entre viajes "en cadena" y "no encadenados". Nº de usuarios cautivos del transporte público: p/ej: f (nº de personas por hogar frente a nº de automóviles por hogar).

¿A dónde se dirigen los viajes generados? Generación Atracción (puestos de trabajo, comercio, enseñanza, viviendas...); La impedancia del viaje como limitación: Elementos de la impedancia (tiempo, distancia, peajes, facilidades de acceso, paisaje...) Curvas de fricción: función de tiempo, distancia, peajes...

Distribución: Modelo de gravitacionales:

¿A dónde se dirigen los viajes generados? Viajes internos frente a viajes externos. Los viajes internos son aquellos con origen y destino dentro de los límites de la ciudad, Los viajes externos son aquellos cuyo destino se halla fuera de los límites de la ciudad ¿Por qué es importante la distinción?

Distribución modal: ¿Qué modo de transporte será el elegido? ¿Cómo será la matriz total origen/destino?

Viajes **Motorizados:** Automóvil / transporte público. **Automóvil:** conductores /pasajeros. **Transporte público:** tipo de medio; usuarios por preferencia y usuarios cautivos. **Excepciones al flujo analítico**

ideal: En el caso de los usuarios cautivos: Su demanda es inelástica ante las mejoras en el transporte público. Su fase de distribución no tiene por qué coincidir con la de los conductores - Algunos destinos pueden superar los límites metropolitanos. **Viajes no motorizados:** viajes a pie y en bicicleta

Distribución modal: Preferencias expresadas: puestas de manifiesto y declaradas. Funciones de utilidad calibradas con factores de ponderación: valor del tiempo, penalizaciones por tiempo de espera...

Asignación: ¿Qué ruta tomarán los usuarios? El modelo genera el algoritmo que relaciona los criterios de selección entre diferentes opciones. ¿La más corta? ¿La más rápida? ¿La menos costosa? ¿La ruta con paisajes más atractivos? ¿Qué ocurre a medida que más coches eligen una ruta? ¿Cómo representamos una congestión creciente?

Opciones de análisis: *Todo o nada* (AOL); El ganador se lo lleva todo; Restricción de la capacidad; ¿Cómo incorporar una congestión creciente? Identificación de un universo muy racional al que se puede acceder.

Asignación: Enrutamiento crítico; Restricción de la capacidad; Equilibrio, etc.

Curvas volumen/retrasos; Volumen/Capacidad y expansión en hora punta; Peajes; Segmento temporal de la matriz O-D a asignar

Periodo de asignación: Asignación en 24 horas según ADT (Tráfico Medio Diario); Horas punta de la mañana y la tarde, horas de tráfico norma; Variaciones de tiempo asociadas al propósito de cada viaje.

Bucles de feedback: Velocidad/volúmenes; Transporte público/tipo de vía; ¿Distancia o duración del viaje?; ¿Es la generación del viaje sensible a la comodidad?; Criterios de convergencia; Coherencia con escenarios básicos.

Más información sobre el tema: "Modelling Transport" por Ortuzar, J. de D. y Willumsen, L.G., John Wiley, NY, 3ª Edición, 2001 ! "Travel Estimation Techniques for Urban Planning" Informe 365 del NCHRP, 1998 ! Manuales de usuario de los paquetes comerciales

ACTORES INVOLUCRADOS:

- Ministerio de Transporte de la Nación
- Comisión Nacional de Regulación del Transporte
- Vialidad Nacional
- Direcciones Provinciales de Vialidad de Neuquén y Río Negro
- Ferrosur S.A.
- Tren Patagónico S.A. (empresa estatal de la provincia de Río Negro)
- Ministerio de Economía e Infraestructuras de Neuquén
- Ministerio de Obras y Servicios Públicos de Río Negro
- Municipios de la región Confluencia
- Empresas de transporte público de pasajeros urbano e interurbano
- Empresas de transporte de cargas
- Organizaciones de usuarios de los transportes públicos

EFFECTOS POSITIVOS:

Si bien la modelización del transporte supone una simplificación de la realidad, su base científica y la experiencia de aplicación en otras ciudades y regiones permiten calibrar el modelo y adaptarlo a cada realidad concreta. La formulación de un conjunto de escenarios en función del manejo de ciertas variables, permite proyectar sus efectos positivos y negativos sobre el sistema y sus componentes. De esta manera, es posible por ejemplo ensayar diferentes diseños de recorridos, analizar los efectos y comparar los resultados. El carácter relacional del modelo permite ponderar los efectos de medidas que afectan una variable, (p/ej. incremento de las frecuencias de una determinada línea de colectivos) sobre otras variables (p/ej., zonas de influencia que experimentarán un incremento de la demanda de suelo a partir del mejoramiento de esa línea). El uso de este tipo de herramienta es cada vez más necesario para mejorar la efi-

cacia de las decisiones. La cantidad de información que se relacione y la complejidad del modelo elegido permiten mejorar la calidad de la herramienta y la cantidad de variables que entran en relación.

EFFECTOS NEGATIVOS:

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.

CONDICIONES DE REALIZACIÓN:

Se deberá contratar un equipo especializado de expertos en modelización del transporte, con amplia experiencia en su aplicación. Entre los diferentes modelos de simulación del transporte, se destacan el "modelo basado en viajes", también llamado "modelo de cuatro pasos" y el "modelo basado en actividades". El primero, se utiliza para la planeación de transporte y son utilizados para la planificación regional y urbana. Este procedimiento usa datos agregados dentro de un recorte preestablecido del territorio (zona de análisis de tráfico) a fin de estimar viajes en relación con la red actual. La unidad de referencia es el viaje. Los cuatro pasos son: 1) generación de viajes; 2) distribución de viajes; 3) selección modal; 4) selección de ruta. En el "modelo basado en actividades" la unidad de referencia es la cadena de viajes que cada individuo realiza al día, de acuerdo a una caracterización por tipo de usuario.

La construcción del modelo requiere una gran cantidad de información de base, tanto en variables referidas al transporte como a los usos de suelo y a las tendencias de crecimiento del área urbanizada. Gran parte de los costos refiere a la realización de trabajos de relevamiento para obtener esta información.

Se deberá estudiar en detalle las ventajas y los inconvenientes de estos y otros modelos de simulación de transporte a fin de seleccionar el que sea más pertinente para la aplicación en la región de la Confluencia.

Los modelos desarrollados comercialmente para evaluar este tipo de procesos son Trips, Emme2, Tranpl, QRSII, MinUTP, Tp+, Vissum y TransCad (entre otros)

MONITOREO RESULTADOS:

En la instancia de modelización de la situación actual se deberá monitorear, en conjunto con los actores involucrados con la temática, la correspondencia entre el modelo y la realidad ya que se está trabajando. En caso de verificarse será posible construir escenarios alternativos y de medir sus efectos sobre el sistema con el que trabajamos.

En los hechos contar con un modelo de transporte permite ir verificando a lo largo del tiempo si se verifican las hipótesis de distribución adoptadas, y si las medidas implementadas van presentando los resultados esperados. Desde esta perspectiva la construcción de un modelo es un elemento de gestión muy importante, que a medida que va siendo ajustado mejor refleja el comportamiento de la realidad con el que trabajamos.

2.8 ARREGLOS INSTITUCIONALES PARA LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

MATRIZ: Crecimiento

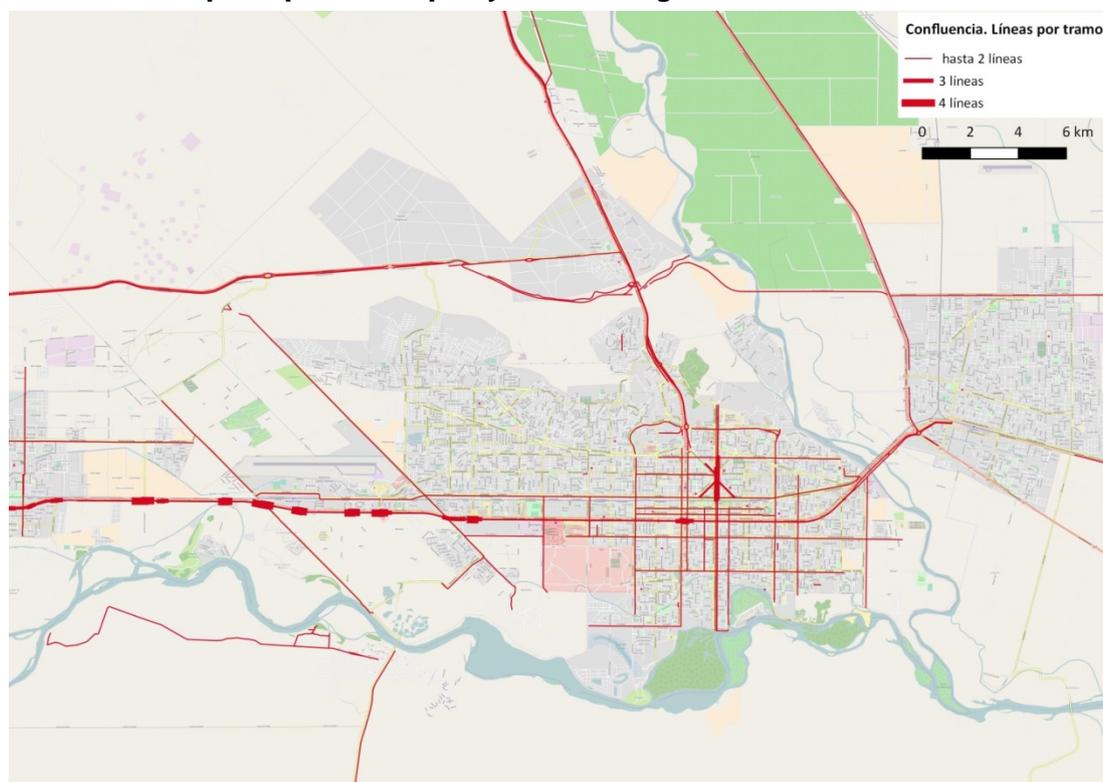
PROYECTO: Modelo de Gestión del Transporte Público

JUSTIFICACIÓN/ PROBLEMA:

Actualmente, el sistema de transporte público de la región Confluencia se encuentra fragmentado en diferentes modos –colectivos, ferrocarril subregional, taxi, remises, combis-, administrados por múltiples jurisdicciones –nacional, provinciales, municipales- todas ellas desarticuladas entre sí y sin responder a un esquema regional de movilidad. Como consecuencia, se observa una sobre oferta de servicios en determinadas zonas mientras que otras no cuentan con servicios o soportan frecuencias de servicios muy bajas. Asimismo, las conexiones intermodales no cuentan con lugares específicos –centros de transbordo- que faciliten y favorezcan las interconexiones. La introducción progresiva de la tarjeta SUBE convive con las tarjetas emitidas por las diferentes empresas concesionarias, obligando a los usuarios a disponer de carga en cada uno de los medios de transporte que debe utilizar. Por otra parte, la baja calidad en la prestación de los servicios de transporte público induce la utilización del vehículo individual como elección para los desplazamientos intra e interurbanos, contribuyendo a aumentar la congestión vehicular, la emisión de gases de efecto invernadero, el consumo de combustibles fósiles, la alta tasa de accidentes que se registra, entre otras consecuencias. El actual modelo de desplazamientos regionales es altamente costoso en tiempos de viajes, en cantidad de accidentes y daños a personas y bienes, en el uso de combustibles y en las consecuencias ambientales que conlleva, etc. Se hace necesario definir un modelo de gestión del transporte público que permita articular los diversos modos, las jurisdicciones y los recursos que se destinan a la movilidad en la región.

En los últimos tiempos, un conjunto de municipios de la región ha creado una instancia de coordinación que bajo el nombre de Unidad Administrativa Regional n°2 Región Metropolitana de Confluencia, que se encuentra desarrollando un sistema de información a partir del cual promueve interesantes iniciativas para mejorar el funcionamiento del transporte.

Líneas de transporte público de pasajeros en la región Confluencia



Fuente: OpenStreet Map Transport, 2017

OBJETO:

Establecer un Modelo de Gestión del Transporte Público metropolitano, y que defina la institucionalidad del transporte público en articulación con las tres jurisdicciones intervinientes y los diversos modos de transporte existentes y a implementar en la Región Metropolitana Confluencia (RMC).

Definir políticas públicas que mejoren el sistema de transporte público, como estrategia para estimular el uso del transporte público sobre el automóvil particular.

Establecer un Plan de Movilidad Regional que defina una agenda de acciones a desplegar: redefinición de recorridos y frecuencias de servicios atendiendo las demandas de las localidades más alejadas del centro de la aglomeración; unificación del sistema de tarificación a través de la tarjeta SUBE para los diversos modos y las tres jurisdicciones; ampliación de la ventana horaria de transbordos para reducir los costos de los viajes de quienes necesitan transbordar; acondicionamiento de vías para la implementación de carriles exclusivos para transporte público y adecuación de paradas, como el sistema Metrobus; acondicionamiento de centros de transbordo intermodales; priorización de peatones; trazado de bicisendas; política de estacionamientos de vehículos particulares en la vía pública; etc.

ANÁLISIS ECONÓMICO:

La ejecución de un Modelo de Gestión del Transporte Público metropolitano para la región Confluencia tendrá importantes efectos en la economía regional. Las mejoras en la movilidad redundarán en un mejor aprovechamiento de los recursos, en la reducción de los tiempos de viajes, otorgándole a la región una mayor productividad.

Los beneficios económicos generales del desarrollo del transporte público cuentan hoy con un alto nivel de consenso tanto a nivel internacional como nacional. Puede afirmarse que las políticas nacionales avanzan en ese sentido, llevando a considerar que la economía del sector tiene efectos dinamizadores sobre el incremento de la actividad económica en general, sobre el valor de los inmuebles, así como beneficios de carácter ambiental y de ejercicio de ciudadanía al aumentar el acceso a la movilidad de sectores que en la actualidad se ven obligados a no desplazarse.

La opción opuesta lleva a la multiplicación del número de automóviles por familia, a la disminución de la cantidad y calidad de los viajes en el sistema público, y por lo tanto a la imposibilidad, para una gran parte de la población, de acceder a servicios educativos, sanitarios culturales o recreativos.

ACTORES INVOLUCRADOS:

- Ministerio de Transporte de la Nación
- Comisión Nacional de Regulación del Transporte
- Vialidad Nacional
- Direcciones Provinciales de Vialidad de Neuquén y Río Negro
- Ferrosur S.A.
- Tren Patagónico S.A. (empresa estatal de la provincia de Río Negro)
- Ministerio de Economía e Infraestructuras de Neuquén
- Ministerio de Obras y Servicios Públicos de Río Negro
- Doce municipios de la región Confluencia
- Empresas de transporte público de pasajeros urbano e interurbano
- Organizaciones de usuarios de los transportes públicos

EFFECTOS POSITIVOS:

La aplicación de un Modelo de Gestión del Transporte Público metropolitano producirá una serie de efectos positivos. Desde la administración pública, se optimizarán recursos y se mejorará la institucionalidad de la gestión del transporte. Desde el punto de vista de los usuarios, se verán reducidos los costos de los viajes y el tiempo destinado a desplazarse, y se mejorará la calidad de los viajes y los transbordos, con

menores tiempos de espera y sistemas de información que proporcionan datos sobre los servicios, horarios, recorridos, etc.

La definición de nuevos arreglos institucionales tendientes a mejorar la gestión del transporte metropolitano requiere de estudios, que partiendo del análisis de las buenas practicas tomadas de la experiencia internacional, pueda adaptar a la realidad local. El empoderamiento de la experiencia de la región fortalece estas posibilidades, permitiendo que formas organizativas incipientes pasen a contar con el respaldo institucional, la autoridad y los recursos necesarios para incidir positivamente en el mejoramiento del sistema.

EFFECTOS NEGATIVOS:

No se identifican efectos negativos de la aplicación de un modelo de gestión del transporte público. Sin embargo, es necesario reconocer ciertos riesgos. 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, deberá asumir comporta tambien 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.

CONDICIONES DE REALIZACIÓN:

Se deberán realizar estudios preliminares a fin de proponer modelos institucionales que sirvan para que los decisores decidan, ponderando las virtudes y defectos de cada uno, cuál se implementará en la región. Se deberán definir los recursos económicos, físicos, humanos, institucionales, regulatorios, etc. con que deberá contar la Autoridad del Transporte, a crear.

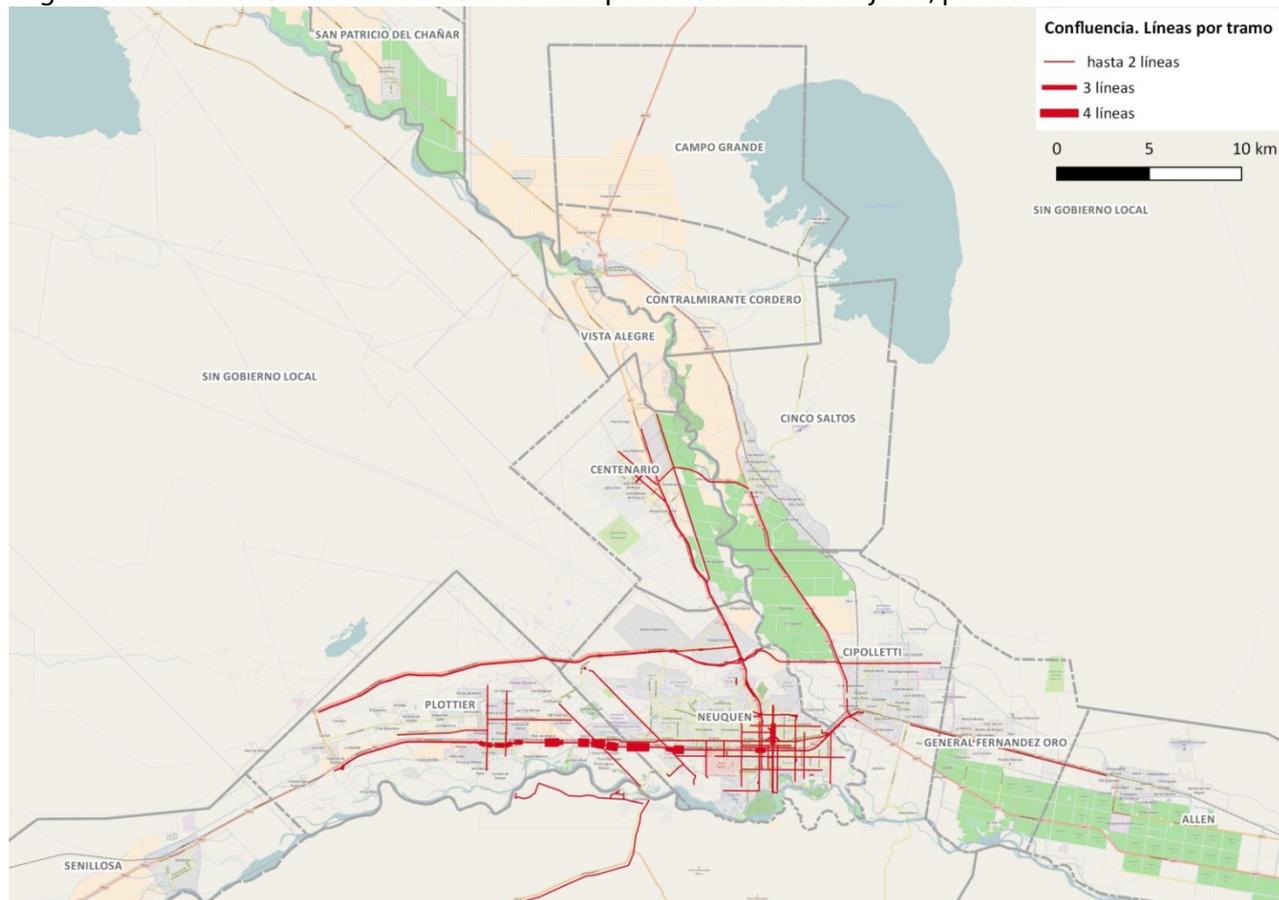
Para ello, será necesario contar con un equipo especializado en transporte, con el apoyo de expertos de otras disciplinas (planificación territorial, economía del transporte, ambiente, derecho administrativo, etc.).

La primera etapa se desarrollará en 3 meses, mientras que la etapa propositiva contará con otros 3 meses de desarrollo. Una tercera etapa de 3 meses, en la que los equipos de expertos brindarán apoyo técnico a las negociaciones políticas, será necesaria para efectuar administrativamente los ajustes a fin de poner en marcha la Autoridad del Transporte Regional.

MONITOREO RESULTADOS:

El diseño institucional de la Autoridad del Transporte deberá prever los mecanismos de monitoreo y evaluación de la gestión regional de la movilidad. Los datos que provea la Modelización servirán de base para establecer parámetros a cumplir en el tiempo, mientras que, a los fines de evaluar la mejora en la gestión y en la provisión de los servicios, se prevé la utilización de entrevistas y sondeos de opinión entre los usuarios, los trabajadores del sector transporte, los operadores, etc.

Región Confluencia. Cantidad de Líneas de Transporte Público de Pasajeros, por tramo



Fuente: OpenStreetMap Transport

2.9 DESARROLLO DE LA LOGÍSTICA DE APOYO A LA INDUSTRIA

(Incluido en el punto 6. Reestructuración Vial y Ferroviaria)

PROGRAMA: Desarrollo de la Logística de Apoyo a la Industria

JUSTIFICACIÓN:

El desarrollo de este proyecto es consecuencia del fortalecimiento de la estructura vial, que permite separar el tránsito liviano del de cargas, abriendo la posibilidad de consolidar un sistema logístico en industrial de apoyo a la actividad hidrocarburífera, pero que a la vez abra las posibilidades de promover la localización de equipamientos de apoyo a la actividad agrícola, para el desarrollo de la actividad industrial, manufacturera, artesanal y para la producción de servicios en el área metropolitana. La posibilidad de proveer espacios técnicamente adecuados para la localización de nuevas empresas, para la relocalización de actividades existentes promoviendo su traslado a contextos más adecuados, o para el desarrollo de nuevas empresas, construyendo locales que posibiliten su consolidación y crecimiento (incubadoras).

OBJETO:

Promover una profunda reorganización del sistema de movilidad, considerando que el completamiento y la ampliación de la infraestructura vial existente y la implementación de nuevos mecanismos de gestión con enfoque metropolitano, permitirá reorganizar el tránsito y el transporte público.

PROBLEMA:

En la actualidad la localización de actividades industriales y logísticas presenta serias falencias. Se observa que varios municipios dan cuenta de una gran preocupación por ordenar esta actividad, que en muchos casos los ha llevado a promover la creación de áreas industriales, y a llevar adelante el conjunto de actos administrativos para conseguir las habilitaciones pertinentes. Pero también se observa que la el crecimiento de la actividad suele llevar a las empresas a buscar caminos más cortos, a adquirir predios rurales, ya tramitar la afectación como uso industrial en los planes urbanísticos municipales. Debe a esto agregarse que las limitaciones de la estructura vial, superpone los usos urbanos sobre las vías de acceso principales, yuxtaponiendo en espacios reducidos actividades que deberían ser incompatibles. La falta de concentración de las actividades productivas, y su dispersión sobre un territorio muy extenso diluye las posibilidades de generar sinergias, clusters, áreas especializadas y desperdiciando las posibilidades que generan los denominados efectos de aglomeración.

La realización de las obras de completamiento de la estructura vial, (previstas por el proyecto n°6) a partir de la construcción de un vialidad alternativa a la ruta 22 (sobre la barda), que permite separar el tránsito de cargas,

Realinea las áreas de apoyo logístico e industrial sobre un nuevo circuito periférico a las ciudades, pero bien localizado en términos de los flujos de carga y de los recorridos hacia las áreas de explotación. Esta lógica de organización del territorio, donde los avances realizados por la Provincia de Neuquén dan prueba de eficacia, es la que se propone fortalecer en toda la región metropolitana, prestando también servicios significativos al desarrollo de las actividades rurales.

ANÁLISIS ECONÓMICO:

Como fuera señalado en los programas referidos al desarrollo de nuevas actividades económicas, la posibilidad de contar con una oferta de espacios correctamente equipados abre un amplio programa de intervenciones:

1. Habilitación de parques industriales en municipios que no los tienen.
2. Construcción de infraestructuras básicas (agua, energía, gas, desagües tratados, pavimento, comunicaciones, en parques que no cuentan con estos servicios.
3. Estructuración de entidades de gestión (pública, privada, público-privada) de estas nuevas áreas de actividad.

4. Construcción de galpones (incubadoras de empresas) donde alojar Pymes, relocalizar talleres (mecánicos, siderúrgicos, carpinterías, soporte de la construcción, reparaciones y mantenimiento de maquinarias y equipos, etc.)

EFFECTOS POSITIVOS:

Se espera que estas iniciativas tengan un efecto positivo en primer lugar, porque promoverá la existencia de una generación de parques industriales correctamente equipados, canalizando las inversiones del sector privado sobre un número acotado de proyectos concretos. Al concentrar las iniciativas genera sinergias, asociando actores entorno del desarrollo de una determinada localización. Al ordenar la oferta inmobiliaria, habilitando espacios adecuados y definiendo valores previsibles para la adquisición o locación de estos predios. Tendrá asimismo efectos sobre la distribución de las actividades productivas y la generación de empleo. Será una nueva oportunidad de inversión para la actividad de bienes raíces, consolidando un nuevo tipo de producto en el mercado de suelo. Promoverá una reorganización de las actividades productivas que se desarrollan dentro del tejido urbano, evitando problemas ambientales y de convivencia con el vecindario, favoreciendo el desarrollo de nuevos emprendedores de diferente escala.

EFFECTOS NEGATIVOS:

Evidentemente toda redistribución de actividades incluye un cierto margen de conflictualidad, tanto por la interrupción del tipo de valorización de suelo que se está produciendo en la actualidad.

Definirá un área de actividad intensa, que presionará por localizar en su entorno nuevas urbanizaciones.

CONDICIONES DE REALIZACIÓN:

Si bien la construcción de la nueva vialidad pasa a ser un factor muy importante, pueden en las condiciones actuales comenzar a encararse acciones en esta dirección. Para algunos municipios puede ser la ocasión de desarrollar parques industriales que ya están en funcionamiento, avanzar con la construcción de accesos, vialidades o infraestructuras, o de levantar unos primeros galpones en el marco de un proyecto de incubadora de empresas. Es también la oportunidad de poner en marcha nuevas modalidades de gestión que articulando el interés público y el privado puedan implementar modelos de gerenciamientos más eficaces y operativos.

Se trata de analizar las condiciones de localización de las actividades logísticas e industriales en la región, i de caracterizar la situación en que se encuentra cada municipio. Sobre esta base puede conformarse un fondo de promoción de las acciones de este programa, y conformar un banco de proyectos, de implementación a corto plazo. Este fondo puede financiar un programa de proyecto y realización de obras básicas, iniciativas de contribución por mejoras, construcción de locales (incubadoras) y talleres para el desarrollo de actividades, etc.

2.10 CAMBIOS Y COORDINACIÓN EN LA NORMATIVA URBANÍSTICA

MATRIZ: Movilidad y Crecimiento

PROYECTO: Programa de Coordinación de Normativas Urbanísticas Metropolitanas

JUSTIFICACIÓN/ PROBLEMA:

La planificación territorial cuenta con las normativas urbanísticas como uno de los instrumentos más eficaces para conducir y controlar el crecimiento urbano. En la Región Metropolitana de Confluencia, a la complejidad interjurisdiccional que la caracteriza por involucrar a 2 provincias y 12 municipios, se le adiciona la autonomía que cada constitución provincial consagra a los estados municipales. Estas constituciones atribuyen a cada municipio la competencia de dictar sus propias normas en materia de ordenamiento territorial y usos del suelo. Esta autonomía, sin que medien instancias de coordinación con los municipios vecinos ni procedimientos establecidos por las provincias para orientar las normativas urbanísticas, puede tener efectos contraproducentes, dificultando enormemente las posibilidades de encaminar el desarrollo metropolitano desde una perspectiva coherente⁶. Como consecuencia, cada municipio cuenta con un código urbanístico que define, a partir de criterios estrictamente locales, una zonificación y unos indicadores urbanísticos aplicables sobre sus respectivos ejidos municipales. Frecuentemente, las normativas vigentes en los municipios colindantes presentan criterios diferentes, permitiendo que sucedan cosas que en el otro se desalientan. Debe a esto agregarse que algunos municipios han actualizado recientemente su normativa mientras que otros siguen rigiéndose por normativas desactualizadas, que fuerzan la resolución de problemas no considerados por la vía de excepción.

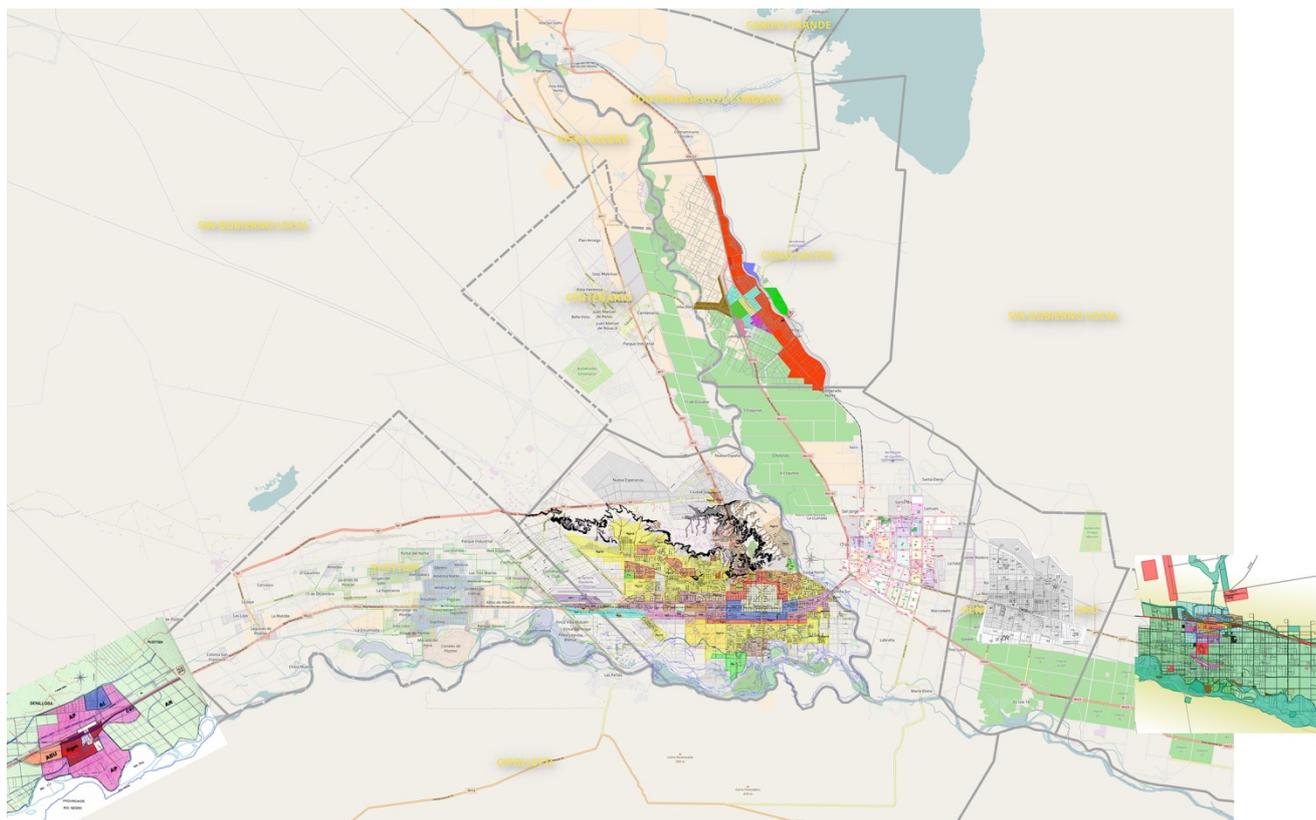
Uno de los resultados de esta atomización de la normativa urbana es la disparidad de restricciones al dominio que imponen los municipios y, por ende, la flexibilidad que encuentran desarrolladores o loteadores para optimizar su rentabilidad.

Corresponde considerar que los municipios que presentan mayor complejidad cuentan con mayor desarrollo de las herramientas legales, administrativas y de control para implementar las regulaciones urbanísticas. Los municipios más pequeños, con mayor desarrollo de las actividades rurales, en el contexto del crecimiento poblacional y la apertura de nuevas áreas de urbanización en la periferia metropolitana experimentan fuertes desequilibrios territoriales⁷. En la perspectiva de una aceleración de estos procesos por el desarrollo de Vaca Muerta, el manejo territorial puede presentar muchos puntos vulnerables. Como en otros casos, se trata de consolidar un bien común y de expresarlo en términos normativos, permitiendo que los gobiernos locales establezcan compromisos que les permitan equilibrar el juego de presiones que les propone la realidad local.

⁶ En el Código de Urbanismo francés, existen los llamados "Esquemas de Coherencia Territorial" (SCoT) que se definen y se aplican a un conjunto de comunas que han definido un proyecto territorial en común que apuntan a articular el conjunto de políticas sectoriales, principalmente en materia de hábitat y vivienda, movilidad, planificación del comercio, el ambiente y el paisaje. Los SCoT determinan una serie de lineamientos para los Programas Locales de Urbanismo (PLU), equivalentes a los códigos de planeamiento urbano de nuestros municipios.

⁷ Uno de los casos más evidentes es el de Cipolletti y Fernández Oro. Las mayores restricciones a los loteos impuestas por el primero tuvieron como consecuencia una proliferación de loteos dispersos por el ejido del segundo, ocupando importantes áreas bajo riego.

Planos de zonificación de los códigos urbanísticos vigentes



Fuente: elaboración propia en base a información suministrada por los gobiernos provinciales de Neuquén y Río Negro

OBJETO:

Desarrollar un Programa de Coordinación de Normativas Urbanísticas Metropolitanas que, a partir de un análisis territorial regional, defina presupuestos mínimos con los que los 12 municipios integrantes de la región Confluencia actualizarán y/o elaborarán las normativas urbanísticas de cada municipio.

ANÁLISIS ECONÓMICO:

La normativa urbanística constituye uno de los componentes más importantes en la formación de los valores del suelo, principalmente, al establecer la delimitación entre suelo urbano y suelo rural y al definir parámetros de edificabilidad diferenciados entre zonas. En ese sentido, establecer unos criterios básicos para la elaboración de los códigos urbanísticos locales, sin atentar contra la autonomía municipal, permitirá definir, con criterio regional, las zonas de crecimiento prioritario, las áreas que se busca densificar, las áreas a preservar, los sectores destinados a usos no compatibles con la residencia, etc. Asimismo, procurará un crecimiento más equitativo de los municipios, en la medida que se definirá un umbral de exigencias comunes para la expansión urbana (tamaños mínimos de parcelas, provisión de infraestructuras y servicios básicos, cesiones mínimas para calles, equipamientos y espacios públicos, preservación de canales, drenajes, acequias, alamedas y/u otros elementos que constituyen el acervo ambiental del oasis valle-tano). Desde el punto de vista económico, todo ello redundará en una mayor previsibilidad para las inversiones inmobiliarias en base a las directivas que establezcan los gobiernos municipales coordinados entre sí y en la diferenciación de valores por atributos de calidad de los productos por encima de un piso básico de condiciones.

ACTORES INVOLUCRADOS:

- Secretaría de Planificación de la provincia de Río Negro
- Secretaría de Planificación y Acción para el Desarrollo (COPADEV) de la provincia de Neuquén

- Los doce municipios de la región Confluencia
- 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

EFFECTOS POSITIVOS:

El establecimiento de presupuestos mínimos para la elaboración de la normativa urbanística municipal permitirá a las diversas instancias del Estado un mayor control y direccionamiento del crecimiento urbano y una redistribución más equitativa de usos, densidades, actividades, etc. en el territorio regional. Contribuirá de manera sustancial a la preservación de las condiciones ambientales del oasis, en la medida que se establezcan parámetros comunes de tratamiento y condiciones para la expansión urbana en las áreas irrigadas. Al mismo tiempo, la actualización e implementación de las normativas coordinadas dará lugar a un mayor aprovechamiento del capital social invertido en las áreas ya urbanizadas y de baja densidad, y a una optimización de los servicios y equipamientos urbanos.

EFFECTOS NEGATIVOS:

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.

CONDICIONES DE REALIZACIÓN:

Para el desarrollo de un Programa de Coordinación de Normativas Urbanísticas Metropolitanas será necesario, en primer lugar, 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.

En segundo lugar, las provincias, los municipios deberán proponer un modelo territorial, que será puesto a consideración de la población por medio de procedimientos participativos. Esta propuesta definirá una serie de criterios generales para regir el desarrollo de la aglomeración. La formulación de estos *presupuestos mínimos*, servirá de base para elaborar, actualizar o ajustar la normativa de cada municipio. Dichos 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) formas de obtención de suelo para loteos sociales e instrumentos de financiamiento de su urbanización; 8) y todo otro tema que las soberanías consideren conveniente.

Los estudios deberán proponer las diferentes alternativas de implementación de este marco, que pueden tener el nivel de leyes provinciales, o un simple convenio, o de un marco general al que adhieren las diferentes soberanías por ordenanza. En ese caso deberán identificar mecanismos de garantía, formas de actualización o revisión, y los criterios para identificar una o varias autoridades de aplicación.

En base a los presupuestos mínimos, cada municipio deberá definir su propia normativa urbana, con el apoyo técnico, financiero e institucional de las provincias y los organismos nacionales pertinentes.

MONITOREO RESULTADOS:

La institucionalidad metropolitana deberá realizar un seguimiento del proceso de coordinación de normativas urbanísticas, su grado de avance y de cumplimiento por provincia y por municipio, y se deberán establecer indicadores de resultados, en relación al consumo de suelo por habitante, a la superficie urbanizada, a los porcentajes de cobertura de infraestructuras urbanas, la variación de los valores del suelo en el tiempo, etc.

Se prevé para su elaboración un plazo de nueve meses, para dar inicio a los trabajos de concertación.

2.11 REDISTRIBUCIÓN DE LA COMPLEJIDAD DE LOS NÚCLEOS URBANOS

MATRIZ: Crecimiento

PROYECTO: Programa de redistribución de la complejidad urbana

JUSTIFICACIÓN/ PROBLEMA:

La organización de la estructura urbana de la región Confluencia se presenta como un conjunto de centros urbanos que funcionan en forma complementaria. El aglomerado urbano constituido por Neuquén-Plottier y Cipolletti presenta actualmente la mayor concentración de equipamientos públicos y privados, comercios, oficinas y empleos de la región. Las localidades de la segunda corona, si bien conservan su propia identidad y autonomía municipal han tendido, en las últimas décadas, a convertirse en 'ciudades dormitorio', por el creciente predominio del núcleo central de la aglomeración, que concentra no sólo la mayor cantidad de empleos sino también los centros comerciales, los lugares de esparcimiento y donde se desarrollan las actividades de mayor complejidad de la región. Del sistema policéntrico que caracterizaba al Alto Valle hasta los años '80, se observa hoy la tendencia a la constitución de un núcleo central que, por sus características, ejerce una fuerte atracción para la implantación de nuevas actividades. Como consecuencia, en el resto de las localidades se reducen los servicios prestados, sean estos públicos (administración, justicia, seguridad, salud, educación, esparcimiento, etc.) o privados (comercios, bancos, aseguradoras, servicios profesionales, salud, educación privada, etc.), con la consecuente reducción de las actividades económicas y la disminución de la recaudación tributaria por parte de los municipios. Puede concluirse que mientras en el núcleo central se produce una gran concentración de las actividades terciarias, los municipios periféricos continúan expandiendo un tejido predominantemente residencial, es decir, experimentando un fuerte crecimiento poblacional que incrementa los costos de sostenimiento de los servicios públicos sin que aumente su base recaudatoria⁸.

Del cuadro de equipamientos urbanos elaborado por el Estudio para Vaca Muerta (PET-2015), se han recuadrado en color azul los que forman parte de la región Confluencia. El escalograma identifica 40 tipos de equipamientos y servicios de diversa complejidad y su presencia le asigna un punto a cada localidad. En la columna de la derecha se suman los resultados de cada núcleo urbano. De esta manera, se puede observar la alta concentración de servicios y equipamientos en el aglomerado Neuquén-Plottier-Cipolletti y la progresiva reducción de estos en las demás localidades de la región. Cinco Saltos, Allen y Centenario figuran en el tercer escalón de la jerarquía urbana, sumando entre 21 y 17 puntos, por debajo de la mitad de los puntos del aglomerado central, que suma 40. El resto de las localidades de la región Confluencia presentan un núcleo mínimo de servicios, en general, vinculados a salud, educación y seguridad.

El desarrollo de las actividades hidrocarburíferas en el yacimiento Vaca Muerta encuentra así una estructura de centros muy desequilibrada, con una alta concentración de complejidad urbana en el núcleo de la aglomeración y subcentros que tienden cada vez más a simplificar sus prestaciones, recibiendo casi exclusivamente población residente que no trabaja ni consume en sus territorios.

⁸ Los impuestos inmobiliarios son recaudados por las provincias. Los municipios generan fondos propios casi exclusivamente de las tasas asociadas a las actividades económicas que se desarrollan en sus territorios.

- Empresas del sector petrolero
- Representantes del sector inmobiliario
- Parques industriales

EFFECTOS POSITIVOS:

Con la descentralización del empleo y su redistribución en los municipios de la región se espera fortalecer los centros urbanos, atraer mayor complejidad y favorecer una mayor redistribución de cargas y beneficios entre las localidades. Al mismo tiempo, se verá beneficiado el núcleo urbano mayor, que presenta actualmente signos de saturación, fuerte congestión de tránsito, problemas para estacionar, alta demanda de los espacios públicos y necesidad de reinversión en infraestructuras y servicios básicos, etc.

Adicionalmente, la desconcentración del empleo incidirá en la localización residencial, reduciendo los viajes residencia-empleo, lo que producirá una reducción de los tiempos de viaje y en la emisión de gases de efecto invernadero.

EFFECTOS NEGATIVOS:

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.

CONDICIONES DE REALIZACIÓN:

Los gobiernos de las provincias de Río Negro y Neuquén podrán establecer condiciones de localización de oficinas y áreas operativas en los pliegos de licitación para la concesión de áreas de explotación de hidrocarburos, a fin de redistribuir los empleos y la generación de ingresos brutos en el conjunto de las localidades de la región Confluencia.

En segundo lugar, se deberá elaborar una agenda de reuniones de los gobiernos provinciales y los municipios con los sectores económicos generadores de empleo, principalmente, las empresas vinculadas a la actividad hidrocarburífera o proveedoras de servicios, a fin de acordar las condiciones para la localización de actividades productivas, facilitar las gestiones administrativas, habilitar áreas receptoras de dichas actividades, mejorar las condiciones de acceso y la provisión de infraestructuras, mejorar la conectividad digital, proveer servicios digitales, etc., sean éstas oficinas o áreas industriales y de logística.

MONITOREO RESULTADOS:

Las direcciones de estadísticas de las provincias deberán implementar mecanismos de recopilación de datos de las actividades económicas de los municipios de la región, en particular, datos sobre Producto Bruto Geográfico, cantidad de empleos, recaudación por Ingresos Brutos, tasas municipales por servicios, etc. De esta manera, se podrá monitorear la evolución de la economía local, la desconcentración de las actividades y su redistribución territorial. También se deberá verificar en cada municipio las estadísticas de habilitaciones de otras actividades, comerciales, bancarias, de servicios, etc. como efecto de las relocalizaciones. También será importante chequear cambios en los patrones de asentamiento residencial y su incidencia en los medios de transporte públicos y el uso de vehículos particulares en las rutas de la región. A partir de la implementación de las medidas de descentralización económica, se buscará incrementar el empleo en un 20% en cada localidad.

2.12 DESARROLLO INSTITUCIONAL METROPOLITANO

LINEAMIENTO: Desarrollo Institucional

PROGRAMA: Plan de Desarrollo Institucional Metropolitano

JUSTIFICACIÓN:

Actualmente, ciudades y municipios que coexisten en un espacio territorial específico, comparten situaciones ligadas a la movilidad, el ambiente, los recursos naturales, el trabajo, la producción, el uso y gestión de servicios urbanos básicos, la localización de mega proyectos económico-productivos, etc. Esta realidad, enfrenta a los actores del territorio ante el desafío de explorar y construir mecanismos de coordinación y/o cooperación para abordar de modo certero y eficiente temáticas que involucran ámbitos espaciales que exceden los límites municipales.

En el marco de las actividades realizadas bajo el Programa DAMI, doce intendentes de municipios de la zona del Alto Valle y dos representantes de las provincias de Neuquén y Río Negro, el 13 de junio de 2017 firmaron un Acta Acuerdo donde establecieron la denominación de Región Metropolitana de la Confluencia para el espacio territorial que comparten. A la vez se comprometieron a delinear una agenda de tema metropolitanos en torno a las matrices de movilidad y crecimiento, ambiental y productiva. En el posterior taller realizado, una de líneas de acción identificada se refiere a la necesidad de establecer mecanismos de coordinación interinstitucional que permita ejecutar una agenda de temas comunes.

Esta línea pretende evitar el accionar independiente de cada municipio en temas comunes, el riesgo de generar una multiplicidad de estructuras administrativas que, con el tiempo, erosionen el desempeño de las unidades administrativas locales y provoquen duplicidad de funciones, generación de desigualdades territoriales, considerables impactos ambientales, asignación ineficiente de los recursos públicos y elevación de los costos para la aprobación de planes, programas y proyectos de desarrollo metropolitanos.

También, es necesario reconocer que el hecho de ser una Región que comparten dos provincias, agrega un elemento extra de complejidad al proceso construcción de instancias de articulación, difícil de por sí en regiones de una única jurisdicción provincial. No sólo se trata de no desconocer las autonomías municipales, sino también armonizar el accionar de las instancias metropolitanas con el marco normativo de Neuquén y Río Negro. Sin embargo, la necesidad de abordar en perspectiva regional diversos temas - usos de suelo, saneamiento hídrico y ambiental, diversidades productivas, movilidad y seguridad vial, entre otros- enfatiza la intención de promover los esfuerzos conjuntos para generar instancias de gobernabilidad metropolitana, que reduzcan los costos políticos y generen instrumentos de gestión eficaces a los municipios.

OBJETO:

Elaboración de un Plan de Desarrollo Institucional para la Región Metropolitana Confluencia (RMC) que tenga como fin la construcción progresiva de instituciones metropolitanas y el fortalecimiento de las herramientas de gestión con que cuentan los municipios que conforman la región de la Confluencia.

La primera etapa de este plan implicará la realización de una consultoría para indagar los perfiles específicos que podría adoptar la institucionalidad metropolitana a construir, mediante el estudio y análisis de casos de experiencias internacionales que hayan transitado por procesos de este tipo. Asimismo, la consultoría deberá analizar la voluntad y recursos que los actores territoriales están dispuestos a involucrar en la construcción de las instancias regionales, y evaluar alternativas para desarrollar mecanismos de financiamiento regional. El objetivo será proponer a los actores de la RMC diferentes diseños y perfiles institucionales, y considerar su viabilidad política.

A partir de considerar algunos procesos de construcción metropolitanas reconocidas a nivel internacional, (como la del Área Metropolitana del Valle de Aburrá en Colombia, de Curitiba y Belo Horizonte en Brasil, por mencionar sólo algunos), esta institucionalidad metropolitana deberá contar con:

- Un Pacto Metropolitano, es decir un acuerdo político fundacional concreto que defina los alcances de esta construcción, y funcione como guía orientadora del proceso.
- Un espacio de encuentro/negociación periódica y permanente que convoque a los actores principales del proceso -intendentes y gobernadores provinciales-.
- Instancias de articulación específicas en temas sectoriales: transporte, agua, emprendimientos productivos, ambiente.

En ese sentido, la consultoría deberá definir para cada uno de los ejes sectoriales acordados en el Pacto Metropolitano el alcance concreto que adoptará el tratamiento común y el perfil de los órganos que se creen. Es decir, si se necesitará la construcción de un ente metropolitano, la adopción de normas/pautas comunes, el establecimiento de instancias de articulación intermunicipal, etc.

La consultoría deberá recomendar la elaboración de estudios en profundidad en cada una de las áreas sectoriales definidas. Por ejemplo, si es necesario en el tema de transporte realizar un estudio acerca del reordenamiento futuro del sistema de transporte metropolitano en términos de obras de infraestructura, espacios de circulación, frecuencia de los servicios urbanos e interurbanos, separación del transporte de carga y el particular.

La segunda etapa del Plan estará dirigida a promover el fortalecimiento de la gestión metropolitana, a través de acciones que impulsen los esquemas de articulación metropolitana definidos en la primera etapa, y promuevan programas de capacitación y formación de los funcionarios municipales, provinciales y actores de la sociedad civil involucrados en problemáticas de esta naturaleza. Estas actividades podrían llevarlas adelante las Universidades de la Región (Comahue y Río Negro) y deberían apuntar a la definición de:

- Temáticas, contenidos y modalidad de cursos y/o programas de capacitación y formación de cuadros metropolitanos que refuercen el abordaje y perspectiva metropolitana. Por ejemplo: dictado de especialización y/o diplomatura en gestión metropolitana, etc.
- Estrategias de sensibilización, promoción, difusión y construcción de una identidad metropolitana. Adopción de iconografías y simbologías que identifiquen la pertenencia a la Región Metropolitana Confluencia, y coordinación con el diseño comunicacional de cada municipio y provincias.

ANÁLISIS ECONÓMICO:

La implementación del Plan de Desarrollo Institucional para la RMC reportará diversos beneficios económicos para la región, los municipios y la población en general. Como principal beneficio podemos identificar que una de las acciones previstas tiene como objetivo la creación de un Fondo Regional, si bien se pondrá bajo estudio las diferentes alternativas para solventarlo y sostenerlo, se prevé que contar con este tipo de instrumento puede fomentar negociaciones para que partidas extras del presupuesto nacional o provinciales se destinen al mismo. Por otro lado, contar con esquemas institucionales metropolitanos mejorara la asignación de los recursos públicos, y favorecerá la captación de fondos y financiamientos para obras, planes, programas y proyectos de desarrollo metropolitanos obras.

ACTORES INVOLUCRADOS:

- Gobierno de la Provincia de Neuquén
- Gobierno de la Provincia de Río Negro
- Municipios de la Región Confluencia
- Universidad Nacional del Comahue
- Universidad Nacional de Río Negro
- Organizaciones de la sociedad civil

EFECTOS POSITIVOS:

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, contar con mecanismos institucionales consensuados redundará en una intervención conjunta más eficiente, reforzando los lazos de solidaridad, identidad y pertenencia a la Región Confluencia.

EFECTOS NEGATIVOS:

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.

CONDICIONES DE REALIZACIÓN:

Para llevar a cabo la primera etapa del plan se deberán consignar actividades que apunten a:

5. Elaboración de bases para la convocatoria a la consultoría para la realización del Plan de Desarrollo Institucional, que contenga las siguientes acciones:
 - a. Análisis de perfiles específicos que podría adoptar la institucionalidad metropolitana de la RMC, mediante el estudio de casos de experiencias internacionales que hayan transitado por procesos de este tipo.
 - b. Relevamiento de antecedentes históricos de instancias metropolitanas en la región: alcances, limitaciones, causales de sus logros y motivos de su declinación. Si aún persisten, evaluar la posibilidad de coordinar actividades o estrategias de actuación.
 - c. Realización de entrevistas en profundidad con los actores territoriales a fin de constatar la voluntad y recursos que están dispuestos a involucrar en la construcción de las instancias regionales.
 - d. Estudio y formulación de mecanismos de financiamiento regional permanente para solventar los gastos corrientes de las instancias metropolitanas, así como también para la ejecución de obras, programas, proyectos, etc.
 - e. Presentación de documentos finales: proponer a los actores de la RMC diferentes diseños y perfiles institucionales, y considerar su viabilidad política. También se requerirá concretar instancias de información, asesoramiento, recomendación y discusión acerca del diseño institucional más adecuado a la realidad de la RMC.
 - f. Actividades de asistencia técnica, soporte y consulta.

Para la segunda etapa del plan, las actividades requeridas serán:

6. Elaboración de programas de capacitación y formación en gestión metropolitana, que incluya:
 - a. con definición de temas, contenidos, perfil de destinatarios y modalidad de dictado.
 - b. Dictado de los cursos junto con las universidades.
7. Definición de una estrategia de sensibilización, promoción, difusión y construcción de una identidad metropolitana, que incluya:
 - a. diseño de iconografías y simbologías que identifiquen la pertenencia de cada localidad a la RMC.
 - b. Coordinación con las reparticiones de comunicación institucional de cada municipio y de las provincias para la puesta en marcha de la estrategia.

MONITOREO DE RESULTADOS:

Serán evaluados los diferentes diseños y perfiles institucionales presentados, los mecanismos de financiamiento propuestos, y todas las recomendaciones que formule la consultoría. También se evaluarán las tareas de asistencia y monitoreo respecto a la etapa de puesta en funcionamiento de los esquemas institucionales.

Se evaluará la segunda etapa del programa en términos de capacitaciones realizadas: cantidad de asistentes, grado de satisfacción con el curso, cantidad de egresados. Respecto a la estrategia de sensibilización, promoción y difusión de la identidad metropolitana, se considerarán las campañas comunicacionales en este sentido y puesta en marcha por cada uno de los miembros que conforman la región. Así como también su impacto en la visibilidad y reconocimiento de las iconografías/simbologías por parte de la población.

3. Seguimiento del plan: Pronóstico y perspectivas

Sobre la base de los elementos identificados en el diagnóstico, los términos de referencia señalan la necesidad de proyectar hacia el futuro la evolución probable de estas tendencias, conformando un conjunto de escenarios de futuros posibles.

El trabajo de taller con los responsables de las áreas técnicas municipales y provinciales, trabajo sobre estos problemas, y la identificación de líneas de acción tendientes a darles un tratamiento adecuado.

Queda por desarrollar la proyección de estas líneas de acción y la ponderación de sus efectos sobre el futuro de la región.

Metodológicamente, se propone como primer paso proyectar el desarrollo posible de cada uno de los ejes de diagnóstico, lo que permite diferenciar una evolución favorable de otra desfavorable:

3.1 CUADRO EJES DE DIAGNÓSTICO Y EVOLUCIÓN PROBABLE

Eje de diagnóstico	Evolución probable
Debilitamiento de un modelo de manejo ambiental basado en la gestión de un oasis, que induce el paulatino retroceso de la calidad ambiental.	La toma de conciencia permite reformular los parámetros de manejo ambiental y promueve un mejoramiento de la calidad ambiental, restableciendo al oasis como un ambiente resiliente.
	Se acentúa el retroceso del oasis, que articulado con nuevos costos ambientales derivados del incremento de la actividad hidrocarburífera acelera el deterioro de la calidad ambiental.
Cambios en la matriz productiva regional, induce nuevas dinámicas de crecimiento a los sectores extractivos, logístico e industrial.	La matriz productiva regional redefine el perfil de la actividad rural e induce nuevas dinámicas de crecimiento, manteniendo una diversidad.
	La actividad agrícola retrocede hasta ocupar un espacio poco importante en la conformación del PBI regional.
Problemas de conectividad derivados del desfasaje entre el crecimiento de las demandas de movilidad y el crecimiento de una estructura de soporte y administración que se encuentra desbordada	El desarrollo del transporte público y el crecimiento de una estructura de soporte y administración permiten manejar el funcionamiento de la movilidad.
	El crecimiento de las demandas de movilidad promueve el incremento del parque automotor, saturando una matriz vial sobrecargada, produciendo deseconomías y problemas de gobernanza
Expansión inadecuada del perímetro urbano promueve un tejido de muy baja densidad, con bajos estándares de urbanización y carente de una correcta estructuración de las centralidades.	Se logra contener la expansión, se mejora la calidad del tejido existente y se avanza en una mejor distribución de los servicios con una adecuada jerarquía de centros.
	No se logra contener la expansión, la urbanización avanza sobre las antiguas chacras, conformando islas de urbanización, en un contexto de mucho suelo vacante, y se profundiza la concentración de servicios entorno a dos grandes centralidades.
Dificultad para establecer una instancia de coordinación interinstitucional que permita ejecutar esta agenda de temas comunes.	Se logra establecer un interés común que los gobiernos locales priorizan, y se desarrolla un marco institucional que permite garantizarlo.
	Las sociedades locales compiten por los recursos buscando optimizar su participación en el proceso de crecimiento

Como segundo paso se propone poner en relación estas posibles evoluciones, asumiendo que es poco probable que en todos los ejes se produzca la alternativa favorable. Este conjunto de combinaciones permite destacar cinco escenarios alternativos.

Las características de estas combinaciones llevaros a denominar a estos escenarios como:

1. tendencial
2. con prioridad transporte
3. diversificación de la actividad rural
4. con eje en la urbanización
5. de carácter integral

3.2 CUADRO ESCENARIOS

	Ambiente	Producción	Movilidad	Crecimiento urbano	Institucionalidad
TENDENCIAL	Se acentúa el retroceso del oasis, que articulado con nuevos costos ambientales derivados del incremento de la actividad hidrocarburífera acelera el deterioro de la calidad ambiental.	La actividad agrícola retrocede hasta ocupar un espacio poco importante en la conformación del PBI regional.	El crecimiento de las demandas de movilidad promueve el incremento del parque automotor, saturando una matriz vial sobrecargada que produce deseconomías y problemas de gobernanza	No se logra contener la expansión, la urbanización avanza sobre las antiguas chacras, conformando islas de urbanización, en un contexto de mucho suelo vacante, y se profundiza la concentración de servicios entorno a dos grandes centralidades.	Las sociedades locales compiten por los recursos buscando optimizar su participación en el proceso de crecimiento
SOLO TRANSPORTE	Se acentúa el retroceso del oasis, que articulado con nuevos costos ambientales derivados del incremento de la actividad hidrocarburífera acelera el deterioro de la calidad ambiental.	La actividad agrícola retrocede hasta ocupar un espacio poco importante en la conformación del PBI regional.	El desarrollo del transporte público y el crecimiento de una estructura de soporte y administración permiten manejar el funcionamiento de la movilidad.	No se logra contener la expansión, la urbanización avanza sobre las antiguas chacras, conformando islas de urbanización, en un contexto de mucho suelo vacante, y se profundiza la concentración de servicios entorno a dos grandes centralidades.	Las sociedades locales compiten por los recursos buscando optimizar su participación en el proceso de crecimiento
DIVERSIFICACIÓN RURAL	Se acentúa el retroceso del oasis, que articulado con nuevos costos ambientales derivados del incremento de la actividad hidrocarburífera acelera el deterioro de la calidad ambiental.	La matriz productiva regional redefine el perfil de la actividad rural e induce nuevas dinámicas de crecimiento que mantienen una cierta diversificación	El crecimiento de las demandas de movilidad promueve el incremento del parque automotor, saturando una matriz vial sobrecargada, produciendo deseconomías y problemas de gobernanza	Se logra contener la expansión, se mejora la calidad del tejido existente y se avanza en una mejor distribución de los servicios con una adecuada jerarquía de centros	Se logra establecer un interés común que los gobiernos locales priorizan, y se desarrolla un marco institucional que permite garantizarlo.
URBANIZACIÓN	La toma de conciencia permite reformular los parámetros de manejo ambiental y promueve un mejoramiento de la calidad ambiental, restableciendo al oasis como un ambiente resiliente.	La actividad agrícola retrocede hasta ocupar un espacio poco importante en la conformación del PBI regional	El desarrollo del transporte público y el crecimiento de una estructura de soporte y administración permiten manejar el funcionamiento de la movilidad.	Se logra contener la expansión, se mejora la calidad del tejido existente y se avanza en una mejor distribución de los servicios con una adecuada jerarquía de centros	Se logra establecer un interés común que los gobiernos locales priorizan, y se desarrolla un marco institucional que permite garantizarlo.
INTEGRAL	La toma de conciencia permite reformular los parámetros de manejo ambiental y restablece al oasis como un ambiente resiliente.	La matriz productiva regional redefine el perfil de la actividad rural e induce nuevas dinámicas de crecimiento, manteniendo una diversidad.	El desarrollo del transporte público y el crecimiento de una estructura de soporte y administración permiten manejar el funcionamiento de la movilidad.	Se logra contener la expansión, se mejora la calidad del tejido existente y se avanza en una mejor distribución de los servicios con una adecuada jerarquía de centros	Se logra establecer un interés común que los gobiernos locales priorizan, y se desarrolla un marco institucional que permite garantizarlo.

3.3 EVALUACIÓN DE LOS ESCENARIOS:

El primer escenario acepta las condiciones actuales y no encuentra mecanismos adecuados para revertir el curso de la realidad. El proceso de crecimiento del área loteada, y el abandono de las actividades agrícolas se combinan permitiendo que se multipliquen las islas de urbanización. La competencia por facilitar el establecimiento de actividades logísticas contribuye a acelerar este proceso. La multiplicación de las nuevas urbanizaciones, sin un marco de exigencias respecto de la provisión de infraestructuras, promueve la urbanización precaria, que dada la baja densidad de ocupación de los lotes (sobreoferta) encuentra dificultades para financiar la construcción de infraestructuras y para pagar los costos de la prestación del servicio. La demora por realizar transformaciones estructurales sobre la red vial, y de reorganizar el sistema de transporte, profundiza los niveles de congestión actuales, con graves consecuencias sobre la economía y la gobernanza. Las dificultades de movilidad dificultan la distribución territorial de una jerarquía de centros, profundizando la concentración en los dos centros principales. De producirse la dinamización de las actividades hidrocarburíferas, el crecimiento poblacional se ha de acelerar, y la presión sobre la demanda de suelo, segmentará la calidad de vida de la población en función de su capacidad adquisitiva, con un alto costo en términos de gobernanza. La debilidad de las instituciones responsables de conducir estos procesos, multiplicará los conflictos ambientales y sociales.

El segundo escenario pone el eje en los problemas de transporte, concentrándose en atender lo que actualmente es reconocido como la principal fuente de molestia e irritación en las entrevistas con la población. El primer dilema refiere a la prioridad sobre la estructura vial, y la diferenciación de un circuito de cargas, frente a priorizar el desarrollo del transporte público. Mientras el primero estimula el incremento del parque automotor, el segundo facilita los desplazamientos de la población, pero mantiene serias desventajas en el desarrollo local. Definida la necesidad de integrar ambas decisiones, persisten las tendencias al cesamiento de la urbanización y el paulatino deterioro de las condiciones ambientales. Puede concluirse que el mejoramiento de los flujos circulatorios aceleran el proceso de retroceso del oasis de riego, y la falta de iniciativas al respecto, dejara en un plazo relativamente corto, un espacio degradado, en el que se acelera el proceso de pérdida de calidad ambiental. La dificultad para construir un interés común entre los municipios, y su natural tendencia a competir, lleva a que los marcos normativos sean muy dispares, que se consolide la tendencia a recurrir a las vías de excepción, y a que en algunos municipios se facilite el desarrollo de modalidades o actividades que en otros contextos estarían prohibidos. Asumiendo esta tendencia como comportamiento general, se constataría una tendencia a desplazar actividades no deseadas en las partes consolidadas de la metrópolis hacia las nuevas periferias conformadas por los municipios de la segunda corona.

El tercer escenario pone el eje en el relanzamiento de las actividades agrícolas, a partir de la creación de condiciones que favorezcan su recuperación. Si bien esta posibilidad depende en gran medida de condiciones macroeconómicas, puede pensarse que el cambio de producto o de inserción de los productores en las cadenas de comercialización puede dar lugar a estas transformaciones. El incremento de la actividad agrícola debilita las tendencias de urbanización, lo que genera un encarecimiento del suelo. En este contexto existen mejores condiciones para sancionar un marco regulatorio común para contener los procesos de expansión urbana. La ausencia de pautas de manejo ambiental permite que la agricultura se desarrolle sin regulaciones de salvaguarda del medio. El cambio de los cultivos tradicionales, puede modificar drásticamente el ambiente, en tanto se alteran los sistemas de riego, las características del ambiente, la sanidad y el paisaje.

El cuarto escenario pone el eje en la expansión urbana, que avanza sobre la debilidad del sistema productivo rural. Cuenta con una infraestructura reconfigurada, y con un sistema de transporte público que reorganiza la movilidad de una parte significativa de la población. Las actividades extractivas crecen y ocupan espacio, en un contexto que se vuelve cada vez más urbano. Los municipios han sabido construir un interés común, que lleva a priorizar ciertas políticas sobre las presiones del mercado, entre ellas las referidas al control de la urbanización, la exigencia de proveer buenos estándares de provisión de servicios y de buen manejo ambiental. El problema es la abundancia de suelo vacante, en la medida que el retroceso de la actividad agrícola deja gran parte de la superficie del oasis como un área cuya protección depende del sostenimiento de políticas públicas (subsidios, adquisiciones) es decir del sostenimiento de políticas de protección, que afectan una parte importante de los recursos en el sostenimiento ambiental. La imagen de un territorio depredado, que se visualiza en los escenarios 1 y 2, exige en el caso del escenario 4 una fuerte cuota de voluntarismo para mantener el oasis de riego.

Por último, el **quinto escenario** combina las partes de manera más adecuada. Señala la complementariedad de las líneas de trabajo, destacando la importancia de construir un interés común que sustente el interés de los municipios por colaborar en lugar de competir. Evidentemente este escenario requiere del desarrollo de arreglos institucionales más complejos, que garanticen la sostenibilidad de estas decisiones. Sin embargo la convergencia de buenas prácticas en el manejo del transporte, del ambiente y del proceso de expansión urbana, permitiría contener un proceso de crecimiento económico y demográfico en condiciones adecuadas.

3.4 MEDIDAS A IMPLEMENTAR

Sobre la base de los elementos descriptos el cuadro que sigue relaciona cada eje de diagnóstico con el tipo de medidas que se deberían tomar para resolverlo. En una tercera columna se señalan los resultados que se deberían obtener, considerando que estos resultados coinciden con las premisas consideradas como resultado de una evolución favorable de cada eje de diagnóstico.

Cuadro Ejes, Medidas y Resultados

Eje de diagnóstico	Medidas	Resultado esperado
Debilitamiento de un modelo de manejo ambiental basado en la gestión de un oasis, que induce el paulatino retroceso de la calidad ambiental.	Plan de manejo del oasis de riego. Incorporación de nuevas áreas de riego Estudios de vulnerabilidad (mapa de riesgo) Mejoramiento calidad del agua superficial y de las napas Plantas de potabilización y tratamiento Tratamiento RSU Definición de pautas de operación extractiva en el oasis de riego	La toma de conciencia permite reformular los parámetros de manejo ambiental y promueve un mejoramiento de la calidad ambiental, restableciendo al oasis como un ambiente resiliente.
Cambios en la matriz productiva regional, induce nuevas dinámicas de crecimiento a los sectores extractivos, logístico e industrial.	Recuperar experiencias exitosas (relevar, reproducir condiciones) Estimular nuevas actividades productivas (incubadora). Fortalecimiento parques industriales y logísticos.	La matriz productiva regional redefine el perfil de la actividad rural e induce nuevas dinámicas de crecimiento, manteniendo una diversidad más adecuada
Problemas de conectividad derivados del desfase entre el crecimiento de las demandas de movilidad y el crecimiento de una estructura de soporte y administración que se encuentra desbordada	Plan general de transporte Mejoramiento mecanismos de gestión del transporte (fortalecimiento de la comisión de coordinación) Tarjeta intermodal (SUBE) Incorporación de nuevas modalidades de transporte (metrobus, bicicleta) Fortalecimiento del tren Mejoramiento estructura vial (circuito de cargas, puentes)	El desarrollo del transporte público y el crecimiento de una estructura de soporte y administración permiten manejar el funcionamiento de la movilidad.
Expansión inadecuada del perímetro urbano promueve un tejido de muy baja densidad, con bajos estándares de urbanización y carencia de una correcta estructuración de las centralidades.	Normativa común (Presupuestos mínimos) Planes maestros de agua y saneamiento. Mejorar la gestión de servicios públicos (agua y saneamiento) Mejoramiento red vial local e interurbana (bicisendas) Sistemas de recolección y tratamiento RSU Promoción de centralidades, redistribución de equipamiento y servicios Cualificación del espacio urbano, costaneras, parques y otras áreas verdes	Se logra contener la expansión, se mejora la calidad del tejido existente y se avanza en una mejor distribución de los servicios con una adecuada jerarquía de centros
Dificultad para establecer una instancia de coordinación interinstitucional que permita ejecutar esta agenda de temas comunes.	Acciones de desarrollo institucional y fortalecimiento municipal Garante de manejo ambiental y del control urbanístico. Autoridad de transporte Instancias de coordinación Fondos de promoción del desarrollo metropolitano Apoyo a obras de interés local.	Se logra establecer un interés común que los gobiernos locales priorizan, y se avanza en el desarrollo de un marco institucional que permite garantizarlo.

3.5 CONCLUSIONES

En base a los elementos expuestos, queda ratificado el conjunto de acciones (proyectos, medidas, obras, regulaciones, desarrollos institucionales) previstos por la agenda. Sin embargo, el despliegue de los diferentes escenarios advierte sobre las consecuencias de implementarlos en forma aislada o parcial. Resulta evidente que atender sólo a algunas cuestiones sectoriales (p/ej. el transporte) no corrige, y en algunos casos, agrava los efectos negativos del desarrollo de otras tendencias (p/ej. la urbanización indiscriminada de áreas de riego). Las líneas de trabajo propuestas guardan entre si una relación estructural, que articula la implementación de acciones concretas como partes de una estrategia dirigida a una transformación integral de las condiciones de desarrollo de la región.

Si se apela a la noción de incertidumbre para ponderar la posibilidad de concreción de algunas de estas iniciativas, constatamos que algunas están muy próximas a su realización, porque ya cuentan con proyectos y se estudia su factibilidad técnica y financiera (sistema de tratamiento de residuos) plantas de potabilización de agua y tratamiento de efluentes. Otros se apoyan en una fuerte voluntad política, que anuncia su próxima concreción (bicisendas, metrobus). Existen también los que responden a anhelos de la población (SUBE, normativa urbanística coherente) o se apoyan en una fuerte voluntad política de los responsables municipales (vialidad de carga sobre la barda). Corresponde sin embargo destacar la debilidad de algunos otros planteos, como los referidos a la salvaguarda del oasis de riego, la confección de un mapa de riego y de medidas de atención de emergencias, en general sostenidos por una conciencia ecológica, pero cuya aplicación lesiona intereses sensibles y se sabe de difícil implementación. En este contexto es necesario que los responsables de implementación del plan sean capaces de sostener estas líneas de trabajo, desarrollando acciones que profundicen su inserción en el imaginario de la sociedad.

Otro parámetro de evaluación pondera la capacidad de tracción de algunas líneas de trabajo, y la tendencia de otras a subordinarse (se dejan traccionar) convirtiéndose en consecuencias de la realización de las primeras.

Es el caso de la construcción de grandes infraestructuras (viales, puentes, trenes, metrobus, etc.) cuya presencia define los flujos de movilidad y la localización de actividades centrales. Puede incluirse en esta categoría a las obras de expansión o mejoramiento de las redes de servicios. En menor medida es el caso de marcos regulatorios o cambios en los procedimientos administrativos. Los efectos ambientales y urbanos tienden a subordinarse a estas decisiones, y los intentos de modificar estas grandes tendencias con acciones sobre el espacio público o el ambiente suelen tener poco impacto en términos metropolitanos, siendo frecuente que aparezcan en forma espontánea como consecuencia de cambios en los elementos que fraccionan.

La agenda propuesta presenta una buena combinación de estos elementos; pero, en términos de gobernanza, exige dirigir el esfuerzo sobre las cuestiones estructurales, que frecuentemente son las que suelen presentar mayor incertidumbre, por sus costos o dificultades de implementación, pero son las que facilitan el acompañamiento de las otras.

La posibilidad de poner en marcha esta estrategia y de sostenerla en el tiempo, depende de la capacidad de los responsables de este acuerdo de avanzar en la implementación de arreglos institucionales de una complejidad, acorde a la de los temas que se propone manejar. Se trata de construir una estructura de gobernanza que haga posible un *desarrollo urbano y territorial sostenible, como parte de estrategias integradas de desarrollo y planes de apoyo que articulen las instancias municipales, provinciales y nacionales de gobierno, que relaciones mecanismos de financiación responsable y transparente* (quito 84) fomentando una mayor cooperación sobre la base de la coherencia de objetivos y medidas acordada por las autoridades que firman este acuerdo.

La idea de un pacto interjurisdiccional en torno a una agenda metropolitana ha sido propuesta como el punto de partida de esta construcción que, siguiendo los documentos de la Nueva Agenda Urbana de ONU Hábitat III, puede ser presentada como una nueva forma de concebir la institucionalidad metropolitana. Se apoya en el *"fortalecimiento de la capacidad de los gobiernos locales y subnacionales dotándolos de la autoridad necesaria para manejar preocupaciones críticas de escala metropolitana."*⁹

⁹ Documento de Quito, ONU Hábitat III, Octubre de 2016

Seguimiento de la agenda,

La aplicación de esta nueva agenda metropolitana requiere de un ambiente propicio y de una amplia gama de medios de aplicación, que incluye el acceso a fuentes de conocimiento (investigación, tecnología, innovación) así como a la colaboración interregional y el establecimiento de alianzas con todos los niveles de gobierno, incluyendo las agencias de desarrollo y las instituciones multilaterales de crédito. Desde esta perspectiva el trabajo de desarrollo de los diferentes proyectos optimizando sus posibilidades de implementación constituye una primera etapa de mucha actividad. En algunos casos la reflexión se centrará en la aplicación, adaptación o el desarrollo de herramientas, asumiendo que la propia experiencia metropolitana da cuenta de muchas experiencias innovadoras en términos de gestión del desarrollo ambiental, productivo y urbano. Esta línea de trabajo tiene enormes potencialidades para la captura y generación de recursos, y para catalizar o maximizar los impactos de las inversiones públicas y privadas en la región, condiciones que pueden ser verificadas desde las instancias de redacción de los manuales operativos que regirán la ejecución del DAMI.

Evaluación de avance y correcciones

La maduración de estos acuerdos exige una minuciosa tarea de seguimiento y verificación de los resultados de la implementación de esta agenda. En primer lugar para verificar si el rumbo es correcto, y si los resultados alcanzados corresponden con los previstos. En caso de no ser así corresponde evaluar si el desvío es producto de cambios en dimensiones de la realidad que escapan a las competencias de los responsables locales, fallas de caracterización o de posicionamiento. Puede también suceder que la tarea de ajuste a las condiciones de aplicación del plan vaya produciendo una deriva, correspondiendo, en ese caso, plantear un ajuste del rumbo a seguir y la corrección de las prácticas que producen estos desvíos. Puede suceder que cambie la prioridad de los temas y, en ese marco, los énfasis que caracterizan cada etapa. Queda, por lo tanto, clara la necesidad de definir horizontes temporales y etapas, estableciendo los momentos en que las operaciones de evaluación y ajuste deben ser realizadas.

Un primer elemento constitutivo de la nueva institucionalidad a construir es la creación de una instancia de supervisión de la implementación, presidida por los responsables políticos que han firmado estos acuerdos, apoyada por un personal técnico cuya rutina se aboca a la implementación y seguimiento de esta agenda. La coordinación de las unidades provinciales de planeamiento y de las unidades ejecutoras de los créditos multilaterales (nacionales y provinciales) ha de coordinarse con las oficinas municipales para garantizar la realización de rutinas de implementación y seguimiento de los programas que surgen de esta agenda. Esta instancia dará seguimiento a la ejecución del DAMI, gestionará la implementación de otros proyectos y establecerá un procedimiento de altas y bajas para tramitar los temas priorizados por la gestión metropolitana.

El desarrollo de los diferentes proyectos y de sus correspondientes marcos lógicos, consolidará una rutina de formulación, evaluación y seguimiento de proyectos, fortaleciendo modalidades de gestión que mejoren sustancialmente la gobernanza.

En este marco, la conformación de esta pequeña agenda, fruto de un proceso tan participativo como expeditivo, deja como saldo un acuerdo trascendente, que supera muchos años de descoordinación y apunta a dar respuesta a los desafíos de la realidad desde una perspectiva de colaboración. En este caso, se abre la posibilidad de generar las condiciones para albergar adecuadamente a una población de un millón de habitantes en un oasis de riego, que retoma su capacidad productiva reafirmando su resiliencia.

4. Anexos

4.1 ANEXO 1: Hacia una institucionalidad metropolitana

¿Cómo avanzar en una institucionalidad metropolitana para la Región Confluencia?

Ejes

- Estrategia basada en acuerdos políticos de los intendentes
- Creación de instancias metropolitanas para los tres principales temas críticos: transporte, aguas, suelos.
- 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.

Propuesta de articulación metropolitana

Proponemos 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.

Lineamientos para la acción

Ya se han identificado temas donde “lo metropolitano” se considera una realidad ineludible para los municipios, en la medida en que se enfrentan a problemas que rebasan sus capacidades locales, aun cuando cuentan con competencias para abordarlos. Las instancias de articulación adoptarán diversas modalidades: establecimiento de normativas, pautas u ordenamiento común, acuerdos de cooperación, creación de entes, etc.

El objetivo es ir generando 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. El proceso se apoya en el establecimiento de “contratos sectoriales”, que establezcan no solo las acciones de gestión metropolitana y los acuerdos de cooperación alcanzada, sino también la responsabilidad asumida por cada una de las partes en torno a las competencias delegadas y al sostenimiento financiero de las iniciativas promovidas.

En la medida en que los términos de estos acuerdos puedan ser cumplidos, brindarán a los gobiernos locales nuevas herramientas de gestión para abordar los problemas cotidianos y funcionarán como una

base sólida desde donde proyectar instancias de articulación más ambiciosas en la gestión de los temas metropolitanos.

Programa

Proponemos avanzar en un acuerdo político institucional entre los municipios y las dos provincias que permitan los primeros pilares de un nuevo modo de gobierno del territorio: la Junta Metropolitana, con sus Consejos temáticos y su Oficina de gestión.

Junta Metropolitana

El principal órgano de decisión será la Junta Metropolitana, conformada por los intendentes de la Región, un representante del Gobierno de Río Negro y un representante del Gobierno de Neuquén (idealmente de las áreas de planificación). También se puede pensar en agregar representantes de los consejos municipales (esto lo evaluarán las partes). Varios temas son importantes al respecto:

1. Tiene que ser creada mediante instrumentos legales propios del territorio. Por ejemplo, sería conveniente que los consejos municipales de cada municipio sancionen una ordenanza que obligue a futuros intendentes a participar de esta Junta, de manera de garantizar su continuidad en el tiempo.
2. Debe definir una periodicidad de reuniones. Se sugiere que en momentos iniciales tiene que ser muy intensa.
3. Debe definir internamente mecanismos de resolución y toma de decisiones (mayorías simples, mayorías especiales, etc.)
4. Se deberá evaluar la conveniencia de que esta institucionalidad se apoye en leyes provinciales en algún momento futuro. De momento, es claramente una creación endógena, que irá adquiriendo fortaleza institucional y legal en su proceso.
5. Su patrimonio y renta puede surgir de diferentes fuentes:
 - a. el producto de una sobretasa sobre el avalúo catastral de las propiedades situadas dentro de la jurisdicción de cada municipio.
 - b. Las partidas presupuestarias que sean asignadas por los municipios o las gobernaciones en forma voluntaria (ú obligatoria si así lo acuerdan), en sus presupuestos anuales.
 - c. Otras contribuciones como: las sumas que recaude por contribución de valorización en la ejecución de obras metropolitanas, por las sumas que reciba por contratos de prestación de servicios, por donaciones, por venta de servicios y por los bienes muebles o inmuebles que adquiera a cualquier título, etc.

Consejos Metropolitanos Sectoriales

Son los organismos consultivos de la Junta Metropolitana. Su rol es analizar y evaluar aspectos que deben ser aprobados posteriormente en la Junta.

El camino recomendado es crear un consejo metropolitano para cada uno de los temas críticos principales que han surgido del DAMI II: regulación de usos de suelo; aguas y saneamiento y transporte. Entonces, se propone comenzar organizando tres consejos metropolitanos, cuyos objetivos particulares serán la preparación, elaboración y evaluación de los proyectos de cada área y la recomendación de los ajustes que deban introducirse.

- Cada uno estará integrado por las áreas provinciales pertinentes (transporte, agua, ordenamiento territorial, etc.), las áreas de planificación provinciales y los equipos técnicos de cada municipio. Esta constitución tripartita permitirá la convergencia de las miradas sectoriales de las reparticiones específicas, la mirada integral de las áreas de planificación y la mirada local de los municipios.
- Sus objetivos iniciales serán, en un caso planificar los usos de suelo (urbano, productivo) en la región; en otro ser autoridad ambiental en el territorio, y en otro ser autoridad de transporte metropolitano.
- La propia experiencia adquirida determinará la necesidad de pasar o no a la creación de entes metropolitanos sectoriales. Nuevamente, la sugerencia es comenzar un proceso de articulación de acciones para luego formalizar en la creación de los entes específicos.

- Se sugiere que las sesiones de los Consejos Metropolitanos de Planificación se den con la periodicidad necesaria garantizar un trabajo efectivo. A su vez, serán convocadas por la Junta Metropolitana a sesiones extraordinarias.
- Deben definir internamente mecanismos de resolución y tomas de decisiones (mayorías simples, mayorías especiales, etc.)

Con el tiempo, se evaluará la conveniencia de crear otros consejos sectoriales o transitar el camino de creación de otro tipo de institucionalidad. Asimismo, los integrantes de estos consejos evaluarán la necesidad de incorporar como miembros a estas instancias a otros actores de la sociedad civil vinculados a las temáticas abordadas (colegio de profesionales, universidades, centros de investigación, cámaras sectoriales/empresariales, sindicatos, ONGS, etc).

Oficina de gestión

Se sugiere la creación de una dirección de gestión integral, como organismo ejecutivo encargado de administrar y gestionar este proceso de construcción de institucionalidad metropolitana. Es la oficina permanente y cotidiana de trabajo y el punto de anclaje de la estrategia metropolitana.

Esta oficina tiene que lograr ser la instancia responsable de coordinar y ejecutar la planificación integral del territorio. Ya cuenta con la agenda metropolitana del DAMI II, que puede oficiar de guía de acciones futuras, pero esa agenda requerirá también de una permanente actualización de diagnósticos, estrategias y proyectos. Y es una manera que este esfuerzo por el DAMI II no se diluya con la ejecución de los proyectos y pueda permanecer como foro de planificación.

Si se crean varios consejos metropolitanos, será la encargada de coordinar acciones entre ellos. Y si se avanza a la creación de entes metropolitanos específicos, seguramente cada uno tendrá su propia oficina de gestión, que serán desprendimientos de ésta.

Tendrá que definir si le otorga un rol a terceros: universidades, entidades, etc.

En concreto, es la encarga de impulsar acciones de:

- Coordinación de acciones y ejecución de los proyectos DAMI.
- Fortalecimiento institucional de los municipios: asistencia técnica, colaboración con equipamientos, servicios, etc.
- Capacitación periódica y/o permanente de agentes metropolitanos. Por ende, debe coordinar con instituciones de enseñanza de la región y del país.
- Comunicación institucional: todo lo referido a consolidar una identidad territorial y una marca que identifique a la nueva institución metropolitana.

Además, impulsará un Registro de Buenas Prácticas Metropolitanas, para que las diferentes administraciones municipales puedan compartir con sus pares prácticas de gestión local relevantes y propiciar el intercambio de experiencias entre los municipios. Este sistema busca consolidar un banco de prácticas en gestión pública municipal partiendo de las experiencias de los municipios miembros del Área Metropolitana (por ejemplo, Plottier con su ordenanza de urbanización; Allen con sus acciones de emprendedurismo; etc).

La experiencia del DAMI demuestra que la región cuenta con la masa crítica de profesionales capaces de llevar adelante este proceso. Será responsabilidad de provincias y municipios re-direccionar acciones de modo de garantizar que este espacio institucional se pueda constituir con fuerza y responsabilidad.

4.2 Anexo 2. Informe de Tareas

INFORME DE TAREAS DESARROLLADAS POR LOS CONSULTORES ALFREDO GARAY Y OSCAR MA-DOERY EN EL MARCO DEL DAMI II DE LA REGIÓN DE CONFLUENCIA

En los tres meses de desarrollo que tiene este trabajo, han sido desarrolladas las siguientes actividades:

- Análisis de documentación preexistente, aportada por la contraparte y documentación proveniente de otras fuentes.
- Sistematización de información obtenida de fuentes primarias y secundarias, a través de conversaciones con integrantes de las áreas de planificación y de los organismos de financiamiento externo de las provincias de Río Negro y Neuquén.
- Reuniones de trabajo con intendentes, funcionarios municipales y provinciales e integrantes del equipo conformado para este trabajo. Las mismas se realizaron los días 16 y 17 de mayo en las localidades de Centenario, Cinco Saltos, Allen, Cipoletti y Neuquén, y el objetivo fue la identificación de los principales problemas de la Región Confluencia.

En esas reuniones se entrevistó a los intendentes de Cinco Saltos y de Allen. Ambos estuvieron acompañados por integrantes de sus respectivos equipos de gestión. También se entrevistó a los secretarios de gobierno y de transporte de la ciudad de Neuquén, el secretario de planificación de Centenario, entre otras personas presentes.

- Diseño y animación del taller diagnóstico, en el que se identificaron los principales problemas de la región, focalizando en cuestiones de interés metropolitana. El mismo se llevó a cabo el día 18 de mayo en la ciudad de Neuquén.
- Elaboración del Acta Acuerdo Metropolitana que fue firmada por las dos provincias y 12 municipios el día 13 de junio en la localidad de Cinco Saltos.
- Elaboración de una guía para las entrevistas en profundidad a intendentes y funcionarios provinciales.
- Entrevistas a los intendentes de Centenario, de Cipolletti y funcionarios de las áreas de Transporte de las Provincias de Neuquén y Río Negro. Las mismas tuvieron lugar el día 14 de junio.

Los principales temas abordados en esas reuniones fueron el saneamiento de los ríos, el tratamiento de los líquidos cloacales, el retroceso del oasis, el tratamiento de los residuos sólidos urbanos, las producciones de agro-alimentos, el transporte de cargas y la movilidad de las personas.

- Reunión con docentes de la Universidad Nacional del Comahue, representantes del Ministerio de la Producción de Neuquén e integrantes del Grupo Diálogo Neuquino. La misma se realizó el día 14 de Junio por la mañana, en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional del Comahue.

Los temas giraron en torno a la manera como la Universidad Nacional del Comahue puede involucrarse a futuro en el Plan Estratégico Metropolitano, contribuyendo en diagnósticos, relevamientos y capacitaciones.

- Elaboración de un Diagnóstico que identifica los principales problemas de la región. Este diagnóstico se basa en los resultados del Taller I, de la lectura de documentos, y de reuniones con informantes clave. El documento respectivo fue adjuntado en el Informe 1.
- Elaboración de las pautas orientativas y material de base, para el Taller de identificación y priorización de líneas de acción, que se llevó a cabo el día 3 de julio. El documento respectivo fue adjuntado en el Informe 1.
- Participación en el Encuentro Taller del 3 de julio.

El mismo tuvo como objetivos:

- *Fortalecer el espacio de diálogo constructivo y construcción de acuerdos de cara a generar proyectos ejecutivos compartidos para la RM Confluencia*
- *Profundizar, relacionar y priorizar los temas críticos identificados dentro de las dimensiones de Movilidad y crecimiento, Ambiental y Económica productiva.*
- *Formular y priorizar líneas de acción y solución a los problemas metropolitanos identificados.*
- *Ponderar y sugerir claves que contribuyan a la viabilidad política, técnica y económica de las líneas de solución priorizadas.*

De acuerdo al material de base aportado, en el taller se discutieron los siguientes temas:

Problemas de la matriz ambiental:

1. Definición de un plan de manejo ambiental que relacione modalidades de riego, producción y urbanización dentro de parámetros de convivencia sostenibles.
2. Definición de pautas para el saneamiento y cuidado de los ríos, sobre la base de un análisis de la cuenca del Alto Valle como un todo.
3. Definición de pautas de tratamiento coherentes y mejora de los sistemas de recolección, tratamiento y disposición final de residuos de la región metropolitana.
4. Elaboración de una evaluación de riesgos y organización de un sistema metropolitano de monitoreo y atención de emergencias.
5. Realización de acciones de tratamiento costero, recuperación de canales de riego y tratamiento de espacios verdes públicos (continuando con las acciones del DAMI 1)

Problemas de la matriz productiva:

1. Posibilidades y alternativas de reposicionamiento de la actividad agraria.
2. Desarrollo de actividades logísticas y productivas en los diferentes escenarios DAMI.
3. Identificación de obras fundamentales para organización de la matriz productiva (rutas, puentes, ferrocarril, parque industriales).
4. Criterios de distribución de las actividades terciarias sobre el territorio.

Problemas de la matriz de movilidad y crecimiento:

1. La movilidad de personas, bienes y servicios, viendo a la región como un todo que ofrece múltiples alternativas de resolución.
2. El crecimiento de la mancha urbana y su efecto sobre suelo productivo, considerando el crecimiento demográfico tendencial y el proyectado, que pone en crisis la provisión de infraestructuras.
3. La definición de instrumentos de gestión del suelo, estándares de urbanización, y de dotación de infraestructuras.
4. La distribución de densidades y centralidades para garantizar una correcta estructuración del territorio metropolitano.
5. Cambio tecnológico y su contribución al funcionamiento y gestión de la ciudad.

Asimismo, la integración de esta región como una unidad estructural, plantea desafíos en términos de la construcción de una institucionalidad adecuada, que partiendo del respeto de las unidades provinciales autónomas y de las autonomías municipales, pueda proponer arreglos institucionales innovadores para atender problemas comunes.

Como resultados del taller, hemos elaborado el siguiente Cuadro de Lineamientos, Proyectos y Componentes.

Cuadro de Matrices, Lineamientos, Programas, Proyectos y Componentes

Matrices /Financiamiento	Programas	Proyectos	Componentes del proyecto	Estudios y proyectos	Obras	Desarrollo institucional	Fuente BID	Contraparte local	
Matriz ambiental	1 Programa de Manejo del Oasis de Riego	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	
	2 Programa de preservación de la calidad de las aguas	2.1 Proyecto ejecutivo para la construcción de plantas de potabilización o tratamiento de aguas usadas	Plan director de agua y saneamiento para Vista Alegre que incluye el proyecto ejecutivo de una planta de tratamiento de efluentes cloacales	300.000			270.000	30.000	
			Plan director de agua y saneamiento y proyecto ejecutivo planta de tratamiento de efluentes cloacales para Campo Grande y Cte. Cordero	200.000		180.000	20.000		
		2.2 Gestión y capacitación en operación del servicio	Identificación de medidas de mejoramiento de la gestión de los servicios sanitarios	112.000			100.800	11.200	
	3 Programa para el Mejoramiento de la Gestión Integral de RSU	3. Mejoramiento de la Gestión Integral de RSU	Sobre la base de los estudios y programas en curso, promueve acciones de mejoramiento en procesos de clasificación o disposición final de RSU						
	4 Mapa de Riesgos y Sistema de Alerta Temprana	4. Mapa de riesgo	Realización del mapa de riesgos: diseño de protocolos de actuación e identificación de obras	175.000			157.500	17.500	
Matriz productiva	5 Programa Integral de desarrollo logístico y productivo metropolitano	5.1 Diversificación e innovación productiva	Relevamiento y análisis de experiencias innovadoras y propuesta de políticas de apoyo al emprendedorismo y la innovación	75.000			67.500	7.500	
		5.2 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		
			Obra de electrificación Parque Industrial el Chañar, 18 has.		115.000	86.250	28.750		
			Proyecto ejecutivo de los servicios para sistematizar el Parque Industrial de Senillosa	300.000		270.000	30.000		
		5.3 Incubadoras de empresas	Promover la conformación de ambientes favorables al desarrollo de empresas (VER nota n°1)						
5.4 Electroducto margen sur Río Negro y Río Limay	Promover la diversificación productiva en margen sur								
Matriz de movilidad y crecimiento	6 Programa de movilidad y transporte metropolitano	6.1 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	
		6.2 Modelo de simulación de movilidad y transporte en la región metropolitana	Desarrollar un sistema informático de simulación del funcionamiento de la movilidad metropolitana	400.000			360.000	40.000	
		6.3 Fortalecimiento de la comisión de transporte	Contribuir al fortalecimiento de la comisión de transporte	100.000			90.000	10.000	
		6.4 Implementación Tarjeta SUBE Metropolitana (intermodal)	Desarrollo de negociaciones con las autoridades competentes				0	0	
	7 Reestructuración vial y ferroviaria	7.1 Vialidades locales	Desarrollo de obras de integración de las vialidades locales. Proyecto ejecutivo integral ciclovia Allen - Campo Grande, incluyendo conexiones peatonales, de motos y bicicletas.	170.000			153.000	17.000	
				Obras surgidas de los proyectos ejecutivos (esta línea podría replicarse en otro componente)					
			7.2 Ensanches, bicisendas o caminos alternativos	1. Mejoramiento de las condiciones de circulación entre municipios: obra bicisenda desde casco urbano Plattier hasta calle Solalique en Neuquén (7 km)		425.000		318.750	106.250
				2. Mejoramiento de las condiciones de circulación entre municipios: obra iluminación y construcción bicisenda San Patricio del Chañar - Campo Grande (3 km)		185.000		138.750	46.250
				3. Mejoramiento de las condiciones de circulación entre municipios: obra bicisenda entre calle Jaime de Nevares (Cent.) y el ingreso a Vista Alegre (4,9 km)		282.000		211.500	70.500
		7.3 Apoyo al desarrollo del sistema de BRT y obras complementarias	4. Mejoramiento de las condiciones de circulación entre municipios: Proyecto ejecutivo ciclovia desde segunda rotonda de Centenario hasta rotonda de ingreso a Cinco Saltos		18.000		16.200	1.800	
			5. Mejoramiento de las condiciones de circulación entre municipios: obra ciclovias Allen - Campo Grande por etapas		830.000		622.500	207.500	
		7.4 Apoyo al desarrollo de una vialidad alternativa de carga	Estudio de factibilidades y alternativas de BRT y anteproyecto de puente Neuquén-Cipolletti	Proyecto ejecutivo vinculación (puente) Neuquen-Cipolletti, desde calles Leloir y Entre Ríos (NQN) hasta calle Mariano Moreno y Ruta 151 (CIPO)	120.000		108.000	12.000	
				Evaluación técnica y económica de la construcción de una nueva vialidad sobre la barda norte y anteproyecto	120.000		108.000	12.000	
			Vialidad sobre barda norte: proyecto ejecutivo que determine la evaluación técnica de la obra que permita unir Allen con Cipolletti (1ra. Etapa) y esta última con Campo Grande (2da. Etapa)	600.000		540.000	60.000		
	7.5 Ensanche Ruta 22	Desarrollo de ajustes a la propuesta actual							
7.6 Modernización sistema ferroviario	Modernización sistema ferroviario de cargas y personas								
8 Normativa Urbana Metropolitana	8. Normativa urbanística metropolitana y sistemas de núcleos urbanos	Estudio de la normativa vigente y propuestas de un marco general de regulación urbanística (presupuestos mínimos) Redistribución de la complejidad de los núcleos urbanos (descentralización)	175.000			157.500	17.500		
Matriz Institucional	9 Desarrollo Institucional Metropolitano	9.1 Programa de Desarrollo Institucional Metropolitano	Promover la consolidación de instancias de colaboración metropolitana. Construcción de capacidades metropolitanas en los Municipios.			381.000	342.900	38.100	
		9.2 Apoyo institucional a la mesa de Agenda Metropolitana	Apoyo institucional a la Mesa de Agenda Metropolitana			150.000	135.000	15.000	
TOTALES GENERALES				3.789.000	1.837.000	531.000	5.265.750	891.250	
					6.157.000		6.157.000		

Referencias

- Proyectos generales
- Proyectos municipales

Segunda reunión con las áreas de transporte de las provincias de Neuquén y Río Negro y funcionarios de municipios de la región. La misma se llevó a cabo en la ciudad de Cinco Saltos, el día 4 de julio.

- Allí se avanzó en la necesidad de un abordaje integral al tema de transporte metropolitano y la posibilidad de creación de una Comisión de Coordinación de Transporte Urbano y Suburbano, que establezca objetivos, pautas de funcionamiento y un plan de acción.

Reuniones con los responsables provinciales de las áreas de planificación. Con la representante Titular de la Provincia de Río Negro ante el CFI, Arq. Laura Edit Perilli el día 4 de julio por la mañana y con el Secretario de Planificación y Acción para el Desarrollo (COPADE), Lic. (Mg.) Diego Sebastián González, el 4 de julio por la tarde.

- En ambas reuniones se abordaron los avances del trabajo y se escucharon las expectativas de ambas provincias respecto al DAMI II.
- Elaboración de informe de presentación de la Región del Alto Valle, junto con funcionarios de las áreas de planificación de ambas provincias.
- El mismo contiene aspectos demográficos, cuestiones vinculadas a la conformación territorial de la Región Confluencia y datos de su estructura productiva (ver ANEXO 5 del presente documento).

Reuniones de presentación de lineamientos y proyectos con los municipios.

- El miércoles 26 de julio con los Municipios de Plottier, Neuquén, Fernández Oro y Cipolletti, además de representantes de ambas provincias. La misma se realizó en la ciudad de Neuquén, en la sede de la Municipalidad, Av. Argentina y Roca, 2º piso, a las 9.30 hs.
- El miércoles 25 a las 16 horas, se realizó la reunión con los Municipios de Centenario, Cinco Saltos, Contralmirante Cordero y Vista Alegre, además de representantes de ambas Provincias. La misma se realizó en el Museo del Riego, situado en el Dique Ballester- Ruta 151 - Río Negro.
- El día viernes 28 se realizó la reunión con los municipios de San Patricio del Chañar, Campo Grande, Senillosa y Allen, con los Consultores y Provincias. Se realizó en la ciudad de San Patricio del Chañar, a las 10.00 hs, en el Centro Cultural sito en la calle Ingeniero Gasparri Sector Sur.

En todas ellas se expusieron los lineamientos para cada matriz y los proyectos pensados para dar forma al Plan Estratégico de la Región Confluencia, y se volvieron a escuchar reflexiones y expectativas por parte de los representantes municipales.

Participación en el Seminario "El desafío energético argentino: La industria del petróleo y del gas en la cuenca neuquina", dictado por el Instituto Argentino de Petróleo y Gas (IAPG) el día 27 de julio a las 9.00 hs en el Centro Pyme ADENEU, sito en calle Sarmiento 802 de la Ciudad de Neuquén.

- Allí se escucharon las características específicas de la producción de petróleo y gas en el Yacimiento Vaca Muerta, las modalidades de uso de suelo, así como las estimaciones de aumento de inversión, empleo y producto interno bruto que el sector hidrocarburífero tiene para la región.

Durante las primeras semanas del mes de agosto, bajo la coordinación de las áreas de planificación de las provincias de Río Negro y Neuquén, se llevaron a cabo reuniones con los representantes de los municipios, con el objetivo de priorizar aquellos proyectos de interés de cada municipio, que permita complementar la agenda común metropolitana.

Con ese nuevo insumo, el día 14 de agosto se realizó otra reunión con los intendentes de la Región Metropolitana de la Confluencia y funcionarios de las áreas de planificación y de financiamiento de las pro-

vincias de Río Negro y Neuquén. La reunión se llevó a cabo en la ciudad de Allen. Allí se presentó la agenda metropolitana, con sus respectivas matrices y con los proyectos priorizados por los municipios en cada matriz. Dentro de esa agenda, se definieron los costos de cada actividad y se diferenciaron las actividades que podrían ser financiadas con recursos DAMI y aquellas que podrían ser financiadas con otros recursos.

El día 15 de agosto se mantuvieron nuevas reuniones con los equipos de planificación de ambas provincias, con el objetivo de precisar detalles de la agenda metropolitana.

Durante las siguientes semanas se trabajó en la búsqueda de información faltante para la redacción definitiva de cada proyecto.

El 18 de setiembre se llevó a cabo por la mañana una reunión con el intendente de Vista Alegre y parte de su equipo de gestión municipal. Allí se trabajó sobre aspectos puntuales referidos a los alcances de la reciente firma de ese municipio del Acta Acuerdo Metropolitana, que el resto de los municipios había firmado en el mes de junio pasado.

Por la tarde se llevó a cabo una nueva reunión con el conjunto de los intendentes de la Región Metropolitana de la Confluencia y funcionarios de ambas provincias. La reunión se realizó en la localidad de Cipolletti, donde se hizo la presentación del detalle definitivo de los proyectos contemplados en este DAMI II, con sus alcances y costos. Estuvieron presentes 10 intendentes y funcionarios delegados de los intendentes de Senillosa y Neuquén que no pudieron concurrir por estar fuera de la región.

En esa reunión, los intendentes cerraron el acuerdo, quedando por confirmar la fecha de la firma formal del compromiso metropolitano, con la presencia de los gobernadores de ambas provincias y funcionarios del gobierno nacional (la fecha depende de sus agendas).

Durante la reunión fue señalada la importancia de haber llegado a conformar esta agenda, y que constituya el núcleo de una estrategia común para conducir el desarrollo de la región desde una perspectiva de colaboración.

4.3 Anexo 3: ANÁLISIS DE NOTICIAS DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

En el presente anexo se analiza el tratamiento y difusión de noticias ligadas a las cuatro matrices consideradas en este trabajo en distintos diarios locales y provinciales de la región. El objetivo es relevar los temas de actualidad y de agenda que aparecen en los medios locales e interesan a las sociedades de cada una de las ciudades.

Los diarios provinciales consultados fueron: la Agencia Digital de Noticias, Diario Río Negro, La Mañana de Neuquén y Diariamente Neuquén a través de sus páginas web. Respecto a diarios de alcance local se consideraron: La Voz de Cipolletti, que cuenta también con secciones de localidades aledañas a Cipolletti, específicamente: Allen, Fernández Oro y Cinco Saltos. También se consultó al diario local de Plottier Limay Noticias, y de Centenario CentenarioDigital.com.

El recorte temporal abarca para todos los casos los ocho primeros meses del año 2017.

De una primera aproximación general a los portales examinados podemos identificar **dos grandes temas que atraviesan al conjunto de las localidades del Alto Valle**: la preocupación que genera en amplias sectores de la sociedad civil la contaminación de los ríos Limay, Neuquén y Negro por un lado, y la situación de la actividad frutícola por otro.

Los medios consultados abordan estas dos grandes temáticas en perspectiva metropolitana, como temas de índole regional, si bien encontramos también noticias que se focalizan más en las particularidades de una localidad. Por este motivo, consideramos oportuno comenzar haciendo una breve referencia general a estas dos grandes problemáticas, para luego continuar el análisis más específico de cada una de las localidades.

Contaminación de los ríos de la cuenca Confluencia

A principios de este año el diario digital ADN informaba sobre marchas en el Alto Valle en defensa de los ríos provinciales, convocadas por ciudadanos de región. Ante permanentes denuncias de contaminación organizaciones sociales, ambientalistas y vecinos de ambas provincias, se movilizaron para exigir que se terminen los vertidos de crudos y residuos. La iniciativa surgió a través de Facebook por Carlos Pomponio, un guardavidas que trabaja en Plottier y rápidamente se sumaron miles de personas al reclamo por el estado de los ríos en las ciudades de Neuquén, Plottier, Allen, entre otras. El pedido de parar la contaminación a los ríos que dieron vida al valle de Río Negro y Neuquén llegó a nivel nacional a través de la página Change.org donde se juntaron más de 1.300 firmas en una solicitud dirigida al presidente Mauricio Macri, al gobernador Omar Gutiérrez y al intendente Horacio Quiroga. El reclamo solicitaba inversiones para que durante este año 2017 se construyan en toda la costa plantas de tratamiento de líquidos cloacales.

La solicitud de la Legislatura de la Provincia de río Negro y la Dirección de Aguas Provinciales para efectuar estudios sobre el tipo y niveles de contaminación en los ríos, llevados a cabo por laboratorios privados y Centros de Investigación de la Universidad de Comahue, así como los resultados obtenidos abarcaron buena parte de las noticias de los portales. Asimismo, informaban sobre distintas iniciativas llevadas adelante por los gobiernos locales y provinciales: reuniones de los intendentes de la Confluencia para acordar medidas de saneamiento¹⁰, la búsqueda de financiamiento conjunto de los dos gobiernos provinciales ante la Nación para poner en marcha un plan de obras que frene la contaminación y la voluntad de definir una agenda común de obras. Dentro de esta, uno de los proyectos era la ampliación de la planta de tratamiento de líquidos cloacales de Cipolletti, que actualmente sólo procesa el 50% del total. En estas reuniones los representantes provinciales y de los municipios ribereños se comprometían a realizar controles conjuntos de monitoreo mientras se gestionaban las obras.

Las noticias en torno a esta cuestión continuaron informando sobre la marcha de estas negociaciones, la realización de los monitoreos y el inicio de determinadas obras.

¹⁰ Marchas en el Alto Valle en defensa de los ríos provinciales – ADN. Disponible en pag web: <https://www.adnrionegro.com.ar/2017/01/marchas-en-el-alto-valle-en-defensa-de-los-rios-provinciales/>

Actividad Frutícola

Durante el período bajo análisis, las noticias relativas a esta actividad giraron en torno a su situación de crisis terminal, y a las diversas iniciativas llevadas adelante por la Federación de Productores de Fruta de ambas provincias denunciando la falta de políticas que brinden contención, sustentabilidad y previsibilidad al sector.

En el mes de enero las noticias informaban sobre el estado de las negociaciones paritarias entre las empresas frutícolas, los trabajadores sindicalizados en UATRE y empaquetadores, y productores con el fin de destrabar el conflicto salarial e iniciar la cosecha. Asimismo, las notas en general giraban en torno al achique que se da en el sector debido a los cierres de distintas empresas, el remate de chacras, el abandono de la actividad de los productores y las consecuencias que se generan por la pérdida de puestos laborales en las diferentes localidades de la Confluencia. Se suman a estas noticias análisis sobre la crisis que viene enfrentando la actividad desde años: sus causas y/o factores explicativos, situación de los productores, evaluación de las políticas llevadas adelante por los gobiernos provinciales y el gobierno nacional.

También se comunican distintos reclamos de la Federación de Productores de Fruta de Río Negro y Neuquén al Estado Nacional, incluyendo cartas al ministro nacional de Agroindustrias, así como también reuniones que se llevaron a cabo con legisladores nacionales de ambas provincias y legisladores locales, para llevar los reclamos a los parlamentos y consejos. Estos incluyen: compras por parte del Estado de parte de la producción para garantizar el sostenimiento de los precios internos, la aprobación e implementación del Instituto de la Pera y la Manzana y diversas medidas de resguardo económico y jurídico para los productores.

Ante la falta de respuestas y soluciones a la situación atravesada por los productores, las noticias reflejan diversas jornadas de protestas de los productores regionales, catalogadas como "frutazos" y realizadas en los puentes carreteros que unen las ciudades de Cipolletti y Neuquén. Los reclamos continúan versando sobre la mejora de las condiciones de mercado para poder vender la producción a un mejor precio, sumamente deteriorado por la elevación de los costos de producción.

A fines del mes de abril, el portal ADN informa sobre una reunión celebrada entre la CAFI (Cámara Argentina de Fruticultores Integrados), sectores de la producción, el Ministro de Hacienda de la Nación Nicolás Dujovne, para tratar soluciones a la crisis que atraviesa el sector. En el encuentro se negociaron: una línea de crédito específica para la fruticultura a través del Banco Nación, posibles diferimientos impositivos, el encuadramiento global de la actividad y el futuro de la fruticultura. Los representantes del gobierno nacional se comprometieron a generar planes de mediano y largo plazo para recuperar la actividad y alcanzar un acuerdo global con todos los integrantes de la cadena productiva para la distribución del fondo de la fruticultura.

A fines de mayo, se informa la realización de una jornada de negociación entre los distintos representantes del sector frutícola, del gobierno nacional y provinciales donde se acuerda destinar 540 millones de pesos para el sector frutícola del Alto Valle. Una parte para un fondo específico de 240 millones del Plan Sanitario y 300 millones para financiar a productores frutícolas que no son sujetos de créditos bancarios a través del Fondo Nacional de Agroindustria.

Sin embargo, las noticias reflejan la preocupación de los productores por la entrada al mercado interno de manzanas provenientes de Chile, el impacto de los tarifazos en los costos de producción, así como reclamos de la Federación de una compensación por falta de rentabilidad.

En el mes de julio, se reflejan en los portales el descontento de la Federación de productores ante la inacción del gobierno nacional y su oposición al Plan Frutícola propuesto por el gobernador de Río Negro. Se informa el estado de asamblea de los productores, distintas medidas de fuerza que discuten y se consideran nuevos análisis de centros de investigación regionales (específicamente el Centro de Estudios Patagonia) sobre la situación crítica de la actividad y el impacto negativo de las políticas públicas implementadas.

Las noticias de agosto dan cuenta de declaraciones de funcionarios nacionales que recomiendan ante la declinación de la producción, la reconversión de los productores a otras actividades o la producción de

otra cosa, y las voces críticas de funcionarios provinciales ante este tipo de respuestas del gobierno nacional.¹¹

A continuación, se presenta un relevamiento de las principales noticias de los municipios de la región Confluencia, en función de las matrices del diagnóstico regional.

CIPOLLETTI:

MATRIZ AMBIENTAL

La cuestión de la gestión de RSU fue uno de los temas más recurrentes en los medios consultados. Aparece tratada a principios de enero cuando el intendente de la ciudad firma un Acta Acuerdo para la puesta en marcha del basural regional con su par de la ciudad de Neuquén y de otras localidades de la Confluencia. La firma permite dar destino y tratamiento seguro a la basura regional de los municipios adherentes, destinándolos al Complejo Ambiental Neuquén (CAN). Se trata de un convenio que afecta la disposición final de los desechos de la ciudad, que serán tratados en la ciudad de Neuquén por la empresa Cliba - Tecsan.

Posteriormente, las noticias relativas a este tema destacan las posturas de los distintos actores involucrados en la actividad. Las declaraciones de funcionarios municipales ligados al ejecutivo (Secretario de gobierno Diego Vázquez y el propio Intendente), expresaban la ventaja de regionalizar la gestión y deslizaban la posibilidad de privatizar el servicio de recolección en la ciudad, a cargo de empleados municipales nucleados en el gremio Sitramuci.

En palabras del intendente *"su regionalización es la solución más inteligente ante nuestro problema ambiental"*¹². Además, aparecían noticias acerca de las medidas requeridas para poner en funcionamiento el nuevo sistema de gestión: la clausura del basural existente en la ciudad y el diseño de un nuevo Centro de Disposición Final y las ventajas que traería para Cipolletti participar del proyecto de enterramiento regional de residuos que impulsa la Municipalidad de Neuquén. Entre estas, se destacaban la de tener una playa de transferencia en la que acumulará y tratará la basura que luego se enviará al repositorio ubicado en la vecina capital. En las instalaciones cipoleñas también se recibirían y tratarían los desechos de Campo Grande y otras localidades rionegrinas próximas que eventualmente se unan al proyecto.

Asimismo, las noticias revelaban las posturas de alerta y crítica de parte de los trabajadores municipales encargados de la recolección de la basura por el temor de la pérdida de puestos laborales, ante lo que consideraban la privatización del servicio, y la de los recolectores informales que trabajan en el basural. Se informa que el gremio solicitó la elaboración de un informe de seguridad laboral y anunció que se opondrían a cualquier intento de privatización. Los medios también levantan sus denuncias acerca de las condiciones laborales en las cuales realizan las tareas de recolección, y los bajos salarios que perciben los cuales se encuentran por debajo de la línea de pobreza. Por otra parte, denuncian que el Ejecutivo desoyó todas las propuestas que presentaron para conformar una cooperativa que incluya, también, a los recicladores que trabajan en el basural. Tampoco tuvo respuesta el pedido de capacitación que, según estiman, tiene impacto directo con la deficiencia en el servicio.

Otro tema vinculado a esta matriz es la cuestión de la contaminación del río Negro. Se informan iniciativas del municipio invitando a la comunidad a colaborar con su firma a favor del cuidado de este río mediante la consigna "Basta de contaminación. Defendamos al río Negro". Estas iniciativas se enmarcaron en el Amparo Ambiental colectivo, presentado a la Autoridad Interjurisdiccional de Cuencas, para el cuidado y saneamiento del Río Negro. El mismo fue iniciado por distintos concejales y funcionarios de varias de las localidades ubicadas a la vera del Río Negro y presentado en General Roca y admitido por el Juzgado Federal de dicha localidad. Estos funcionarios, en su carácter de ciudadanos, reclamaron a la Justicia se

¹¹ Diario ADN, "Las declaraciones de Lopetegui embarran la cancha". Disponible en pagina web:

<https://www.adnrionegro.com.ar/2017/08/las-declaraciones-de-lopetegui-embarran-la-cancha/>. Fecha de consulta: 24/8/17.

¹² Diarios La Voz de Cipolletti, "Comienza a definirse la obra del centro de separación de residuos sólidos urbanos". Disponible en pagina web: <http://lavozdecipolletti.com/2017/01/13/comienza-a-definirse-la-obra-del-centro-de-separacion-de-residuos-solidos-urbanos/>

Fecha de consulta: 25/8/17

ordenen medidas urgentes de remediación ambiental por la preocupante contaminación que se viene observando en el mencionado espacio de agua, del cual dependen la vida y la salud de todos los habitantes ribereños. En ese sentido la Jueza ordenó a la Autoridad Interjurisdiccional de Cuencas (AIC), que integra tanto al Estado Nacional como a las Provincias de Neuquén y Río Negro disponer, en el plazo de seis meses, la presentación de un plan de remediación y saneamiento de la cuenca formada por los ríos Limay, Neuquén y Negro.

MATRIZ PRODUCTIVA

En esta matriz las noticias giran en torno a la crisis que atraviesa el sector frutícola y las consecuencias que genera en el funcionamiento del Consorcio de Riego de Cipolletti. Se informa acerca de su crítica situación debido a las deudas acumuladas de los usuarios. A esto se le suma el hecho de que la crisis de la fruticultura llevó a muchos productores a abandonar la actividad, con lo que las obligaciones por el riego no son prioritarias. De esta manera, el sistema se está desfinanciando en forma creciente y cada vez resulta más difícil mantener los trabajadores y la maquinaria.

Otra noticia que ocupó gran parte de los titulares de los portales considerados, se refiere a la iniciativa del municipio de la ciudad para aplicar una ordenanza que fije un impuesto contra las tierras rurales improductivas, ociosas o en situación de abandono, como forma de proteger la producción. En las notas periodísticas se destaca el apoyo a la medida del entonces presidente de la Federación de Productores de Río Negro y Neuquén Eduardo Artero, y su reclamo para que se trabaje junto al gobierno provincial y nacional en iniciativas similares que protejan y fortalezcan la principal actividad económica del Valle: la fruticultura. A la vez critica el uso especulativo de los predios, que terminan siendo utilizados en iniciativas ajenas a la fruticultura, como son las canchas de fútbol y los salones de baile en lugares en que no deberían ser autorizados. También se opuso a la alternativa de la extracción petrolera y a la creación de barrios privados en zonas exclusivamente agrícolas. Señala también que en la ciudad cada vez son menos los productores activos, y las consecuencias que ocasionan al sector los dueños de tierras abandonadas que no pagan el servicio de riego o de vialidad rural.

La implementación de una ordenanza para regular la producción de cerveza artesanal, fue otro de los temas más tratados por los portales locales como La Voz de Cipolletti. La necesidad de regularización se justificaba por el crecimiento exponencial de la actividad en la ciudad durante los últimos años, y porque no está contemplada en el Código de Comercio Local. Las noticias versaban sobre las distintas reuniones realizadas por la Comisión de Gobierno del Concejo Deliberante con productores locales, la Cámara de Comercios que oficiaba de representante de los productores, la Universidad de Comahue y el decano de la Facultad de Medicina, para consensuar los lineamientos de la ordenanza.

También ocuparon un importante segmento de los portales las noticias acerca del Parque Industrial de la ciudad. Específicamente, los avances en obras de asfaltado y cerramiento del mismo; requisitos para ser reconocidos por la Dirección Nacional de Parques Industriales, la adquisición de nuevos terrenos por parte de la Municipalidad y las obras de acondicionamiento de los mismos, así como la incorporación de nuevas empresas a los sectores en funcionamiento.

MATRIZ DE MOVILIDAD Y CRECIMIENTO

A mediados de febrero, los portales locales informan sobre una reunión entre funcionarios locales, el gobernador de la Provincia de Neuquén, el subsecretario de Transporte de Río Negro, e intendentes de la Región del Alto Valle, con la intención de crear una Comisión de Coordinación de Transporte Urbano y Suburbano. Posteriormente, los portales informan sobre nuevos encuentros y la realización de una mesa de trabajo en la ciudad con representantes de las localidades de Neuquén capital, Centenario y Fernández Oro, para acordar un temario a futuro con los principales puntos a tratar relacionados al transporte urbano regional y la creación de distintas comisiones específicas. Los temas abordados fueron: tarifas de pasajes, valor del boleto estudiantil, del boleto para jubilados y pensionados, y la frecuencia del servicio. Otro de los puntos debatidos fue la necesidad de brindar una solución al ordenamiento del transporte interurbano, incluso aplicar cláusulas dentro del contrato con las empresas prestadoras del servicio. También se acordó generar un acuerdo en cuanto a los pedidos a realizar al área de Transporte de Nación.

La firma de un convenio entre Cipolletti y Cinco Saltos aparece también como unas de las noticias destacadas que se vincula a temas referidos a esta matriz. En las notas se relevan los objetivos de este convenio: desarrollar acciones conjuntas para el fortalecimiento de la región metropolitana y el desarrollo conjunto de proyectos interurbanos, así como también optimizar la vinculación interurbana, sus flujos de conectividad, aspectos sociales, de infraestructura y de calidad ambiental e identificar conectividad férrea, vial y ambiental. Se menciona como un aspecto fundamental de este instrumento la realización conjunta de una obra de asfalto para una vía alternativa a la RN151 que incluya ciclovías y disminuya la congestión vehicular en este camino. Posteriormente se informa sobre la realización de otro encuentro en Cinco Saltos para avanzar en el proyecto de asfaltado que conectaría ambas ciudades por medio de una vía alternativa de la RN151, y la elaboración conjunta de un proyecto para enviarlo a vialidad nacional.

MATRIZ INSTITUCIONAL

En el mes de enero los portales locales informan sobre la firma de un convenio de cooperación mutua entre Cipolletti y Neuquén que tiene como objetivo acordar acciones conjuntas en pos de fortalecer y optimizar la vinculación interurbana en sus aspectos infraestructurales y de calidad ambiental, para conformar el modelo de metrópoli de la Confluencia de los ríos Limay y Neuquén, y en general del área Metropolitana del Alto Valle. Se mencionan los ámbitos donde se impulsarán la articulación de acciones: movilidad interurbana conectividad ferroviaria, vinculación energética, prevención de emergencias hídricas y sustentabilidad ambiental.

FERNANDEZ ORO:

MATRIZ PRODUCTIVA

Dentro de la matriz productiva uno de los temas que se reflejó en los portales de noticias fue la situación de crisis de la actividad frutícola, que en la localidad condujo a la Cooperativa de Trabajo Fruti Oro a tomar la decisión de no iniciar sus actividades en la temporada 2017, dejando sin trabajo a 90 personas.

Posteriormente, en el marco fuertes presiones de diferentes Cámaras de Productores a la Federación de Productores de Fruta de Río Negro y Neuquén, se informa la acción ejercida por la Cámara de Productores de la localidad, para implementar medidas de protesta y fuerza por la inacción del gobierno nacional frente a la situación del sector. También se advierte en la nota el descontento de los productores locales por el incumplimiento de parte de los gobiernos provinciales, del pago por daños de granizo adeudados desde la temporada 2015, el pago pendiente por el aporte de la poda de 2016, y la quita del impuesto a los ingresos brutos a las actividades primarias. En la nota, también se reitera el rechazo de los chacareros al Plan Frutícola propuesto por la gobernación de Río Negro, porque consideran que favorece la concentración de la tierra y la desaparición de los pequeños y medianos productores.

MATRIZ AMBIENTAL

La contaminación del río Negro también en esta localidad se presenta como un tema relevado por los medios de información. Más específicamente, se informa la iniciativa de concejales de la localidad y vecinos de recoger firmas para sumarse al amparo presentado por la ciudad de General Roca a instancias de la diputada María Emilia Soria contra la empresa provincial ARSA y la DPA, dadas las carencias estructurales y de equipamiento que presenta la planta de tratamiento de líquidos cloacales en la localidad. Se denuncia que los desechos son arrojados al río sin ningún tipo de tratamiento previo.

MATRIZ DE MOVILIDAD Y CRECIMIENTO

El portal ADN informa la presentación de un proyecto, por parte de la senadora Silvina García Larraburu, para que YPF instale en la localidad una estación de servicio debido a que los más de 13.000 habitantes deben trasladarse hasta ciudades vecinas para acceder a este servicio congestionando las rutas y accesos. Las razones que justifican este pedido atañen al desarrollo de las actividades económicas y comerciales ligadas a la fruticultura, servicios y transporte de carga.

Otra noticia respecto a esta matriz, tiene que ver con los proyectos presentados por Vialidad Nacional y el municipio de Cipolletti para modificar la traza de la RN 22. Se informan las sucesivas reuniones llevadas a

cabo entre los titulares del poder ejecutivo de estas localidades y autoridades de la entidad mencionada. Debido a que las modificaciones de la traza impactan dentro del ejido de Fernández Oro se considera ineludible la participación activa de la ciudad en la toma de decisiones.

MATRIZ INSTITUCIONAL

A principios de julio el sitio digital La Mañana de Cipolletti publica un eventual conflicto entre las municipalidades de Cipolletti y Fernández Oro, por la falta de delimitación de los ejidos en la margen sur del río Negro. Se informa de la apertura en la orilla sur de la calle Ángel Pablo Jáuregui por parte de la comuna orense, que plantea la necesidad de realizar la demarcación vía mojones de la línea que separará con precisión el ejido entre ambas comunas.

ALLEN:

MATRIZ PRODUCTIVA

Una de las noticias vinculadas a la crisis del sector frutícola en la localidad, refiere a la denuncia de irregularidades y espionaje en el remate de una chacra familiar donde funcionaba la PYME Lutors que empleaba a 150 trabajadores¹³. Dirigentes rurales, diputados y senadores se hicieron presentes en el lugar para evitar el remate sin éxito, y denunciaron el sistema que despliega en la zona la multinacional ExpoFrut, actuando como prestamistas de los productores y quedándose con sus tierras. Se advierte que este accionar favorece la concentración de la multinacional, ya que se queda con la tierra de los productores de la localidad para avanzar luego con el fracking en la producción de petróleo y gas.

A principios de año, se informa sobre incendios, posiblemente intencionales, en yacimientos gasíferos que afectaron a 4 pozos en la zona denominada EFO 60, el fuego comenzó en la zona de La Pasarela avanzando por detrás de la planta de YSUR-YPF.

MATRIZ AMBIENTAL

La contaminación de la costa del Río Negro en esta localidad ocupó gran parte de las noticias, señalando la prohibición de bañarse en el río y la inhabilitación del balneario local por parte del gobierno municipal, debido a la constatación de elementos contaminantes en pericias llevadas a cabo por técnicos especializados de la Prefectura Naval. Se informa que estos estudios fueron ordenados por el Juzgado Federal de General Roca, a partir de la denuncia penal y querrela por contaminación, impulsada por la Defensora del Pueblo de la Provincia, Nadina Díaz.

Se menciona que medidas de igual carácter se adoptaron en el balneario municipal de la ciudad de Neuquén debido al alto grado de contaminación superior a los índices permitidos, y a la histórica prohibición de la Isla Jordán en Cipolletti.¹⁴

A finales del mes de julio, este tema vuelve a cobrar notoriedad por noticias que informaban acerca de la aparición de una gran cantidad de especies de peces muertos en la costa del río Negro en Allen, y denuncias sobre la responsabilidad del estado al promover una matriz extractivista contaminante asociada al fracking y a la explotación minera con cianuro en la región.

CAMPO GRANDE:

MATRIZ AMBIENTAL

¹³ Diario digital ADN, Remataron una chacra en Allen y quedaron 150 trabajadores en la calle. Disponible en pag web: <https://www.adnrionegro.com.ar/2017/05/remataron-una-chacra-en-allen-y-quedaron-150-trabajadores-en-la-calle/>. Fecha de consulta: 25/8/17

¹⁴ Diario digital ADN, Las pericias del río Negro en Allen indican presencia de contaminantes. Disponible en página web: <https://www.adnrionegro.com.ar/2017/02/las-pericias-del-rio-negro-en-allen-indican-presencia-de-contaminantes/>. Fecha de consulta: 25/8/17.

Uno de los temas que se destacan dentro de la matriz ambiental es la instalación de basureros petroleros y los riesgos de contaminación que podrían generar en la población. A fines del año 2016 y principios del presente, este fue uno de los temas que tomo notoriedad en esta localidad al conocerse un proyecto de la Secretaría de Ambiente de Río Negro y la empresa Treater S.A. de instalar una planta de residuos especiales (petroleros) de 45 hectáreas. Este proyecto motivó la alarma y protesta de parte de vecinos, organizaciones ambientalistas, trabajadores de la salud y dirigentes del MST- Nueva Izquierda. Estas voces disidentes apuntan a la localización de esta planta debido a los riesgos de contaminación y las alteraciones que traería en la calidad de vida y la salud de la población¹⁵. Reclamaron mayor difusión del proyecto para que la población conozca los detalles del mismo. En la nota se hace referencia al rechazo rotundo que este tipo de emprendimientos generó en las localidades de Cinco Saltos y Neuquén con Comarsa y otros basureros contaminantes.

MATRIZ PRODUCTIVA

A mediados del mes de mayo, los portales de noticia informan sobre la iniciativa del poder ejecutivo de la provincia de Río Negro, de presentar un proyecto a la legislatura para expropiar parcelas de tierra de la localidad destinadas a proyectos productivos de uso ganadero e industrial, y vincularlas al sistema de riego. Se puntualiza que para el gobierno, el incremento de riego constituye una herramienta estratégica de desarrollo económico y de acuerdo al Plan Hortícola Provincial, se torna imperioso generar nuevos proyectos productivos con base hortícola capaces de abastecer a las ciudades del Alto Valle a calidades superiores y a precios acordes.

CINCO SALTOS

MATRIZ AMBIENTAL

Las noticias durante este periodo dan cuenta de la puesta en marcha y los avances en la obra para instalar una planta potabilizadora en la ciudad, tareas que comenzaron en julio de 2015. La obra presenta un 93% de avance; los trabajos de captación y de distribución de agua se encuentran finalizados restando la colocación de medidores domiciliarios en la planta urbana.

También se destacan informaciones relativas a la proyección de nuevas obras de cloacas impulsados por el gobierno provincial y la empresa provincial Aguas Rionegrinas, para optimizar el servicio de las redes sanitarias y la cobertura en la población.

MATRIZ DE MOVILIDAD Y CRECIMIENTO

En las noticias de la localidad se informa sobre reuniones que el jefe comunal de la localidad, Germán Epul, mantuvo con legisladores provinciales para comunicarles su apoyo al Plan Castello, iniciativa impulsada por el gobierno provincial que incluye un plan ambicioso para el desarrollo de obras públicas con endeudamiento externo, señalando las obras necesarias para Cinco Saltos.

La firma de un convenio del jefe comunal con su par de la ciudad de Cipolletti, ocupó un lugar destacado en los portales de noticia analizados, al igual que las diferentes reuniones que celebraron los equipos técnicos de ambas localidades. Se destacan los proyectos conjuntos para mejorar la conectividad de los municipios del interior de la región Confluencia y los avances en los mismo, particularmente el trazado de una ruta alternativa a la Nacional N° 151 con la construcción de una ciclovía que uniría a Cipolletti, Cinco Saltos, Contralmirante Cordero y Barda del Medio. También se destaca la intención de incluir a la ciudad de Centenario mediante la negociación de convenios bilaterales para generar una zona común entre los municipios de ambas provincias.

Los portales también relevan la presentación en la ciudad del Plan de ordenamiento Territorial, donde se trabajó en la construcción de lineamientos estratégicos y líneas de acción junto a integrantes del Poder Ejecutivo y Legislativo. Las acciones apuntan a preservar el oasis irrigado de las chacras; a promover el

¹⁵ "Vecinos denuncian la instalación de basurero petrolero en Campo Grande – ADN". Disponible en pag web: <https://www.adnrionegro.com.ar/2016/12/vecinos-denuncian-la-instalacion-de-basurero-petrolero-en-campo-grande/>. Fecha de consulta: 20/8/17

crecimiento de las actividades económicas, el empleo y la vivienda; a avanzar hacia una ciudad más compacta que facilite el acceso a los beneficios de la urbanización; a posicionar a Cinco Saltos en el área Metropolitana del Alto Valle y al fortalecimiento municipal entorno a un proyecto compartido de ciudad.

NEUQUEN

MATRIZ AMBIENTAL

La situación ambiental en ríos y lagos causado por el vertido de efluentes cloacales e industriales es el uno de los temas que más ha concitado la atención de los medios. En ellos se relevan denuncias y reclamos cruzados de vecinos y grupos ambientalistas al municipio de Neuquén; de éste a empresas privadas, etc., pedidos de informes y medidas a los gobiernos provinciales y municipales, así como también análisis de centro de investigación y colegios profesionales.

En este sentido, se informa que el Municipio de la ciudad confirmó la sentencia condenatoria a la empresa Aeropuertos del Neuquén S.A que había dictado el Juzgado de Faltas N° 2, por el vertido de efluentes que generaban un foco infeccioso (laguna de líquidos cloacales con totoral y con un microclima propicio para la presencia de aves), en inmediaciones de la pista de aterrizaje y sectores aledaños de la ciudad. El Juzgado condenó a la empresa concesionaria al pago de 294 mil pesos, más costas de 14 mil pesos; y la intimó a que presente un plan de saneamiento del sector, más un plan de tratamiento de dichos efluentes. Después de varias intimaciones efectuadas en el mes de abril pasado para que la concesionaria se pusiera en regla, la Municipalidad sancionó a la concesionaria aeroportuaria con multas por un total de 322 mil pesos. Posteriormente se informa que Aeropuertos del Neuquén SA presentará un cronograma de inversiones, que incluye la instalación y funcionamiento de una planta de tratamiento de líquidos cloacales, y se aviene así a lo exigido por el gobierno municipal capitalino, en una aceptación –la primera vez que sucede- de la jurisdicción municipal en estos casos.

También se informan fallos de la Cámara Civil, contra el EPAS (Ente Provincial de Aguas y Saneamiento), para que presente un plan de obras, financiamiento y demás requerimientos que provean una solución definitiva a los desbordes cloacales de la red troncal Necochea en la ciudad.

A fines del mes de agosto, la contaminación del río Limay y las denuncias a la Municipalidad por el vertido de líquidos cloacales sin el tratamiento correspondiente es una de las noticias recurrentes en los portales de noticias. En el marco de esta problemática se informa la solicitud de la Defensoría del Pueblo para intimar al gobierno municipal de la ciudad, por no cumplir una medida cautelar del mes de febrero que le ordenaba el cese del vertido de líquidos hacia el río Limay en la zona de balnearios. En febrero, las noticias referidas al tema informaban acerca de la aceptación de la Justicia Provincial de un recurso de amparo por la contaminación de este río, presentado por diputados y concejales neuquinos, ante los resultados de un estudio que detectaba la presencia de bacteria escherichia coli, obligando al cierre del balneario municipal Albino Cotro.

Por otra parte, concejales de la ciudad ampliaron el pedido de control de contaminación al cauce del río Neuquen hasta los límites con Vaca Muerta. Según la concejala Karina Montecinos, el plan de remediación debe extenderse hasta Añelo, donde se estarían tirando líquidos al río Neuquén. Además, el pedido de control comprende todo el curso de ese río aguas abajo, pasando por San Patricio del Chañar, Centenario (donde hay antecedentes del mal funcionamiento de la planta de cloacas desde hace años) y la pequeña localidad de Vista Alegre¹⁶.

A mediados de mayo, se informaba que se iniciaban trabajos de limpieza y saneamiento en la laguna San Lorenzo, en el marco de un proyecto de la municipalidad que busca revalorizar el lugar con el desarrollo del Parque Oeste, proyectando el emplazamiento de carteles de señalización, un sendero deportivo de casi dos kilómetros bien demarcado, estaciones saludables y miradores.

Otro tema que aparece muy tratado es la situación de los canales de la ciudad, en los cuales se realizan permanentes trabajos de limpieza y extraen toneladas de basura de los mismos. Se relacionan con esta problemática las constantes noticias sobre la existencia de basureros clandestinos en la ciudad, y la

¹⁶ Diario Imneuquén, "Quieren saber si el Neuquén también esta contaminado". Disponible en sitio web:

<https://www.imneuquen.com/quieren-saber-si-el-neuquen-tambien-esta-contaminado-n537200>. Fecha de consulta: 30/8/17

abundancia de basura en sectores de la ciudad. Las notas informan sobre operativos de multa e infracciones por cuestiones de basura llevadas adelante por la municipalidad.

También se repiten noticias relativas a fenómenos climáticos en la ciudad como vientos fuertes, nevadas e incluso la actividad de volcanes que impactan en el normal desarrollo de las actividades económico-sociales de Neuquén.

MATRIZ DE MOVILIDAD Y CRECIMIENTO

A principios de año, una de las noticias destacadas refiere a la conformación de la Comisión Coordinadora Regional del Transporte, que comenzaría a trabajar en pos de construir un sistema de transportes regional integrado. La comisión coordinará el transporte público de pasajeros regional de cuatro departamentos, dos de Neuquén y dos de Río Negro. El ministro de Economía e Infraestructura de la provincia, Norberto Bruno, destacó que *“hay aproximadamente 20 millones de personas que se mueven dentro de la trama urbana compuesta por Cipolletti, Neuquén, Plottier y Centenario”* y que *“por primera vez vamos a integrar una comisión interprovincial para lograr que mejore el transporte público de Río Negro y Neuquén”*¹⁷.

De la comisión participarán, además de las autoridades de transportes municipales y provinciales, la subsecretaría nacional de Transporte y la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT). Los municipios involucrados son Cutral Co, Plaza Huincul, Senillosa, Plottier, Villa El Chocón, Neuquén, Añelo, San Patricio del Chañar, Vista Alegre y Centenario, por la provincia del Neuquén. Por parte de Río Negro, los municipios que participan son Allen, Campo Grande, Catriel, Cervantes, Chichinales, Cinco Saltos, Cipolletti, Contralmirante Cordero, General Enrique Godoy, General Fernández Oro, General Roca, Ingeniero Huergo, Mainqué y Villa Regina, y las comisiones de fomento de Aguada Guzmán, Peñas Blancas, Cerro Policía, El Cuy, Mencué, Naupa Huen y Valle Azul.

En sintonía con el tema anterior, uno de los temas más tratados por los portales es el avance en las obras del tercer puente entre la ciudad de Cipolletti y Neuquén. A fines de agosto se anunciaba su finalización para este año, y la noticia de que una vez que esté habilitado el tramo de la actual Ruta 22 que va del puente carretero hasta Plottier, pasará a ser jurisdicción de la Municipalidad de Neuquén, transformándose en una avenida urbana. Se reconoce que una vez que se concrete, Neuquén podrá controlar el sistema semafórico de la multitrocha y de cruces complejos, agilizando el tránsito al aplicar la denominada “onda verde”, y a la vez avanzar con la ejecución de obras que contemplen salidas hacia las colectoras, que hacen a la seguridad vial de conductores y peatones.

Otro tema relativo a la movilidad que estuvo muy presente en los portales fue la llegada del Metrobus Neuquino, sistema de carriles exclusivos, para agilizar el recorrido de los colectivos del transporte público. Se informaban los anuncios del intendente de la ciudad, Horacio Quiroga, sobre el contrato con la empresa CN Sapag luego del resultado de las ofertas de la licitación pública, para comenzar a construir el primer tramo. La inversión para esta etapa, de 53.398.603 de pesos, se financia a través del gobierno nacional. El total del Metrobus demandará 180 millones de pesos.

A fines de agosto, se anunciaba la próxima inauguración de las obras del primer tramo del Metrobus en Neuquén. También se informaba que se encontraba en estudio un diagrama de obras para instalar otro Metrobus que una Cipolletti con Neuquén, en lo que constituiría una sustancial mejora para la conexión por transporte público entre ambas ciudades. Se está esperando acceder a créditos internacionales para Municipios que se están gestionando para la Argentina, buscando allí el primer financiamiento, necesario para hacer un proyecto ejecutivo.

El transporte interurbano continuó en los portales de noticias al conocerse la intención de los gobiernos de Cipolletti y Neuquén de avanzar en la integración del transporte entre las ciudades mediante la creación de una gran playa de estacionamiento en la zona de los puentes. Se piensa en espacios de área de ingreso a la capital neuquina para que los conductores dejen sus autos allí y sigan viaje a través de centros de transferencia hacia el centro. Así lo comunicó, al cabo de un encuentro de trabajo entre funcionarios neuquinos y cipoleños, el secretario de Movilidad Urbana, Fabián García. Informó que en futuros en-

¹⁷ Diario digital Diariamente Neuquén, “Comenzo el trabajo para regionalizar el transporte”. Disponible en sitio web: <http://www.diariamenteneuquen.com.ar/V3.0/2017/02/16/comenzo-el-trabajo-para-regionalizar-el-transporte/#>. Fecha de consulta: 30/8/17.

cuentros se avanzará en el diseño de rutas de circunvalación, en la propuesta del cuarto puente y en la función que en este escenario pasará a tener la ruta 22. Dentro de esta propuesta García planteó que se evalúa potenciar las redes interurbanas de circulación peatonal y para ciclistas, optimizar la conectividad ferro-vial y también la posibilidad de compartir modelos del tipo metrobus que se pondrá en marcha en la capital neuquina ¹⁸.

MATRIZ PRODUCTIVA

El tema que concentra mayor atención en esta matriz es la crisis del sector petrolero a partir de la incertidumbre generada en torno a las políticas nacionales respecto a la explotación de Vaca Muerta. Sumado a este tema, en marzo los portales informaban que el conglomerado Neuquén- Plottier, registró en el último cuatrimestre del año 2016 el mayor índice de desocupación de la Patagonia con un 6,7% según datos del INDEC. Además de registrar un índice de pobreza de 34,5%, que supera la media nacional de 30,3%.

A principios de año, la noticia que ocupó los lugares centrales de los portales consultados fue la decisión del gobierno nacional de continuar y dar los primeros pasos para impulsar el Gran Acuerdo Petrolero. De este modo, se anunciaba el sostenimiento de inversiones en Vaca Muerta para Neuquén con un cronograma más preciso y detallado. Se reafirmó el propósito de llegar al autoabastecimiento de gas con el aporte de los yacimientos neuquinos, lograr acuerdos por subsidios a desempleados del sector, la adenda al convenio laboral por productividad, y la intervención del Ministerio de Trabajo para encarrilar el conflicto en las empresas Schulmberger y Halliburton en el contexto de esa conciliación obligatoria, de manera de retrotraer despidos y demás novedades. Esos conflictos tuvieron un condimento político distinto, porque se cuestionó al propio sindicato, que intervino después de una semana muy tensa.

Posteriormente, los portales locales levantaban la noticia sobre la eliminación de las retenciones a las exportaciones de petróleo y derivados, por lo que la comercialización externa de la industria petrolera no pagaría más impuestos. También referidas a esta cuestión, se informaba que en el marco del Acuerdo Petrolero, se iniciarían las negociaciones del convenio colectivo con el Sindicato de Petroleros para definir reglas laborales nuevas para la explotación de los no convencionales.

También tuvo repercusión en los medios, la presentación de un acuerdo para el desarrollo de Vaca Muerta anunciado por el presidente de la Nación junto al gobernador provincial, el sindicalista y senador Guillermo Pereyra, empresas petroleras y el Ministro de Energía Nacional. En éste, las empresas se comprometían a invertir 5.000 millones de dólares.

A fines del mes de febrero, los medios informan sobre otro anuncio del presidente de la Nación: la firma del Acuerdo Laboral para Vaca Muerta. El anuncio se realizó en el Salón Blanco de la Casa Rosada, y el acto se catalogó como el más importante de los últimos tiempos dada la significación potencial para Neuquén y el desarrollo pleno de Vaca Muerta al mejorar las condiciones para que se produzcan inversiones y se genere la reactivación de la producción gasífera. Se informa que el efecto de este acuerdo será muy concreto: reducción de los costos de producción. Ese factor, sumado al precio del gas, fijado en 7,50 dólares el millón de BTU para la extracción no convencional, se considera suficiente para incentivar la inversión en Vaca Muerta, y conseguir así “la revolución” anunciada por el presidente.

Durante el período bajo análisis los portales de Neuquén informan también sobre cortes en las rutas, bloqueos de acceso a las unidades económicas de los barrios privados de YPF en zonas de entrada a sus yacimientos, por parte de trabajadores de compañías ligadas a la construcción que operaban con la empresa. La mayoría se realizaron en las localidades de Añelo y Rincón de los Sauces. Los reclamos son de índole laboral, por falta de pago en los sueldos e indemnizaciones. Sin embargo, los intendentes y diri-

¹⁸ Diario digital Diariamente Neuquén, “Evalúan una gran playa de estacionamiento en los puentes”. Disponible en sitio web: <http://www.diariamenteneuquen.com.ar/V3.0/2017/04/25/evaluan-una-gran-playa-de-estacionamiento-en-los-puentes/>. Fecha de consulta: 20/8/17.

gentes sindicales responsabilizan a la empresa de la crisis del sector petrolero en general y no consideran bueno el trato con sus trabajadores y la población de las localidades donde opera¹⁹.

La firma del acuerdo entre YPF y SHELL para el desarrollo de hidrocarburos no convencionales en el área Bajada de Añelo del yacimiento de Vaca Muerta, también fue tratada por los portales. Por el mismo se estimaba una inversión inicial de 300 millones de dólares. Bajada de Añelo es un área de 204 kilómetros cuadrados ubicada al noroeste de Loma Campana, en una zona estratégica de Vaca Muerta que cuenta con recursos shale oil y shale gas. A partir de este convenio, ambas empresas negociarán los acuerdos definitivos que otorgarán a cada compañía una participación del 50 por ciento en Bajada de Añelo para el desarrollo de un programa piloto que será operado por Shell.

A pesar del anuncio de la llegada de inversiones, las noticias continúan analizando e informando la crisis que atraviesa el sector petrolero en la provincia, al caer su actividad en un 34% en el año 2016. Las notas analizan el total de equipos utilizados en actividad de la Cuenca neuquina para llegar a estos valores, los cuales se redujeron de 133 a 88. En enero del 2016 habían operado 133 equipos, de los cuales 58 realizaban trabajos de perforación, 50 tareas de workover (o terminación de pozos) y otros 25 en tareas de pulling. En enero de este año, esas cifras se desplomaron a niveles alarmantes y que reflejan a los cientos de trabajadores petroleros que fueron despedidos, o con vacaciones adelantadas o que se adhirieron al retiro voluntario. Este año, los equipos de perforación se redujeron a 36; los de workover a 33 y los de pulling a 19, lo que hace un total de 88 equipos. Se destaca que la empresa que mayor cantidad de equipos bajó en la cuenca neuquina y realizó despidos fue YPF, que pasó de tener en actividad 86 equipos en enero del 2016 a 51 en enero pasado. Esto representa una baja del 40 por ciento. La crisis del sector no se limita tan solo a YPF. También bajaron equipos, aunque en menor magnitud, Pampa Energía, Pan American Energy y Pluspetrol entre otras.

Las informaciones sucesivas respecto a este tema giran en torno a declaraciones de los directivos de YPF anunciando la reducción de costos de perforación horizontal, lo que permitiría una mayor actividad productiva en Vaca Muerta, alcanzándose niveles de explotación rentables. En esta línea, continúan apareciendo noticias respecto a nuevas inversiones en vaca Muerta, del grupo Techint de 2.300 millones de dólares hasta 2019, que redundaría en la creación de 4.000 puestos de trabajo directos e indirectos. También se informan nuevas inversiones por 500 millones de dólares de Pan American Energy, Total Austral, Wintershall e YPF, que firmaron un memorándum de entendimiento para repartirse la explotación no convencional del área neuquina Aguada Pichana. También la empresa francesa Total firmó acuerdos con el gobernador provincial por inversiones en Vaca Muerta por 500 millones de dólares. YPF también anuncia un plan de inversión quinquenal, estimado en 4.000 millones de dólares por año para garantizar el desarrollo masivo de sus áreas.

Posteriormente, la información versa sobre la intención del gobierno provincial y nacional de extender los ramales ferroviarios para que lleguen a la zona de Vaca muerta. A esto se suma, las palabras del director de YPF por el Estado Nacional, Emilio Apud anunciando la pronta licitación de las obras requeridas para llevar el ferrocarril hasta el pie de los yacimientos en Vaca Muerta, de modo de conectar esta área de creciente producción de gas y petróleo con el puerto de Bahía Blanca.

En junio del corriente año, las noticias comienzan a hacerse eco de los conflictos de YPF por la explotación de Vaca Muerta con comunidades mapuches de la región. Se informan medidas de fuerza de parte de las comunidades que impiden avanzar en zonas ubicadas en Añelo mediante bloqueos, reclamando por el daño medioambiental producido por la actividad.

En el mes de junio nuevamente las noticias se refieren a un acuerdo de inversión conjunta millonaria de empresas transnacionales privadas, YPF y el gobierno provincial. El mismo incluye a las empresas YPF, Total, Pan American Energy y Wintershall, que invertirán US\$ 1.150 millones -en lo inmediato- para la explotación de shale gas en tres concesiones conjuntas que poseen en Vaca Muerta. Por el acuerdo las empresas, en su condición de concesionarios, deberán abonar en los próximos días a la provincia un total de 60 millones de dólares. Las tres concesiones no convencionales representan el 5 por ciento de la su-

¹⁹ Diariamente Neuquén, "La protesta estaba instalada en Rincón y Añelo". Disponible en sitio web: <http://www.diariamenteneuquen.com.ar/V3.0/2017/02/22/la-proteta-estaba-instalada-en-rincon-de-los-sauces/>. Fecha de consulta: 20/8/17

perficie de Vaca Muerta y prevén un desarrollo de inversiones finales por 15 mil millones de dólares y más de mil pozos.

Sin embargo, continúan apareciendo en los portales notas referidas a la caída de la actividad en el sector, que detallan no alcanza los niveles registrados en el año 2016.²⁰

Respecto a la crisis del sector frutícola, en los portales locales aparecen cuando los productores llevaron adelante medidas de fuerza en los puentes que unen Neuquén y Cipolletti. En las notas se informa la modalidad que adquirió el reclamo de productores: en los puentes regalando peras y manzanas. Se destaca que la medida no solo provocó un atascamiento importante del tránsito, sino un fenómeno de convocatoria de vecinos, que hicieron una ordenada cola para recibir las frutas gratis y llevarlas al hogar.

En mayo los portales anuncian la promulgación de la ley de Emergencia económica, productiva, financiera y social por un año, para la cadena de producción de peras y manzanas de las provincias de Río Negro y Neuquén, sancionada por ambas cámaras de la legislatura nacional. La norma faculta al Poder Ejecutivo Nacional a articular regímenes especiales de prórroga para el pago de las obligaciones impositivas y de la seguridad social por parte de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) y la Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSES). La iniciativa surgió a partir del trabajo conjunto con distintos representantes de la cadena de producción y comercialización de peras y manzanas del Alto Valle de Neuquén y Río Negro, llevada adelante por la senadora neuquina Lucia Crexell.

Otra noticia que cobró notoriedad en febrero de este año fue el cierre repentino de la fábrica textil Neuquén, ubicada en el Parque Industrial. Las trabajadoras del establecimiento denunciaron el vaciamiento de la empresa por parte de sus dueños y reclamaron por la pérdida de sus puestos laborales cortando la ruta 7. El conflicto se sostuvo durante 5 meses, y pudo solucionarse con la intervención del gobierno provincial que garantizó el pago total de las indemnizaciones a las trabajadoras y que contarán con las máquinas para volver a producir bajo una cooperativa de trabajo. En julio, los portales informan sobre la llegada al Parque Industrial de una empresa textil de Rosario, que contratará a la cooperativa para la confección de indumentaria de trabajo.

SENILLOSA:

MATRIZ AMBIENTAL

La contaminación del río Limay por el vertido de efluentes cloacales también se destaca como noticia que los portales reportan sobre esta localidad. A principios de agosto, se anunciaba la puesta en funcionamiento en diciembre de la planta de tratamiento de efluentes cloacales, constatándose que la ejecución de la obra de infraestructura ya supera el 50 por ciento de avance. La misma consiste en la ejecución de la planta de tratamiento, colectores, pozos de bombeo y también el tendido de las redes que posibilitarán mejorar la prestación del servicio. Permitirá alcanzar el 100 por ciento de la cobertura en la localidad, con un horizonte de proyección de 20 años.

PLOTTIER

MATRIZ AMBIENTAL

El tema de la contaminación de los ríos que conforman la Región Confluencia, también es tratada por los medios locales de la ciudad, los cuales informan sobre las distintas medidas de protestas e iniciativas de los vecinos. Durante el mes de enero se repiten notas que reportan las voces de vecinos, particularmente del guardavida de la localidad, Carlos Cossia que generó una gran repercusión en las redes sociales al convocar a la movilización de la población para terminar con la contaminación y generar conciencia respecto a cuestiones ambientales ligadas al uso de las aguas²¹.

Posteriormente, se informa de un acuerdo entre el gobierno nacional y el gobierno de provincial, para el financiamiento de obras en las ciudades de Neuquén, Plottier, Centenario y Lopencué, para sanear los

²⁰ Diariamente Neuquén, "La realidad presente del petróleo en Neuquén: hubo caída". Disponible en sitio web: <http://www.diariamenteneuquen.com.ar/V3.0/category/economia/page/2/>. Fecha de consulta: 20/8/17.

²¹ Diario Limay Noticias, "Vecinos de Neuquén y Plottier marchan en defensa de los ríos". Disponible en sitio web: http://www.limaynoticias.com.ar/ver_noticia.php?id=20170104090101. Fecha de consulta: 22/8/17.

ríos de la Confluencia que padecen contaminación cloacal. Se destaca que en el caso de Plottier las obras demandarán más tiempo porque se necesita hacer un estudio integral en la localidad, por lo que iniciarán con un plan director que involucre las refacciones en la planta, las colectoras principales y sus redes domiciliarias. Estas iniciarían en 2018 con un financiamiento mixto entre Enhosa y la provincia, y las obras que no se puedan concretar en 2018 se incorporarán al presupuesto provincial del año próximo.

Posteriormente, las notas levantan declaraciones de funcionarios provinciales asegurando que la contaminación de los ríos no afecta a los tramos donde se toma agua potable para las redes domiciliarias en las ciudades de Neuquén capital, Plottier, Centenario y Senillosa.

Sin embargo, los portales continúan informando sobre medidas de reclamo llevadas adelante por vecinos de la localidad, mediante la realización de marchas, movilizaciones y elevación de petitorios a las autoridades municipales para la realización urgente de las obras de saneamiento y protección. Específicamente se demanda en Plottier: la reparación de la planta de tratamiento de líquidos cloacales, su ampliación de acuerdo con las actuales conexiones domiciliarias y con un horizonte de proyecto adecuado, de tal forma que el efluente depurado no resulte tóxico para la vida acuática, no produzca eutrofización y sea segura para bañarse aguas abajo. Suman a estas demandas la reparación de la red cloacal y el control de las descargas al río, canales de riego, canales pluvioaluvionales y calles de efluentes domiciliarios, comercial e industrial, que contengan agentes físicos, químicos, biológicos o la combinación de todos ellos que afecten negativamente a la flora, la fauna, la salud humana y los bienes.

A partir de febrero, los portales levantan declaraciones cruzadas de funcionarios municipales que reclaman al gobierno provincial ayuda para poner en funcionamiento la planta de líquidos cloacales, declaraciones de funcionarios provinciales sosteniendo que el municipio no cuenta con planificación ni proyectos que permitan rápidamente resolver el déficit en el sistema de saneamiento. Sin embargo, los portales informan sobre los avances en reuniones entre funcionarios municipales, el titular del EDEP y el presidente del EPAS para mejorar la situación de la Planta de tratamiento de líquidos cloacales de Plottier.

Finalmente, se informa en marzo que el EPAS se encargará de realizar un plan director para reparar la planta de tratamiento de líquidos cloacales y, además, determinar la ampliación necesaria para brindar ese servicio a todos los nuevos barrios de Plottier.

Respecto al abastecimiento de agua, se informó sobre las dificultades en la prestación del servicio debido al bajo caudal de agua del río Limay producto de la sequía que afectó a la región. También se remarcaron en los portales las soluciones proyectadas por la municipalidad y la Cooperativa de Agua Potable, las cuales incluían la ampliación de las cañerías para llegar a la parte central del río, y la realización de perforaciones para poder llegar al subsuelo y a las napas de diferentes zonas de la localidad.

En mayo, se informa sobre el proyecto del basurero regional impulsado por el intendente de Neuquén, Horacio Quiroga. En la nota se destaca que los municipios de Centenario, Cipolletti, Campo Grande y Plottier firmaron un "acta intención" con el propósito de sumar el transporte de residuos al Complejo Ambiental Neuquén, y resaltan las palabras del intendente neuquino que aclaró que los que integren el consorcio serán socios, los que no se sumen, serán clientes, en referencia al manejo del Complejo Ambiental Neuquén como un centro regional de reciclado de basura²².

A principios de año se informa la firma de convenio entre el municipio y emprendedores privados para la realización de obras de cordón cuneta en barrios de la localidad, específicamente el barrio 2 de Abril. Se destaca que los mismos se enmarcan en el Código de Planeamiento Urbano y Rural de la ciudad, que permite el cambio de uso de suelo para loteos, incluyendo una obra de mejoramiento para la ciudad. Posteriormente, los anuncian sobre reclamos de propietarios de loteos que luego de seis años de adquirir sus lotes no se realizan obras para obtener luz y agua. Se informa que los propietarios iniciarán acciones legales contra los desarrolladores inmobiliarios. Posteriormente se informa sobre estafas a 82 familias respecto a la venta de lotes en la ciudad.

La recolección de basuras es un tema que aparece tratado en los portales locales con motivo de los festejos del 82 aniversario de la localidad, y el anuncio del jefe comunal sobre la adquisición de un nuevo ca-

²² Diario Limay Noticias "Insisten con el proyecto del basurero regional". Disponible en sitio web: http://www.limaynoticias.com.ar/ver_noticia.php?id=20170519082901. Fecha de consulta: 22/8/17

mión recolector de basura para llegar con este servicio a barrios que no estaban atendidos. En la nota se desprenden los reclamos persistentes de los vecinos en relación a este tema.

MATRIZ DE MOVILIDAD Y CRECIMIENTO

En el mes de enero, la iniciativa del gobierno municipal de cerrar la terminal de ómnibus por 2 meses para realizar tareas de reparamiento y reacondicionamiento, generó temor en trabajadores de empresas de transporte ante la posibilidad de perder sus puestos laborales. Además suscitó la crítica de los concejales de la ciudad quienes consideraron excesiva la medida de cerrar, ya que generaría inconvenientes con la implementación del medio boleto estudiantil, la recarga de tarjetas del servicio interurbano y problemas con las empresas que ya vendieron boletos. Luego las noticias informan sobre medidas de protestas llevadas adelante por los trabajadores y apoyadas por vecinos, concejales, agrupaciones políticas y sociales ante la posibilidad de establecer el cierre por decreto.

Posteriormente, las noticias informan sobre el traslado de las oficinas de atención que funcionaban en el predio a reparar, los problemas ocasionados a los vecinos que esperan los colectivos a la intemperie, y los avances en las obras de remodelación. En abril se informaba su inauguración y el envío del ejecutivo local al Concejo Deliberante de un proyecto para organizar y administrar de un modo diferente el espacio, sin embargo no comienza a funcionar.

A fines de enero, también se informa sobre la creación de la Comisión coordinadora del transporte público regional de los cuatro departamentos de Neuquén y Río Negro. Se informa que de la comisión participarán, además de las autoridades de transporte municipales y provinciales, la subsecretaría nacional de Transporte y la Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT), y que al estar todos reunidos en un mismo lugar, mejorarán la coordinación de acciones. En la nota se explica que existen ocho autoridades jurisdiccionales de transporte (Vista Alegre, Centenario, Cipolletti, Neuquén capital, Plottier, Nación y las dos provincias), que comparten un mismo espacio físico superponiendo recursos, por lo que la provincia del Neuquén recurrió a los servicios de la Universidad Nacional de Rosario para desarrollar un modelo de Autoridad Regional Única en materia de transportes de pasajeros que en su momento no se pudo concretar. En la actualidad, el ministerio de Transporte de Nación, a través de la subsecretaría de Transporte Automotor, convocó a formalizar una comisión como espacio de coordinación. Las distintas reuniones llevadas adelante son informadas por los portales locales.

Otro tema tratado en los portales es la reparación de la Ruta 22, y los trabajos realizados en el tramo de autovía Plottier - Senillosa y en el empalme con la ruta 237, que incluyen construcción de banquetas, carpeta asfáltica y terraplén.

MATRIZ PRODUCTIVA

A principios de enero se informa la inauguración de un Parque Acuático en la ciudad, emprendimiento privado que demandó una millonaria inversión y se construyó durante dos años. Este emprendimiento se considera por parte de las autoridades municipales como un estímulo para posicionar a Plottier como destino turístico en la región. Además, se resalta que el parque de agua generó durante su construcción y puesta en funcionamiento cientos de puestos de trabajo con mano de obra local que prestará servicios en distintos sectores como guardavidas, jardinería, cuidadores, prestadores de servicios, entre otros.

Otra noticia destacada por los portales locales es la adhesión de Pottier a la Red Nacional de Municipios Productivos. Se informa que la red provee los recursos para mejorar la gestión diaria, herramientas de evaluación de políticas públicas, financiamiento para proyectos municipales, incentivos para la generación de estadísticas locales y capacitaciones para la planificación estratégica, entre una amplia variedad de recursos técnicos.

A mediados de marzo los portales locales también se hacen eco de la noticia de que el conglomerado Neuquén- Plottier, registra el índice de desocupación más alto de la zona de la Patagonia, según estimaciones del INDEC.

Respecto a la crisis de la actividad frutícola, la primera nota al respecto data de mediados de marzo y en la misma informan el caso de dos chacareros que ante la caída en las ventas de peras y manzanas, cambiaron su producción a la de sandías y lograron óptimos resultados. En la nota se menciona los pocos chacareros que quedan en la localidad y se rescata la historia de estos dos productores²³.

Posteriormente, se informa sobre el sostenimiento de la actividad horticultora en la ciudad pese al avance de los loteos. Se informa que actualmente hay cerca de 60 hectáreas en producción pertenecientes a pequeños y medianos emprendedores que apuestan al negocio. Producen lechuga, espinaca, acelga, tomate, pimiento, berenjena, zapallito de tronco, remolacha, cebolla de verdeo, repollo y choclo, entre otros alimentos. En su mayoría son migrantes bolivianos que alquilan las viejas chacras para volver a darles vida. También hay una importante producción de frutillas y frambuesas, labor que si bien no es de horticultura, se lleva adelante de una manera similar y se comparte en muchas de las renacidas chacras. Se informa sobre las acciones llevadas adelante desde la Subsecretaría de Producción de la Provincia y el Ente de Desarrollo Económico de Plottier (EDEP) para sostener a los productores de la localidad.

Los portales locales también se hicieron eco de la propuesta de senadores neuquinos para declarar la emergencia económica, productiva, financiera y social de la fruticultura en la provincia de Neuquén, al igual que su posterior sanción en la Legislatura de la Nación.

Las noticias locales también relevan la situación de otro actor económico local: la empresa avícola Plottier que se encuentra en estado crítico debido a la crisis de las avícolas regionales. En esta nota también se focalizan en la historia y situación actual que está atravesando la empresa y los esfuerzos de sus propietarios para mantenerse en la actividad, acotada hoy a la producción de huevos para el mercado interno.

En relación al sector comercial de la ciudad, las noticias analizadas durante este periodo se refieren a los reclamos organizados por cámaras de comercio local e incluso regional por el aumento de las tarifas, la excesiva presión impositiva y la venta clandestina e ilegal que impactan en la baja de las ventas sumado a un contexto de crisis económica general. Se informa sobre reuniones realizadas con concejales de la ciudad para presentar un estudio tarifario comparativo de las tasas e impuestos que afrontan los comerciantes locales, los gravámenes exceden en un 390% a la de localidades vecinas.

CENTENARIO:

MATRIZ AMBIENTAL

A mediados de enero, los portales locales informaban acerca de las inversiones realizadas por el gobierno local para que la planta cloacal no contamine el río Neuquén. El monto de la misma ascendía a más de 2 millones de pesos y se destinaban a la reparación de bombas, tareas internas en un pozo de la planta y la reactivación y mantenimiento de los nueve rebombes cloacales²⁴. El objetivo del gobierno municipal es mantener los servicios básicos ante el crecimiento exponencial que experimentó la localidad. En abril, el municipio informaba a los medios locales el total invertido en las obras de saneamiento desde la asunción del intendente Esteban Cimolai, la cifra ascendía a 16 millones de pesos, y también se remarcaba las tareas financiadas.

Sin embargo, al igual que los demás municipios de la región Confluencia, en el mes de febrero los portales digitales informaban acerca de la aceptación de la Justicia Federal de Neuquén de un recurso de amparo que presentó el Defensor Federal contra el municipio de Centenario y la AIC, por la contaminación del río Neuquén con el vertido de líquidos cloacales crudos.

El defensor público federal, Pablo Matkovic, demandó judicialmente la realización de una audiencia pública y un plan de remediación para los próximos seis meses. La presentación original es de vecinos que se vieron afectados por la contaminación del río con alto contenido de materia fecal, y llevaron a cabo dos acciones concretas: realizaron una visita a la planta de tratamiento de líquidos de Centenario y requi-

²³ Noticias Limay, "Ante la caída en las ventas de peras y manzanas, chacareros locales triunfaron con las sandías". Disponible en sitio web: http://www.limaynoticias.com.ar/ver_noticia.php?id=20170319235501. Fecha de consulta: 22/8/17.

²⁴ Diario Centenariodigital, "El municipio invirtió \$2,1 millones para que la planta cloacal no contamine el río". Disponible en sitio web: <http://www.centenariodigital.com/index.php/k2-8/2014-12-23-04-21-46/listing-2-columns/item/4658-el-municipio-invirtio-2-1-millones-para-que-la-planta-cloacal-no-contamine-el-rio>. Fecha de consulta: 21/8/17.

rieron un informe a peritos de Gendarmería, quienes verificaron que mediante un bypass se arrojaban líquidos crudos al río.

MATRIZ DE MOVILIDAD Y CRECIMIENTO

Un tema tratado en los medios locales fue el corte de la Ruta N° 7 por parte de vecinos del Barrio Nueva España que reclamaban por obras, luego de los destrozos provocados por fuertes tormentas en las viviendas y en la provisión de servicios básicos en octubre del 2016. Se reclamaba al gobierno provincial el cumplimiento de las obras acordadas en dicha oportunidad. También ocupan gran parte de las noticias los cortes que se realizó ATE por protestas laborales en el puente que une Cinco Saltos y Centenario.

El anuncio de la repavimentación y reparación de la ruta N°7 entre Centenario y Neuquén por parte del gobierno provincial, luego de las protestas de los vecinos, también se destacó entre los titulares de los portales locales.

MATRIZ PRODUCTIVA

La habilitación del matadero de Centenario, luego de su clausura por parte de inspectores del SENASA durante 3 meses por falta de obras de infraestructura, fue una de las noticias que ocupó los portales de la ciudad a principios de año. Se destacaba que volvía a operar con tránsito federal y gracias a aportes del gobierno provincial, municipal y de los mismos operarios oficiaron de albañiles para llevar adelante las reformas requeridas. El matadero tiene capacidad para bovinos, pero también puede tener capacidad para ganado menor, especialmente cerdos. Es el más importante que existe en la región de la Confluencia.

Respecto a la crisis del sector frutícola, en la localidad se vio afectada la empresa Jugos del Sur, establecimiento que emplea a 60 personas aproximadamente y procesa de manera industrial las peras y manzanas que no encuentran ubicación en los mercados de fruta fresca, para obtener jugos concentrados destinados al mercado interno y en mayor medida a la exportación. Los portales de noticias advertían su situación a fines de enero remarcando la posibilidad y rumores de cierre ya que desde agosto de 2016, no reciben fruta, los empleados no cobran desde diciembre y tiene deudas, entre otras con el EPEN que podría complicar el suministro de luz. Los directivos de la empresa declaraban en las notas su intención de continuar con las actividades.

Para los productores la industria está casi fuera del alcance, porque según manifestaron no pueden pagar por la fruta, ni siquiera el costo de producción. En la notas se informa las cantidades exportadas por la empresa durante el 2016, unas 8.000 toneladas que representan un 22% de la exportación total de concentrados de la región²⁵. Posteriormente, en el mes de junio las noticias respecto a esta situación giran en torno a la toma por parte de los trabajadores de la planta de la empresa debido a la falta de pago de sueldos y la propuesta de la empresa para que se realicen retiros voluntarios. Se informa también sobre la intervención del ministerio de Trabajo de la provincia para resolver las cuestiones laborales y destrabar el conflicto.

A fines del mes de marzo, se llevó a cabo en la ciudad una reunión del Foro de Cámaras empresariales de Río Negro y Neuquén, organizaciones que nuclean a comerciantes, industriales y productores, para analizar la realidad económica de la zona. Los medios locales informaron sobre esta reunión, puntualizando sobre el tema clave que se trató: la reducción de la presión fiscal, y destacando la postura de los empresarios sobre el sistema tributario y de contribuciones, considerado irracional e inequitativo y sostenido para conservar el excesivo gasto público que soporta una cantidad de empleo estatal desproporcionado. En este sentido, se enumeraron las causas de la crisis de las economías regionales: la presión fiscal, los costos logísticos, el elevado costo salarial, la falta de inversión y de un sistema financiero apto para las necesidades de la empresa, conjuntamente con la corrupción y la falta de competitividad.

²⁵ Diario Río Negro, "Esta inactiva una de las jugueras más grandes de la región". Disponible en sitio web: <http://www.rionegro.com.ar/region/esta-inactiva-una-de-las-jugueras-mas-grandes-de-la-region-KX2077941>. Fecha de consulta: 21/8/17.

La situación de las chacras abandonas tomo notoriedad en los portales locales debido a los sucesivos incendios que se registraron en las mismas a finales de julio. Las notas resaltan la dificultad para acceder que encontraron los bomberos de la localidad debido a la situación de abandono y el gasto en términos económicos que le demando a la municipalidad²⁶.

²⁶ Diario Centenariodigital, "Incendios en las chacras, bomberos gastaron 50.000 pesos para combatirlos". Disponible en sitio web: <http://www.centenariodigital.com/index.php/k2-8/2014-12-23-04-21-46/listing-2-columns/item/6811-incendios-en-las-chacras-bomberos-gastaron-50-mil-pesos-para-combatirlos>. Fecha de consulta: 21/8/17.

4.4 ANEXO 4: DOCUMENTO DE PROYECTOS CON FORMATO DAMI

Modelo de Plan de Ejecución Metropolitano - PEM

CARÁCTER DEL PLAN

La Región Metropolitana de Confluencia²⁷ conforma uno de los primeros diez aglomerados urbanos del interior y de acuerdo a sus proyecciones poblacionales podría encontrarse dentro de los 5 primeros en el futuro junto a Rosario, Córdoba, Mendoza y Tucumán.

Su crecimiento ha sido uno de los signos distintivos de la región, que en un primer momento basó su desarrollo en el cultivo de frutas de pepita, luego por la actividad petrolera, más adelante por la realización de grandes obras hidroeléctricas, verificando a lo largo de todas estas etapas 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. 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 debe predominar en la definición de políticas (programas y proyectos) para la región.

Las provincias de Río Negro y Neuquén han adherido al Programa Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) que durante los últimos años implementó un primer tramo con los municipios de la Provincia de Neuquén. En un nuevo marco, que ha permitido sumar a la provincia de Río Negro ampliando el compromiso a los 12 municipios que conforman la región. Para la implementación de un nuevo tramo se consideró necesario formular un plan que defina líneas estratégicas de acción que estructuren la apertura de programas y proyectos regionales financiables por el Programa.

Se optó por desarrollar un proceso participativo, que integro 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 con una agenda de 10 proyectos.

Este evento constituye un primer paso de un proceso de desarrollo institucional que en la medida que se van concretando las acciones consolida nuevas instancias de gobernanza metropolitana.

Esta acción se encuadra dentro de los compromisos asumidos por el Estado Nacional al suscribir los documentos de Hábitat III en Quito apuntando a la aplicación efectiva de *“una planeación urbana y territorial urbana sostenible, incluyendo planes de ciudades región y metropolitanas, para promover sinergias e interacciones entre áreas urbanas de distintas dimensiones, y sus entornos periurbanos y rurales, incluyendo a aquellos que están más allá de la frontera, y para apoyar el desarrollo de proyectos de infraestructura regional sostenibles que estimulen la productividad económica sostenible, promoviendo un crecimiento equitativo de las regiones a lo largo del continuum urbano-rural. A este respecto promoveremos asociaciones urbano-rurales y mecanismos de cooperación intermunicipal basados en territorios funcionales y en áreas urbanas como instrumentos efectivos para desempeñar tareas administrativas municipales y metropolitanas, suministro de servicios públicos y promover el desarrollo tanto local como regional.”* (Párrafo 96)

“[...] planificación urbana y territorial sostenible, como ciudad región y planes metropolitanos, para favorecer sinergias e interlocuciones entre las zonas urbanas de todos los tamaños periurbano y rural y sus entornos periurbanos, incluyendo aquellos que son fronterizos, y apoyar el desarrollo regional de proyectos de infraestructura que estimulen la productividad económicamente sostenible, y promover el crecimiento equitativo de regiones a través de la complementariedad de lo urbano con lo rural. [...]” (Declaración de Quito: Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano. Párrafo 92)

²⁷ 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.

2. FORMULACIÓN

Introducción

Antecedentes

Conscientes de las problemáticas comunes y como resultado de las gestiones de los gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro y de 12 municipios que se encuentran en las cercanías de la confluencia de los ríos Limay y Neuquén, el día 14 de junio de 2017 se firmó un acta conformando la Región de la Confluencia. A partir de ese momento, se desarrolló una serie de talleres de diagnóstico en los que participaron las provincias y los municipios firmantes, para la discusión de los problemas centrales del área metropolitana, 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.

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.

Se definió un conjunto de líneas estratégicas de acción 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. Desde esta perspectiva, las acciones que se propone implementar guardan relación con los instrumentos de que dispone el Estado, combinándolos en función de las particularidades de la problemática que se propone atender. 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.

MATRIZ AMBIENTAL

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.

LINEAS DE ACCIÓN

Se proponen tres grandes líneas de acción:

1. Reconstruir 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.

MATRIZ PRODUCTIVA

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 repositionar 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.

LINEAS DE ACCION

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 un 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.

MATRIZ DE MOVILIDAD Y CRECIMIENTO

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 congestión 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.

LINEAS 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.

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.

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA - AREA METROPOLITANA DE LA REGION CONFLUENCIA

CUADRO 1: IDENTIFICACION DE PROYECTOS

N°	TIPO DE PROYECTO	Código NOMBRE DE PROYECTO	MONTO TOTAL ESTIMADO EN US\$	FINANCIAMIENTO %			MUNICIPIOS ALCANZADOS	POBLACION EN MUNICIPIOS ALCANZADOS
				DAMI	PROV	MUNICIPIOS		
1	2.1.2. FORMULACION DE LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS METROPOLITANOS	1. Manejo del Oasis de Riego	254.000	228.600	25.400		12 municipios	465.013
2	2.1.3. ESTUDIO DE PREINVERSION	2.1 Proyecto ejecutivo para la construcción de plantas de potabilización o tratamiento de aguas usadas	500.000	450.000	50.000		Vista Alegre, Campo Grande, Cte. Cordeiro	11.666
3	2.1.1. FORMULACION DE LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS SECTORIALES	2.2 Gestión y capacitación en operación del servicio	112.000	100.800	11.200		12 municipios	465.013
4	2.1.1. FORMULACION DE LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS SECTORIALES	3. Mejoramiento de la Gestión Integral de RSU	0	0	0		12 municipios	465.013
5	2.1.2. FORMULACION DE LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS METROPOLITANOS	4. Mapa de riesgo	175.000	157.500	17.500		12 municipios	465.013
6	2.1.1. FORMULACION DE LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS SECTORIALES	5.1 Diversificación e innovación productiva	75.000	67.500	7.500		12 municipios	465.013
7	2.2. INVERSION	5.2 Parques Industriales o logísticos	485.000	419.250	65.750		El Chañar, Senillosa	15.587
8		5.3 Incubadoras de empresas	0	0	0			
9		5.4 Electroducto margen sur Río Negro y Río Limay	0	0	0			
10	2.1.2. FORMULACION DE LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS METROPOLITANOS	6.1 Reorganización del sistema de movilidad y transporte en la región metropolitana	250.000	225.000	25.000		12 municipios	465.013
11	2.1.2. FORMULACION DE LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS METROPOLITANOS	6.2 Modelo de simulación de movilidad y transporte en la región metropolitana	400.000	360.000	40.000		12 municipios	465.013
12	2.1.4. PROYECTOS DE DESARROLLO INSTITUCIONAL	6.3 Fortalecimiento de la comisión de transporte	100.000	90.000	10.000		12 municipios	465.013
13	2.1.4. PROYECTOS DE DESARROLLO INSTITUCIONAL	6.4 Implementación Tarjeta SUBE Metropolitana (intermodal)	0	0	0		12 municipios	465.013
14	2.2. INVERSION	7.1 Vialidades locales	170.000	153.000	17.000		Allen, Campo Grande	32.609
15	2.2. INVERSION	7.2 Ensanches, bicisendas o caminos alternativos	1.740.000	1.307.700	432.300		Plottier, Neuquén, El Chañar, Campo Grande, Cinco Saltos, Centenario, Vista Alegre, Allen	365.835
16	2.1.3. ESTUDIO DE PREINVERSION y 2.2. INVERSION	7.3 Apoyo al desarrollo del sistema de BRT y obras complementarias	470.000	423.000	27.000		Neuquén, Cipolletti	310.877
17	2.1.3. ESTUDIO DE PREINVERSION	7.4 Apoyo al desarrollo de una vialidad alternativa de carga	720.000	648.000	72.000		Allen, Cipolletti, Campo Grande	111.706

18		7.5 Ensanche Ruta 22	0	0	0			
19		7.6 Modernización sistema ferroviario	0	0	0			
20	2.1.4. PROYECTOS DE DESARROLLO INSTITUCIONAL	8. Normativa urbanística metropolitana y sistemas de núcleos urbanos	175.000	157.500	17.500		12 municipios	465.013
21	2.1.4. PROYECTOS DE DESARROLLO INSTITUCIONAL	9.1 Programa de Desarrollo Institucional Metropolitano	381.000	342.900	38.100		12 municipios	465.013
22	2.1.4. PROYECTOS DE DESARROLLO INSTITUCIONAL	9.2 Apoyo institucional a la mesa de Agenda Metropolitana	150.000	135.000	15.000		12 municipios	465.013
			6.157.000	5.265.750	871.250			

c) Cuadro 2 (Ver Anexo) – Programación de la ejecución: cronograma de ejecución estimado discriminando plazos de preparación y contratación, y plazos de ejecución; indicación de las principales precedencias entre actividades previstas en el plan de ejecución (podrá presentarse el mismo esquema en MS Project o similar).

Los proyectos no tienen un nivel de desarrollo como para armar un cuadro de programación de la ejecución.

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA

AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
Código / Nombre: 1. Programa de Manejo del Oasis de Riego
<p>Objetivo: Reconponer las condiciones de resiliencia del oasis, incorporando los efectos del cambio climático y preparándolo para albergar adecuadamente al crecimiento poblacional manteniendo sus cualidades paisajísticas y ambientales</p>
<p>Acciones principales: El plan de manejo del oasis estará estructurado en tres etapas: diagnóstico, análisis de alternativas y diseño de su implementación.</p> <p>En la etapa de diagnóstico se deberá estudiar el avance de la frontera urbanizada y la pérdida de suelo productivo en los últimos 10 años o lo que las tecnologías de sensores remotos y satélites admitan con cierta precisión. Se deberá estudiar la estructura parcelaria rural y la distribución de la propiedad en grandes, medianos y pequeños propietarios y otras formas de explotación agrícola (alquiler, cooperativas, etc.). Se deberán estudiar los sistemas de riego existentes en ambas provincias, sus características, deficiencias, sus modalidades de gestión, los recursos económicos con que se sustentan, etc.</p> <p>En la etapa de análisis de alternativas, se deberá indagar acerca de experiencias exitosas de mantenimiento y/o recuperación de áreas de oasis, en nuestro país y en el mundo. Se deberá sintetizar la investigación ponderando los casos y sus posibilidades concretas de aplicación en el caso del Alto Valle.</p> <p>En la etapa de diseño de la implementación, se requiere de un trabajo conjunto del equipo consultor con los actores involucrados, con el objeto de definir un plan de manejo ajustado a las condiciones que presenta la realidad. El plan de manejo deberá incluir una instancia de desarrollo institucional, que identifique la mejor manera de garantizar el seguimiento de estas pautas de manejo. Entre las instituciones posibles, interesa destacar la figura del garante, propuesta en el plan urbanístico de Cinco Saltos, que asigna a un funcionario (o equipo) la responsabilidad de supervisar el cumplimiento de las pautas de mantenimiento del sistema de riego, de las condiciones sanitarias de los efluentes y las plantaciones, y de la conservación (o incremento) de las superficies bajo riego en cada municipio. Siguiendo la tradición de los antiguos encargados del manejo de las esclusas y la supervisión de los horarios de riego de cada chacra (tomeros), este funcionario debe ser una figura aceptada y respetada por la sociedad, y contar con las herramientas necesarias para garantizar la salvaguarda del oasis.</p>
Tiempo de ejecución: 8 Meses
<p>Responsables: Gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro</p>
<p>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): 8. Normativa urbanística metropolitana 5.1 Diversificación e innovación productiva</p>
<p>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.</p>
OBSERVACIONES
<p>El plan deberá incluir los siguientes elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Competencia, investigación sobre la legislación vigente y sobre el marco institucional responsable del manejo de los elementos analizados. • Ámbito, delimitando con precisión el territorio sobre el que va a ser desarrollada la investigación, y las suposiciones y evaluaciones necesarias. • Documentación del estado del medio ambiente, representando una referencia sobre la cual establecer las aseveraciones. • Determinación de los impactos ambientales significativos, en términos de Direcciones de Cambio y construcción de escenarios tendenciales. • Información y participación pública. • Identificación de objetivos y diseño de una estrategia (plan de manejo) • Mecanismos de Toma de decisiones, e identificación de herramientas de implementación. • Seguimiento de los efectos de los planes y programas tras su implementación.

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA

AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
<p>Código / Nombre: 2. Programa de preservación de la calidad de las aguas. 2.4 Gestión del servicio (operación, tarifas, tecnología, desarrollo institucional)</p>
<p>Objetivo: Producir un diagnóstico que dé cuenta de las diferentes dimensiones del problema de las redes y de las condiciones de potabilización y volcado en la región y proponga un paquete de medidas tendientes a mejorar las condiciones de acceso a las redes y prestación del servicio.</p>
<p>Acciones principales: 1) Indagar en las cuestiones que tiene que ver con la expansión de las redes y problemas de mantenimiento, así como con la operación de plantas de potabilización y de tratamiento. 2) Analizar las tecnologías, la provisión de insumos, los procedimientos, tarifas y marcos normativos. 3) Revisar los criterios operativos, a fin de detectar cuestiones decisivas para mejorar el funcionamiento del sector. 4) Analizar las competencias municipales y su responsabilidad en términos de la calidad de las aguas y del servicio.</p>
<p>Tiempo de ejecución: 6 Meses.</p>
<p>Responsables: Gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro, Ente Provincial de Agua y Saneamiento de la provincia de Neuquén, Departamento Provincial del Agua de la provincia de Río Negro, Aguas Rionegrinas S.A., 12 municipios de la región Confluencia.</p>
<p>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): 2.1 Planes de expansión red de agua, que tiene como objeto contribuir a los procesos de expansión de las redes de agua en los municipios de la región. 2.2 Planes de expansión red cloacal, que se propone contribuir a los procesos de expansión de las redes cloacales. 2.3 Construcción 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.</p>
<p>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.</p>
OBSERVACIONES
<p>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. El análisis de los criterios de conformación de las tarifas puede echar luz sobre el prorateo 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 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. La incorporación de nuevas tecnologías de gestión (Informática, personal, contables) y de operación pueden presentar la oportunidad de introducir mejoras a la situación actual.</p>

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA

AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
Código / Nombre: 4. Mapa de Riesgos y Sistema de Alerta Temprana
Objetivo: Configurar un sistema de alerta temprana, que permita monitorear el comportamiento de la matriz ambiental e identificar anticipadamente situaciones de riesgo.
Acciones principales: 1) Elaboración de un mapa de riesgo, 2) Diseño de protocolos de actuación, 3) Identificación de las obras que sean necesarias para mejorar la atención a las emergencias y mejorar las condiciones de resiliencia.
Tiempo de ejecución: 6 Meses.
Responsables: Gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro
Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):
Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.
OBSERVACIONES
Una adecuada identificación de los riesgos potenciales permite afinar las herramientas de observación y programar las acciones que se han de desarrollar frente a eventuales emergencias. Contar con esta herramienta permite organizar los dispositivos de atención de emergencias y disminuir las deseconomías que se producen cuando las respuestas son improvisadas. Se trata de adaptar sistemas y metodologías de monitoreo y prevención disponibles en diferentes ámbitos especializados, analizarlos y aplicar aquellos que resulten más adecuados para el caso concreto de la Región Metropolitana de Confluencia (RMC).

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA

AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
<p>Código / Nombre: 5. Programa integral de desarrollo logístico y productivo metropolitano. 5.1 Diversificación e innovación productiva</p>
<p>Objetivo: El Programa integral de desarrollo logístico y productivo metropolitano se propone 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 supervisado, que fortalezca su inscripción en redes y circuitos que faciliten su desarrollo.</p>
<p>Acciones principales: 1) relevamiento y análisis de experiencias innovadoras; 2) propuesta de políticas de apoyo al emprendedorismo y la innovación.</p>
<p>Tiempo de ejecución: 6 Meses.</p>
<p>Responsables: Gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro</p>
<p>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): 5.2 Parques Industriales o logísticos 5.3 Incubadoras de empresas</p>
<p>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.</p>
OBSERVACIONES
<p>El proyecto supone la realización de un relevamiento productivo regional y la formulación de un proyecto de creación de un Sistema de Información y Prospectiva Tecnológica Regional. 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.</p>

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA

AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
Código / Nombre: 5. Programa integral de desarrollo logístico y productivo metropolitano. 5.2 Parques Industriales o logísticos
Objetivo: Contribuir al desarrollo de un sistema de parques logísticos o industriales.
Acciones principales: Elaborar normativas para organizar, crear y promover plataformas productivas (áreas y parques industriales, parques tecnológicos, áreas logísticas).
Tiempo de ejecución: 6 Meses.
Responsables: Gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro
Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): 10. Obras de Prioridad Municipal 5.1 Diversificación e innovación productiva 5.3 Incubadoras de empresas
Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.
OBSERVACIONES
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, el cumplimiento de los recaudos siguientes: titularidad de las tierras, parcelamiento, acceso, urbanización interna, espacios verdes y barreras ecológicas en su caso, zonas y servicios comunes, servicios de seguridad, sanitarios para el personal, provisión de servicios, tratamiento de residuos, especificaciones particulares, según la clase de agrupamiento.

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA

AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
Código / Nombre: 5. Programa integral de desarrollo logístico y productivo metropolitano. 5.3 Incubadoras de empresas
Objetivo: Promover la conformación de ambientes favorables al desarrollo de empresas
Acciones principales: a) Proyecto de desarrollo de incubadora de empresas y promoción de la construcción de locales destinados a la localización de Pymes. b) Identificación de incentivos al desarrollo de actividades productivas; c) Promoción del compra público local y de la economía social; d) Desarrollo institucional y capacitación de responsables municipales y provinciales
Tiempo de ejecución: 6 Meses.
Responsables: Gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro
Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): 10. Obras de Prioridad Municipal 5.1 Diversificación e innovación productiva 5.2 Parques Industriales o logísticos
Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.
OBSERVACIONES
El proyecto deberá elaborar las bases para la Identificación de Incentivos al Desarrollo de Actividades Productivas. Deberá contemplar: a. La creación de un fondo regional de emprendimientos productivos y tecnológicos, el establecimiento de tasas municipales de promoción productiva y/u otro tipo de incentivos fiscales. b. La creación y/o actualización de mecanismos de compra público local y fortalecimiento del comercio minorista local. c. La identificación de instituciones, empresarios y emprendedores que operen como socios del proyecto. d. El fomento a la economía social (mediante mercados populares, cooperativas, ferias municipales) y la promoción de acuerdos territoriales de Empleo que recreen el trabajo agrario y promuevan empleos registrados (Capacitación, Intermediación laboral, Registración trabajo rural, Certificación de competencias laborales), el agroturismo.

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA

AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
Código / Nombre: 6. Programa de movilidad y transporte metropolitano. 6.1 Reorganización del sistema de movilidad y transporte en la región metropolitana
Objetivo: Analizar el sistema de movilidad y transporte metropolitano y formular una propuesta de reorganización del transporte metropolitano, incluyendo la evaluación técnica y económica de la construcción de una nueva vialidad sobre la barda.
Acciones principales: 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, 4) estudio de factibilidad técnica y económica de una nueva vialidad de carga (de dos y cuatro carriles) emplazada sobre la barda, en territorio de la provincia de Río Negro
Tiempo de ejecución: 12 Meses.
Responsables: Gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro
Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): 6.2 Modelo de simulación de movilidad y transporte en la región metropolitana 6.3 Fortalecimiento de la comisión de transporte 6.4 Implementación Tarjeta SUBE Metropolitana (intermodal) 7.1 Vialidades locales 7.2 Ensanche Ruta 22 7.3 Ensanches, bicisendas o caminos alternativos 7.4 Apoyo al desarrollo del sistema de Metrobus y obras complementarias 7.5 Modernización sistema ferroviario
Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.
OBSERVACIONES
<p>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 componente 6.2 (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.</p> <p>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.</p>

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA

AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
<p>Código / Nombre: 6. Programa de movilidad y transporte metropolitano. 6.2 Modelo de simulación de movilidad y transporte en la región metropolitana</p>
<p>Objetivo: Desarrollar un sistema informático de simulación del funcionamiento de la movilidad metropolitana</p>
<p>Acciones principales: 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. 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>Tiempo de ejecución: 9 Meses.</p>
<p>Responsables: Gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro</p>
<p>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): 6.1 Reorganización del sistema de movilidad y transporte en la región metropolitana 6.3 Fortalecimiento de la comisión de transporte 6.4 Implementación Tarjeta SUBE Metropolitana (intermodal) 7.1 Vialidades locales 7.2 Ensanche Ruta 22 7.3 Ensanches, bicisendas o caminos alternativos 7.4 Apoyo al desarrollo del sistema de Metrobus y obras complementarias 7.5 Modernización sistema ferroviario</p>
<p>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.</p>
OBSERVACIONES
<p>El trabajo de relevamiento y recopilación de información (en gran parte ya desarrollado por las autoridades responsables, por estudios realizados sobre la telefonía celular y con datos provenientes de la aplicación de la tarjeta SUBE) será volcado sobre un sistema informático especializado en la modelización de sistemas de transporte. Se requiere un relevamiento exhaustivo del funcionamiento de transporte metropolitano. Dará cuenta de la cantidad y características del sistema de desplazamientos metropolitanos (en sus diferentes modalidades). Incluirá una caracterización del sistema de soportes de la movilidad, tanto en términos de la infraestructura existente (vialidades, puentes, etc.) 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 (identificada en las metodologías de propuestas por 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.</p>

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA

AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
Código / Nombre: 6. Programa de movilidad y transporte metropolitano. 6.3 Fortalecimiento de la comisión de transporte
Objetivo: Contribuir al fortalecimiento de la Comisión de Transporte
Acciones principales: 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.
Tiempo de ejecución: 6 Meses.
Responsables: Gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro
Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): 6.1 Reorganización del sistema de movilidad y transporte en la región metropolitana 6.2 Modelo de simulación de movilidad y transporte en la región metropolitana 6.4 Implementación Tarjeta SUBE Metropolitana (intermodal) 7.1 Vialidades locales 7.2 Ensanche Ruta 22 7.3 Ensanches, bicisendas o caminos alternativos 7.4 Apoyo al desarrollo del sistema de Metrobus y obras complementarias 7.5 Modernización sistema ferroviario
Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.
OBSERVACIONES
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. Este componente apunta a contribuir al fortalecimiento de esta unidad administrativa regional, contribuyendo al desarrollo de acciones de fortalecimiento institucional.

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA

AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
Código / Nombre: 6. Programa de movilidad y transporte metropolitano. 6.4 Implementación Tarjeta SUBE Metropolitana (intermodal)
Objetivo: Mejorar las condiciones de utilización de la tarjeta y facilitar así los desplazamientos que requieran combinaciones
Acciones principales: 1) unificación de los sistemas correspondientes a las dos provincias. 2) ampliación de la ventana horaria. 3) permitir combinaciones entre diversos modos de transporte; 4) redefinición de las tarifas, porcentaje de subsidio, y redistribución de recursos entre los diferentes componentes del sistema. 5) ampliación de los puntos de venta y las modalidades on line de carga de la tarjeta.
Tiempo de ejecución: 4 Meses.
Responsables: Gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro. Banco Nación, Ministerio de Transportes
Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): 6.1 Reorganización del sistema de movilidad y transporte en la región metropolitana 6.2 Modelo de simulación de movilidad y transporte en la región metropolitana 6.3 Fortalecimiento de la comisión de transporte 7.1 Vialidades locales 7.2 Ensanche Ruta 22 7.3 Ensanches, bicisendas o caminos alternativos 7.4 Apoyo al desarrollo del sistema de Metrobus y obras complementarias 7.5 Modernización sistema ferroviario
Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.
OBSERVACIONES
Se promoverá el desarrollo de gestiones con las autoridades competentes a fin de mejorar las condiciones de utilización de la tarjeta y facilitar así los desplazamientos que requieran combinaciones. En primer lugar se propone unificar el funcionamiento de la tarjeta que actualmente opera con parámetros diferentes en ambas provincias. Reorganización de los mecanismos administrativos centrados actualmente en el Banco Nación. Promover el uso multimodal permitiendo combinar varios medios como parte de un mismo recorrido. Complementariamente se propone la ampliación de la ventana horaria para permitir combinaciones entre líneas y medios, de modo de favorecer el uso del transporte público a aquellos que, por su localización, requieren de transbordos para los desplazamientos regionales. En segundo lugar, se deberá ampliar significativamente los puntos de venta y las modalidades on line de carga de la tarjeta a fin de facilitar este servicio y hacerlo lo más accesible que sea posible. Este componente no requiere de fondos específicos para su implementación sino de gestiones ante las autoridades nacionales y la administración de la Tarjeta SUBE. Su implementación puede ser progresiva y sus resultados pueden tener un impacto positivo importante en los usuarios del transporte público e incluso puede derivar en la incorporación de usuarios que hoy no utilizan los servicios.

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA

AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
Código / Nombre: 7. Reestructuración vial y ferroviaria 7.1 Vialidades locales
Objetivo: Completamiento del circuito de cargas.
Acciones principales: Este componente propone 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. Este programa se apoya en los estudios de factibilidad técnica y económica que se desarrolla como componente de los estudios de una estrategia de movilidad que se desarrolla en el Programa 6.
Tiempo de ejecución: 6 Meses.
Responsables: Gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro
Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): 6.1 Reorganización del sistema de movilidad y transporte en la región metropolitana 6.2 Modelo de simulación de movilidad y transporte en la región metropolitana 6.3 Fortalecimiento de la comisión de transporte 6.4 Implementación Tarjeta SUBE Metropolitana (intermodal) 7.2 Ensanche Ruta 22 7.3 Ensanches, bicisendas o caminos alternativos 7.4 Apoyo al desarrollo del sistema de Metrobus y obras complementarias 7.5 Modernización sistema ferroviario
Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.
OBSERVACIONES
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.

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA

AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
Código / Nombre: 7. Reestructuración vial y ferroviaria 7.3 Ensanches, bicisendas o caminos alternativos
Objetivo: Mejorar las condiciones de transitabilidad en la región metropolitana, promoviendo medios alternativos, como la bicicleta
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
Tiempo de ejecución: 6 Meses.
Responsables: Gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro
Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): 6.1 Reorganización del sistema de movilidad y transporte en la región metropolitana 6.2 Modelo de simulación de movilidad y transporte en la región metropolitana 6.3 Fortalecimiento de la comisión de transporte 6.4 Implementación Tarjeta SUBE Metropolitana (intermodal) 7.1 Vialidades locales 7.2 Ensanche Ruta 22 7.4 Apoyo al desarrollo del sistema de Metrobus y obras complementarias 7.5 Modernización sistema ferroviario 10. Obras de Prioridad Municipal
Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.
OBSERVACIONES
<p>Ensanche de la Ruta 151 o construcción de una ruta alternativa a fin de mejorar las condiciones de circulación en la Ruta 151.</p> <p>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.</p> <p>Se integra al Programa 10. De Obras de Prioridad Municipal.</p>

**PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA
AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA**

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
Código / Nombre: 7. Reestructuración vial y ferroviaria 7.4 Apoyo al desarrollo del sistema de Metrobus y obras complementarias
Objetivo: Contribuir a la mejora de los servicios de transporte público de pasajeros entre las ciudades de Neuquén y Cipolletti mediante la construcción de un puente exclusivo para el Metrobus y obras complementarias.
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.
Tiempo de ejecución: 9 Meses.
Responsables: Gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro
Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): 6.1 Reorganización del sistema de movilidad y transporte en la región metropolitana 6.2 Modelo de simulación de movilidad y transporte en la región metropolitana 6.3 Fortalecimiento de la comisión de transporte 6.4 Implementación Tarjeta SUBE Metropolitana (intermodal) 7.1 Vialidades locales 7.2 Ensanche Ruta 22 7.3 Ensanches, bicisendas o caminos alternativos 7.5 Modernización sistema ferroviario
Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.
OBSERVACIONES
El alto grado de congestión que presentan los puentes sobre el río Neuquén que unen las ciudades de Neuquén y Cipolletti en las horas pico hace necesaria la construcción de un puente exclusivo para el sistema de buses rápidos de transporte público que se busca implementar entre las ciudades. Los estudios preliminares deberán determinar la mejor localización posible del puente en relación al sistema de transporte (procurando evitar interferencias) y a las características que presenta la ribera del río en ambas márgenes.

**PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA
AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA**

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
Código / Nombre: 7. Reestructuración vial y ferroviaria 7.5 Modernización sistema ferroviario
Objetivo: Mejorar y ampliar los servicios de cargas y de transporte de pasajeros en la red ferroviaria de la región.
<p>Acciones principales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Analizar el estado actual del sistema ferroviario y evaluar su capacidad para dar servicios tanto de carga como de pasajeros entre las localidades de la región Confluencia. 2. Proponer las acciones que se deberán llevar a cabo para la modernización del sistema (renovación de rieles y durmientes, señalización, barreras de pasos a nivel, alambrados de protección, etc.) 3. Buscar fuentes de financiamiento. 4. Ejecutar las obras y acciones necesarias, incluyendo la modernización del material rodante.
Tiempo de ejecución: 12 Meses.
Responsables: Gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro
<p>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</p> <p>6.1 Reorganización del sistema de movilidad y transporte en la región metropolitana 6.2 Modelo de simulación de movilidad y transporte en la región metropolitana 6.3 Fortalecimiento de la comisión de transporte 6.4 Implementación Tarjeta SUBE Metropolitana (intermodal)</p> <p>7.1 Vialidades locales 7.2 Ensanche Ruta 22 7.3 Ensanches, bicisendas o caminos alternativos 7.4 Apoyo al desarrollo del sistema de Metrobus y obras complementarias</p>
<p>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.</p>
OBSERVACIONES
Este proyecto se encuentra fuertemente vinculado a los resultados del proyecto 6.1 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. Requerirá de la búsqueda de financiamiento.

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA

AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
Código / Nombre: 8. Normativa Urbana Metropolitana
Objetivo: Desarrollar un Programa de Coordinación de Normativas Urbanísticas Metropolitanas que, a partir de un análisis territorial regional, defina presupuestos mínimos con los que los 12 municipios integrantes de la región Confluencia actualizarán y/o elaborarán las normativas urbanísticas de cada municipio a fin de coordinar y conducir el crecimiento urbano buscando preservar las condiciones ambientales del oasis.
Acciones principales: <ol style="list-style-type: none"> 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.
Tiempo de ejecución: 9 Meses.
Responsables: Gobiernos provinciales de Neuquén y Río Negro y 12 municipios de la región metropolitana de la Confluencia
Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): <ol style="list-style-type: none"> 1. Programa de Manejo del Oasis de Riego
Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.
OBSERVACIONES
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.

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA

AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
Código / Nombre: 9. Desarrollo Institucional Metropolitano
Objetivos: Generar un <u>proceso gradual de construcción institucional</u> junto con el fortalecimiento de las herramientas de gestión con que cuentan los municipios que conforman la región de la Confluencia.
<p>Acciones principales: Elaboración de bases para la convocatoria a la consultoría para la realización del Plan de Desarrollo Institucional, que contenga las siguientes acciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Análisis de perfiles específicos que podría adoptar la institucionalidad metropolitana de la RMC, mediante el estudio de casos de experiencias internacionales que hayan transitado por procesos de este tipo. 2. Relevamiento de antecedentes históricos de instancias metropolitanas en la región: alcances, limitaciones, causas de sus logros y motivos de su declinación. Si aún persisten, evaluar la posibilidad de coordinar actividades o estrategias de actuación. 3. Realización de entrevistas en profundidad con los actores territoriales a fin de constatar la voluntad y recursos que están dispuestos a involucrar en la construcción de las instancias regionales. 4. Estudio y formulación de mecanismos de financiamiento regional permanente para solventar los gastos corrientes de las instancias metropolitanas, así como también para la ejecución de obras, programas, proyectos, etc. 5. Presentación de documentos finales: proponer a los actores de la RMC diferentes diseños y perfiles institucionales, y considerar su viabilidad política. También se requerirá concretar instancias de información, asesoramiento, recomendación y discusión acerca del diseño institucional más adecuado a la realidad de la RMC. 6. Elaboración de programas de capacitación y formación permanentes en: gestión metropolitana y políticas públicas metropolitanas en los tres principales temas críticos detectados: aguas y saneamiento, usos del suelo, transporte y conectividad), que incluyan: Definición de temas, contenidos, perfil de destinatarios y modalidad de dictado.
Tiempo de ejecución: 12 Meses.
Responsables: 12 municipios de la Región Confluencia (Ejecutivos y Concejos Deliberantes) y las provincias de Neuquén y Río Negro (Ejecutivo y Áreas de Planificación)
Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): 9.2 Apoyo institucional a la mesa de Agenda Metropolitana
Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.
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.

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA

AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
Código / Nombre: 9. Desarrollo Institucional Metropolitano 9.2 Apoyo institucional a la gestión del programa
Objetivo: Brindar apoyo institucional a la gestión del programa DAMI
<p>Acciones principales:</p> <p>El fortalecimiento institucional metropolitano requiere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La implementación de los cursos de capacitación de funcionarios provincials y municipals en temas metropolitanos. 2. 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. 3. Equipamiento y adecuación para la puesta en funcionamiento de la Oficina de Gestión Metropolitana: <ol style="list-style-type: none"> a. Adquisición de unidades de movilidad. b. Adquisición de equipamiento e insumos de oficina. 5. Acompañar el desarrollo de las nuevos dispositivos que se vayan institucionalizando en la región desarrollando tareas de asesoramiento, monitoreo y apoyo institucional.
Tiempo de ejecución: 12 Meses.
Responsables: Gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro y los 12 municipios de la region metropolitana de la Confluencia
<p>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</p> <p>9.1 Programa de Desarrollo Institucional Metropolitano</p>
<p>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</p> <p>Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.</p>
OBSERVACIONES
<p>La construcción metropolitana es un proceso que, basado en el acuerdo politico de los principales responsables institucionales provinciales y municipales, se irá fortaleciendo con la capacitación de equipos profesionales encargados de las diferentes taréas técnicas y de gestión, y con la creciente sensibilización del conjunto de la población de la region, acerca de la importancia y la convenciencia de construir espacios communes de identificación y articulación de políticas.</p>

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA

AREA METROPOLITANA DE LA CONFLUENCIA

FICHA POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
<p>Código / Nombre: 10. Obras de prioridad municipal 10. OPM programa de realización de obras de prioridad municipal</p>
<p>Objetivo: Desarrollar obras identificadas como prioritarias por los municipios de la región permitiendo obtener resultados a corto plazo, que den las primeras muestras de la eficacia de establecer una agenda común para dar respuesta a los problemas y desafíos metropolitanos.</p>
<p>Acciones principales:</p> <p>2. Programa preservación de la calidad de las aguas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de plantas de potabilización o tratamiento de aguas usadas - Ampliación planta de tratamiento de efluentes cloacales para los municipios de Contralmirante Cordero y Campo Grande <p>5. Programa integral de desarrollo logístico y productivo metropolitano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parques Industriales o Logísticos: Proyecto ejecutivo de los servicios del parque industrial de Senillosa y ejecución de las primeras obras derivadas de su estudio y Obras de electrificación del Parque Industrial de San Patricio del Chañar - Incubadoras de empresas: Promover la conformación de ambientes favorables al desarrollo de empresas <p>7. Reestructuración vial y ferroviaria: 7.1 Mejoramiento estructura vial</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proyecto ejecutivo de vinculación entre la ciudad de Neuquén y Cipolletti, desde la calle Leloir y Entre Ríos (Neuquén) hasta la calle Mariano Moreno y ruta 151 (Cipolletti) Proyecto de puente para Metrobus - Conectividad Cipolletti-Cinco Saltos-Contralmirante Cordero-Sargento Vidal <p>7.4 Conformación de un circuito de ciclovías de escala metropolitana:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ciclovía Fernández Oro-Cipolletti - Ejecución de ciclovía desde la calle Río Colorado hasta la calle Solalique (6 km) - Desarrollo de una bicisenda desde el casco urbano de Plottier hasta la calle Río Colorado (4 Km) - Construir una bicisenda desde la calle Jaime De Nevaes hasta el ingreso a Vista Alegre (4,9 km) - Proyecto de ciclovía desde la segunda rotonda de Centenario hasta la rotonda de entrada a Cinco Saltos (incluyendo obras) (6 km) - Iluminación de la bicisenda que vincula San Patricio del Chañar con Campo Grande (8 km)
<p>Tiempo de ejecución: 9 Meses.</p>
<p>Responsables: Gobiernos de las provincias de Neuquén y Río Negro y 12 municipios que conforman la región metropolitana</p>
<p>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</p> <p>2. Programa preservación de la calidad de las aguas</p> <p>5. Programa integral de desarrollo logístico y productivo metropolitano</p> <p>7. Reestructuración vial y ferroviaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> 7.1 Mejoramiento estructura vial 7.4 Conformación de un circuito de ciclovías de escala metropolitana
<p>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</p> <p>Se necesita asistencia técnica para la preparación de la documentación del proyecto.</p>
OBSERVACIONES
<p>En los manuales operativos que se diseñen para la implementación del segundo tramo del DAMI ajustarán las modalidades de ejecución de este programa de obras de interés municipal. Como ha sido señalado las iniciativas se inscriben dentro de los 10 programas generales priorizados al conformar la agenda metropolitana, pese a su carácter local tenderán a producir beneficios a dos o más municipios y promoverá la asociación entre los mismos para encarar acciones comunes. Se ha establecido que dispondrán de un máximo de 200.000 u\$s por municipio, lo que otorga un cierto margen de flexibilidad para ajustar las propuestas en función de los proyectos ejecutivos, y abriendo la posibilidad de asociarse en torno a cada proyecto a otras fuentes de financiamiento. Los proyectos ya han sido identificados y cuentan con una primera estimación de costos. En las etapas de implementación estos valores pueden ir ajustándose, así como la programación de los ritmos de desembolso.</p>

4.5 Anexo 5. Fichas por Municipios

Municipios de la Provincia de Neuquén

Ficha programa DAMI ²⁸		Municipio de: NEUQUÉN	
Matriz ambiental	Plan de manejo	Superficie bajo riego (total y %)	
		Proyectos expansión área de riego	El sector de la meseta desarrolla actividades de cría de cerdos y otros animales que requerirían de provisión de agua para el desarrollo de la actividad.
	Calidad del agua	Tiene plan de agua y cloaca	Se contará con un plan maestro en materia de saneamiento cloacal de toda la ciudad, con un horizonte de proyección mínimo de 30 años. Para realizar el estudio, se deberá considerar el actual funcionamiento de las obras finalizadas recientemente como la Colectora Central Máxima, la Ampliación de la Planta Tronador, el Colector Cloacal del Oeste II obra de infraestructura que se encuentra próxima a iniciar. El municipio hace obras cloacales que luego cede para mantenimiento al EPAS.
		Nivel de cobertura agua/cloaca,	La cobertura no es completa, recientemente (21/07/2017) se firmó el acta de inicio del primer tramo de la colectora del Oeste II (15 km Aprox.) que permitirá el transporte de los residuos cloacales del Oeste de la ciudad de Neuquén hacia la planta de tratamiento Tronador. Valentina sur no tiene agua potable, tampoco Colonia Nueva Esperanza, ni el Lote Z1; Valentina Norte Rural tiene sólo en parte de su superficie.
		Planta tratamiento aguas domiciliaria	Existente. Tronador, la cual fue recientemente ampliada para tratar el 100% de los efluentes. Además posee una planta de tratamiento industrial en el PIN Este y Bardas Norte
	Tratamiento de residuos	Realiza la recolección autónomamente ¿Tiene el servicio concesionado?.	Recolección: 93.000 tn. anuales Km de recorrido: s/d. Servicio concesionado a Cliba. Área servida: 90%.
		Parque de camiones	Tienen camiones volcadores y compactadores. Cantidad: s/d.
		Cuenta con vertedero propio Existen otros vertederos (informales)	Relleno sanitario en predio municipal y zona de emplazamiento urbana (quedan menos de 8 años de vida útil). Vertedero a cielo abierto en propiedad municipal y zona de emplazamiento rural. Se encuentran delimitados (con cerco perimetral de malla romboidal). Microbasurales, principalmente presentes en el sector Oeste y Norte de la ciudad.
		Tiene proyecto alternativo (Autónomo o asociado)	En proceso de construcción de planta de separación/reciclaje. Projectado: Proyecto de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos en el área de la Confluencia (ADI NQN SEP/2015)

²⁸ Información necesaria para completar y desarrollar las fichas de proyecto de los 12 municipios

	Mapa de riesgo	¿Presenta alguna amenaza y vulnerabilidad en especial?	<p>Principales amenazas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Inundación. ● Rotura de presas. ● Remoción en masa. ● Pozos, hidrocarburos. ● Productos tóxicos. ● Incendios urbanos. <p>La vulnerabilidad principal es de tipo física-edilicia y político-institucional. Situación crítica: Ocupación de la barda y de zonas no aptas para urbanizar. legalmente no se puede urbanizar en la barda ni en la vera del río.</p>
		¿Existe protocolos de atención de emergencias? Si	Construidos desde el gobierno provincial (Defensa Civil), la Autoridad Interjurisdiccional de Cuenca y el ORSEP. El municipio tiene una ordenanza de protección civil. Mapa interactivo en página de municipalidad con vías de escape y evacuación
Matriz productiva	Experiencia innovadoras	Existen experiencias innovadoras (cambio de cultivo, comercialización, organización cadena de valor, etc.)	<p>Se destacan el crecimiento de empresas que desarrollan nuevas tecnologías aplicadas a la cadena de valor hidrocarburíferas, en mayor grado para la modalidad de los no convencionales. Estas disponen de un fuerte apoyo desde agencias provinciales de desarrollo, como por ejemplo, el Centro Pyme Adeneu.</p> <p>La ciudad dispone de políticas de promoción y apoyo (créditos y subsidios propios) a emprendimientos productivos (Año 2015). Hay fruta fina en Valentina Sur.</p> <p>Un área de municipio provee microcréditos para pequeños emprendedores que no pueden acceder a financiación bancaria.</p>
	Áreas de actividad	Parques industriales o logísticos Tenemos la información. Incubadoras de empresas Programas fomento a emprendedores	<p>Tienen un parque industrial provincial PIN y se dispuso la expansión en el lote Z1 - Ord. N° 13263/15 parque industrial de servicios a la ind hidrocarburífera (por desarrollarse).</p> <p>Se encuentra en estado de proyecto el desarrollo de la Estación aérea de cargas en el Aeropuerto Provincial Juan D. Perón. Este permitirá completar el nodo logístico con las distintas modalidades de cargas de bienes (por carretera, férreo, y aéreo).</p>
Matriz de movilidad y crecimiento	Infraestructura vial	Es atravesada por la nueva vialidad sobre la barda. Ensanche ruta 22 (otras obras). Sí Requiere de un puente (rio/ canal).	<p>Obra en ejecución: 3° puente. Se encuentra con un alto grado de avance la construcción de los accesos y la conexión con las RN 151 y 22, del lado rionegrino y neuquino respectivamente. Se encuentra en estado de Perfil la obra de un cuarto puente paralelo al tercer puente que permitirá que se convierta en mano única cada uno de ellos.</p> <p>El asfalto de la Ruta Provincial 7, obra en estado de proyecto, permitirá aliviar el tránsito pesado de las actividades hidrocarburíferas, dado que no será necesario su ingreso a la ciudad.</p> <p>Vialidad Provincial proyecta una ruta paralela a la 7 desde la rotonda de pluspetrol hacia el norte, hacia la ruta 51, hasta la planta de gas, constituyendo una verdadera ruta del petróleo. Aliviaría mucho la ruta 7, está en estado de perfil en viali-</p>

			dad provincial
	transporte	Cuenta con servicio concesionado Depende de líneas nacionales o provinciales (Cuántas)	Cuenta con 2 empresas concesionarias de transporte público de pasajero por medio de colectivos urbanos que concentran las 22 líneas de la ciudad. Además una de estas empresas prestan servicios interurbanos en el corredor Neuquén - Plottier. La ciudad, como puerta de entrada a la Patagonia, cuenta con una Estación Terminal de Ómnibus. Hay transporte interurbano con Cipolletti, a través del tren urbano. Cuenta con un aeropuerto internacional.
		¿Participa de la comisión de transporte?	Sí, se creó hace seis meses. Comisión solicitada por nación. Río Negro y Neuquén generaron la unidad de transporte regional.
	Normativa urbana	¿Tiene norma vigente? Se aplica (excepciones) ¿define un borde urbanizable?	Código de Planeamiento y gestión urbano ambiental - Ord. N° 8201/98 y complementarias y modificatorias

Ficha programa DAMI		Municipio de: PLOTTIER	
Matriz ambiental	Plan de manejo	Superficie bajo riego (total y %)	S/D.
		Proyectos expansión área de riego	S/d.
	Calidad del agua	Tiene plan de agua y cloaca. Sí, el Plan Director de Agua y Cloacas será financiado por el EPAS, en el marco de un plan en conjunto con el Ente Nacional de Obras Hídricas de Saneamiento (Enohsa)	Nivel de cobertura. Se desconoce. La contratación del Plan Director permitirá conocer el detalle de las obras necesarias a ejecutar para asegurar el 100% de cobertura en materia de agua y saneamiento, con un horizonte de proyección que alcanza los próximos 25 años.
		Toma de agua. Sí Planta potabilizadora. Sí	Existe y la capacidad de la planta potabilizadora actual es insuficiente.
		Nivel de cobertura agua/cloaca	La cobertura actual es insuficiente. En 2015 la cantidad de conexiones a la red cloacal municipal ascendía a 4000. Cerca del 25% de la población está conectado a la red. Hay una realidad en Plottier que tiene que ver con la autorización de loteos sin que tengan la factibilidad de servicios, lo que hace que luego surjan estos problemas.
		Planta tratamiento aguas domiciliarias. Sí pero Plantas de tratamiento industriales. No	La capacidad de la planta es insuficiente, sirve a menos del 50% de la población.
	Tratamiento de residuos	Realiza la recolección autónomamente ¿Tiene el servicio concesionado?	Recolección diaria: 26,9 toneladas. Km de recorrido: s/d. Recolección y transporte: modalidad público-privada. Área servida: 60%.
		Parque de camiones	3 camiones compactadores de 16m ³ . 1 Tractor.
		Cuenta con vertedero propio Existen otros vertederos (informales)	Vertedero a cielo abierto en propiedad privada y municipal y zona de emplazamiento urbana. No se encuentra delimitado (sin cerco perimetral).
		Tiene proyecto alternativo (Autónomo o asociado)	Proyectado: Proyecto de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos en el área de la Confluencia (ADI NQN SEP/2015)
	Mapa de riesgo	¿Presenta alguna amenaza o vulnerabilidad en especial?	Principales amenazas: <ul style="list-style-type: none"> ● Inundación ● Rotura de presas ● Ocupación de la barda deslaves ● Pozos hidrocarburos ● Productos tóxicos ● Incendios urbanos. <p>Las vulnerabilidades principales son de tipo física-edilicia y ambiental. Situación crítica: Ocupación de la barda y de zonas no aptas para urbanizar (inundables, vera de ríos). Convivencia de área urbana con pozos.</p>
		¿Existe protocolos de atención de emergencias? Si	Construidos desde el gobierno provincial (Defensa Civil), la Autoridad Interjurisdiccional de Cuenca y el ORSEP.
Matriz productiva	Experiencia innovadoras	Existen experiencias innovadoras (cambio de culti-	2 viveros de plantines de frutillas para exportación y para abastecer el mercado local. Son de los

		vo, comercialización, organización cadena de valor, etc.)	más grandes de sudamérica.
	Áreas de actividad	Parques industriales o logísticos Incubadoras de empresas Programas fomento a emprendedores	Cuentan con un parque industrial. Existe un ente de desarrollo local, el EDEP. Existen 3 cooperativas de productores. Se realizan ferias organizadas por productores Las actividades agrícolas se centran en la producción de peras y manzanas, así como su industrialización en concentrados, que incluyen la producción de jugos y otros derivados.
Matriz de movilidad y crecimiento	Infraestructura vial	Es atravesada por la nueva vialidad sobre la barda. Ensanche ruta 22 (otras obras)	Está atravesada por la ruta 22. Se encuentra en estado de ejecución la obra de ampliación a 4 carriles de la traza de la RN 22 desde Plottier a Arroyito. Se ve afectada por la obra de ruta 67 y su proyecto de pavimentación. Se encuentra en estado de ejecución la obra de extensión de la Autovía Norte desde su actual trazado hasta la localidad de Senillosa.
	transporte	Cuenta con servicio concesionado Depende de líneas nacionales o provinciales (Cuantas)	La Localidad cuenta con un servicio concesionado de transporte urbano de pasajeros por colectivo. Este servicio funciona todos los días. También es parte del corredor Neuquén - Plottier - Senillosa. También dispone de un Estación Terminal de ómnibus de Pasajeros, que tiene servicios de corta, media distancia y larga distancia.
		¿Participa de la comisión de transporte?	S/d
	Normativa urbana	¿Tiene norma vigente? Se aplica (excepciones) ¿define un borde urbanizable?	Existente/proyectado/ aprobado por el consejo Superficie ocupada/ autorizada

Ficha programa DAMI		Municipio de: SENILLOSA	
Matriz ambiental	Plan de manejo	Superficie bajo riego (total y %)	1.900 hectáreas bajo riego, que representan el 1.3% del ejido.
		Proyectos expansión área de riego	Está proyectado desde la provincia el riego de 30.000 hectáreas desde el lago Mari Menuco. Proyecto Arroyito-Senillosa "Patagonia Sustentable: El emprendimiento se realizará en un predio privado con acuerdo legal para su desarrollo, ubicado en 8.563 ha. de la localidad de Arroyito. La Etapa I comienza delineando la infraestructura de servicios y de componentes necesarios para el desarrollo de 120 chacras implantadas. Se realizarán obras de infraestructura extrapredial de captación, bombeo y conducción.
	Calidad del agua	Tiene plan de agua y cloaca.	Sí
		Toma de agua. Planta potabilizadora.	Si, se desconoce su capacidad Existe, no hay información de lo proyectado
		Nivel de cobertura agua/cloaca	Nivel de cobertura. El nivel de cobertura de la red cloacal es mínima, menos del 25% de la población se encuentra conectado a la red. La cantidad de conexiones asciende a 593.
		Planta tratamiento aguas domiciliaria Plantas de tratamiento industriales	La obra consiste en la ejecución de la planta de tratamiento de efluentes cloacales, colectores, pozos de bombeo y también el tendido de las redes que posibilitan mejorar la prestación del servicio. Permitirá alcanzar el 100 por ciento de la cobertura en la localidad, con un horizonte de proyección de 20 años. Estará finalizada en Diciembre del 2017.
	Tratamiento de residuos	Realiza la recolección autónomamente ¿Tiene el servicio concesionado?	Recolección diaria: 6,5 toneladas. Km de recorrido: s/d. Área servida: 90%.
		Parque de camiones	2 camiones volcadores. 1 tractor 2 camiones compactador.
		Cuenta con vertedero propio Existen otros vertederos (informales)	Basural a cielo abierto en tierras propias y zona de emplazamiento rural. Delimitado con cerco perimetral.
		Tiene proyecto alternativo (Autónomo o asociado)	Proyectado: Proyecto de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos en el área de la Confluencia (ADI NQN SEP/2015)
	Mapa de riesgo	¿Presenta alguna amenaza o vulnerabilidad en especial?	Principales amenazas: <ul style="list-style-type: none"> ● Inundación ● Rotura de presas ● Ocupación de la barda deslaves ● Pozos hidrocarburos ● Productos tóxicos ● Incendios urbanos. <p>Las vulnerabilidades principales son de tipo física-edilicia y político-institucional.</p>
		¿Existe protocolos de atención de emergencias?	Sí, construidos desde el gobierno provincial (Defensa Civil), la Autoridad Interjurisdiccional de Cuencas y la ORSEP.
Matriz pro-	Experiencia inno-	Existen experiencias inno-	En el año 2013 inauguraron en la ciudad el pri-

ductiva	vadoras	vadoras (cambio de cultivo, comercialización, organización cadena de valor, etc.)	mer centro de inseminación artificial porcino de la Patagonia. Se prevé la instalación del "Parque Eólico Cerro Senillosa", que contará con una capacidad instalada de 100 mw y una producción anual de 422,2 Gwh.
	Áreas de actividad	Parques industriales o logísticos Incubadoras de empresas Programas fomento a emprendedores	El municipio brinda cursos de capacitación a emprendedores. Realizan entregas de semillas. Gestionan créditos del CFI para pequeños productores. Tienen un convenio con recursos hídricos para llevar adelante para uso de agua para riego. La ciudad tiene un parque industrial Municipal que recientemente adquirió cerca de 120 hectáreas de tierra para su ampliación. Se instaló en la localidad la empresa Techint que provee de caños a la industria hidrocarburífera, la misma utiliza el transporte multimodal (ferreo y por carretera) para el aprovisionamiento de sus productos a la industria.
Matriz de movilidad y crecimiento	Infraestructura vial	Es atravesada por la nueva vialidad sobre la barda. Ensanche ruta 22 (otras obras) Si. Requiere de un puente (rio/ canal)	Está atravesada por la ruta 22. Se ve afectada por la obra de la ruta 67, se proyecta su pavimentación. Está proyectada la extensión de la autovía norte hasta Senillosa. Proyecto de ferrocarril desde Senillosa (Planta de caños de Techint) a Añelo.
	transporte	Cuenta con servicio concesionado Depende de líneas nacionales o provinciales (Cuantas)	Cuenta con una línea de transporte público de pasajeros urbana. Esta empresa realiza diariamente el trayecto interurbano Senillosa-Plottier-Neuquén. No dispone de Estación Terminal de Ómnibus.
		¿Participa de la comisión de transporte?	Sin información
	Normativa urbana	¿Tiene norma vigente? Se aplica (excepciones) ¿define un borde urbanizable?	Ordenanza N° 1528/2010 correspondiente al Plan Urbano Ambiental (PUA) de la localidad en el cual se hace referencia superficialmente a la radicación industrial, estableciéndose la obligatoriedad de estudios de impacto ambiental y a conceptos y a definiciones relativos a los aspectos de estacionamiento, carga y descarga. Para el área urbana la localidad cuenta y aplica una normativa.

Ficha programa DAMI		Municipio de: VISTA ALEGRE	
Matriz ambiental	Plan de manejo	Superficie bajo riego (total y %)	3.000 hectáreas en producción (entre Vista Alegre y Centenario) Además en Vista Alegre se construyó un nuevo acueducto que beneficia una superficie de 600 hectáreas
		Proyectos expansión área de riego	Existente / proyectada: s/d
	Calidad del agua	Tiene plan de agua y cloaca	Nivel de cobertura
		Toma de agua. Planta potabilizadora.	Si, se desconoce su capacidad Existe, no hay información de lo proyectado
		Planta tratamiento aguas domiciliarias.	La planta fue finalizada en 2014 con una inversión cercana a los 2.000.000 y tiene capacidad para servir a 10.000 habitantes
		Nivel de cobertura agua/cloaca	Existente / proyectada. S/d
	Tratamiento de residuos	Realiza la recolección autónomamente ¿Tiene el servicio concesionado?	Recolección diaria: 1,9 toneladas Km de recorridos: s/d. Área servida: 80%. Recolección por parte del municipio.
		Parque de camiones	1 camión volcador. 1 camión compactador de 16 m ³ .
		Cuenta con vertedero propio Existen otros vertederos (informales)	Vertedero a cielo abierto en propiedad privada del predio y zona de emplazamiento urbana. No se encuentra delimitado (sin cerco perimetral). No cuenta con planta de separación/reciclaje.
		Tiene proyecto alternativo (Autónomo o asociado)	Proyectado: Proyecto de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos en el área de la Confluencia (ADI NQN SEP/2015)
Mapa de riesgo	¿Presenta alguna amenaza o vulnerabilidad en especial?	Principales amenazas: <ul style="list-style-type: none"> ● Inundación ● Rotura de presas ● Ocupación de la barda deslaves ● Pozos hidrocarburos ● Productos tóxicos ● Incendios urbanos. <p>Las vulnerabilidades principales son de tipo económica y física-edilicia.</p>	
	¿Existe protocolos de atención de emergencias?	Existe un protocolo de atención de emergencias. Construidos desde el gobierno provincial (Defensa Civil), la Autoridad Interjurisdiccional de Cuenca y la ORSEP.	
Matriz productiva	Experiencia innovadoras	Existen experiencias innovadoras (cambio de cultivo, comercialización, organización cadena de valor, etc.)	Implementan políticas de fomento al sector empresario
	Áreas de actividad	Parques industriales o logísticos Incubadoras de empresas Programas fomento a emprendedores	Dispone de un área industrial municipal. En ésta se incluyen empresas de toda índole, no necesariamente industriales. Las principal actividad de la localidad es la producción de peras y manzanas. La cadena de valor en la localidad esta compuesta por los productores, el empaque e intermediarios.
Matriz de movilidad y	Infraestructura vial	Es atravesada por la nueva vialidad sobre la barda.	Las principales vías de comunicación son la ruta 7 y la ruta 151.

crecimiento		Ensanche ruta 22 (otras obras) Requiere de un puente (rio/ canal)	
	transporte	Cuenta con servicio concesionado Depende de líneas nacionales o provinciales (Cuantas)	Cuentan con una línea de transporte urbana. No dispone de terminal de ómnibus.
		¿Participa de la comisión de transporte?	
	Normativa urbana	¿Tiene norma vigente? Se aplica (excepciones) ¿define un borde urbanizable?	Existente/proyectado/ aprobado por el consejo Superficie ocupada/ autorizada

Ficha programa DAMI		Municipio de: SAN PATRICIO DEL CHAÑAR	
Matriz ambiental	Plan de manejo	Superficie bajo riego (total y %)	8 mil ha disponen de riego sistematizado, lo que representa un 83.22% del total del ejido.
		Proyectos expansión área de riego	no
	Calidad del agua	Tiene plan de agua y cloaca	Nivel de cobertura: agua 100% y red de cloaca 90% (Pero la planta cloacal no está en funcionamiento)
		Toma de agua. Sí Planta potabilizadora. no	Planta potabilizadora proyectada con EPAS
		Nivel de cobertura agua/cloaca	La cobertura de la red cloacal alcanza a la totalidad de la población. La cantidad de conexiones a la red asciende a 2896 (Datos de Información Municipal Básica de 2015)
		Planta tratamiento aguas domiciliarias. Plantas de tratamiento industriales.	Tiene una planta de tratamiento de aguas domiciliarias, pero no de tratamiento industrial.
	Tratamiento de residuos	Realiza la recolección autónomamente ¿Tiene el servicio concesionado?	Recolección diaria: 6 toneladas. Km de recorrido: 80 km. Área servida: 95%. Servicio concesionado a un privado.
		Parque de camiones	Para residuos en general (industriales, agrícolas, etc) 1 camión volcador 1 tractor Para RSU: 1 camión compactador de 16m ³
		Cuenta con vertedero propio Existen otros vertederos (informales)	Vertedero a cielo abierto en propiedad privada y zona de emplazamiento rural. No se encuentra delimitado (sin cerco perimetral).
		Tiene proyecto alternativo (Autónomo o asociado)	Cuenta con un estudio en conjunto con el municipio de Campo Grande (RN) para la selección del sitio de emplazamiento de un relleno sanitario regional. Proyectado: Proyecto de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos en el área de la Confluencia (ADI NQN SEP/2015)
Matriz productiva	Mapa de riesgo	¿Presenta alguna vulnerabilidad en especial?	Principales amenazas: <ul style="list-style-type: none"> ● Inundación ● Rotura de presas ● Ocupación de la barda deslaves ● Pozos hidrocarburos ● Productos tóxicos ● Incendios urbanos. <p>Las vulnerabilidades principales son de tipo física-edilicia, político-institucional y sociocultural.</p>
	Experiencia innovadoras	¿Existe protocolos de atención de emergencias?	Si. Existen protocolos de atención de emergencias Construidos desde el gobierno provincial (Defensa Civil), la Autoridad Interjurisdiccional de Cuencas y la ORSEP.
	Experiencia innovadoras	Existen experiencias innovadoras (cambio de cultivo, comercialización, organización cadena de valor, etc.)	Existe un proyecto de producción de biomasa con los residuos de la producción vitivinícola y frutícola. (EPEA) Cámara Frío: fue una iniciativa municipal y hoy

			posee la concesión una cooperativa de productores.
	Áreas de actividad	Parques industriales o logísticos Incubadoras de empresas Programas fomento a emprendedores	La localidad dispone de un área industrial bajo la órbita de administración municipal que posee 1 galpón de empaque y dos área de refrigeración.
Matriz de movilidad y crecimiento	Infraestructura vial	Es atravesada por la nueva vialidad sobre la barda. Requiere de un puente (rio/ canal)	Está atravesada por la RP 7, en la cual se proyecta la duplicación de la calzada para convertirla en multitracha. La cámara de industria propuso una idea para construir la conexión entre ruta 7 y 51. Se encuentra en estado de anteproyecto la obra de nueva traza del ferrocarril a Vaca Muerta, que incluye un tramo de nuevas vías desde Contralmirante Cordero hasta Añelo. Esta obra facilita la salida de la producción de manera multimodal por camión hasta una de esas localidades y desde ellas a puerto de Bahía Blanca por ferrocarril, logrando disminuir los costos logísticos de la mercadería transportada.
	transporte	Cuenta con servicio concesionado Depende de líneas nacionales o provinciales (Cuantas)	En la localidad no se cuenta con líneas urbanas. Solo la línea interurbana (Pehuenche) que conectan varias localidades de la Provincia. La localidad no posee Estación terminal de Ómnibus.
		¿Participa de la comisión de transporte?	No.
	Normativa urbana	¿Tiene norma vigente? Se aplica (excepciones) ¿define un borde urbanizable?	Poseen Código de edificación, pero no fue aprobado por ordenanza.

Ficha programa DAMI		Municipio de: CENTENARIO	
Matriz ambiental	Plan de manejo	Superficie bajo riego (total y %).	3820 ha. bajo riego, que representan 23.78% del ejido. 850 de estas hectáreas están en trámite para ser desafectadas y poder ser loteadas.
		Proyectos expansión área de riego	Existen proyectos para mejorar el sistema que consisten en la construcción de un acueducto para riego desde el río Neuquén que permitirá irrigar una superficie de 1.000 hectáreas y otra obra a nivel de estudio destinada a proveer de riego presurizado a la meseta ubicada al norte de la Ruta Provincial N° 7.
	Calidad del agua	Tiene plan de agua y cloaca.	Sí, Plan Director para todo el ejido.
		Toma de agua. Sí Planta potabilizadora. Sí	2 (dos) Plantas. Cada una de 800 m ³ /h de capacidad.
		Nivel de cobertura agua/cloaca	En el año 2015 de la totalidad de la población, la cobertura de la red cloacal era de 67,1% y de la red de agua 96,6%. Fuente: Subsecretaría de Arq. Y Urb.
		Planta tratamiento aguas domiciliarias. Sí Plantas de tratamiento industriales No.	El municipio cuenta con más de 10 proyectos ejecutivos por casi 400 millones de pesos, para la conexión de todos los barrios nuevos desde el autódromo, la refacción de la planta cloacal existente y la reubicación de cuencas cloacales. La primera etapa para Centenario a licitar es de 120 millones de pesos para la refacción y ampliación de la planta existente. La intención del municipio es de hacer inversiones con miras a prestar servicio a una ciudad a futuro de 100 mil habitantes.
	Tratamiento de residuos	Realiza la recolección autónomamente ¿Tiene el servicio concesionado?	Recolección diaria: 27,5 toneladas. (8.508 Tn/año. Fuente Cliba) Km de recorrido: s/d. Área servida: 80% Servicio: concesión privada empresa Cliba BRA.
		Parque de camiones	3 camiones compactadores de 16m ³ .
		Cuenta con vertedero propio Existen otros vertederos (informales)	Vertedero a cielo abierto en propiedad municipal y zona de emplazamiento rural. No se encuentra delimitado (sin cerco perimetral).
		Tiene proyecto alternativo (Autónomo o asociado)	Proyectado: Proyecto de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos en el área de la Confluencia (ADI NQN SEP/2015).
Mapa de riesgo	¿presenta alguna vulnerabilidad en especial?	Principales amenazas: <ul style="list-style-type: none"> ● Inundación ● Rotura de presas ● Ocupación de la barda deslaves ● Pozos hidrocarburos ● Productos tóxicos ● Incendios urbanos. <p>Las vulnerabilidades principales son de tipo física-edilicia y sociocultural.</p>	
	¿Existe protocolos de	Sí, construidos desde el gobierno provincial (De-	

		atención de emergencias? Si	fensa Civil), la Autoridad Interjurisdiccional de Cuencas y la ORSEP.
Matriz productiva	Experiencia innovadoras	Existen experiencias innovadoras (cambio de cultivo, comercialización, organización cadena de valor, etc.)	Se encuentra en desarrollo el polo Científico y Tecnológico. En la actualidad concentra tres laboratorios; el laboratorio de servicios agrarios y forestales (LASAF), el laboratorio de sanidad animal y el laboratorio de análisis del centro de investigación y asistencia técnica (CIATI). El municipio lleva adelante el Programa "Centenario Produce", asociación de productores locales en relación directa con los consumidores.
	Áreas de actividad	Parques industriales o logísticos Incubadoras de empresas Programas fomento a emprendedores	Está instalado el único depósito fiscal de la provincia de gestión privada. Este cuenta con los servicios para las operaciones de exportación e importación, almacenamiento, fraccionamientos, productos a granel, envasados, consolidados y desconsolidados, logística de contenedores full y vacíos. Poseen 1 Parque Industrial dividido en 5 zonas. En este se encuentran empresas de toda índole, no sólo industriales. La principal actividad económica está relacionada con las actividades agrícolas de plantaciones de frutas de pepita (peras y manzanas). Respecto de las actividades extractivas se encuentran empresas que realizan soporte a las operadoras de petróleo y gas.
Matriz de movilidad y crecimiento	Infraestructura vial	Es atravesada por la nueva vialidad sobre la barda. Requiere de un puente (rio/ canal)	Se encuentra afectada por la ruta 7 y por el proyecto de ampliación de la ruta 51 que conforman el corredor petrolero. La habilitación de la RP 67 permite evitar que el tránsito pesado de la actividad hidrocarburífera circule por la localidad.
	transporte	Cuenta con servicio concesionado Depende de líneas nacionales o provinciales (Cuantas)	5 línea de transporte urbano. Además el recorrido interurbano: 1 línea entre Centenario y Neuquén, todos los días de la semana. y 1 línea entre Centenario, Cinco Saltos y Cipolletti. No posee Estación Terminal de Ómnibus.
		¿Participa de la comisión de transporte?	si
	Normativa urbana	¿Tiene norma vigente? Se aplica (excepciones) ¿define un borde urbanizable?	Poseen un Código de Ordenamiento Urbano Rural 328/90 y un Código de Edificación 328/90. Además cuentan con la Ord. 6427/13 de ampliación del corredor turístico que posee una zonificación.

Municipios de la Provincia de Río Negro

Ficha programa DAMI		Municipio de CIPOLLETTI		Respuesta
Matriz ambiental	Plan de manejo	Superficie bajo riego (total y %)		7000 ha. Bajo riego. 3500 ha. En producción.
		Proyectos expansión área de riego	Existente / proyectada	Margen Sur.
	Calidad del agua	Tiene plan de agua y cloaca	Nivel de cobertura	Si, posee Cipolletti Plan Director de agua y cloacas. En proceso de licitación para obra.
		Toma de agua Planta potabilizadora	¿Capacidad? Existente/proyectada	
		Nivel de cobertura agua/cloaca	Existente / proyectada	
		Planta tratamiento aguas domiciliaria Plantas de tratamiento industriales	¿Capacidad? Existente proyectada	
	Tratamiento de residuos	Realiza la recolección autónomamente ¿Tiene el servicio concesionado?	Recolección diaria (toneladas) Km de recorrido	Si. . 9 Toneladas diarias. El servicio es municipal.
		Parque de camiones	Cantidad/ antigüedad	
		Cuenta con vertedero propio Existen otros vertederos (informales)	Sistema de disposición (relleno sanitario / no tiene)	Si, basural a cielo abierto.
		Tiene proyecto alternativo (Autónomo o asociado)	Existente / proyectada	Proyecto de llevar basural a nqn. Relleno sanitario. Separacion de residuos antes de llevar a nqn. Para que las familias del basural no se queden sin trabajo.
	Mapa de riesgo	¿presenta alguna vulnerabilidad en especial?	Inundación Rotura de diques Ocupación de la barda deslaves Pozos hidrocarburos Productos tóxicos	Si. Existe un plan de evacuación en caso de rotura de presas. Son salidas de escape a la barda. Falta la construcción de cuatro puentes.
		¿Existe protocolos de atención de emergencias?	¿Están operativos?	
Matriz productiva	Experiencia innovadoras	Existen experiencias innovadoras (cambo de cultivo, comercialización, organización cadena de valor, etc.)	¿Están operativos? Tamaño localización, emprendedores, Tipo de apoyo con que cuentan	No al momento. Se esta desarrollando un plan con feriantes y pequeños emprendedores.
	Áreas de actividad	Parques industriales o logísticos Incubadoras de empresas Programas fomento a	Existente/proyectado nivel de desarrollo	Si. parque industrial, y ampliación de servicio de ruta.

		emprendedores		
Matriz de movilidad y crecimiento	Infraestructura vial	Es atravesada por la nueva vialidad sobre la barda. Ensanche ruta 22 (otras obras) Requiere de un puente (rio/ canal)	Obra deseada /proyectada/ en ejecución	Si tiene salida por Cipolletti. Se requiere de dos puentes nuevos, para mejorar la vinculación con nqn.
	transporte	Cuenta con servicio concesionado Depende de líneas nacionales o provinciales (Cuantas)	Cantidad de líneas Trayecto /frecuencia Estado de los buses	Cantidad de líneas 5. Estado del servicio y buses es malo. La interurbana es mala.
		¿Participa de la comisión de transporte?		no
	Normativa urbana	¿Tiene norma vigente? Se aplica (excepciones) ¿define un borde urbanizable?	Existente/proyectado/ aprobado por el consejo Superficie ocupada/ autorizada	No existen excepciones en cipolletti. Si existe normativa. Se aplica. Superficie nueva autorizada a lotear de 500 ha.

Ficha programa DAMI		Municipio de: CAMPO GRANDE	
Matriz ambiental	Plan de manejo	Superficie bajo riego (total y %)	EL EJIDO TIENE 15.000 HAS. APROX., BAJO RIEGO 5.000 HAS.
		Proyectos expansión área de riego	PROYECTAMOS EXPANDIR EN 3.000 HAS MÁS, LAS CUALES EN POCOS DÍAS EMPEZAMOS CON LOS ESTUDIOS DE SUELOS.
	Calidad del agua	Tiene plan de agua y cloaca	HAY UN PLAN DIRECTOR DE AGUA, PARCIALMENTE EJECUTADO. NIVEL DE COBERTURA DE AGUA POTABLE 100% Y DE CLOACAS 80%. LA CAPACIDAD DE PILETAS DE OXIDACIÓN ESTÁ EN SU NIVEL MÁXIMO DE CAPACIDAD. (INCLUSO POR ÉPOCAS REBALSAN) DICHAS PILETAS SE COMPARTEN CON LA MUNICIPALIDAD DE CONTRALMIRANTE CORDERO.
		Toma de agua Planta potabilizadora	HAY UNA PLANTA PROYECTADA EN EL PLAN DIRECTOR. EL MANEJO DE AGUA LO MANEJA LA COOPERATIVA DE AGUA INTEGRALES
		Nivel de cobertura agua/cloaca	ESTÁ RESPONDIDA.
		Planta tratamiento aguas domiciliaria Plantas de tratamiento industriales	NO NO
	Tratamiento de residuos	Realiza la recolección autónomamente ¿Tiene el servicio concesionado?	LA RECOLECCIÓN ES A TRAVÉS DE UN CAMIÓN PROPIO, QUE RECORRE EL 100% DE LAS URBANIZACIONES 3 VECES POR SEMANA. LA RECOLECCIÓN ES DE 7 TON. POR RECORRIDO. RECORRE 70 KMS. POR RECORRIDO
		Parque de camiones	UN CAMIÓN RECOLECTOR DE RESIDUOS. MOD. 2010.
		Cuenta con vertedero propio Existen otros vertederos (informales)	Si, contamos con vertedero propio, y hay informales también. No hay sistema de disposición.
		Tiene proyecto alternativo (Autónomo o asociado)	TENEMOS DOS PROYECTOS ALTERNATIVOS ASOCIADOS.
Mapa de riesgo	¿presenta alguna vulnerabilidad en especial?	SI SOMOS VULNERABLES A LAS INUNDACIONES, ROTURAS DE DIQUES, POZOS HIDROCARBUROS Y PRODUCTOS TÓXICOS.	
	¿Existe protocolos de atención de emergencias?	SI EXISTEN DE LA AIC, PEOR NO LOS TENEMOS OPERATIVOS.	
Matriz productiva	Experiencia innovadoras	Existen experiencias innovadoras (cambo de cultivo, comercialización, organización cadena de valor, etc.)	SI, SE HAN HECHO EXPERIENCIAS DE DIVERSIFICACIÓN DE LA PRODUCCIÓN, POLÍTICAS ACTIVAS EN LA ADECUACIÓN DE SUELO Y SIEMBRA Y COSECHA DE ALFALFA. CON LOS PRODUCTORES FRUTÍCOLAS, SE HA HECHO UN GALPÓN DE EMPAQUE Y FRIGORÍFICO CON FONDOS NACIONALES. EL SECTOR PRIVADO VA DIVERSIFICÁNDOSE INCIPIENTEMENTE HACIA PRODUCCIONES DE CERDOS, FRUTOS SECOS, VIÑAS Y BODEGAS.
	Áreas de actividad	Parques industriales o logísticos Incubadoras de empresas Programas fomento a emprendedores	HAY UN PARQUE INDUSTRIAL EXISTENTE A LA ESPERA DEL RENPI, UBICADO EN STO. VIDAL, CERCA DE LA FUTURA TRAZA DEL TREN, SUP. APROX. 80 HAS. HAY OTRO EN PROYECTO SOBRE LA RUTA 69, RUTA HACIA VACA MUERTA, LIMÍ-

			TROFE DE NEUQUÉN, SUP. APROX. 300 HAS. NO HAY POLÍTICAS ACTIVAS MUNICIPALES EN LO CONCERNIENTE A INCUBADORAS DE EMPRESAS Y PROGRAMAS DE FOMENTO DE EMPRENDEDORES.
Matriz de movilidad y crecimiento	Infraestructura vial	Es atravesada por la nueva vialidad sobre la barda. Ensanche ruta 22 (otras obras) Requiere de un puente (rio/ canal)	COMO OBRA DESEADA, IMAGINAMOS EL ENSANCHE DE LA RUTA PROV. N°69 RN, QUE EMPALMA CON LA RUTA PROV. . N°7 NQN., DIRECCIÓN A VACA MUERTA. POR OTRO LADO LA RUTA PROV. N° 70 QUE VA AL LAGO PELLEGRINI, SERÍA DE GRANA UTILIDAD PARA EL TRÁNSITO PESADO HACIA AL VALLE, Y LA RUTA QUE CONECTE CAMPO GRANDE CON EL CHAÑAR, SERÍA IMPORTANTE TAMBIÉN PARA EL TRÁNSITO PESADO.
	transporte	Cuenta con servicio concesionado Depende de líneas nacionales o provinciales (Cuantas)	TRANSPORTE PÚBLICO ESTÁ EN MANOS DE LA FIRMA PEHUENCHE CON UNA FRECUENCIA APROXIMADA DE UNA HORA Y CON UN ESTADO DE COLECTIVOS MALO. LOS REMISES, QUE SI BIEN TIENEN MAYOR FRECUENCIA, LA MISMA ES MÁS INFORMAL YA QUE HABITUALMENTE CUANDO EL REMISE TIENE 3 PASAJEROS, RECIÉN SALE DE SU PARADA.
		¿Participa de la comisión de transporte?	NO
	Normativa urbana	¿Tiene norma vigente? Se aplica (excepciones) ¿define un borde urbanizable?	NO HAY NORMATIVA VIGENTE. SE ESTÁ ELABORANDO EL PID QUE AM'S TARDAR EN UN MES ESTARÁ EN EL CONCEJO PARA SU ANÁLISIS Y APROBACIÓN. EL MISMO DEFINE UN BORDE URBANIZABLE.

Ficha programa DAMI		Municipio de : GENERAL FERNÁNDEZ ORO	
Matriz ambiental	Plan de manejo	Superficie bajo riego (total y %) 2462 Ha bajo riego -	PLAN DE MANEJO INEXISTENTE
		Proyectos expansión área de riego NO	Existente / proyectada
	Calidad del agua	Tiene plan de agua y cloaca – INICIANDO PLAN RECTOR DE CLOACA FINANCIADO POR CFI -	Nivel de cobertura AGUA 98% - CLOACA 40%
		Toma de agua NO PROPIA – EN PROCESO DE LICITACIÓN TOMA DE AGUA PROPIA. Planta potabilizadora SI	¿Capacidad? Existente/proyectada
		Nivel de cobertura agua/cloaca 98% AGUA - 40% CLOACA	Existente / proyectada
		Planta tratamiento aguas domiciliaria LAGUNAS DE OXIDACION Plantas de tratamiento industriales NO	¿Capacidad? Existente proyectada
	Tratamiento de residuos	Realiza la recolección autónomamente SI ¿Tiene el servicio concesionado? NO	Recolección diaria 5.8 tn Km de recorrido
		Parque de camiones 2 COMPACTADORES	Cantidad/ antigüedad 11 AÑOS Y 6 AÑOS
		Cuenta con vertedero propio NO Existen otros vertederos (informales)	Sistema de disposición BASURAL A CIELO ABIERTO (relleno sanitario / no tiene)
		Tiene proyecto alternativo (Autónomo o asociado) GIRSU EN PROCESO	Existente / proyectada
Mapa de riesgo	¿presenta alguna vulnerabilidad en especial? RIESGO HIDRICO	Inundación Rotura de diques Ocupación de la barda deslaves Pozos hidrocarburos Productos tóxicos	
	¿Existe protocolos de atención de emergencias? SI	¿Están operativos? NO	
Matriz productiva	Experiencia innovadoras	Existen experiencias innovadoras (cambo de cultivo, comercialización, organización cadena de valor, etc.) SI, OPERATIVOS COMPLEJO AGROINDUSTRIAL	¿Están operativos? Tamaño localización, emprendedores, Tipo de apoyo con que cuentan FINANCIAMIENTO DE NACION
	Áreas de actividad	Parques industriales o logísticos Incubadoras de empresas Programas fomento a emprendedores CLUB DE	Existente/proyectado nivel de desarrollo

		EMPRENDEDORES EN FORMACION PARQUE Y ZONA INDUSTRIAL EN PROYECTO	
Matriz de movilidad y crecimiento	Infraestructura vial	Es atravesada por la nueva vialidad sobre la barda. PROYECTADA Ensanche ruta 22 (otras obras) EN EJECUCION Requiere de un puente (rio/ canal) OBRA DESEADA	Obra deseada /proyectada/ en ejecución
	transporte	Cuenta con servicio concesionado SI Depende de líneas nacionales o provinciales (Cuantas) UNA NACIONAL	Cantidad de líneas Trayecto /frecuencia VILLA REGINA SENILLOSA Estado de los buses BUENO
		¿Participa de la comisión de transporte? SI	
	Normativa urbana	¿Tiene norma vigente? Se aplica (excepciones) ¿define un borde urbanizable? NORMATIVA EXISTENTE APROBADA POR CONCEJO – DEFINE UN BORDE URBANIZABLE – EN PROCESO NUEVO PLAN DE ORDENAMIENTO.	Existente/proyectado/ aprobado por el consejo Superficie ocupada/ autorizada

4.6 ANEXO 6. INFORME DE PRESENTACIÓN DE LA REGIÓN DEL ALTO VALLE

Objetivos del Estudio

Por medio de las Unidades de Enlace Provinciales con el Consejo Federal de Inversiones de las Provincias de Neuquén y Río Negro, se pretende diseñar un Plan Ejecución Metropolitano (PEM) en la zona del Alto Valle de ambas Provincias. Dicho plan debe oficiar como guía para la conformación de programas y proyectos financiables a través del Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI II).

El Programa DAMI tiene como propósito contribuir a mejorar el funcionamiento de los servicios en las áreas metropolitanas del interior (AMI) y poner en marcha modalidades innovadoras de gestión para la ejecución de proyectos y la prestación de servicios cuyo desempeño eficiente requiera de la concurrencia de dos o más jurisdicciones territoriales (nacional, provincial y/o municipal).

Delimitación del área de Estudio

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. 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.

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.

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.

Las localidades que conforman la Región Metropolitana son las siguientes:

PROVINCIA DEL NEUQUEN	PROVINCIA DE RÍO NEGRO
CENETENARIO	ALLEN
NEUQUEN	CAMPO GRANDE
PLOTTIER	CINCO SALTOS
SAN PATRICIO DEL CHAÑAR	CIPOLLETTI
SENILLOSA	CONTRALMIRANTE CORDERO
VISTA ALEGRE	FERNANDEZ ORO

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

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 ex-

tiende, 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.

1. Aspectos demográficos

1.1. Provincia del Neuquén

En el año 2010, la población total de la Provincia alcanzó 551.266 habitantes, lo que representa el 1,4% de la población total del país. La densidad poblacional fue de 5,9 habitantes por km², muy inferior a la nacional (10,7 hab/km²), pero en el primer orden en relación a lo observado en el resto de las provincias de la Patagonia.

En suma, el Alto Valle comprende 652 km² (extendiéndose por territorio de las provincias de Neuquén y Río Negro) y residen en él 624.417 habitantes (Censo 2010), es decir, una densidad promedio de 957,7 hab/ km². Estos se distribuyen en 19 municipios y una comisión de fomento. Así, los principales centros urbanos, por cantidad de población, son los siguientes:

Población, según censo 2010, para ejidos delimitados de la RMC

Población censada por año en los ejidos delimitados vigentes al año 2010 según municipio y categoría del mismo. Año 2010. Provincia del Neuquén.

Categoría/Municipio	2010
Primer Categoría	
Centenario	34.421
Neuquén	231.780
Plottier	33.600
San Patricio del Chañar	7.457
Senillosa	8.130
Segunda Categoría	
Vista Alegre	3.178

Población censada por año en los ejidos delimitados vigentes al año 2010 según municipio. Año 2010. Provincia de Río Negro.

Municipio	2010
Allen	27.443
Campo Grande	5.166
Cinco Saltos	24.138
Cipolletti	87.492
Contralmirante Cordero	3.322
Fernandez Oro	8.629

Población Total y por localidades (2015) de la Región Metropolitana

Localidad	Población
Neuquén	260.000
Cipolletti	90.000
Plottier	45.000
Centenario-Vista Alegre	43.000
Cinco Saltos	30.000
Senillosa	9.000
San Patricio del Chañar	9.500
Campo Grande	5.400
Contralmirante Cordero	1.200
Allen	28.000
Fernandez Oro	9.000
Total población Región Metropolitana Confluencia	530.100

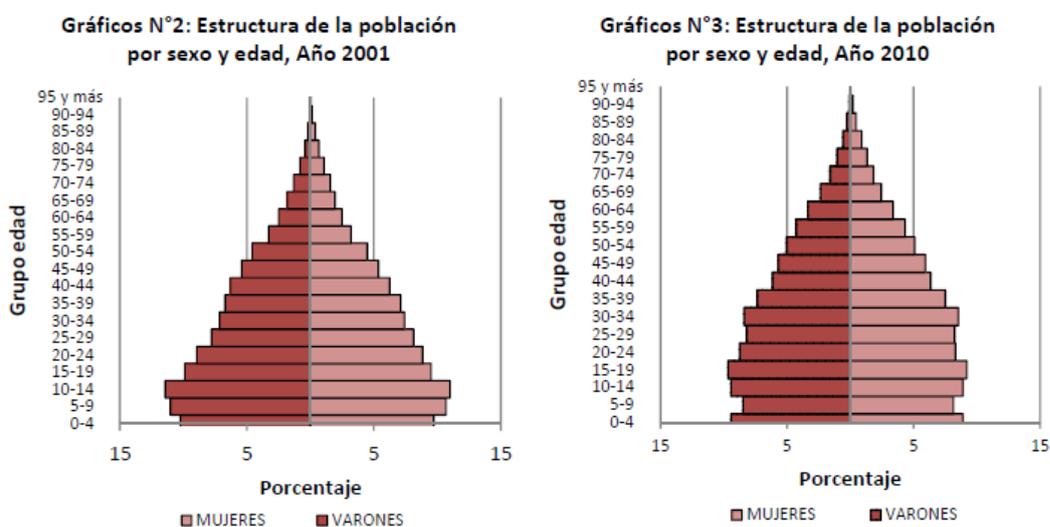
Al igual que en el resto de las provincias patagónicas, la población de Neuquén se encuentra distribuida de un modo muy heterogéneo. Por un lado, el departamento Confluencia concentra el 65,8% de la población provincial, siendo a su vez el departamento más densamente poblado con 49,3 hab/km². En cambio, los restantes departamentos presentan densidades que van desde los 0,4 a 7,1 habitantes por km²

En términos absolutos, se destaca el importante incremento intercensal también del departamento Confluencia, el cual vio incrementada su población en 97.550 habitantes durante el período 1991 – 2010, representando el 60% de incremento de la población de la provincia en el mismo período (162.433 habitantes). Este fenómeno demográfico se explica por la concentración de actividades económicas y de la administración pública provincial en particular en el aglomerado urbano Neuquén-Plottier-Centenario

En el año 2010, según la información censal oficial, el 91,6% de la población se concentraba en áreas urbanas, mientras que en la zona rural residía sólo el 8,4% de la población⁷. Un porcentaje ligeramente más bajo al observado en el país (9%). De la población rural, el 37% correspondía población rural agrupada⁸ y el 63,12% a rural dispersa.

1.1.1. Distribución de la población por sexo y edad.

En relación a la distribución de la población por sexo y grupo etario al que pertenece, en el año 2010, la población del Neuquén se divide casi en igual proporción, 50,4% son mujeres y 49,6% varones, propio de sociedades urbanizadas y que suelen evidenciar mayor expansión de los servicios. La población de ambos grupos se concentra en el rango que va de 14 a 65 años de edad (67%), considerado como población económicamente activa en el censo. Se puede observar que dicho segmento incrementó su participación respecto al 2001, año en el que representó alrededor de un 63%. A su vez, la población de 65 años o más pasó de representar del 5,2% en 2001 al 6,2% en 2010 y la población hasta 14 años del 32,1% al 26,6%. Como resultado de estas tendencias se redujo el índice de dependencia potencial de 59,5% a 49,7%, es decir, la cantidad de personas inactivas que dependen de la fuerza de trabajo (los activos)¹². Con el objeto de analizar la evolución de la estructura poblacional por sexo y grupo de edad, en los gráficos N° 2 y 3, se muestran las pirámides poblacionales correspondientes a los años 2001 y 2010. En ellas se puede observar una reducción de la base de la pirámide (menos población en los tramos inferiores de edad) y el ensanchamiento en los tramos medios y altos (adultos y adultos mayores). Este comportamiento se puede explicar porque ha retrocedido la tasa de natalidad y se ha estabilizado la tasa bruta de mortalidad. Asimismo se vincula con que la mayor proporción de población migrante corresponde a los tramos medios de edad, dado que arriban a la provincia fundamentalmente atraídos por mayores oportunidades laborales.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de los CNPhyV 2001 y 2010.

1.2. Provincia de Río Negro

En el año 2010, la población total de la Provincia alcanzó 638.645 habitantes, 1,6% de la población total del país. La *densidad* poblacional fue de 3,1 habitantes por km², muy inferior a la nacional (10,7 hab/km²), pero en el orden de lo observado en el resto de las provincias de la Patagonia.

El crecimiento poblacional se debe a factores migratorios y al incremento vegetativo⁸. Si bien la correspondencia no es absoluta la dinámica económica se relaciona con estos procesos. El crecimiento en la provincia estuvo explicado fundamentalmente por el crecimiento vegetativo, sin embargo la tendencia de esta tasa se ha reducido a lo largo del siglo XX y en particular entre los años 1991 al 2010, en sintonía con lo observado en la Patagonia y el total del país

La población se encuentra distribuida de un modo muy heterogéneo. La región que concentra la mayor cantidad de población es la de los valles con el 59,6% del total. Le sigue en importancia la región Andina con el 22,3%, luego la región Atlántica con el 14,7% y finalmente, muy por detrás, la región Estepa con el 3,3%.

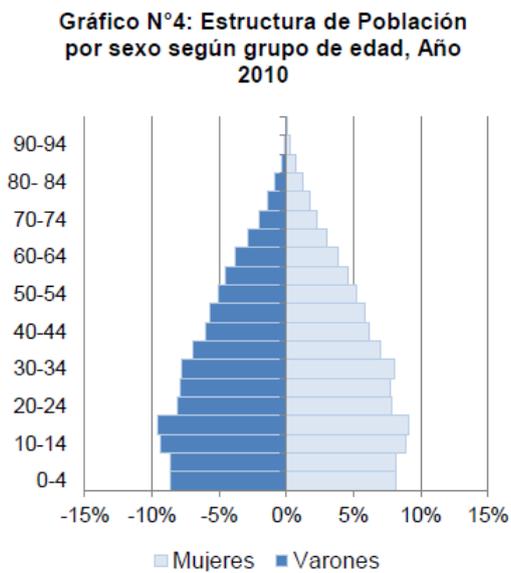
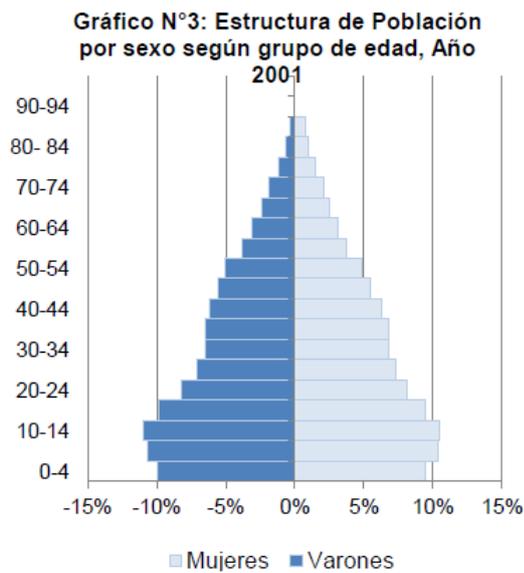
Particularmente la población se concentra preferentemente en los departamentos General Roca (50%) y Bariloche (20%), siendo a su vez, los departamentos más densamente poblados con 24,9 habitantes por km² y 27,7 habitantes por km², respectivamente.

En el año 2010, según la información censal oficial, el 87% de la población se concentraba en áreas urbanas, mientras que en la zona rural residía sólo el 13% de la población. Un porcentaje relativamente más elevado al observado en el país (9%) y en la provincia del Neuquén (8,4%). De la población rural, el 49% correspondía población rural agrupada y el 51% a rural dispersa. La provincia da cuenta de un proceso creciente de urbanización en las últimas décadas.

1.2.1. Distribución de la población por sexo y edad.

En el último CNPHyV realizado en el año 2010, la población rionegrina se divide casi en igual en proporción, 50,4% son mujeres y 49,6% varones, propio de sociedades urbanizadas y que suelen evidenciar mayor expansión de los servicios. La población de ambos grupos se concentra en el rango que va de 14 a 65 años de edad (cerca de 66% en ambos casos), considerado como población económicamente activa en el censo. Se puede observar que dicho segmento incrementó su participación respecto al 2001, año en el que representó un 61,8%. A su vez, la población de 65 años o más pasó de representar del 7,2% en 2001 al 8,5% en 2010 y la población hasta 14 años del 31% al 26%. Como resultado de estas tendencias se redujo el índice de dependencia potencial de 62% a 53%, es decir, la cantidad de personas inactivas que dependen de la fuerza de trabajo (los activos)

Con el objeto de analizar la evolución de una estructura poblacional por sexo y grupo de edad, en los gráficos N° 3 y 4, se muestran las pirámides poblacionales correspondientes a los años 2001 y 2010. En ellas se puede observar una reducción de la base de la pirámide (menos población en los tramos inferiores de edad) y el ensanchamiento en los tramos medios y altos (adultos y adultos mayores). Este comportamiento obedece a que en la última década ha retrocedido la tasa de natalidad y se ha extendido la esperanza de vida.

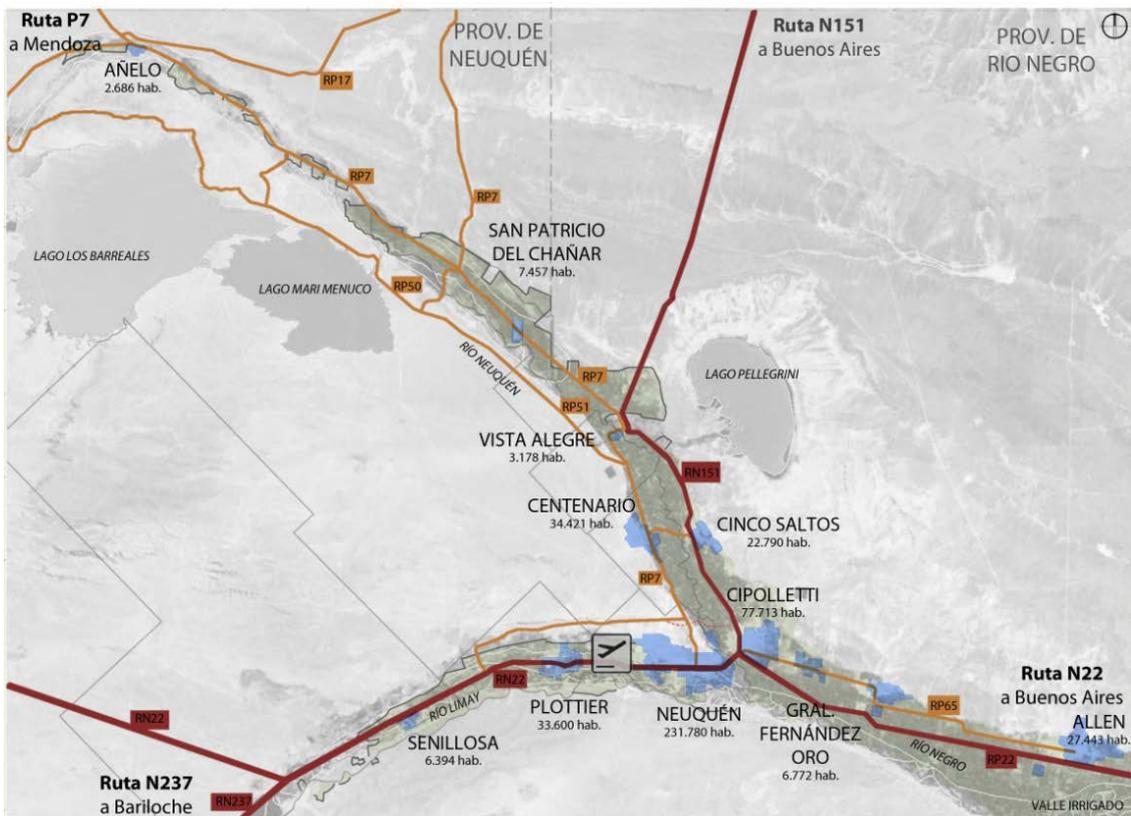


Fuente: elaboración propia, sobre base de datos del CNPhyV 2010

2. Estructura Territorial de la Región Metropolitana

La Región es el principal nodo logístico patagónico de referencia en la escala nacional y vocación global. La ciudad de Neuquén es centro de ese nodo con particular relevancia para el sistema de interconexión y soporte administrativo, de servicios para las localidades con actividad hidrocarburífera, comercial y vitivinícola –esta última con menor tiempo de desarrollo y peso actual en la economía regional. La actividad logística relacionada con el complejo frutihortícola se da en la ciudad rionegrina de Cipolletti.

FIGURA 1: EL ÁREA METROPOLITANA NEUQUÉN CIPOLLETTI.



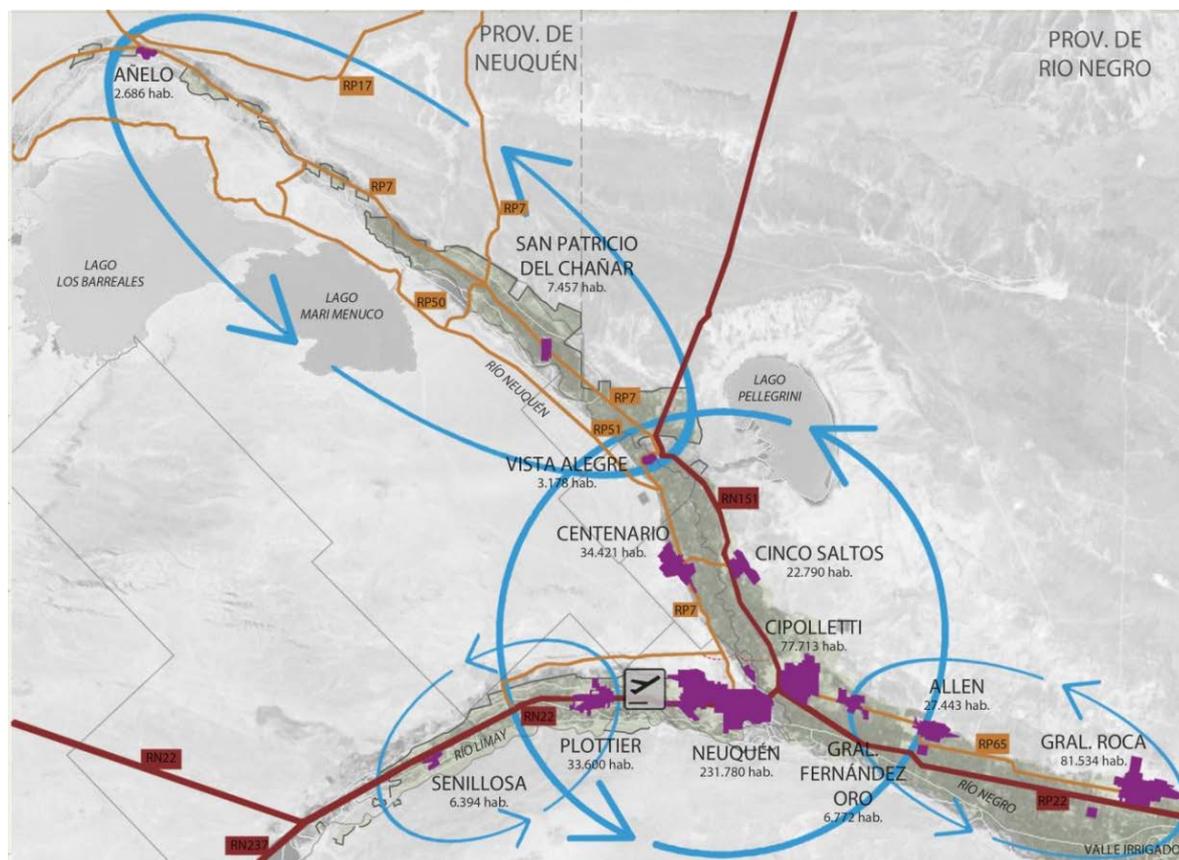
FUENTE: "Elementos para un Diagnóstico Prospectivo del Área Metropolitana Neuquén Cipolletti" Programa DAMI. Año 2015.

En resumen, la Región Metropolitana cuenta con un aglomerado urbano primado, conformado por las ciudades de Neuquén, Cipolletti y Plottier. Sin embargo, es posible afirmar, en principio, mediante la observación tanto de imágenes satelitales como de aéreas nocturnas, que se ha constituido un continuo rururbano, es decir de espacios urbanos y rurales imbricados tanto física como funcionalmente.

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 (de baja y alta densidad) y enfoques de destinatarios (públicos y privados, formales e informales) debido al crecimiento demográfico (vegetativo o por inmigración).

La región está ante un proceso de metropolización. El crecimiento económico proveniente, en gran medida, de las explotaciones de los yacimientos hidrocarburíferos catapultan este proceso en el tiempo, haciendo sentir sus efectos más allá de la zona de influencia inmediata, con claras repercusiones a nivel nacional, no sólo por su situación interprovincial, no sólo por la posición geopolítica de la conurbación, sino también por lo estratégico de los ya mencionados recursos energéticos que la impulsan.

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.

En la situación actual, las ciudades de Neuquén y en menor grado, Cipolletti, se conforman como a tractoras 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** Plot-tier, 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.

2.1. Sistema de Transporte

2.1.1. Transporte Carretero

La red vial de la microrregión para el medio automotor 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 ciudad de Neuquén en la zona de la meseta y que actualmente se 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 Capital 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 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 ubica 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. Se encuentran en construcción los accesos al tercer puente que cruza el río Neuquén, el cual completaría la conexión por la Autovía Norte, descongestionando el puente Cipolletti-Neuquén.

La microrregión presenta un alto volumen de tránsito terrestre automotor como muestran los siguientes cuadros:

Tránsito medio diario anual (TMDA) Ruta Nacional 22 Provincias de Río Negro y Neuquén por año según tramo. Período 2011-2015

Límites del tramo	2011	2012	2013	2014	2015
LTE.C/LA PAMPA - ACC.A RIO COLORADO (I)	3.700	3.650	4.150	4.100	4.400
ACC.A RIO COLORADO (I) - INT.R.N.251 (I)	3.333	3.337	3.515	3.377	3.682
INT.R.N.251 (I) - INT.R.P.406 (D) (A PICHIMAHUIDA)	1.700	1.700	1.680	1.660	1.840
INT.R.P.406 (D) - INT.R.N.250 (I) (ACC.A CHOELE CHOEL)	1.740	1.740	1.550	1.560	1.700
INT.R.N.250 (I) (ACC.A CH.CHOEL) - ACC.A DARWIN (I)	4.500	4.500	4.150	4.268	4.610
ACC.A DARWIN (I) - INT.R.N.232 (D) (CHELFORO)	3.100	3.250	3.250	3.350	3.600
INT.R.N.232 (D) (CHELFORO) - ACC.A CHICHINALES (D)	2.400	2.500	2.500	2.760	3.000
ACC.A CHICHINALES (D) - VILLA REGINA (ENT.)	4.050	4.550	4.550	4.700	5.100
VILLA REGINA (ENT.) - VILLA REGINA (SAL.)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
VILLA REGINA (SAL.) - ACC.A GENERAL ROCA (D)	8.100	8.100	7.350	7.350	5.400
ACC.A GENERAL ROCA (D) - ACC.A ALLEN (D)	8.950	8.950	8.950	8.950	9.650
ACC.A ALLEN (D) - ACC.A CIPOLLETTI (D)	10.400	10.400	9.500	9.500	10.300
ACC.A CIPOLLETTI (D) - INT.R.N.151 (D)	13.100	13.100	24.000	24.100	26.000
INT.R.N.151 (D) - LTE.C/ NEUQUEN	38.636	38.600	52.000	52.100	56.300
LTE.C/RIO NEGRO - NEUQUEN (ENT.)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
NEUQUEN (ENT.) - NEUQUEN (SAL.)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
NEUQUEN (SAL.) - INT.R.P.7 (I) (INT.EX R.N.241)	12.100	12.700	14.300	14.700	17.100
INT.R.P.7 (I) (INT.EX R.N.241) - ACC.A PLOTTIER (D)	12.400	13.000	14.700	15.100	17.600
ACC.A PLOTTIER (D) - ACC.A SENILLOSA (D)	8.415	8.823	9.954	10.228	11.895

ACC.A SENILLOSA (D) - INT.R.N.237 (I) (ARROYITO)	6.200	6.500	6.650	6.850	8.150
INT.R.N.237 (I) (ARROYITO) - PLAZA HUINCUL (ENT.)	4.100	4.300	4.600	4.750	5.300
PLAZA HUINCUL (ENT.) - ACC.A CUTRAL-CO (I)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
ACC.A CUTRAL-CO (I) - ZAPALA (ENT.)	2.326	2.342	2.525	2.522	2.919

(1) El TMDA no se mide en zonas urbanas

Fuente: Elaboración propia con datos publicados en el Observatorio Nacional de Datos de Transporte (ONDaT) perteneciente al Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la Universidad Tecnológica Nacional en <http://ondat.fra.utn.edu.ar>

Tránsito medio diario anual (TMDA) Ruta Provincial 7 - por año según tramo. Período 2011-2014

Límites del tramo	2011	2012	2013	2014
NEUQUEN – CENTENARIO	(1)	(1)	(1)	(1)
CENTENARIO – EMP. RP Nº 51	5.579	5.500	6.205	5.836
EMP. RP Nº 51 – LTE. RÍO NEGRO	3.071	3.286	3.107	3.121
LTE. RÍO NEGRO – EMP. RP Nº 8	1.664	1.527	1.852	2.863
EMP. RP Nº 8 – AÑELO	2.162	1.842	3.210	3.848
AÑELO – EMP. RP Nº 5	1.107	1.394	1.961	1.570

(1) El TMDA no se mide en zonas urbanas

Fuente: Elaboración propia con datos publicados obtenidos de la Dirección Provincial de Vialidad.

El alto volumen de tránsito se explica por tres causas fundamentales. La primera es que se trata de un territorio que concentra actividades económicas y población siendo 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 geopolíticas 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.

Lo mencionado en el párrafo anterior adquiere especial relevancia en relación a la conectividad terrestre automotor dado que 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.

La primera de las tensiones presenta mayor intensidad en la RN 22, en especial en el tramo que se inicia en el límite de las dos provincias hasta el acceso a Senillosa como se ve parcialmente reflejado en el cuadro que muestra el TMDA de dicha ruta y se estima razonablemente que se repite en el tramo Neuquén-Centenario de la RP 7 aunque no existe medición de TMDA en ese caso. Adicionalmente el actual trazado de la RN22 restringe la permeabilidad de las conexiones transversales en las zonas más densamente urbanizadas.

La segunda de las tensiones en relación al volumen del tráfico vehicular menor en la RN22 en la que los datos de clasificación vehicular muestran casi un 80% de vehículos livianos²⁹, sin embargo, es mayor en la RP7 como se aprecia en el siguiente cuadro:

²⁹ Según datos publicados por el Sistema en Línea de Consultas Estadísticas de la Dirección de Vialidad Nacional en http://transito.vialidad.gov.ar:8080/SelCE_WEB/intro.html

**Tránsito medio diario anual (TMDA) y clasificación vehicular
Ruta Provincial 7, tramo Centenario-Límite con la Provincia de Río Negro. Año 2015**

	Total	Livianos		Bus	Pesados		
		Autos	Pick-up		Camiones de		
					2 ejes	3 y 4 ejes	5 y más ejes
Vehículos	3.285	686	697	659	796	4	443
Porcentaje	100%	20,9%	21,2%	20,1%	24,2%	0,1%	13,5%
	100%	42,1%			57,9%		

Fuente: Elaboración propia con datos publicados obtenidos de la Dirección Provincial de Vialidad.

La distribución vehicular mostrada se encuentra influenciada por el transporte de maquinarias y equipos para el sector petrolero. Esta tipología de uso de rutas de carga por camión trae aparejado como inconvenientes la congestión vehicular, el desgaste y rotura de rutas por exceso de peso, con un alto costo de mantenimiento.

En lo que respecta a la conectividad terrestre a través de servicios de transporte de pasajeros de larga distancia, en la ciudad de Neuquén se encuentra ubicada la Estación Terminal de Ómnibus de Neuquén (ETON) que es la principal infraestructura para este servicio de la Provincia del Neuquén y una de las más importantes de la Patagonia. La ETON también funciona como terminal de servicios de media distancia hacia otras localidades de las Provincias de Neuquén y Río Negro y de otros de corta distancia que forman parte de la movilidad metropolitana por lo que serán descriptos en otro apartado.

Los servicios de larga distancia conectan con diferentes frecuencias con la Capital Federal y la mayor parte de las localidades más importantes del interior del país tanto hacia el norte como hacia el sur. La cantidad de pasajeros que utilizaron servicios de esta terminal en los últimos años tuvo picos en los años 2011 y 2012 debido a la cantidad de días en que no operó el aeropuerto de la ciudad a raíz de la ceniza proveniente de la erupción del volcán Puyehue y muestra disminuciones en los años siguientes hasta 2015 que pueden explicarse en la desaparición de esa contingencia como también el inicio de servicios aéreos desde y hacia las ciudades de Mendoza y Córdoba.

Pasajeros totales ⁽¹⁾ que utilizaron servicios de la ETON según año – Período 2011-2015

Año	Pasajeros totales
2011	860.689
2012	993.611
2013	784.653
2014	690.449
2015	511.053

(1) Por pasajeros totales se entiende la suma de pasajeros con destino y con origen en la ETON

Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Municipalidad de Neuquén, según datos suministrados por la Dirección General de Gestión de la ETON

Otro aspecto sobre el transporte automotor de larga distancia que merece ser mencionado por su vinculación con la característica metropolitana de la microregión, aunque no pueda cuantificarse, es la utilización habitual de la terminal de ómnibus de Cipolletti por pasajeros que residen en el este de la ciudad de Neuquén.

2.1.2. Transporte Ferroviario

La infraestructura ferroviaria que atraviesa la región con punta de rieles en la Zapala se encuentra concesionada a un operador privado, Ferrosur Roca S.A., desde el año 1992. Esta empresa tiene bajo su control y mantenimiento un total de 3.180 km de vías de trocha ancha. Esta red ferroviaria cuenta con playas de maniobras en las localidades de Zapala y Neuquén y un parque activo de 2.300 vagones, 32 locomotoras

de línea y 16 locomotoras de maniobra en playas. Hacia el oeste desde Zapala tiene potencial para el transporte multimodal internacional a través del Paso Pino Hachado que permite conectar con el complejo portuario de la zona de Concepción en Chile y hacia el este con el de Bahía Blanca, atravesando la provincia de Río Negro.

La traza posee, además, un ramal que parte de Cipolletti y llega hasta Barda del Medio, punto de la línea más cercano a Añelo desde el este, a 70 kilómetros aproximadamente. A partir del surgimiento de la actividad hidrocarburífera no convencional, que necesita desplazar grandes volúmenes de carga e insumos, la conexión ferroviaria ha vuelto a tomar impulso. Entre los proyectos que comienzan a estar en gestión figura la prolongación del ramal desde Barda del Medio hasta Añelo, en donde se instalaría una planta de clasificación y despacho de arenas provenientes de Dolavon, en la Provincia de Chubut. Se encuentran en suspenso la construcción de un nuevo ramal desde Chichinales hasta Rincón de los Sauces, como parte del proyecto minero del potasio, y el histórico proyecto de prolongar la línea desde Zapala hasta Pino Hachado y articularla con los ferrocarriles chilenos para dar acceso ferroviario a los puertos del Pacífico.

La región metropolitana tiene las características para ser un importante centro logístico dentro de ese corredor bioceánico. También conecta con otros puntos de la Provincia de Buenos Aires que son Cañuelas, Azul, Olavarría, Tandil y Quequén y utilizando la red ferroviaria de transporte de pasajeros puede acceder con cargas al conurbano bonaerense, La Plata y Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Los principales productos transportados son minerales, materias primas y materiales para la construcción, combustibles: coque y líquidos derivados del petróleo y productos químicos. No obstante, este transporte podría diversificarse y potenciarse a partir del eje de integración sur "Ferrocarril Trasandino" el que, aprovechando los centros logísticos intermedios, una los complejos portuarios de Bahía Blanca en Argentina con los puertos del área de Concepción en Chile.

De los 3.180 km del total de red mencionada, 714 son los que unen Bahía Blanca con Zapala y de ellos sólo 6 tienen uso para el transporte de personas, son los que unen las estaciones de Cipolletti y Neuquén por lo que tienen el carácter de transporte metropolitano, teniendo posibilidades de ampliar en el futuro el servicio a otras localidades del Valle. No existen servicios de transporte de pasajeros de larga distancia.

2.2. Transporte aéreo

La región cuenta con el Aeropuerto Internacional Juan D. Perón que es una importante terminal para el transporte de pasajeros, ocupa el de segundo lugar en movimiento ese aspecto en la Patagonia, el sexto entre los aeropuertos del interior del país y el octavo a nivel país. Si nos referimos al crecimiento de la cantidad de pasajeros, entre 2005-2015 esta cantidad se incrementó en un 141%, más del doble del crecimiento total del país que fue un 74% lo que lo lleva a estar en el quinto lugar en crecimiento.

Pasajeros totales ⁽¹⁾ transportados en Aeropuertos de Argentina con más 100.000 pasajeros anuales en 2015. Años 2005 y 2015

Aeropuerto	2005	2015	Ranking 2015	Variación 2005-2015	Ranking variación
Aeroparque Jorge Newbery	5.372.195	10.825.986	1	102%	11
Aeropuerto Internacional de Ezeiza	6.365.989	9.127.908	2	43%	19
Aeropuerto Internacional de Córdoba	1.091.783	1.947.798	3	78%	13
Aeropuerto Internacional de Mendoza	652.504	1.351.552	4	107%	10
Aeropuerto Internacional de San Carlos de Bariloche	648.569	1.038.651	5	60%	17
Aeropuerto Internacional Cataratas de Iguazú	489.100	863.165	6	76%	14
Aeropuerto Internacional de Salta	294.708	856.484	7	191%	1
Aeropuerto Internacional de Neuquén	320.455	774.356	8	142%	5
Aeropuerto Internacional de El Calafate	404.178	725.638	9	80%	12
Aeropuerto Internacional de Ushuaia	551.580	686.125	10	24%	20

Aeropuerto Internacional de Tucumán	271.304	600.776	11	121%	7
Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia	271.304	577.480	12	113%	9
Aeropuerto Internacional de Rosario	141.018	377.559	13	168%	4
Aeropuerto Internacional de Bahía Blanca	144.575	307.884	14	113%	8
Aeropuerto Internacional de Río Gallegos	191.202	302.504	15	58%	18
Aeropuerto Internacional de Resistencia	113.092	262.460	16	132%	6
Aeropuerto Internacional de Trelew	322.383	254.485	17	-21%	22
Aeropuerto Internacional de Mar del Plata	188.074	201.289	18	7%	21
Aeropuerto Internacional de Jujuy	70.622	200.670	19	184%	2
Aeropuerto de San Juan	69.706	190.964	20	174%	3
Aeropuerto Internacional de Posadas	101.787	178.864	21	76%	15
Aeropuerto Internacional de Río Grande	98.350	164.810	22	68%	16

(2) Por pasajeros totales se entiende la suma de pasajeros con destino y con origen del vuelo en el aeropuerto

Fuente: Elaboración propia con datos publicados en el Observatorio Nacional de Datos de Transporte (ONDaT) perteneciente al Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la Universidad Tecnológica Nacional en <http://ondat.fra.utn.edu.ar>

En lo que se refiere a transporte de cargas esta terminal aérea también cumple un rol que resalta en la región patagónica. Según datos de diversas fuentes³⁰ el movimiento es desde hace más de una década superior a las 1.000 toneladas anuales, correspondiendo más del 70% a carga ingresada. Los datos comparativos con otros aeropuertos del país se muestran a continuación:

Carga total ⁽¹⁾ transportada en Aeropuertos de Argentina con más 500 toneladas anuales. Año 2015

Aeropuerto	Vuelos Domésticos	Vuelos Internacionales	Correo	Total
Toneladas anuales				
Aeropuerto Internacional de Ezeiza	12	180.394	3.548	183.954
Aeroparque Jorge Newbery	-	2.244	-	2.244
Aeropuerto Internacional de Tucumán	1.260	3.906	-	5.166
Aeropuerto Internacional de Mendoza	1.503	276	62	1.841
Aeropuerto Internacional de Córdoba	74	1.394	28	1.496
Aeropuerto Internacional de Salta	1.346	-	2	1.348
Aeropuerto Internacional de Neuquén	1.274	-	54	1.328
Aeropuerto Internacional de Ushuaia	726	3	-	729
Aeropuerto Internacional de Comodoro Rivadavia	626	-	-	626
Aeropuerto Internacional de Resistencia	543	-	69	612
Aeropuerto Internacional de Formosa	595	-	-	595
Aeropuerto Internacional de Río Gallegos	543	-	4	547
Aeropuerto Internacional de Río Grande	516	-	-	516
TOTALES EN EL PAÍS	11.697	188.448	3.826	203.971

(1) Por carga total se entiende la suma de ingresos y egresos hacia y desde el aeropuerto.

Fuente: Elaboración propia con datos publicados en el Observatorio Nacional de Datos de Transporte (ONDaT) perteneciente al Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la Universidad Tecnológica Nacional en <http://ondat.fra.utn.edu.ar>

³⁰Entre otras, el sitio web de la Dirección Provincial de Estadística y Censos <http://www.estadisticaneuquen.gob.ar> y del Observatorio Nacional de Datos de Transporte (ONDaT) perteneciente al Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la Universidad Tecnológica Nacional en <http://ondat.fra.utn.edu.ar>

Los datos del cuadro permiten realizar varias consideraciones. Si observamos sólo la columna referida a cargas transportadas por vuelos domésticos y teniendo en cuenta que sólo se muestran los datos de aeropuertos en los que se moviliza más de 500 toneladas anuales, vemos que los que operan mayor volumen de carga son aquellos más distantes de la capital del país y que entre estos destaca el de Neuquén para la zona patagónica, situación consistente con la característica de principal centro poblacional, comercial y logístico de la región.

Ahora bien, el movimiento de cargas en los aeropuertos del país medido en cantidades no viene explicado por el que se realiza por vuelos domésticos sino por a través de internacionales y para ese caso la casi totalidad se lleva a cabo utilizando la terminal de Ezeiza, aunque con cierta participación de Tucumán y Córdoba. Esta situación resulta una restricción logística importante para el comercio internacional de las economías regionales alejadas de la capital del país que se traduce en los tiempos de traslado hasta Ezeiza o la posibilidad de no contar con bodegas disponibles en la fecha necesaria. En Neuquén esto se observa en especial por el lado de la exportación de productos perecederos como la fruta fina o el salmón que proveniente de Chile utiliza la red vial terrestre de la provincia sin que ello tenga impacto en la economía local y por el lado de la importación en tiempo de insumos necesarios para la actividad hidrocarbúfera y su entramado de industria y servicios específicos. Es de hacer notar que esta restricción logística es la que ha llevado el desarrollo como terminal de cargas al aeropuerto de Tucumán que inició su operación en comercio internacional en 2007. En la Patagonia la microregión es ya un centro logístico por lo que cuenta con condiciones para potenciar el transporte internacional de cargas³¹.

Estructura productiva

2.3. Estructura Productiva Provincia del Neuquén

Los complejos productivos más relevantes, que dinamizan la economía de la provincia y explican el Producto Bruto Geográfico son: Hidrocarburos-Petroquímico, Turismo, la actividad Frutícola (pepita) y el Ganadero (ovino y caprino)

El Producto Bruto Geográfico (PBG) a valores constantes de Neuquén alcanzó en el 2013 los 12.943 millones de pesos, lo que representa un PBG por habitante de 21.535 pesos. A valores corrientes representaba 55.868 millones de pesos, explicando aproximadamente un 1,9% del Producto Nacional. En términos sectoriales en el año 2013

La **Actividad Primaria** representó el 36,7% del PBG (4.752 millones de pesos), siendo esta participación muy superior a la del total nacional. De estas últimas, las de mayor peso corresponden a Explotación de Minas y Canteras (35,5% del total), seguida por las vinculadas a la Agricultura, Ganadería y Pesca con un 1,2% del PBG.

El valor agregado por el **Sector de Servicios** ascendió a 6.233 millones de pesos y explican el 48% del PBG. De ellos, 31% corresponde a los de intermediación (incluye comercio, hoteles y restaurantes, transporte y comunicaciones, intermediación financiera y servicios empresariales e inmobiliarios) y el 17% restantes a servicios de reproducción social (administración pública, salud, educación, servicios personales, etc.).

Finalmente, el 15% (1.958 millones de pesos) corresponde al **Sector Secundario**.

La Provincia del Neuquén es una de las provincias argentinas con mayor potencial de crecimiento a través de un perfil de desarrollo asentado en tres ejes fundamentales: la energía, la producción agropecuaria y el turismo.

³¹Para profundizar en este potencial se puede consultar el documento elaborado de COPADE "Lineamientos para un Plan Logístico en la Provincia del Neuquén" – agosto 2015.

A partir del texto del constitucional de 1957 se determinó el dominio exclusivo de las Provincias sobre los recursos naturales, los yacimientos mineros y las fuentes de energía hidrocarburíferas e hidráulicas, otorgando al Estado el papel de agente de desarrollo. Con la Reforma Constitucional de 1994 se establece el dominio originario del cual deriva el poder concedente de las provincias sobre sus recursos naturales.

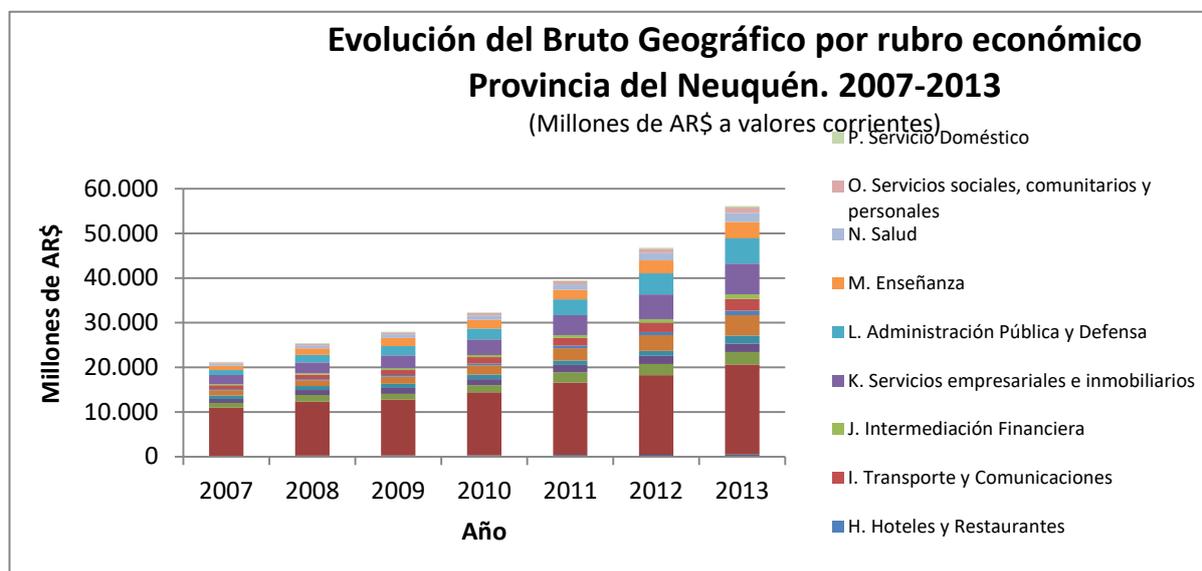
Dicho de otro modo, la integración a la economía del país se realiza, fundamentalmente, a través de la explotación de sus recursos naturales no renovables y otras actividades como la construcción y los servicios. La economía provincial no depende de la producción agropecuaria, como ocurre en otras provincias. Sus principales fuentes de riqueza son el petróleo, el gas y la energía hidroeléctrica. Neuquén lidera las reservas nacionales de hidrocarburos, generando una renta que ha sido redistribuida por el estado provincial por medio de inversión, servicios y empleos, alimentando permanentemente el circuito económico y comercial, especialmente en la zona de la Confluencia.

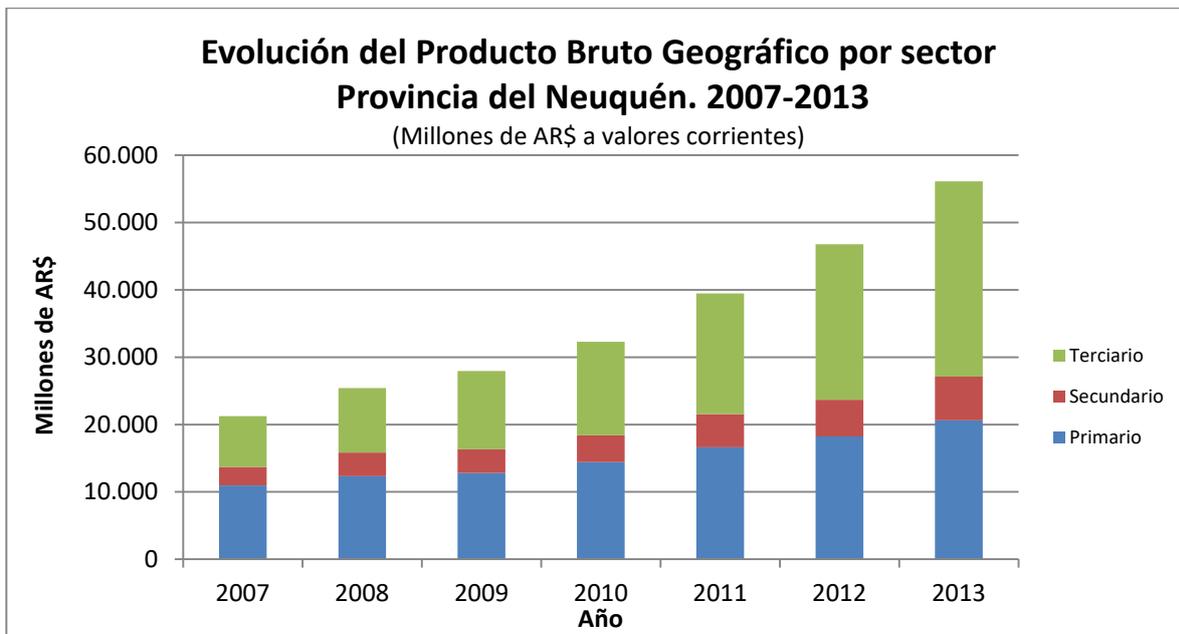
En términos numéricos, la Provincia del Neuquén ha experimentado un notable crecimiento económico desde la década de 1960, aumentando 25 veces su Producto Bruto Geográfico (PBG) hasta la actualidad, lo que implica un crecimiento anual del 8,2%.

La microrregión Confluencia es la de mayor dinamismo económico. Se destacan allí la actividad hidrocarburífera tanto convencional como de shale, fundamentalmente la extracción de gas en el yacimiento Loma la Lata y sus servicios asociados, el comercio y la administración pública. En esta área se ubican los restantes tres complejos hidroeléctricos: El Chocón y Arroyito sobre el río Limay y el complejo Cerros Colorados sobre el río Neuquén. Confluencia es la zona donde se concentra la actividad frutícola -con cultivos como pera, manzana y vid- y hortícola, con presencia mayoritaria de pequeños productores que arriendan las tierras en un régimen de aparcería. En los últimos años, se intensificaron la producción ganadera y los cultivos de cerezas, frutos secos y olivos. Es también en esta microrregión donde se concentran los centros de investigación y de enseñanza terciaria y universitaria.

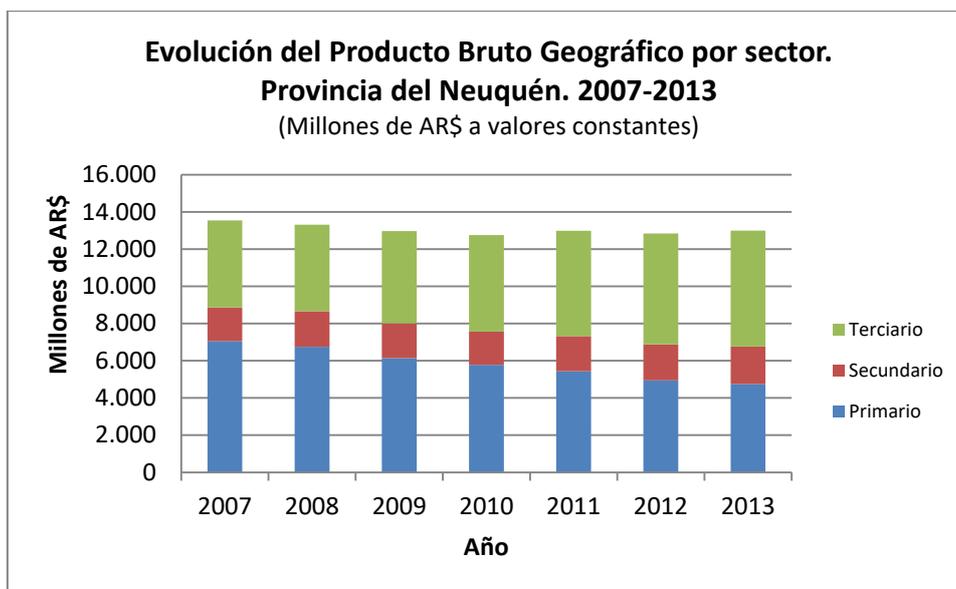
No obstante su baja representatividad en términos de valor, la agricultura y, en particular, la actividad frutícola tienen relevancia como demandantes de mano de obra y de tecnología y como parte de un sistema de producción regional que trasciende el ámbito neuquino, ya que, junto con la Provincia de Río Negro, produce aproximadamente el 90% del total de las peras y manzanas del país. Este complejo regional comprende la producción primaria, el empaque, la conservación en frío y la industrialización -fundamentalmente la elaboración de jugos-. Además, desde fines de los noventa se expandió el cultivo de vid en la zona de San Patricio del Chañar y en parte en Añelo, a partir de una estrategia provincial de promoción de la diversificación de la matriz productiva, por medio de la instalación de infraestructura básica y líneas de créditos diferenciadas.

Gráfico N° 1: Evolución del Producto Bruto Geográfico a valores corrientes por rubro económico. Provincia del Neuquén. 2007-2013





Fuente: Elaboración propia según datos de la Dirección Provincial de Estadística y Censos de la Provincia del Neuquén.



Fuente: Elaboración propia según datos de la Dirección Provincial de Estadística y Censos de la Provincia del Neuquén.

2.4. Estructura Productiva Provincia de Río Negro

La Provincia de Río Negro contribuye con un 1,3% al PBG nacional y su población representa el 1,6% del total del país, según datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. La actividad frutícola es un segmento líder en la Provincia-corresponde a un 7,4% del PBG (2005)- y, junto con el sector explotación de minas y canteras que incluye a los hidrocarburos, contribuye con el 15% del valor agregado total.

La Provincia es la principal productora de manzanas y peras a nivel nacional, con casi un 80% del volumen total, llegando concentrarse en el Departamento de General Roca la mayor superficie cultivada, de 32.000 hectáreas en 2013. Debido al proceso de reconversión y reestructuración iniciado en los noventa, el sector frutícola ha aumentado los rendimientos por hectárea y ha sustituido manzanas por peras y variedades, al mismo tiempo que se ha concentrado la producción y la propiedad y se ha producido una expansión hacia el Valle Medio, en el este. La dinámica en los últimos años fue relativamente modesta. A

la expansión que se produjo pos devaluación, le siguió un ciclo de desaceleración y estancamiento que se inicia en 2009.

2.4.1. Distribución territorial de las Actividades Económicas

Los principales complejos productivos que dinamizan la economía de la provincia y explican el Producto Bruto Geográfico son los vinculados a la fruticultura, el turismo, la explotación de hidrocarburos, la minería, la pesca y la ganadería. Siendo, en algunos casos, muy evidente la especialización de estas actividades por región. En la zona de la Estepa, la actividad predominante es la producción extensiva de lana de oveja y cabra (mohair), además se desarrolla la minería de explotación de piedra laja en la zona de Los Menucos. En la Zona Andina, básicamente en el entorno las ciudades San Carlos de Bariloche y El Bolsón, la actividad que más ingresos y puestos de trabajo genera es el turismo. En este sentido, se destacan los servicios de electricidad, restaurantes y comercios, comunicación y los servicios de protección ambiental en el caso del accionar de Parques Nacionales. Otras actividades que se destacan en esta región son el cultivo de lúpulo, frutas finas y la presencia de algunos establecimientos ganaderos. Asimismo, en la ciudad de Bariloche se encuentran localizadas industrias de alta tecnología y distintas instituciones vinculadas a la actividad científicotechnológica con un amplio reconocimiento³. Por su parte, en la región Atlántica las actividades de mayor peso son la administración pública en la localidad de Viedma, el turismo de costa en Las Grutas y en menor medida en Playas Doradas y el Balneario El Cóndor, la pesca en San Antonio Oeste y la Minería de hierro en Sierra Grande. Por último, en los Valles Interfluviales, entre los ríos Negro y Colorado, existe una gran variedad de actividades relacionadas con la fruticultura, siendo la de mayor peso económico el cultivo de fruta de pepita así como las actividades vinculadas a esta producción (procesamiento y prestación de servicios conexos). Otras actividades que se destacan son la ganadería bovina y la horticultura. Asimismo, en el noroeste de esta región, principalmente en Catriel se desarrolla la actividad hidrocarburífera. También en la localidad de Allen, en el Alto Valle, se ha incrementado en los últimos años la explotación de gas de reservorios no convencional (tight).

2.4.2. Producto Bruto Geográfico y Empleo en la actualidad

El Producto Bruto Geográfico de la provincia de Río Negro a valores constantes de 2004 ascendía en el 2013 a 10.244 millones de pesos. A valores corrientes representaba \$ 43.349 millones, explicando aproximadamente un 1,5% del Producto Nacional¹¹. El empleo registrado en el sector privado alcanzó en esa fecha a 111 mil puestos de trabajo, mientras que la administración pública provincial registraba 52.331 puestos (equivalente al 47% de los puestos formales en el sector privado).

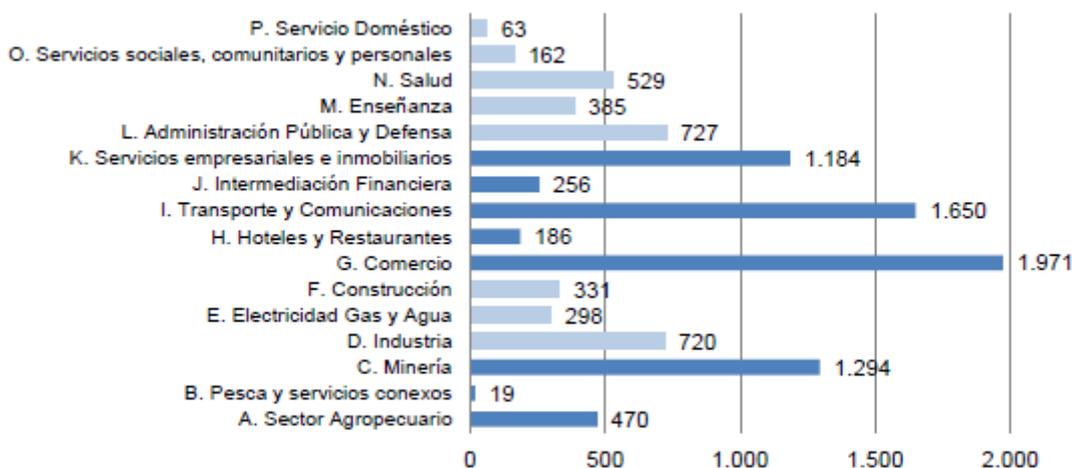
En términos sectoriales en el año 2013 (en el Recuadro N°2 se especifica la clasificación económica utilizada):

Los Servicios ascendieron aproximadamente a 7.113 millones de pesos y explicaban el 69,4% del PBG. De ellos, 51,2% del total corresponde a los de intermediación (comercio, transporte y comunicaciones, servicios empresariales, etc.-letras G a K en el gráfico-) y 18,2% a servicios de reproducción social (administración pública, salud, educación, servicios personales, etc.-letras L a P-). Estas actividades explican la mayor cantidad de los empleos generados. Representan el 59% del empleo formal privado, e incluye además el empleo generado en las actividades gestionadas por el sector público en servicios sociales, salud y educación, además de las de la administración pública en los distintos niveles.

Le siguen en importancia las actividades basadas en la Explotación de Recursos Naturales con el 17,4% (1.783 millones de pesos). De estas últimas, las de mayor peso corresponden a Explotación de Minas y Canteras (12,6% del total), seguida por las vinculadas a la Agricultura, Ganadería y Pesca con un 4,8% del PBG. De estas últimas, el 60% se relaciona con actividades agrícolas y un 36% a la cría de animales, el resto corresponde a servicios agropecuarios, caza y silvicultura. El empleo registrado en las actividades extractivas sólo representa el 2% del empleo en el sector privado. En cambio, en el sector Agropecuario la ocupación ascendió a los 24.397 puestos y representó el 22% del total, a pesar de ser una de las actividades de mayor porcentaje de empleo no registrado y estacional. Esta participación tan elevada obedece a la preponderancia de la actividad frutícola, altamente demandante de mano de obra, respecto a otras actividades agrícolas y ganaderas.

Finalmente, el 13,2% restante corresponde al Sector Secundario (1.348,4 millones de pesos). La industria alimenticia es la de mayor peso en la actividad manufacturera de la provincia. La misma está compuesta fundamentalmente por derivados del sector frutícola y, en menor medida, por la faena de animales. Menor importancia tiene la actividad industrial vinculada a la fabricación de productos químicos, de madera, máquinas y equipos, papel y plásticos, entre otros. (DEyC, 2014). De las actividades que incluye este sector la Industria generó 9.422 puestos de trabajos registrados (8% del total registrado en el sector privado), las actividades vinculadas a la generación de Electricidad, Gas y Agua emplearon 1.676 (2%) y, la Construcción registró 7.745 puestos (7%)¹².

Gráfico N°6: Valor Agregado por Rama de Actividad, en millones de pesos de a 2004. Año 2013

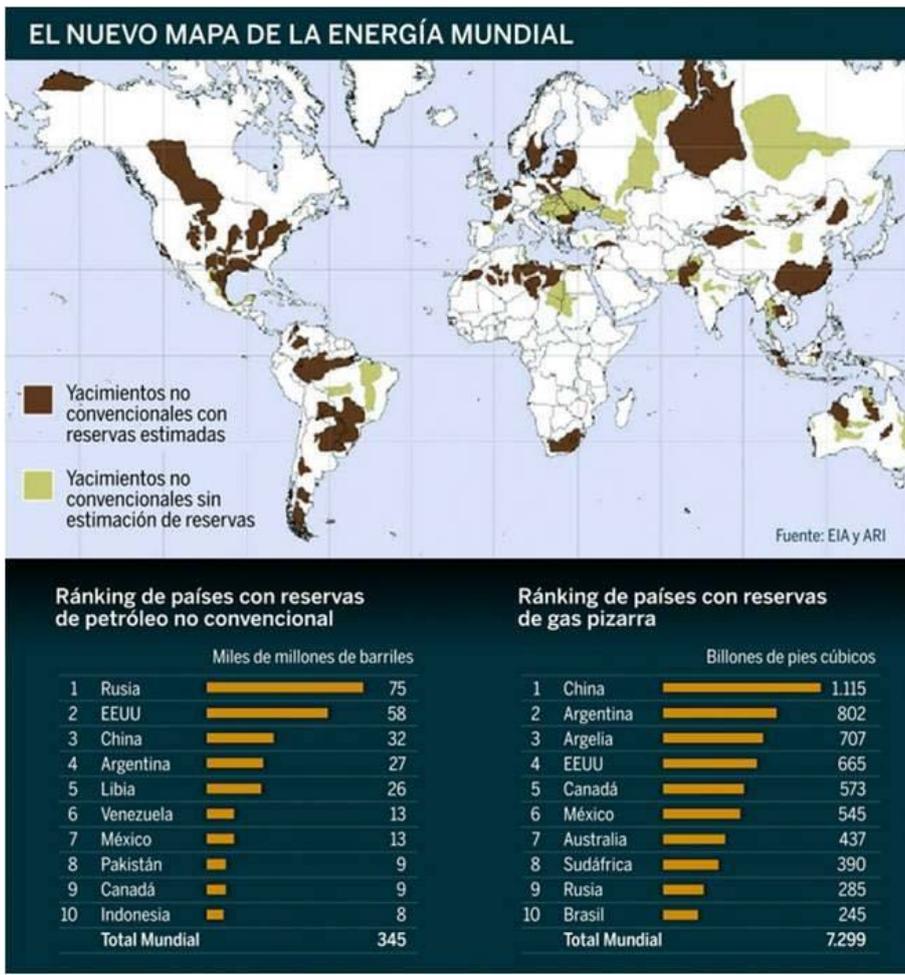


Fuente: elaboración propia en base a datos de la DEyC de la provincia de Río Negro

2.5. Actividades Significativas en la Región Metropolitana

2.5.1. Actividad hidrocarburífera

Argentina, se encuentra dentro del ranking mundial con reservas de gas y petróleo no convencional en segundo y cuarto lugar, respectivamente y gran parte de este reservorio se concentra en Vaca Muerta (Provincia de Neuquén), por lo tanto requerirá importar insumos, equipos y repuestos para la extracción de estos recursos.



El trabajo de la Agencia de Información de Energía (EIA- por sus siglas en inglés-) del Gobierno de EEUU, cubre en forma comparativa las perspectivas a nivel global de reservas de no convencionales y remarca que Argentina posee probablemente el más prometedor yacimiento de shale gas y shale oil fuera de los EEUU. Señala que 2/3 de las reservas técnicamente recuperables del shale gas mundial se encuentran concentradas en 6 países: EEUU, China, Argentina, Argelia, Canadá y México y, asimismo, que 2/3 de las reservas técnicamente recuperables de gas también se encuentran concentradas en 6 países: Rusia, EEUU, China, Argentina, Libia y Venezuela.

El boom del "shale" y su potencial impacto en la provincia del Neuquén, se funda en las estimaciones de las reservas probadas de las cuencas hidrocarburíferas del país, particularmente la Cuenca Neuquina (en la zona de Vaca Muerta), San Jorge (en el norte de la provincia de Santa Cruz) y Austral/Magallanes, las reservas llegarían en total a unos 27.000 millones de barriles de petróleo y 802 TCF (Trillón de Pies Cúbicos, por sus siglas en inglés) de gas, según reportes de la EIA. La formación geológica Vaca Muerta en la cuenca Neuquina es la más grande, permitirá no solamente contribuir a la soberanía energética del país sino también exportar el excedente.

Según un reporte público de YPF, las reservas de shale oil representan más de 6 veces las de convencional en tanto que las reservas de shale gas representan más de 27 veces las reservas de gas convencional a nivel total país.

Este contexto explica el impacto actual que la actividad no convencional está teniendo en la provincia de Neuquén, desde el inicio del "piloto" en al área Loma Campana de YPF, cercana a la localidad de Añelo.

sólo el desarrollo masivo del bloque Loma Campana, es actualmente el generador de la mayoría de los impactos, pero dentro de la porción que ocupa Vaca Muerta en la cuenca Neuquina en la provincia, hay más de 70 áreas concesionadas para exploración y explotación.

Además, si contemplamos el incremento de las otras actividades productivas de la Provincia del Neuquén tales como cerezas, otras frutas, jugos, vinos, minería, etc., que buscan la inserción en los mercados mun-

diales o la ampliación de los mercados actuales, es necesario, efectuar una planificación que incluya una logística más eficiente, que colabore con la eliminación de viajes innecesarios y con la reducción de distancias para llegar a destino con las cargas, ya sea en forma directa desde la provincia como en el caso aéreo o terrestre, o bien coordinando una logística intermodal o multimodal que permita que los productos lleguen más competitivos en el mercado de destino.

Fuentes de información

- Proyecto FAO UTF ARG 017. Desarrollo Institucional para la Inversión. Provincias de Neuquén y Río Negro.2015
- Microregión confluencia. Modelo actual. COPADE.2015
- Diagnóstico del área metropolitana Neuquén-Cipolletti.DAMI.2016
- Dinámicas Territoriales en el Alto Valle. Análisis de situación y diseño de estrategias para la gestión. CAC. 2014
- Estudios Estratégicos para el Desarrollo Territorial de la Región de Vaca Muerta.2015