



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

UEC.Interior

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

 **BID**
Mejorando vidas



MISIONES
PROVINCIA



PROGRAMA DAMI BID
(PRÉSTAMO BID 2499-3780/OC-AR)
DE DESARROLLO DE ÁREAS METROPOLITANAS DEL
INTERIOR

PEM POSADAS –GARUPÁ – CANDELARIA
Plan de Ejecución Metropolitano
del Área Metropolitana de Posadas
Programa DAMI MIOPyV Argentina – UEP Misiones

SEPTIEMBRE 2017

PEM PGC¹ - Área Metropolitana de Posadas-Garupá-Candelaria (AMPGC)

SINTESIS

I - DESCRIPCIÓN SITUACIONAL DEL AMI	3
1. Ubicación geográfica	3
2. Características demográficas, físicas, infraestructurales, socioeconómicas y ambientales	4
3. Marco jurídico-institucional de los municipios del AMPGC.....	10
4. Actividad Económica	11
5. Transformaciones e Impactos urbano-territoriales.....	14
6. Cambio Climático en el AMPGC	16
Antecedentes del Programa y la Iniciativa	19
Planificación Territorial: la agenda metropolitana en la planificación estratégica	20
Movilidad y Transporte.....	21
Residuos Sólidos Urbanos.....	23
Turismo	26
Proceso Participativo de Formulación del PEM	27
Objetivo del Proceso y Metodología Aplicada	27
Resultados del Proceso Participativo.....	28
Resumen del proceso participativo	29
Resultados del Proceso Participativo.....	¡Error! Marcador no definido.
Actores sociales implicados.....	31

¹ De acuerdo con lo establecido por el Reglamento Operativo del Programa DAMI el siguiente plan consta de definiciones previas a la realización del conjunto de prácticas asociativas de planificación que incentiva el Programa. El documento tiene un carácter tentativo, y preliminar, y podría en consecuencia ser reformulado si ello se fundara adecuadamente. Supone un primer ordenamiento de acciones y asignación de los recursos que aporta el Programa DAMI, sobre la base del conjunto de hipótesis de trabajo o desarrollos provinciales ya verificados, pudiendo incluir las caracterizaciones realizadas durante el período de formulación del Programa (ROP Programa DAMI-BID).

Problemática y Pertinencia de la Iniciativa	31
*Residuos Sólidos Urbanos (RSU)	32
*Turismo y desarrollo local	32
Principales desafíos de la Iniciativa	33
Actores sociales implicados	34
Institucionalidad Metropolitana y Organizaciones implicadas en la Iniciativa.	35
Misión y Visión de la Iniciativa y la Organización.	39
Estrategia adoptada y principales características de la Iniciativa.	39
Iniciativa DAMI II AMPGC	39
III – DESCRIPCION TECNICA DEL PROYECTO	41
III.4. FICHAS POR PROYECTO	45
IV – ANEXOS.....	59
Anexo Localización y Jurisdicciones provinciales del Área Metropolitana	59
Anexo Antecedentes Legales	62
Anexo Planes, Programas y Proyectos.....	64
Anexo CD Propuesta Metodológica para la Formulación del Plan de Ejecución Metropolitano en el marco de la iniciativa DAMI II.....	65

I - DESCRIPCIÓN SITUACIONAL DEL AMI

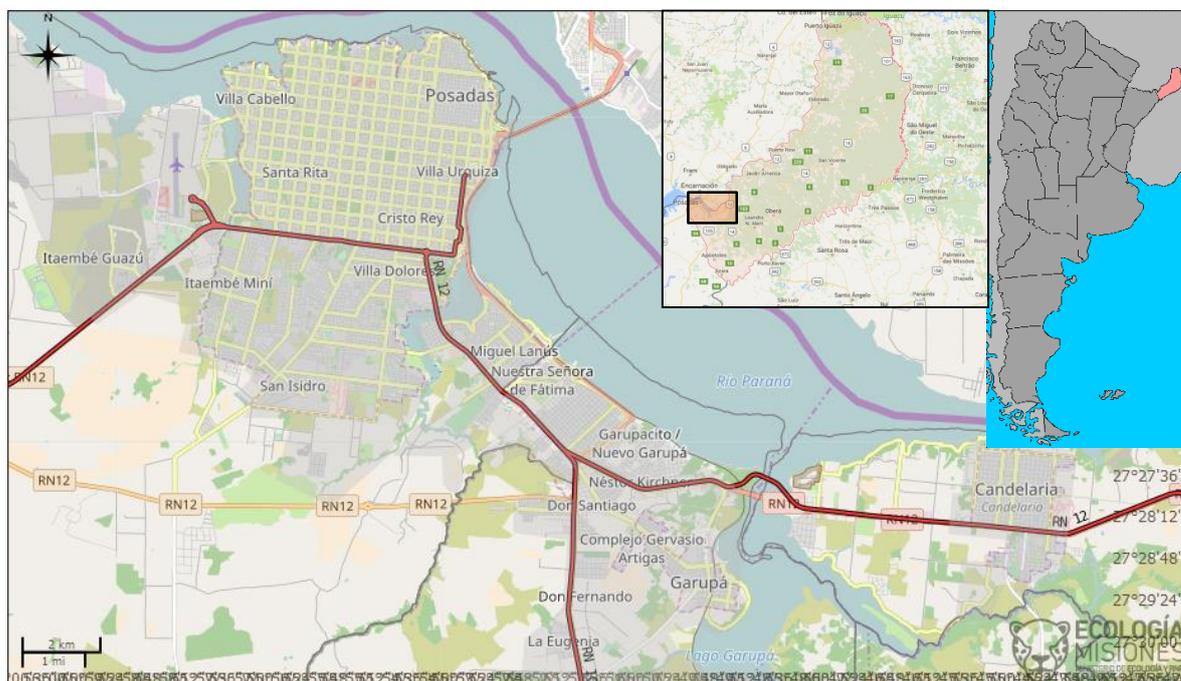
1. Ubicación geográfica

El Área Metropolitana de Posadas-Garupá-Candelaria (AMPGC) se encuentra ubicada al Sur de la Provincia de Misiones en el Nordeste argentino, en una región históricamente estratégica para las comunicaciones del Paraguay con el resto de Argentina y el Sur de Brasil desde el período jesuítico (1609-1768), pero especialmente desde el siglo XIX. Luego de la finalización de la Guerra de la Triple Alianza, en 1872 es fundada la ciudad de Posadas, sobre la antigua trinchera militar paraguaya fundada por G. Rodríguez de Francia en 1840, creciendo de allí en más su importancia para la logística de la producción del Alto Paraná, especialmente las actividades forestal y yerbatera. Dicho río se convierte luego en el eje en torno al cual se desarrolla el proceso de poblamiento de gran parte de la Provincia de Misiones especialmente acelerado en la primera mitad del siglo XX.

El AMPGC se halla entre los km 1.345 y 1.361 de la Ruta Nacional 12, arteria que conecta el área con el Noroeste del país a través de las ciudades de Corrientes y Resistencia, y en sentido Noreste con Puerto Iguazú y Bernardo de Irigoyen, nodos de alta circulación de personas y bienes. En Garupá, a partir de la intersección de la mencionada ruta con la Ruta Nacional 105, en sentido N-S, se convierte en el eje principal de transporte hacia gran parte del país, ya que a 45 km empalma con la Ruta Nacional 14, vía fundamental de comunicación con el Sur de Corrientes, Entre Ríos y Buenos Aires, y, a través de las RN 127 y 18, con la región central de Córdoba y Santa Fe.

Desde la limítrofe ciudad paraguaya de Encarnación, a través de la Ruta I, se accede de manera directa a la ciudad de Asunción, distante a 340km. Por su parte, el AMPGC se encuentra a 1.060 km de Buenos Aires, 1.370 km de São Paulo y 1.800 km de Rio de Janeiro, tres de las ciudades más importantes del continente. Un hito muy relevante en la historia de la región fue la inauguración en 1990 del Puente San Roque González de Santa Cruz, que atraviesa el río Paraná hasta la costa paraguaya con una longitud de 2.550 m, convirtiéndose así en la obra de infraestructura fundamental para las comunicaciones regionales, incrementando su tráfico hasta constituirse en el paso fronterizo argentino con mayor movimiento migratorio, de 11,6 millones de personas, lo que representa el 16% del total nacional (DNM, 2016).

Área Metropolitana Posadas-Garupá-Candelaria (AMPGC)



Fuente: IDE Misiones-Ministerio de Ecología y RNR de la Provincia de Misiones

2. Características demográficas, físicas, infraestructurales, socioeconómicas y ambientales

El AMPGC se emplaza sobre un espacio topográfico denominado “parque mesopotámico”, de unos 100km de extensión en sentido NE-SO, que representa la transición del ecosistema de la selva paranaense, característica de las tres cuartas partes de la Provincia de Misiones, hacia el espacio de la llanura pampeana, predominante en la provincia de Corrientes. Se asienta sobre las zonas más bajas del macizo de Brasilia, de origen basáltico, y se caracteriza por estar constituida en la superficie por suelos denominados lateríticos de color rojo, colinas suaves, numerosos arroyos, un clima en general benigno de tipo subtropical húmedo, una temperatura media anual de unos 21°C, con inviernos suaves (promedios de 10°C), veranos cálidos (28°C) y alrededor de 1800mm de precipitaciones anuales.

La provincia de Misiones, con una superficie de 29.801 km² desde 1895, cuenta con una población de 1.101.593 habitantes, con tasas de crecimiento históricamente por encima de los promedios nacionales. Sin embargo, la aceleración del crecimiento demográfico de los municipios del AMPGC se observa en las últimas décadas del siglo XX, como parte

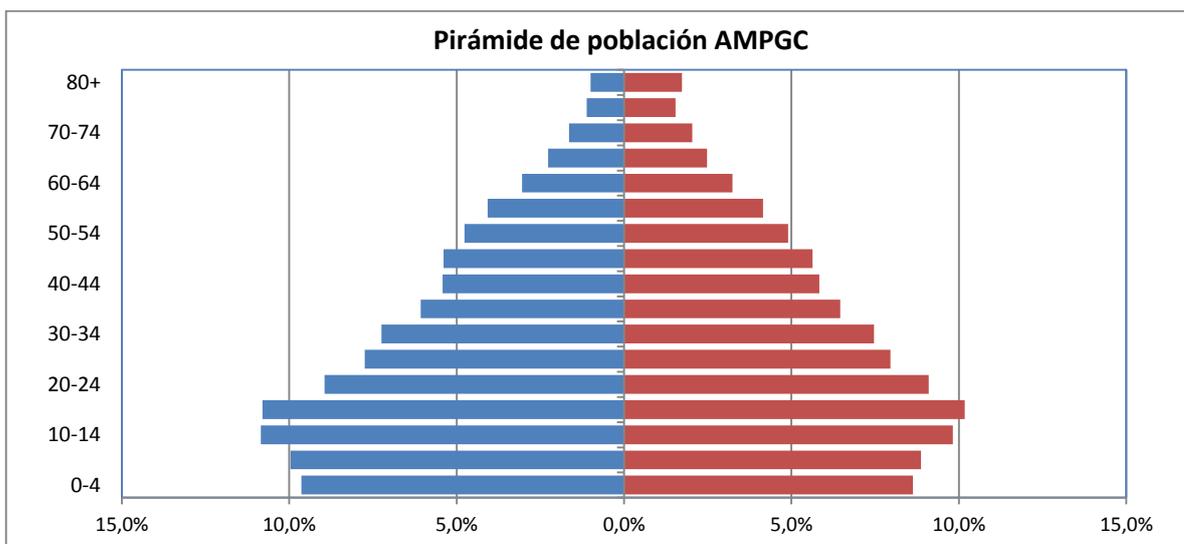
de un proceso de urbanización tardía de toda la región, fomentada en gran parte por las sucesivas crisis económicas desde la década de 1970, con marcados efectos en la economía del sector primario, predominante en toda la región. Se observa así la concentración de la población en el área metropolitana de Posadas, que de mantenerse las tendencias de la década previa se aproximará a los 400 mil habitantes para 2020, representando un tercio de la población de toda la provincia. Garupá es el municipio de mayor crecimiento de la provincia, habiendo más que duplicado su población en el período 1991-2001. La población de Misiones en general y del AMPGC en particular se encuentra conformada en un alto porcentaje por población joven, menor de 30 años. Según el Censo 2010, este grupo representaba el 56,2% de la población total.

Provincia de Misiones – Evolución de la Población								
	1914	1947	1960	1970	1980	1991	2001	2010
Misiones	53.563	246.396	361.440	443.020	588.977	788.915	965.522	1.101.593
Var.intercensal	-	360,0%	46,7%	22,6%	32,9%	33,9%	22,4%	14,1%
Var.intercensal nacional	-	101,6%	25,9%	16,7%	19,6%	16,7%	11,2%	10,6%

Fuente: elaboración propia en base a Censos Nacionales de Población y Vivienda del INDEC e IPEC Misiones

AMPGC – Evolución de la población								
Municipio	1947	1960	1970	1980	1991	2001	2010	Proy. 2020
Posadas	37.588	70.691	97.514	143.889	211.297	255.052	277.564	304.915
Garupá	n/d	1.309	1.486	3.475	9.482	28.814	46.759	80.074
Candelaria	n/d	n/d	5.098	5.893	6.280	11.039	14.180	14.224
Total	37.588	72.000	104.098	153.257	227.059	294.905	338.503	399.213
% Provincial			23,5%	26,0%	28,8%	30,5%	30,7%	31,3%

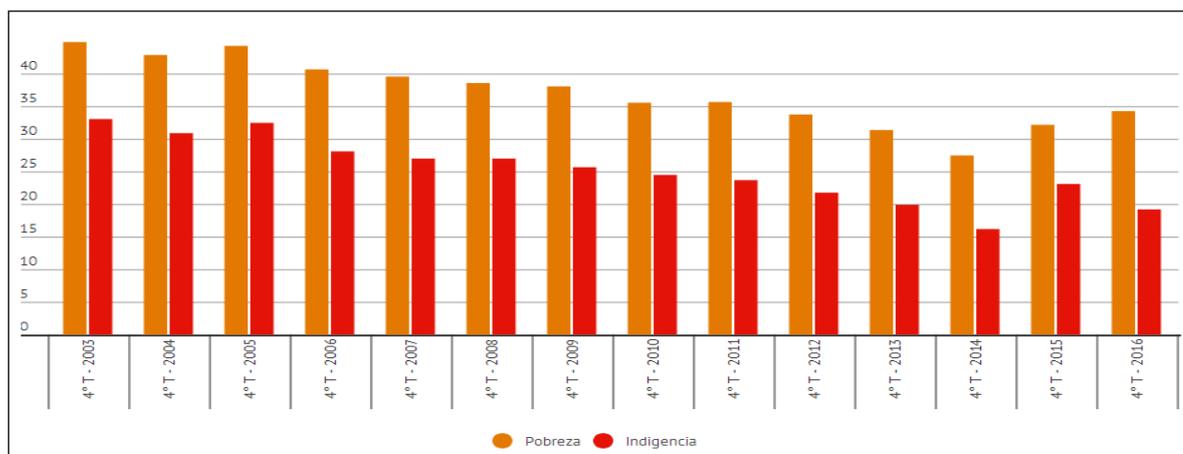
Fuente: Elaboración propia en base a datos de población de Censos Nacionales



Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2010

En pobreza e indigencia, el AMPGC se ubica en una de las regiones con indicadores sociales más deficitarios como lo es el Nordeste argentino. Por su parte, las mejoras observadas desde 2003, en las variables macroeconómicas, se tradujeron en una fuerte reducción de la pobreza y la indigencia de manera generalizada. Sin embargo, en los últimos años se observa un gradual incremento de dichos indicadores, a partir de la aceleración de la inflación y el estancamiento económico, que solamente fue morigerado socialmente por el incremento en el empleo público en las grandes ciudades. La incidencia de la pobreza en términos de ingresos, involucra al 28% de las personas y al 18% de los hogares en 2016, así como la indigencia afecta al 5,3% de las personas y al 3,3% de los hogares en Posadas y Garupá, que representan el 96% de la población total del AMPGC. Asimismo, según el Censo de 2010, la población con, al menos una necesidad básica insatisfecha (NBI), representaba el 14,7% del AMPGC. Por su parte, el índice de pobreza multidimensional que involucra otros indicadores de calidad de vida, señala un 34% y un 19% de pobreza e indigencia respectivamente para fines de 2016.

Pobreza e Indigencia multidimensional – Aglomerado urbano Posadas-Garupá



Fuente: Índice de pobreza multidimensional - Instituto Provincial de Estadística y Censos (IPEC)-Misiones

Población con al menos una NBI

Jurisdicción	Total	Total	Varones	Mujeres
Posadas	275.305	37.900	18.774	19.126
Garupá	46.586	8.944	4.432	4.512
Candelaria	13.947	2.619	1.297	1.322
Total población en hogares	335.838	49.463	24.503	24.960
%		14,7%	7,3%	7,4%

Fuente: elaboración propia en base a datos de INDEC

Según el Censo de 2010, alrededor del 40% de la población del área metropolitana cursó estudios primarios y un restante 30% estudios secundarios (IPEC – Censo 2010).

Jurisdicción	Población de 3 años o más	Población de 3 años o más que asiste o asistió	Nivel educativo al que asiste o asistió								
			Inicial	Primario	EGB	Secundario	Polimodal	Sup.no universitario	Universitario	Pos universitario	Educación Especial
Posadas	262.496	253.389	10.297	93.490	4.984	78.953	12.569	18.433	31.750	1.628	1.285
Garupá	43.638	41.417	2.004	20.702	1.319	11.264	2.461	1.391	1.962	95	219
Candelaria	13.344	12.675	542	6.596	337	3.493	577	545	522	11	52
Total	319.478	307.481	12.843	120.788	6.640	93.710	15.607	20.369	34.234	1.734	1.556
%			4,18%	39,28%	2,16%	30,48%	5,08%	6,62%	11,13%	0,56%	0,51%

Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2010

En cuanto al acceso a servicios básicos, un importante antecedente en la gestión de

problemáticas metropolitanas en el AMPGC incluye la prestación desde 1999 del servicio de agua potable y residuos líquidos domiciliarios en Garupá y Posadas por parte de la empresa privada Servicios de Aguas de Misiones S.A. (SAMSA), cuyo capital es propiedad en 90% del grupo español Urbaser, a través de su filial argentina, y cuya actividad se halla bajo el contralor del organismo provincial denominado Ente Provincial Regulador del Agua Corriente (EPRAC). En Candelaria, la prestación del servicio es realizada por la Cooperativa de Servicios de Candelaria Limitada (COSCAL).

AMPGC – Hogares con acceso al agua potable (en %)

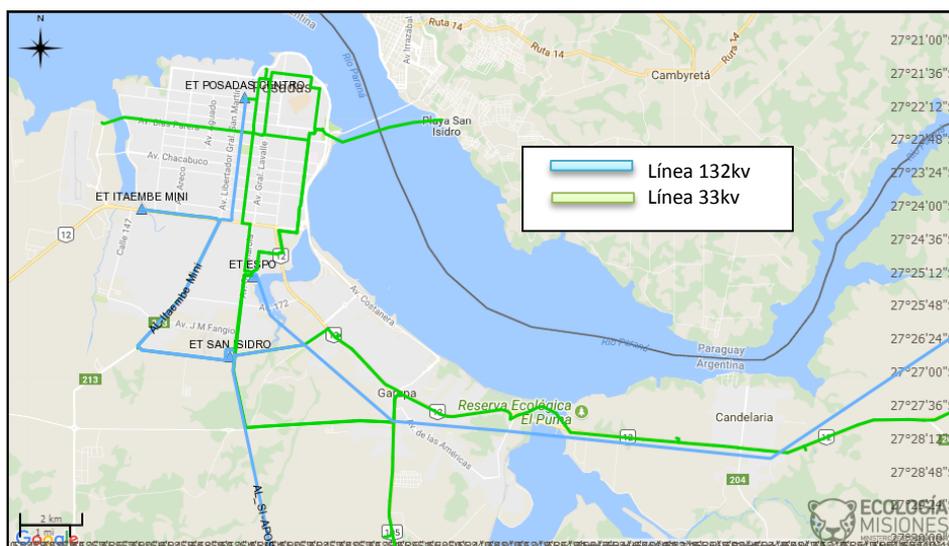
Localidad	Red pública	Pozo	Perforación	Agua de lluvia, río, canal o arroyo	Transporte Cisterna
Posadas	94,1%	1,9%	3,8%	0,1%	0,2%
Garupá	84,5%	6,3%	8,6%	0,2%	0,4%
Candelaria	90,2%	6,9%	2,2%	0,6%	0,1%

Fuente: Censo 2010-IPEC Misiones

En el caso de la red cloacal, esta cubre alrededor del 50% de la ciudad de Posadas, registrando 50.800 usuarios en 2013, atendidos con una red de 850km depurándose 5.362.670m³ en dicho año.

En relación a la energía eléctrica, el AMPGC se encuentra ubicado a 90 km de la represa de Yacyretá, que aporta a satisfacer alrededor un quinto de la demanda del sistema nacional. El 90,1% de los hogares cuenta con acceso a la energía eléctrica, que es provista por la empresa distribuidora provincial Electricidad de Misiones S.A. (EMSA). La ciudad de Posadas contaba, a 2013, con una potencia instalada de 216 y 232 MVA en las redes de alta y baja tensión respectivamente y cuenta con 4 estaciones transformadoras de 132 kv.

Red eléctrica de alta tensión



Fuente: IDE Misiones-Ministerio de Ecología y RNR de la Provincia de Misiones

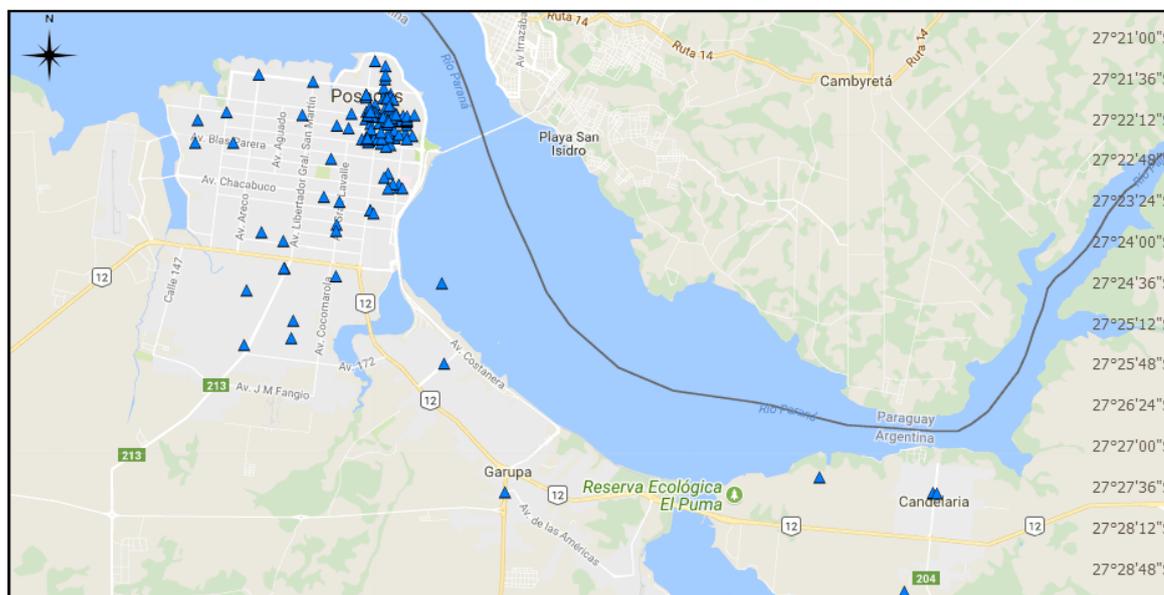
En el área metropolitana, la cobertura física de salud pública se halla fuertemente concentrada en Posadas, particularmente en su área céntrica, lo que genera un elevado tránsito de personas desde Garupá y Candelaria por este motivo.

AMPGC – Establecimientos de Salud por dependencia

Municipio	Provincial	Municipal	Privado	FFAA/Fzas. de Seguridad	Serv. Penit. Fed.	Otros	Total
Posadas	38	10	121	5	3	2	179
Candelaria	4	1	1	-	-	1	7
Garupá	5	1	-	-	-	-	6

Fuente: Sistema Integrado de Información Sanitaria Argentino (SISA) – Ministerio de Salud de la Nación

AMPGC – Localización de centros de salud



Fuente: IDE Misiones-Ministerio de Ecología y RNR de la Provincia de Misiones

3. Marco jurídico-institucional de los municipios del AMPGC

El marco institucional municipal en Misiones está determinado por la Constitución Provincial² (1958) en sus artículos 161 a 171, que establece disposiciones generales para el régimen municipal, además de atribuciones y deberes del poder municipal. Adicionalmente, leyes provinciales entre las que se destaca la Ley XV n°5³ (anteriormente Ley 257/64) actúan como legislación de forma, estableciendo criterios y definiciones específicas.

La Constitución provincial establece que “el municipio gozará de autonomía política, administrativa y financiera, ejerciendo sus funciones con independencia de todo otro poder” (art.161). Asimismo, que las municipalidades en Misiones se clasificarán en tres categorías (art. 162), siendo las tres ciudades de Posadas de primera categoría, lo que, entre otras facultades, le permite sancionar Carta Orgánica propia como cuerpo legislativo supremo de alcance municipal, además de tribunales de faltas de segunda instancia como órgano judicial local y definir las demás instituciones locales. El Municipio

² <http://www1.hcdn.gov.ar/dependencias/dip/misiones.htm>

³ Ley XV N°5- (anteriormente Ley 257/64) de Municipalidades. Se adjunta en Anexo legal

de Posadas cuenta con Carta Orgánica⁴ mientras que los Municipios de Garupá y Candelaria son de primera categoría atendiendo a los últimos resultados aportados por el Instituto Provincial de Estadísticas y Censo de la Provincia y la ley que establece su recategorización automática⁵ (Artículo 3 de la Ley XV – N° 8). Considerando que aún no han dictado sus Cartas Orgánicas, se rigen por la normativa provincial y sus ordenanzas municipales vigentes.

En el Art. 171 se establecen atribuciones y deberes de los municipios, tales como convocar a elecciones municipales; sancionar anualmente su presupuesto; entender en todo lo relativo a edificación, tierras fiscales, municipales, abastecimiento, sanidad, asistencia social, espectáculos públicos, costumbres y moralidad, servicios públicos urbanos reglamentación y habilitación de vías públicas, paseos, cementerios y demás lugares de su dominio; establecer impuestos, tasas, contribuciones y formas de percibirlos, además de la posibilidad de contraer deudas y créditos para su accionar. También, en el inc.9° la posibilidad de realizar convenios de mutuo interés con otros entes de derecho público o privado. Todo ello implica una amplia autonomía política y financiera.

En el caso de Posadas, su carta orgánica fue promulgada en 1988, con un amplio margen de funciones y facultades de decisión en diversas áreas como prolongación de la Constitución provincial y la Ley de municipios. Dicha Carta orgánica establece que el poder ejecutivo estará a cargo del Departamento Ejecutivo, las funciones legislativas a cargo de un Concejo Deliberante y el poder judicial se limita a la existencia de Tribunales de Faltas de Primera Instancia.

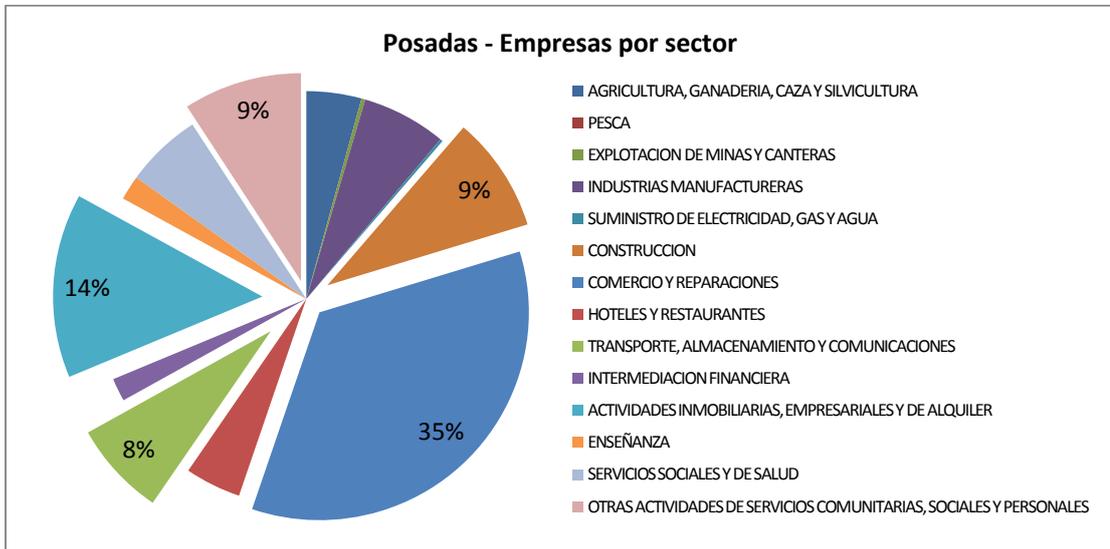
4. Actividad Económica

Actualmente, la creación de riqueza en el AMPGC se concentra alrededor de los servicios, especialmente la construcción, comercio, administración pública, salud, educación o transporte, donde la mayor parte de las 4.400 empresas registradas son pequeñas (59%) o medianas (22%), además de un alto componente de cuentapropismo. Sólo unas pocas empresas se orientan a la transformación de materias primas provenientes del interior provincial. Las actividades que concentran el mayor número de empresas son las relacionadas al comercio minorista y reparaciones (35%), inmobiliarias,

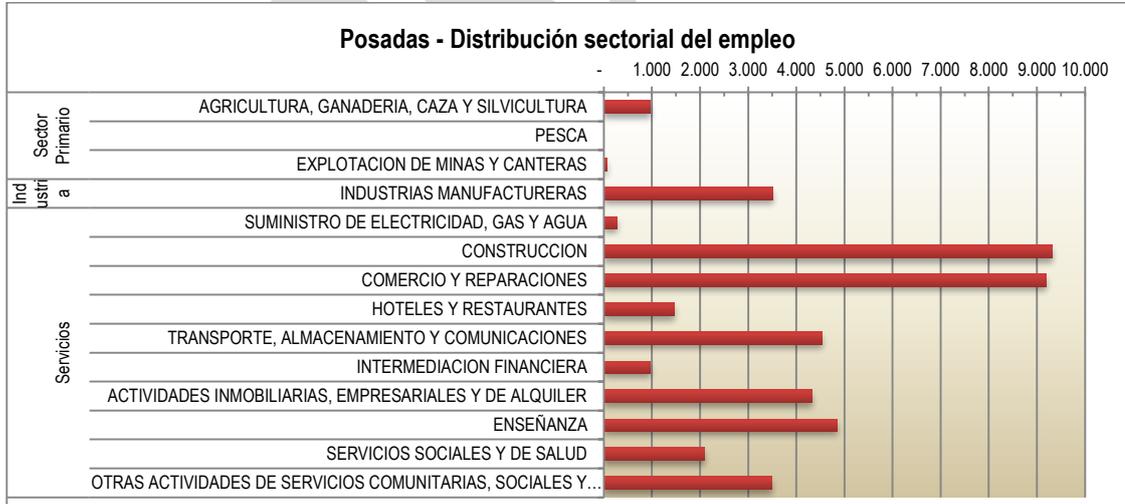
⁴ <http://posadas.gob.ar/carta-organica/>

⁵ Ley XV – N° 8-artículo 3°. Se adjunta en Anexo Legal

servicios empresariales y alquileres (14%), construcción y otros servicios comunitarios (9%) y transporte, almacenamiento y comunicaciones (8%). Por su parte, las actividades más relevantes para la generación de empleo son la construcción y el comercio minorista.



Fuente: Estadísticas laborales – Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación



Fuente: Estadísticas laborales – Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación

La actividad de la construcción emerge desde 2002, como la más importante del AMPGC, en términos de generación de riqueza, empresas y empleos debido fundamentalmente a

la realización de las obras de reparación de daños y recuperación urbana de Yacyretá además del elevado crecimiento demográfico de las últimas décadas del siglo XX. La magnitud de las obras realizadas, especialmente la construcción de viviendas para familias relocalizadas, así como la infraestructura de accesos y autovías, asfaltado de calles o la creación de un frente costero completamente nuevo para la región, en un contexto macroeconómico de fuerte crecimiento, han promovido de manera excepcional la actividad inmobiliaria y la construcción privada, fundamentalmente en la ciudad de Posadas.



Fuente: Municipalidad de Posadas, Dirección de Obras Privadas

Al analizar el mercado de trabajo, debido a la importancia de la población joven, entre otras causas, las tasas de actividad son permanentemente inferiores al promedio nacional, al igual que el desempleo medido en el aglomerado Posadas-Garupá. Si bien existe un alto índice de informalidad en la economía del AMPGC, los indicadores de formalidad laboral de la economía privada son los más elevados de la región Nordeste.

Tasas del mercado de trabajo – IV/2016							
	Actividad	Empleo	Desocupación	Ocupados demandantes de empleo	Subocupación	Subocupación demandante	Subocupación no demandante
Gran Posadas (Posadas-Garupá)	42,0	40,8	2,7	8,6	10,4	7,5	2,9

Fuente: Encuesta Permanente de Hogares - INDEC

5. Transformaciones e Impactos urbano-territoriales.

La ciudad de Posadas y su conurbano se han constituido en las últimas tres décadas en un importante polo de atracción de población en la región del Nordeste argentino, por distintas causas, lo que ha expandido la mancha urbana excediendo las posibilidades de ejecución de las obras de infraestructura necesaria en diversas áreas.

Hasta la década de 1990, las escasas obras de infraestructura para el desarrollo urbano fueron ejecutadas en el marco de importantes limitaciones de coordinación interinstitucional del Municipio con organismos nacionales y provinciales cuya acción repercutió en el ordenamiento de las ciudades y ha llevado a una utilización ineficiente del espacio físico municipal. En este contexto, la especulación inmobiliaria ha proliferado ante la falta de una legislación adecuada y mecanismos de control, con el avance de las urbanizaciones privadas y públicas sobre el espacio semirural, ha generado principalmente durante las décadas de 1990 y 2000, un modelo de ciudad dispersa, con importantes espacios intersticiales urbanos vacantes de uso que aun hoy permanecen. Esto genera dificultades de acceso a servicios públicos como el transporte o las comunicaciones o problemas vinculados al saneamiento ambiental, desagües y recolección de residuos. A pesar de tener como fortaleza en la actualidad una trama vial jerárquica en buen estado y que organiza la estructura urbana, los principales problemas que enfrenta el AMPGC en ese aspecto derivan de la gran expansión de los últimos 20 años, situación que ha generado una falta de conectividad entre los nuevos barrios y las áreas céntricas y un alto porcentaje de calles que aún permanecen cerradas.

El hito más importante en toda la historia del AMPGC está dado por los impactos de la construcción de la represa de Yacyretá, a 80km aguas abajo, en la localidad de Ituzaingó (Corrientes). La Entidad Binacional Yacyretá (EBY) ha sido la encargada de su construcción y gestión, que debido a la magnitud del proyecto y su elevado impacto ambiental y socioeconómico, además de la obra principal del muro de contención y central eléctrica fue necesaria la implementación de un plan de obras complementarias en todo el AMPGC, que se ha orientado principalmente al tratamiento costero, a la restitución de equipamientos afectados (como el caso del Puerto de Posadas), a la relocalización de población ribereña y la ejecución de una nueva trama vial de escala regional que ha mejorado considerablemente los accesos y conectividad de todo el área. Sin embargo estas obras contrastan con las áreas de renovación y consolidación que permanecen y aún requieren de inversiones para su desarrollo.

A partir de la firma del tratado de Yacyretá en 1973 y hasta el año 2002 se proyecta y construye la represa hidroeléctrica, cuya construcción se inicia en 1983 y es inaugurada en 1994. La primera fase de obras de reparación urbana se inician en el marco del Programa de Acción Social (PAS) entre 1983 y 1992, continuando luego a través del

Programa de Acción de Reasentamiento y Rehabilitación (PARR)⁶ desde 1992. En dicho año también se aprueba el Plan de Manejo Medio Ambiental (PMMA)⁷, revisado posteriormente.

El 27 de mayo de 2004, la EBY aprueba el Plan de Terminación Yacyretá (PTY)⁸, de trascendental importancia para el AMPGC, que incorpora y amplía el PARR y el PMMA. El mismo fue ratificado por decretos presidenciales de ambos países y acordado con el BIRF y el BID en la V Reunión de Alto Nivel. El Gobierno argentino incorporó a Yacyretá al Plan Energético Nacional. Los avances en la ejecución del PTY fueron permitiendo alcanzar llenados parciales del embalse y, con esto, una mayor generación energética. En 2006 la EBY elevó el embalse de Yacyretá a la cota 78 msnm, luego de doce años de permanencia prolongada en la cota reducida de 76 msnm. El 12 de febrero de 2011 la EBY completó el llenado del embalse de Yacyretá a su cota de diseño de 83 msnm. La ejecución del PTY permitió, luego de asegurar en ambas márgenes la infraestructura social y el saneamiento urbano y ambiental, alcanzar dicha cota. Esto implicó que la Central Hidroeléctrica pudiera trabajar con una proyección de generación media anual de 19.800 GWh/año y 3.100 MW de potencia media.

Para el caso de Posadas y Garupá, una importante superficie de suelo resultaría afectada directamente por la suba del embalse de cota 76 a 83 msnm, incluyendo dentro de su zona urbanizada, equipamientos y espacios públicos, segmentos de trama vial, sitios de valor patrimonial y barriadas que históricamente sufrieron el embate de las crecientes del río. El Banco Interamericano de Desarrollo señaló en 1997, que el proceso de relocalización de población en Posadas y Encarnación es el más ambicioso y complejo de Latinoamérica, en cuanto al número y la heterogeneidad social de los habitantes afectados involucrando 18.004 familias relocalizadas (9.031 en Argentina –Posadas y Garupá- y 8.973 en Paraguay) y un universo estimado de 80.000 personas.

Las obras ejecutadas en el AMPGC por parte de la Entidad Binacional Yacyretá se agrupan de la siguiente manera:

- Protección costera: consolidación de un nuevo borde costero, con la construcción de las avenidas costaneras de Posadas, Garupá (sobre Arroyo Garupá) y Candelaria, con equipamientos de playas y espacios verdes costeros.
- Recomposición de la trama urbana y articulación vial, reposición ferroviaria y portuaria, fundamentalmente en Posadas, Garupá y Candelaria, además de otras obras fuera del área metropolitana como puentes y caminos en áreas rurales y el puente y autovía de la RN 12 en el arroyo Yabebiry (San Ignacio).
- Expropiaciones de un total de 3.805 inmuebles, que representan una superficie de

⁶ Adjunto en anexo

⁷ Adjunto en anexo

⁸ Adjunto en anexo

más de 45 millones de m².

- Revalorización del paisaje urbano y territorial: nuevos espacios recreativos y equipamiento urbano, con una superficie recuperada de alrededor de 440 ha. En Posadas
- Se han relocalizado a 7.656 familias y 437 unidades productivas

6. Cambio Climático en el AMPGC

La Provincia de Misiones cuenta con una Dirección General de Cambio Climático y Desarrollo Sustentable. La misión y función del organismo es:

- Recepcionar, generar y orientar los proyectos relacionados con la fijación de carbono, mecanismos de desarrollo limpio, adaptación y utilización sostenible de la diversidad biológica.
- Establecer criterios locales de formulación, evaluación, aprobación y monitoreo de proyectos.
- Aplicar, publicar y actualizar programas nacionales y regionales que contengan medidas orientadas a promover la gestión sostenible, conservación y optimización de sumideros y depósitos de gases de efecto invernadero: biomasa, bosques, ecosistemas terrestres, entre otros.
- Formular y aplicar programas nacionales y provinciales orientados a mitigar y facilitar la adaptación al cambio climático.
- Identificar áreas específicas para la presentación de proyectos MDL y biodiversidad, supervisar el diseño de actividades, monitoreo y verificación de los proyectos.
- Identificar las fuentes de financiamiento para los proyectos MDL y biodiversidad y establecer nexos con dichas fuentes.
- Asesorar con respecto al mercado de carbono y sus regulaciones internacionales.
- Advertir los riesgos derivados del cambio climático y mecanismos para prevenirlos (adaptación, resiliencia, etc.).

Incremento de la temperatura media y olas de calor⁹

En los próximos 25 años, el calentamiento promedio en la Región Mesopotámica Norte se situará entre 0.5°C y 1°C. Para la ribera del Paraná el incremento sería entre 0,5°C y

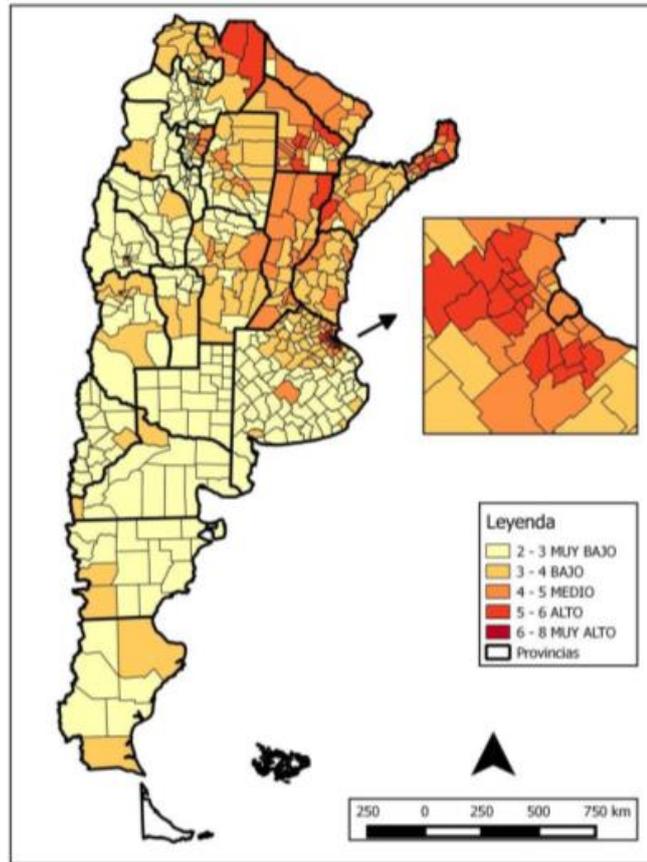
⁹ Aportes del Documento en elaboración aportado por la Dirección General de Cambio Climático y Desarrollo Sustentable del Ministerio de Ecología de Misiones.

0,7°C, mientras que para la ribera del Uruguay sería entre 0,6°C y 0,8°C. Hacia el fin de siglo en Misiones, el incremento de temperatura, dependiendo del escenario de las concentraciones de GEI, podría alcanzar en un escenario extremo los 3,5°C, mientras que en un escenario intermedio el incremento sería hasta 2°C. Estos incrementos reducirán la ocurrencia de heladas, mostrando la tendencia a desaparecer, mientras que aumentarían las olas de calor en más de 15 días.

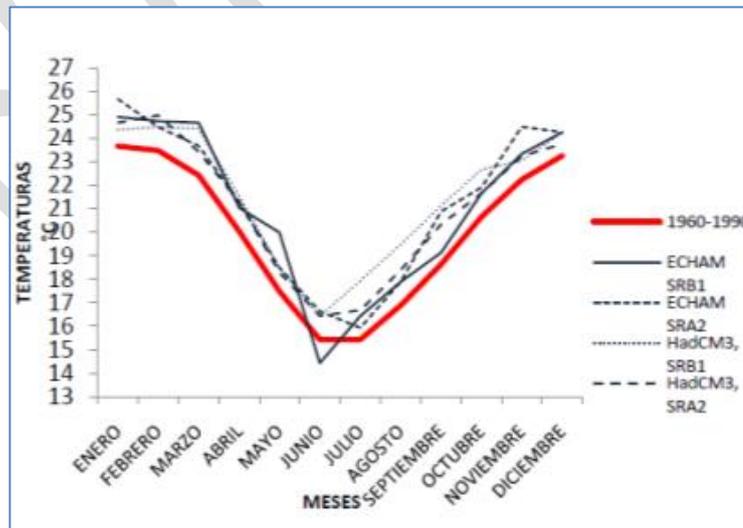
Por otra parte las olas de calor, registran un notable aumento en su ocurrencia en la Argentina. Los mayores incrementos se registraron en el Noroeste y en el Este del país mientras que en la Patagonia son poco relevantes dado que se registran respecto a temperaturas no elevadas. Siendo el norte del país la región de mayor vulnerabilidad social ante desastres, esta situación aumentaría los impactos de las olas de calor. El cuadro siguiente muestra la distribución del cambio en el riesgo por olas de calor entre 1960 y 2010, donde la provincia de Misiones muestra la prevalencia de valores altos a muy altos.

Como consecuencia el incremento de la temperatura acrecentaría las condiciones de estrés y la falta de confort, aumentando el riesgo de enfermedades cardíacas en la población. Otro riesgo asociado a las altas temperaturas es la proliferación de algas y cianobacterias que pueden afectar el consumo y el uso recreativo del agua. Si bien las condiciones climáticas constituyen un factor de atracción decisivo en los destinos turísticos, los cambios en el clima pueden modificar el desarrollo turístico en algunos destinos actuales, alterando gradualmente positiva o negativamente la rentabilidad del sector, la demanda turística, la inversión y el empleo.

Cambio en el riesgo por olas de calor, 1960-2010.



Variación de la temperatura mensual en °C. Comparación del período de referencia 1960-1990 con referencias a las proyecciones para el período 2010-2039



II – DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INICIATIVA

Antecedentes del Programa y la Iniciativa

Iniciativa DAMI I

El AMPGC no cuenta con antecedentes en el Programa DAMI I.

Gobernabilidad metropolitana y construcción de los marcos de resolución de los problemas del AMI

-Planes Estratégicos: En los casos de Posadas y Garupá, sus Planes Estratégicos cuentan con proyectos de diferentes esquemas metropolitanos para el impulso de políticas y estrategias conjuntas con las localidades vecinas mediante acuerdos y tratamientos conjuntos (PEP2022¹⁰ Posadas: Proyecto 1.1.5 Agenda Metropolitana y Proyecto 4.3.4 Instituto de Desarrollo Metropolitano e Internacional; Proyecto 3.3.3 Mesas de Integración Regional y PEG2025¹¹: Proyecto Agenda Metropolitana dentro del Programa Coordinación del Territorio). Candelaria cuenta con un Marco Regulador que plantea la necesidad de abordar los cambios impulsados por la EBY a escala metropolitana¹².

-Plan Estratégico Cultural para el área metropolitana¹³: a firmarse este martes 19/09 entre los tres Municipios a través del Ministerio de Cultura de la Nación y la Universidad de Tres de Febrero.

¹⁰ Plan Estratégico Posadas 2022. Se adjunta en Anexo Legal

¹¹ Plan Estratégico Garupá 2025. Se adjunta en Anexo Legal

¹² Marco Regulador de Urbanizaciones y Loteos de Candelaria

¹³ <http://posadas.gob.ar/2017/08/15/posadas-candelaria-y-garupa-trabajaran-en-conjunto-en-un-plan-estrategico-cultural/>

Planificación Territorial: la agenda metropolitana en la planificación estratégica

En relación a la planificación, el Plan Estratégico Territorial nacional¹⁴ (PET 2011-II) considera al AMPGC como una de las áreas a cualificar en la provincia de Misiones, específicamente como nodo multimodal dado su carácter de ser el centro urbano más importante en un radio de 300km y su ubicación estratégica para las comunicaciones con el interior provincial y el Paraguay, la proximidad con Brasil en una región de elevado movimiento migratorio. Según dicho plan, “las áreas a cualificar son las que presentan mayor consolidación relativa en cuanto al medio construido, pero requieren de una adecuación de sus infraestructuras y equipamientos, teniendo en cuenta el crecimiento del turismo y de los flujos de intercambio en el núcleo del MERCOSUR, mitigando los impactos ambientales que acarrea el crecimiento sin planificación”.

En el caso de Posadas, mediante el Plan Urbis (1958) y el Plan Posadas (1971) se establecieron bases sobre las cuales se asentó el crecimiento posterior de la ciudad y sus áreas periféricas en las décadas siguientes. En 2010, es finalizado y aprobado el Plan Estratégico Posadas 2022, que incorpora algunos de estos antecedentes y adopta una óptica integral. Fue realizado de manera participativa, con el objetivo de modernizar y adecuar la planificación de la ciudad en sus aspectos urbanos, sociales, económicos e institucionales, considerando la nueva realidad de la ciudad especialmente en aspectos infraestructurales y sus impactos en las demás áreas, a partir de la realización de las obras de Yacyretá.

Garupá, en 2016, aprobó su Plan Estratégico con horizonte temporal hasta 2025, con 4 ejes de intervención: Planificación Territorial Ambiental y Desarrollo de Infraestructuras, Fortalecimiento del Agro y el Turismo, Educación y salud y Fortalecimiento Institucional y Normativo, los que buscan posicionar al municipio como un centro turístico y agro productivo del área metropolitana, con un crecimiento a partir de la inclusión social y el aprovechamiento de sus espacios naturales y paisajes costeros.

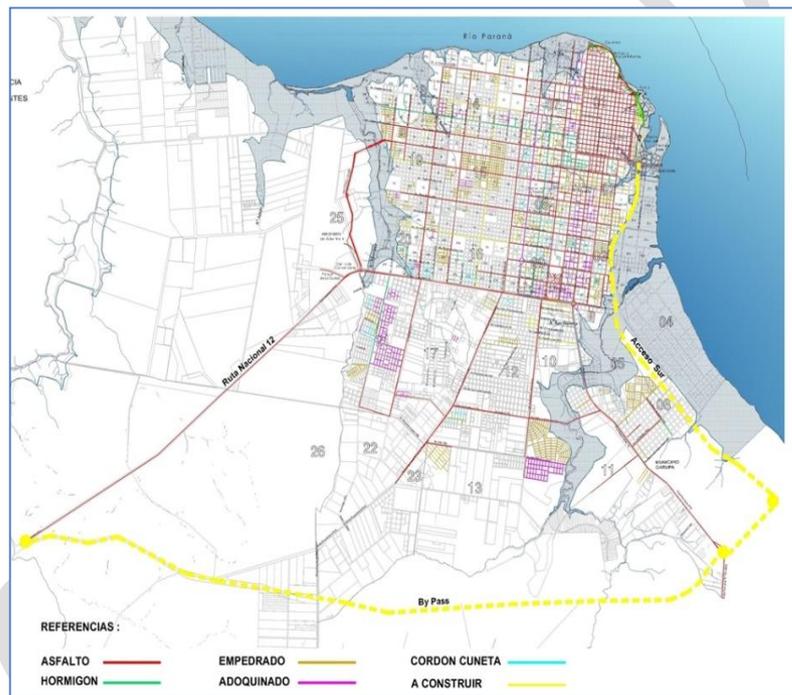
El municipio de Candelaria contará próximamente con el financiamiento aprobado para la realización de su Plan Estratégico, a través de la Dirección Nacional de Preinversión Municipal (DINAPREM) del Ministerio del Interior de la Nación.

Sin embargo, el PTY puede mencionarse como el principal instrumento de planificación metropolitana implementado en todo el AMPGC, ya que a diferencia de sus antecesores (PAS/PARR), incorpora una visión amplia del territorio, con múltiples ejes de acción,

¹⁴ Plan Estratégico Territorial Nacional (PET 2011-II). Anexo Antecedentes. Programas y Proyectos

incluyendo no solamente infraestructuras residenciales, sino también viales, ambientales e intervenciones sociales a gran escala de profundo impacto en todo el área. Fue elaborado con una clara concepción metropolitana para guiar el complejo proceso de reordenamiento y reparación urbana a partir de la necesidad de incrementar la cota operativa de la represa a 83 msnm lograda en 2011.

Movilidad y Transporte



Posadas - Tipos de superficie de calles y avenidas

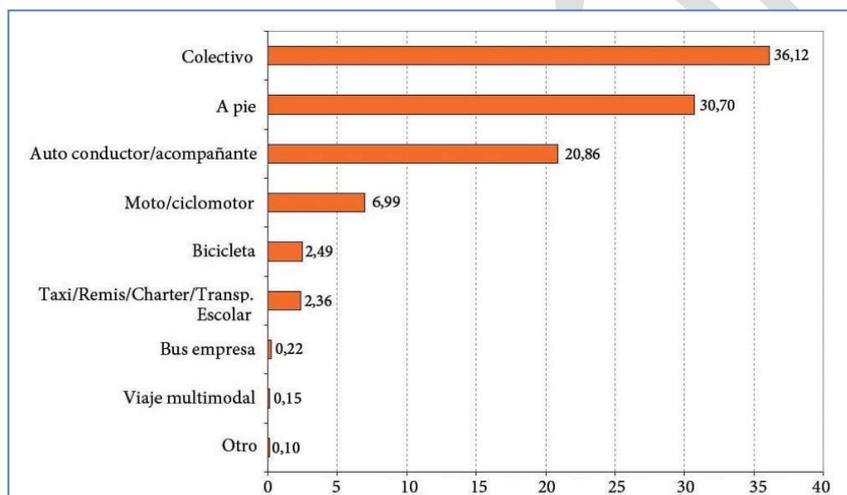
Fuente: Secretaría de Planificación Estratégica y Territorial, Municipalidad de Posadas.

La Entidad Binacional Yacyretá se halla construyendo en el marco del Plan de Terminación de Yacyretá (PTY) la autovía de acceso a la zona metropolitana de la ciudad en la RN 12, desde aproximadamente la localidad de Santa Ana, atravesando la zona urbana y accesos a Candelaria y Garupá hasta la ciudad de Posadas, a completar en el futuro un trazado aproximado de 45km. La infraestructura vial de Garupá y Candelaria se compone principalmente por sus avenidas de acceso y un reducido número de calles asfaltadas.

Del sistema vial urbano, los principales problemas que enfrenta la ciudad hoy son: la gran expansión urbana, situación que ha generado una escasa conectividad entre los nuevos barrios y las áreas céntricas; el deterioro de la red vial producto de obras de

infraestructura como conexiones de agua o la nueva red cloacal, que han obligado a remover la carpeta asfáltica en numerosos lugares; el escaso tratamiento, categorización y señalización de la red vial urbana, y la concentración del comercio y el empleo en el área céntrica, que genera elevada congestión de tránsito por exceso vehicular.

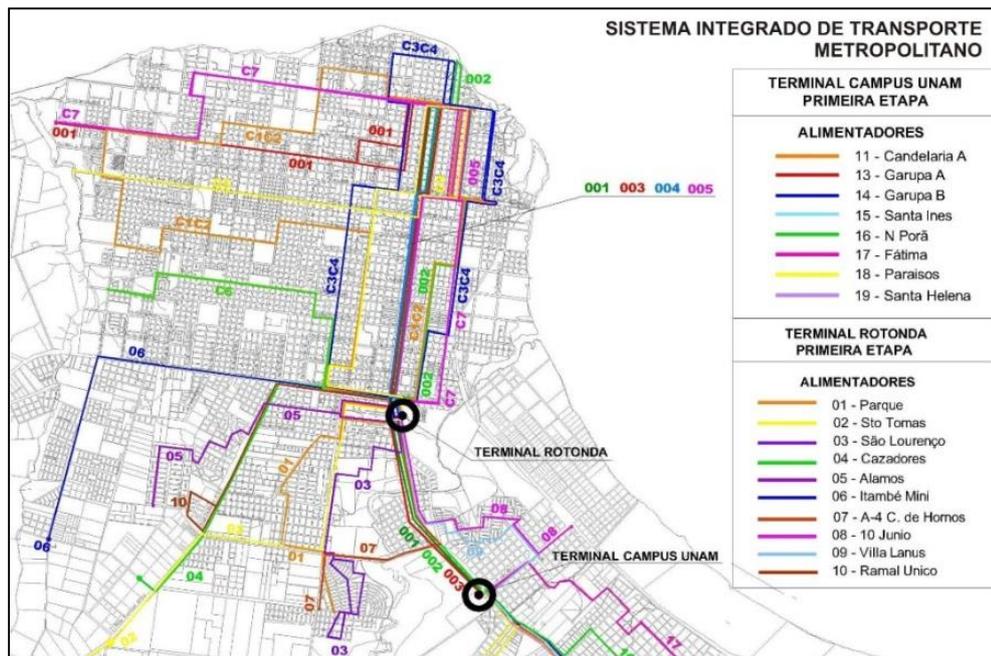
Uno de los aspectos más destacados de la integración metropolitana en el AMPGC se observa en los avances logrados en la última década en la comunicación entre las tres localidades en lo relacionado a transporte público de pasajeros. En la ciudad se realizan alrededor de 600 mil viajes diarios, por parte del 70% de la población mayor de 4 años que realiza al menos un viaje a la semana.



Posadas – Distribución de viajes realizados

Fuente: Encuesta de Origen-Destino, PTUMA (2010)

El sistema de transporte público de pasajeros en la ciudad se compone de 39 líneas y un BRT, en un sistema integrado con Garupá y Candelaria. Debido al proceso de metropolización con dichas localidades y el creciente tránsito de pasajeros, en la década pasada se ha avanzado hacia la implementación del Bus Rapid Transit (BRT), aquí denominado Sistema Integrado de Transporte Misiones (SITM), coordinado por el gobierno provincial desde 2007. Según la Encuesta Origen-Destino (EOD) realizada por el Proyecto de Transporte Urbano en Areas Metropolitanas (PTUMA-2010), el promedio de viajes realizados es de 2,68 por persona que viaja, o 1,7 viajes respecto a la población total. En el área metropolitana, el 44% de la población se traslada en colectivo. Las empresas –privadas– operan con una flota de 251 unidades, con una antigüedad media de 6,4 años. El SITM de Posadas es único en la Provincia y es sólo una parte de un Programa más amplio que incluye a vehículos, motocicletas, bicicletas, e incluso un tren (LRT?) que podría conectar Posadas con Garupá.



Posadas – Transporte Metropolitano

Fuente: Secretaria de Planificación Estratégica y Territorial, Municipalidad de Posadas.

El Área Metropolitana cuenta con varios procesos positivos en la temática de la movilidad que dan cuenta de un interés por parte de la comunidad en la cuestión. En este sentido, el Estudio de Transporte Público realizado entre los años 2012 y 2014 para el área metropolitana Posadas-Garupá fue una acción directa en respuesta a ese interés.

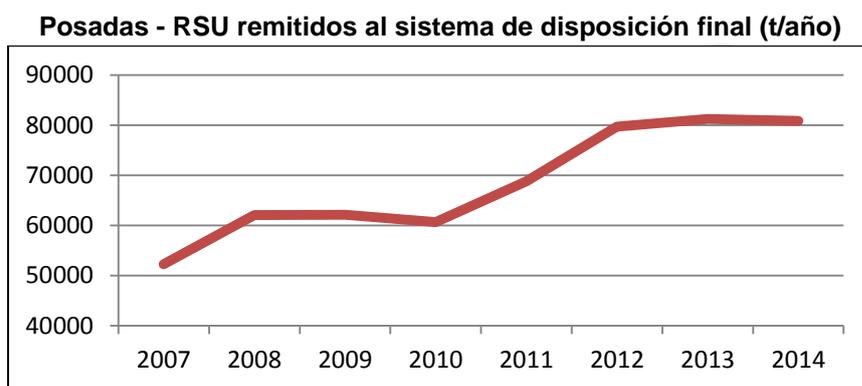
Un importante antecedente en la gestión de problemáticas metropolitanas en el AMPGC incluye la prestación del servicio de agua potable en Garupá y Posadas por parte de la empresa privada Servicios de Aguas de Misiones S.A. (SAMSA), cuyo capital es propiedad en 90% del grupo español Urbaser desde 1999, a través de su filial argentina, y cuya actividad se halla bajo el contralor del organismo provincial denominado Ente Provincial Regulador del Agua Corriente (EPRAC). En Candelaria, la prestación del servicio es realizada por la Cooperativa de Servicios de Candelaria Limitada (COSCAL).

Residuos Sólidos Urbanos

El servicio de recolección de residuos sólidos en la provincia de Misiones está a cargo de

los municipios a través de sus propios equipamientos, cubriendo el 100% de la ciudad de Posadas, y un porcentaje superior al 80% de Garupá y Candelaria.

En Posadas, la recolección domiciliar es efectuada por la Secretaría de Servicios Públicos en el 100% del área urbana, en el cual reside casi la totalidad de la población de la ciudad. El promedio mensual de recolección en el año 2014 fue de unas 6.738 t, lo que implica un volumen de unos 0,75kg/día/habitante.



Fuente: Secretaría de Servicios Públicos, Municipalidad de Posadas

De la misma manera, la localidad de Candelaria remitió unas 187 toneladas mensuales al sistema provincial durante 2015. La problemática central declarada por el municipio se relaciona con la existencia de basurales a cielo abierto, tales como los ubicados en la Av. Roque Sáenz Peña, la desembocadura del arroyo Anselmo y el barrio homónimo, en el barrio “30 Viviendas Paso Viejo” y a la vera de la Ruta Provincial 204.

En Garupá, el sistema de recolección se encuentra dividido en 5 circuitos de los cuales 1 es de recorrido diario y los restantes 3 veces a la semana, y que recolectan mensualmente unas 1.245 t, mediante un equipo de 5 camiones, furgones y compactadores y un plantel de 57 personas afectadas.

Garupá – Diagrama de circuitos de recolección de residuos



Fuente: Municipalidad de Garupá

En cuanto a la disposición, desde 2001 opera el sistema provincial de disposición final de residuos, reglamentado por la Ley LEY XVI nº 89 (antes 4.274/06) de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos (RSU) que establece las exigencias básicas de para el sistema en el ámbito de la provincia, conforme a lo establecido por la Ley Nacional 25.916 de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental para la Gestión Integral de RSU. Esta ley provincial establece que la disposición final de los residuos generados en el territorio provincial será realizada mediante un sistema de dos rellenos sanitarios, que en el caso del AMPGC tiene como destino el ubicado en la localidad de Fachinal, en una zona rural distante a 40km.

La clasificación de residuos domiciliarios, patológicos y peligrosos así como su transferencia desde los municipios hacia los rellenos sanitarios y la operación de los mismos es realizado por la empresa AESA Misiones S.A., filial argentina de la multinacional francesa Veolia Environment S.A., a quien recientemente se ha extendido el plazo de concesión hasta 2025. La recuperación por medio del reciclado biológico, considerada la solución ambientalmente más favorable, aun no se ha implementado en ninguno de los municipios del AMPGC.

Una experiencia valiosa de escala municipal es la aprobación, en el año 2014, del Programa de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos (GIRSU) del Municipio de Posadas, aún con su posterior ralentización en la implementación durante el año 2016. Fue una iniciativa que apuntó al mejoramiento de la problemática urbana de residuos, brindando resultados positivos. La propuesta se centraba en pasar de un sistema de recolección domiciliaria a un proceso de contenerización con separación en origen. Se

avanzó en la creación de puntos limpios y en la contenerización, pero no se terminó. Hoy está contenerizada sólo una parte de la ciudad de Posadas. El GIRSU tuvo algunos inconvenientes. La interrupción en la construcción de una planta de reciclaje, en el predio de un vivero barrial debido a la oposición de la comunidad, fue una situación que se pudo haber evitado con mayor participación vecinal en el proceso de decisión. El esquema GIRSU Posadas tuvo inconvenientes en el proceso lo que hizo que se interrumpiera, dejando a Posadas con inversiones incompletas y un sistema de recolección basado en dos tecnologías difícilmente combinables. Asimismo, los que originalmente eran los puntos verdes, paradójicamente, se convirtieron en los lugares donde se acumula la mayoría de la basura. Si bien hay un reconocimiento de los beneficios de la primera etapa del GIRSU, se asumen como pendientes varias cuestiones vinculadas con el estudio de las etapas futuras, concientización en los vecinos y demás personas que trabajan con los mismos, como los chatarreros y cartoneros. En la escala provincial, se identifica que está resuelta la disposición en cuanto al relleno sanitario, que cuenta con dos plantas que reciben los residuos de zona sur y zona centro-norte. Sin embargo, en otros aspectos, la problemática a nivel metropolitano persiste.

Turismo

La importancia de la actividad turística para el AMPGC es creciente en las últimas décadas, en el marco de una política provincial de fomento de la misma, a través del desarrollo de productos y destinos asociados casi en su totalidad al conocimiento y conservación de los recursos naturales. De esta manera, emergen como los destinos regionales más destacados las Cataratas del Iguazú, las Ruinas Jesuíticas de San Ignacio, los Esteros del Iberá, los Saltos del Moconá, amén de una serie de atractivos de menor importancia promovidos por los municipios de toda la zona, relacionados al agroturismo, esparcimiento, congresos y eventos, entre otros. Como queda plasmado en la visión del Plan Estratégico Posadas 2022, la ciudad busca posicionarse como un centro distribuidor del turismo regional, especialmente en los segmentos de población de origen nacional de medios y bajos ingresos.

Según la ENOH¹⁵, que se realiza solamente en Posadas, en 2016 se registraron 163.447 viajeros, que se alojaron en 28 establecimientos hoteleros y parahoteleros, con una estadía promedio en la ciudad de 1,8 días.

En el caso de Garupá y Candelaria, la Entidad Binacional Yacyretá (EBY) ha construido una serie de infraestructuras ligadas a los grandes espacios acuáticos creados en sus municipios, tales como playas, miradores y accesos. Por otro lado, cuentan con recursos de valor patrimonial relacionados a la historia de las actividades productivas regionales

¹⁵ Encuesta Nacional de Ocupación Hotelera, Instituto Nacional de Estadística y Censos, año 2016.

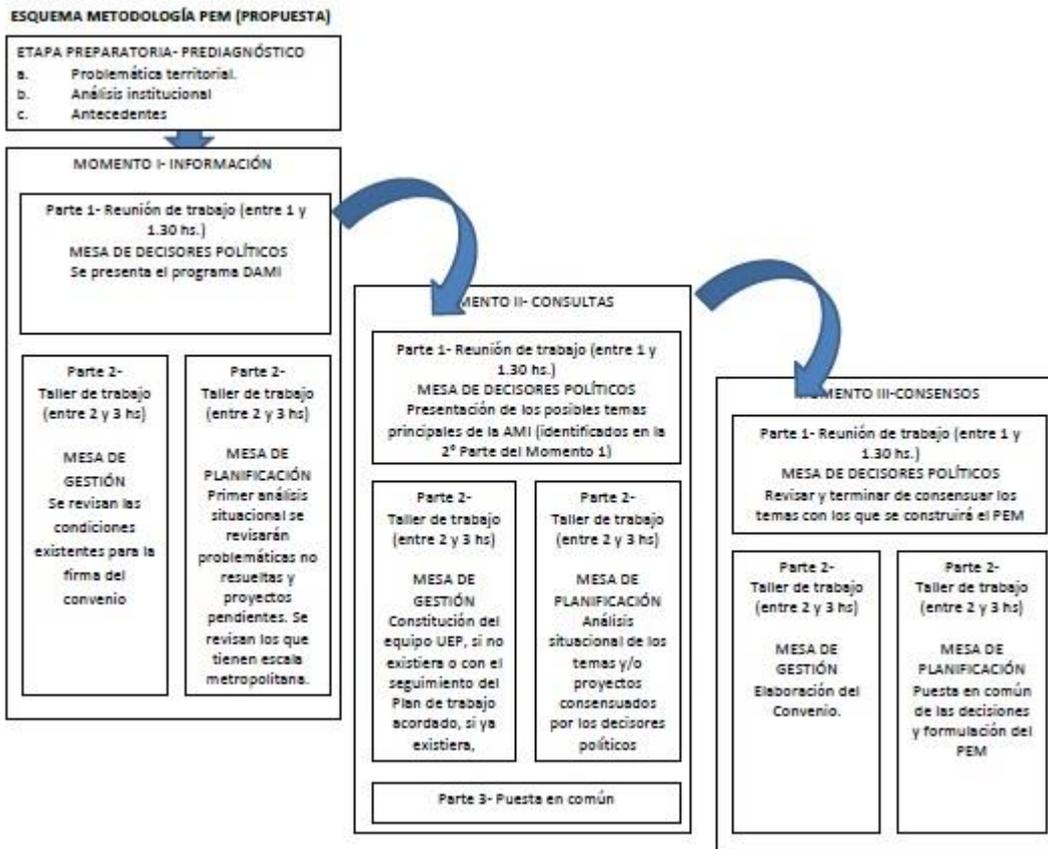
(especialmente Garupá), y los restos de la antigua reducción jesuítica de Candelaria. En la actualidad, estos municipios se hallan trabajando en estrategias de desarrollo de productos que permitan el aprovechamiento turístico de estos espacios, que aún requieren de complejas intervenciones físicas y de gestión para promover la actividad económica privada en los mismos, tales como obras de saneamiento de arroyos, redes cloacales, señalética urbana o integración armónica con la oferta regional.

Proceso Participativo de Formulación del PEM

Objetivo del Proceso y Metodología Aplicada

La organización de las actividades para la formulación del Plan de Ejecución Metropolitano (PEM) requiere de dos momentos de trabajo: acciones previas y proceso de trabajo con las AMIs. En ambos casos, se hace necesario el reconocimiento de dos líneas de trabajo: una vinculada a la institucionalidad existente y otra al proceso de formulación de contenidos. El proceso de trabajo con las AMIs reconocerá tres grupos de trabajo: con los decisores políticos, con el equipo técnico en planificación y con el equipo técnico que conformará la UEP. La metodología de trabajo con las AMIs para la etapa de elaboración de los PEM, deberá contemplar la complejidad de las distintas esferas intervinientes y la complejidad del propio proceso. El objetivo es la puesta en marcha o el avance (según el caso, si existen o no antecedentes de trabajos interjurisdiccionales) de un proceso de decisión interjurisdiccional, sobre cuestiones territoriales de interés compartido.

Por este motivo, se diseña un proceso de trabajo presencial, consistente en un Ciclo, de tres momentos con dos instancias cada uno, según la metodología ICC (Información-Consulta- Consenso). Así, en cada momento, la instancia 1 será una reunión de trabajo, mientras que la instancia 2 será un taller con dos mesas de trabajo: una técnica en planificación y otra en gestión de proyectos. Asimismo, esta aproximación se complementará con la selección y diseño de actividades que propicien y promuevan una manera de trabajar colaborativamente, tomando de referencia la mirada del intercambio de conocimientos y aprendizajes. Se contará con un equipo DAMI para facilitar y registrar los momentos de manera de sistematizar los contenidos e ideas.



Resultados del Proceso Participativo

De los temas trabajados en los distintos talleres, surgieron distintas problemáticas comunes al territorio metropolitano, que fueron agrupadas en las siguientes áreas:

- Gobernabilidad
- Infraestructura
- Turismo
- Movilidad y Transporte
- Residuos Sólidos Urbanos

De los cuales fueron priorizados los cuatro últimos por parte de los intendentes integrantes de la mesa política del AMPGC.

Resumen y Resultados del proceso participativo

Momento 1- Información¹⁶

En el mes de marzo se realizó el Primer Taller para el Desarrollo del Plan Estratégico Metropolitano, dividido en dos jornadas. Siguiendo lo estipulado en el diseño metodológico, se trabajó con los tres grupos compuestos por: decisores políticos por un lado y futuros integrantes de la UEP y equipo técnico en planificación por el otro.

En la primera jornada –donde participaron los intendentes de Posadas y Garupá, el Secretario de Gobierno de Candelaria y equipo técnico de planificación y representantes del gobierno local- se presentó a los Intendentes y representantes del Gobierno de la Provincia el Programa y se identificaron a grandes rasgos las necesidades prioritarias del AM. Los problemas que se identificaron fueron 8: Transporte y Movilidad, Residuos Sólidos Urbanos, Infraestructura, Uso del suelo, Conectividad Turística Internacional, Sistema Social, Centralidades y Fragmentación urbana.

En la segunda jornada –mesa de gestión UEP y equipo técnico y representantes de los tres municipios y la Provincia- se realizó un primer análisis situacional y revisión de las problemáticas no resueltas y proyectos pendientes a través de la identificación de potencialidades y limitaciones. El objetivo fue alcanzar compromisos para superar dificultades. Para ello se plantearon dos mesas de trabajo:

Mesa UEP, se avanzó sobre los aspectos inherentes a la Gestión del Proyecto y la constitución del equipo UEP, para luego establecer una agenda y los perfiles necesarios en recursos humanos a incorporar.

Mesa de Planificación Territorial, los participantes se dividieron en tres grupos. El trabajo se compuso en dos momentos. En el primero se desarrolló un Análisis Situacional integral por grupo, en el cual todos los grupos trabajaron lo mismo. Luego hubo una puesta en común. En el segundo momento se realizó un Análisis Situacional Temático, en el cual cada grupo tomó uno de los ejes temáticos priorizados por los intendentes, procurando profundizarlos.

Momento 2- Consultas¹⁷

En el mes de mayo tuvo lugar el Segundo Taller para el Desarrollo del Plan Estratégico Metropolitano.

En la mesa de decisores políticos -luego de un breve recordatorio de lo sucedido en el primer encuentro- se trabajó con los ejes temáticos previamente identificados,

¹⁶ Ver resultado en el ANEXO CD Talleres

¹⁷ Ver resultado en el ANEXO CD Talleres

profundizando el análisis a los fines de identificar los problemas que cada uno de ellos encierra, para luego buscar las soluciones. Tras debatir se decidió que de las 8 temáticas primeramente identificadas, se trabajaría en profundidad 4 de ellas, claves para entender los procesos del AM:

- Movilidad,
- Turismo,
- Residuos Sólidos Urbanos e
- Infraestructuras.

Momento 3- Consensos¹⁸

En el mes de julio se realizó el Tercer Taller para el Desarrollo del Plan de Ejecución Metropolitano. Siguiendo la metodología, se trabajó con la mesa de Planificación ampliada.

La propuesta fue trabajar la problemática de cada eje definido en el Momento 2 y priorizado por los Intendentes, identificando diferentes aspectos que serían necesarios abordar. A continuación se trabajó evaluando tiempos y ponderando factibilidades. Para terminar se consensuó la lista de proyectos asociados a cada eje, que se presentaron más tarde en la Mesa de Decisores Políticos.

Se abordaron así los ejes de Turismo, Residuos Sólidos Urbanos y Movilidad y Transporte. En base a estas tres temáticas surgieron 29 propuestas y proyectos los cuales fueron analizados en cuestión de su impacto, viabilidad técnica, ambiental y social e implementación. Cabe destacar que no todas las propuestas fueron analizadas respetando la totalidad los ítems mencionados, sino que varias fueron estudiadas parcialmente según los puntos que se consideraron pertinentes para cada proyecto.

Para dicha tarea, la mesa de Planificación se dividió en tres grupos, uno por cada eje temático.

En la Mesa de Decisores Políticos estuvieron presentes los Intendentes de los tres municipios, el Equipo del DAMI y los equipos técnicos municipales.

En ese marco, se realizó una presentación de los posibles proyectos identificados, ponderados y consensuados por eje temático, en el Taller de la Mesa de Planificación Ampliada. El equipo técnico en Planificación realizó una exposición sobre lo trabajado, proyectos de escala metropolitana identificados, como así también los proyectos

¹⁸ Ver resultado en el ANEXO CD Talleres

pendientes que tienen impacto metropolitano. A continuación se realizó una presentación de los aspectos y problemática específica de los ejes seleccionados, que habían sido trabajados en el Taller El objetivo de estas presentaciones fue centrarse en revisar cada propuesta para que los decisores pudieran evaluar los distintos proyectos.

A continuación se promovió un diálogo sobre los intereses de cada una de las jurisdicciones presentes con el fin de consensuar en 3 o 4 proyectos a ser incluidos en el PEM.

Luego de una intensa charla, fueron identificados 5 proyectos que serán propuestos en PEM y se organizó un cronograma para elevar el PEM al Banco para su consideración.

Actores sociales implicados:

a.Población objetivo final:

Población de la zona urbana y periurbana que constituye el Área Metropolitana de Posadas-Garupá-Candelaria.

b.Población objetivo intermedia:

Población de toda la Provincia de Misiones.

c.Otros actores implicados:

Empresarios del sector transporte, universidades, grupos asociativos de ciclistas, organizaciones de prevención de la accidentalidad vial, comerciantes, desarrolladores turísticos, organizaciones ambientalistas y de promoción de las áreas naturales, defensores del patrimonio, actores de la cultura y el patrimonio local.

Problemática y Pertinencia de la Iniciativa

De los resultados de los talleres realizados se destacan las siguientes problemáticas planteadas.

***Movilidad y Transporte**

En la temática Movilidad aparecen tres ejes problemáticos principales: educación vial, vialidad, transporte y movilidad. Entre los principales temas están los niveles preocupantes de saturación de las arterias, el alto uso del transporte privado, la existencia de un cruce fronterizo con el Paraguay de alto caudal de movilización e

intercambio comercial, la falta del reconocimiento de la prioridad de paso del peatón y la falta de reconocimiento de los beneficios de utilizar el transporte público para los desplazamientos diarios por parte de la población.

***Gobernabilidad metropolitana**

Entre las problemáticas planteadas surge la necesidad de mecanismos de gestión coordinada entre los municipios y entre éstos y el Estado provincial y otros organismos dependientes de éste, con el objetivo de incrementar la eficacia de las políticas públicas en todos sus niveles y áreas de intervención.

***Infraestructura**

El relevamiento de las problemáticas en relación a la infraestructura, permitieron observar un importante déficit en la misma, en general la relacionada a la provisión de servicios públicos y en particular con la cobertura de cloacas y agua potable. Asimismo, no se cuenta con un plan maestro que coordine las intervenciones de distintos organismos y niveles de gobierno, a fin de optimizar las mismas desde el punto de vista social, urbano-ambiental y económico-financiero.

***Residuos Sólidos Urbanos (RSU)**

La problemática más importante en relación a la gestión de los RSU en el AMPGC deriva de la proliferación de minibasurales, ya que, en gran parte de la mancha urbana, los recorridos de los recolectores se implementa a través de las avenidas o accesos principales y no en calles barriales, lo que sumado a la gran cantidad de cursos de agua o las características del clima húmedo y de altas temperaturas, genera un complejo problema ambiental de múltiples aristas como, por ejemplo, una escasa conciencia social acerca de la importancia del reciclado o reuso de distintos materiales o la inexistencia de programas municipales de gran impacto para la gestión de RSU.

El principal problema, en RSU, quizás, es la falta de un sistema de disposición final de los residuos no domiciliarios (poda, papeles, vidrios, materiales de construcción, madera, cacharros). Actualmente y debido a ello, el municipio de Posadas tiene 102 microbasurales, además de otros macrobasurales de mayor envergadura. Los habitantes de Posadas cargan los contenedores existentes con residuos de poda, cualquier día y en cualquier horario, y lo que debería ser un punto limpio es todo lo contrario.

***Turismo y desarrollo local**

El turismo, abordado como una industria con potencial en el área metropolitana, presenta problemáticas y propuestas, todas con niveles similares de relevancia. Si bien el AMPGC no posee hoy una industria turística consolidada, se identifican distintos problemas, se

observan diversos procesos positivos en la materia que marcan tendencias y mejoras en la situación de la temática en cuestión y también existe un fuerte aprendizaje en función de las experiencias realizadas. Así, el turismo se constituye en un área de oportunidad para el desarrollo local del AMPGC.

Principales desafíos de la Iniciativa

Gobernabilidad e Interinstitucionalidad Metropolitana

El principal desafío institucional es fortalecer a nivel metropolitano las políticas públicas coordinadas entre los organismos provinciales y los municipios que conforman el AMPGC. La inexistencia de una instancia intermedia de coordinación intermunicipal específica orientada a la atención de los temas de agenda del área metropolitana puede dificultar las acciones, en muchos casos asociados a planificación y objetivos de largo plazo, ya que la institucionalización promueve un sentido de permanencia y reducción de incertidumbre para todos los actores, no solamente políticos sino también del sector privado y otros. De esta manera, será necesario recurrir a la generación de acuerdos políticos y convenios de trabajo entre municipios, organismos y Estado provincial que permitan iniciar dichas acciones en el corto plazo, con el objetivo de trabajar en la generación de una estructura organizativa “supramunicipal” en el mediano plazo, tal las existentes en otras provincias, bajo las pautas derivadas del sistema jurídico provincial.

Movilidad y Transporte

Entre los temas destacados a abordar en el AMPGC están: política, estrategias y formulación de un plan de movilidad, integración interjurisdiccional en la gestión de la movilidad metropolitana, políticas integradas de transporte público multimodal, desarrollo de medios de movilidad alternativos (recuperación del FFCC, transporte fluvial, ciclovías, motovías), puesta en valor del equipamiento urbano, educación vial, resolución de la movilidad en barrios alejados, optimización de la conectividad del paso fronterizo y del trayecto hasta el aeropuerto.

Infraestructura

Entre los desafíos detectados en este eje de trabajo, se destaca la necesidad de alcanzar una mayor coordinación entre los organismos, empresas y niveles de gobierno encargados de las intervenciones físicas o la provisión de servicios, ya que generan profundos impactos urbanísticos, y que como es observable, derivaron en un modelo de

ciudad dispersa, que dificulta el acceso a servicios públicos de la población, tanto incrementa los costos hundidos de inversiones para empresas públicas o privadas, además de costos de transporte y de transacción para el conjunto de la sociedad.

Residuos Sólidos Urbanos (RSU)

Considerando la problemática planteada, el principal desafío presupone una necesaria articulación efectiva entre los tres municipios que conforman el AMPGC para lograr la máxima efectividad posible en la gestión RSU, buscando tener un rol más protagónico en la coordinación de las intervenciones, operando integralmente sobre la disposición final de residuos no domiciliarios, el sistema de recolección y reciclaje, y la educación ambiental para la separación en origen, tomando como antecedente a la GIRSU de Posadas para toda el Área metropolitana. En este sentido, es necesaria la realización de estudios previos y la elaboración de un Plan de GIRSU a escala metropolitana que contemple estos tres aspectos.

Turismo y desarrollo local

En el sector del Turismo aparecen los principales desafíos a resolver: necesidad de inversión en infraestructura que potencie y mejore la información turística, mejora de los servicios de transporte orientados al turismo, mejora de los servicios básicos en playas, campings, espacios públicos y lugares recreativos, saneamiento de cuencas y cauces de agua, fomento y financiamiento del sector turístico, desarrollo de incentivos, promoción e infraestructura para la expansión del polo gastronómico y cultural de Posadas, potenciamiento del capital humano vinculado al turismo, recuperación de la identidad y el patrimonio cultural, especialmente en Posadas, y necesidad de apropiación por parte de la ciudadanía local, implementación de la gestión metropolitana para ubicar al AMPGC como base del turismo en la región (Saltos del Moconá, Esteros del Iberá, Paraguay, etc.), elaboración de un Plan Estratégico Turístico del AMPGC con programas determinados.

Actores sociales implicados.

- a. Población objetivo final.**
Población de la zona urbana y periurbana que constituye el Área Metropolitana de Posadas-Garupá-Candelaria.
- b. Población objetivo intermedia.**
Población de toda la Provincia de Misiones.
- c. Otros actores implicados.**
Empresarios del sector transporte, universidades, grupos asociativos de ciclistas,

organizaciones de prevención de la accidentalidad vial, comerciantes, desarrolladores turísticos, organizaciones ambientalistas y de promoción de las áreas naturales, defensores del patrimonio, actores de la cultura y el patrimonio local.

Institucionalidad Metropolitana y Organizaciones implicadas en la Iniciativa.

El gran desafío o meta a alcanzar por la iniciativa del Programa DAMI es “promover el proceso de implantación de arreglos institucionales específicos para problemas metropolitanos concretos”. Esto requiere construir gobernabilidad metropolitana, implementando procesos sostenibles de gestión a nivel metropolitano con la participación de todos los actores territoriales involucrados. En el programa se abordan distintas instancias que apuntan a reforzar dicha gobernabilidad metropolitana: espacios de debate e intercambio de información para la identificación de problemas y prioridades (metodología de talleres y elaboración de agendas), actividades de difusión y capacitación (como parte del proceso de ejecución de planes y proyectos), procesos de gestión metropolitana. La trascendencia del Programa DAMI está en la posibilidad de contribuir al inicio de la construcción de una estrategia territorial metropolitana.

Los principales problemas a superar tienen que ver con la inexistencia de mecanismos metropolitanos capaces de planificar, gestionar y financiar sus temáticas territoriales sectoriales (desarrollo integral urbano, transporte y movilidad, saneamiento básico, alumbrado, gestión de residuos sólidos urbanos, desarrollo social, gestión ambiental y desarrollo local). Ante este escenario y dadas las limitaciones jurídicas que presentan los modelos de gobiernos metropolitanos de uno o dos niveles, las opciones más apropiadas para la construcción de gobernabilidad metropolitana parecen ser las asociaciones voluntarias de gobiernos locales (consorcios regionales) y los arreglos institucionales para abordar temas específicos (consorcios sectoriales), las que cuentan con respaldo jurídico en varias jurisdicciones provinciales. Estas modalidades permiten flexibilidad, adaptación y adscripción voluntaria de sus miembros.

Dos factores contribuyen a la construcción de la gobernabilidad metropolitana: la generación de relaciones de confianza y la existencia de un liderazgo metropolitano que lidere regionalmente la iniciativa. Para lograr alcanzar estos objetivos de gobernabilidad e institucionalidad a nivel metropolitano, es necesario superar distintas fases en pos de la construcción de una agenda metropolitana, a partir de la aplicación de la metodología implementada (los propios talleres) como también del intercambio de experiencias, mesas de diagnóstico, foros o laboratorios metropolitanos, construyéndose así, entre los

distintos actores metropolitanos (municipales y provinciales), relaciones de confianza necesarias para el fortalecimiento, la legitimación y, fundamentalmente, la sostenibilidad institucional de cada área metropolitana (AMI). Por otro lado, dicha sostenibilidad institucional puede correr riesgo sin algún tipo de liderazgo, de modo tal que la estructura organizacional de la iniciativa, conformada con sus diferentes actores como una coalición implementadora, deberá contar con una instancia líder que garantice el cumplimiento de los resultados de nivel actividades y productos para alcanzar los efectos e impactos esperados con el Programa. En cada Subunidad participarán las áreas municipales responsables de cada temática: obras públicas, turismo, residuos y transporte, las cuales prestarán conformidad de participación en un acta generada por la Mesa Metropolitana de Planificación. Un tercer factor que no deberíamos dejar de considerar es el involucramiento de actores no gubernamentales (sociedad civil) que forman parte del territorio metropolitano y sus problemáticas a abordar.

La articulación del proceso de gestión metropolitano de la iniciativa a través de los distintos actores, potenciando las capacidades técnicas sustantivas de cada uno de ellos, permite desarrollar un esquema organizacional donde los aspectos técnicos territoriales son elaborados en un ámbito (Mesa Metropolitana) mientras la gestión técnica administrativa y financiera transita por los organismos provinciales encargados de esos aspectos (UEP). Ambos sectores se encuentran en permanente diálogo y son asistidos desde el gobierno federal (UEC). La identificación de perfiles dinámicos que sean capaces de empujar la iniciativa dentro de su esquema organizacional (instancia líder) es fundamental para la consolidación de la institucionalidad y gobernabilidad metropolitana. Para lograr este esquema organizacional, se ha planteado la necesidad de conformar un escenario que garantice el proceso de gestión metropolitana de la iniciativa, disminuyendo parte de los riesgos derivados del entorno específico, mediante una coalición implementadora, entendida ésta como el “conjunto de actores sociales o de instancias institucionales, que se asocian de manera formal o informal, y que trabajan en forma coordinada en pos de los resultados que debe alcanzar una iniciativa para el desarrollo” (INDES BID). Para lograrlo, hemos definido un esquema donde los distintos actores institucionales tienen una responsabilidad determinada (*accountability*) en la iniciativa.

El proceso técnico territorial está a cargo de la Mesa Metropolitana, integrada por personal determinado de cada municipio del AMI responsable de los aspectos técnicos territoriales específicos de cada Proyecto. Esta Mesa Metropolitana es coordinada y asesorada por los Consultores del Programa DAMI a lo largo de todo el proceso de la iniciativa y se encuentra en contacto directo con el Facilitador del AMI. La figura del Facilitador, como su nombre lo indica, permite generar una gestión más fluida entre los distintos actores institucionales, coordinando los aspectos técnicos territoriales de la Mesa Metropolitana con el equipo de gestión administrativa y financiera de la Unidad

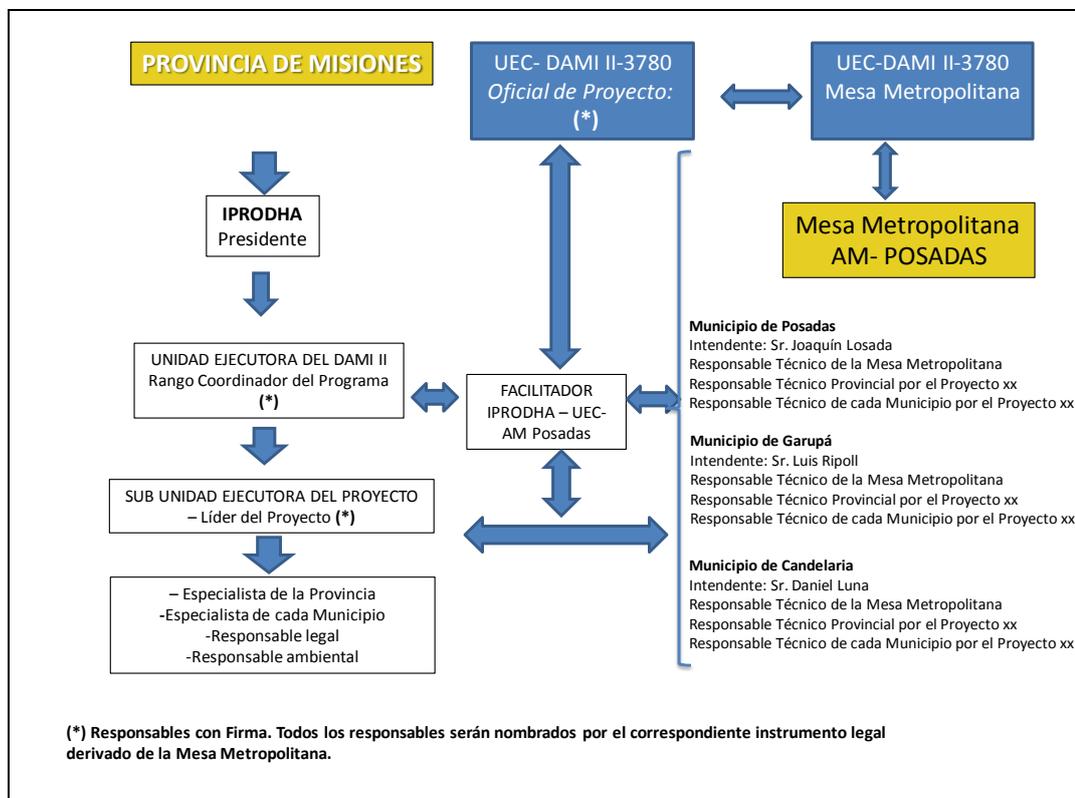
Ejecutora Provincial (UEP) y el respectivo Provincialista del Programa DAMI. La UEP está integrada por una Comisión de evaluación y seguimiento del Proyecto, una Sub Unidad Ejecutora del Proyecto –con su Líder de Proyecto– y el Coordinador de la UEP de cada AMI. El Líder de Proyecto, el Coordinador del Programa (UEP) y el Provincialista del Programa DAMI son los actores encargados de los aspectos legales y administrativos de la gestión de la iniciativa y aquellos responsables con firma de la misma. El Coordinador del Programa (UEP) se encuentra en relación directa con el Ejecutivo Provincial y los decisores políticos de más alto rango a nivel local. Para el equipo de la Mesa Metropolitana como para la Sub Unidad Ejecutora de cada Proyecto, en cada AMI, la provincia de Misiones y los municipios del AMPGC redireccionarán los necesarios recursos humanos y materiales para el desarrollo de la iniciativa DAMI II.

En el caso del AMI Posadas-Candelaria-Garupá, la Mesa Metropolitana está integrada por el personal técnico territorial de los tres municipios. Su actividad es coordinada por un experto urbanista del programa DAMI. Esta Mesa Metropolitana trabaja en relación directa con la Sub Unidad Ejecutora de cada Proyecto de la Iniciativa (SUEP), dependiente de la Unidad Ejecutora Provincial del DAMI II (UEP), liderada por el Coordinador de dicha entidad. El Facilitador del AMI, proporcionado por el Área Metropolitana, actúa como coordinador de las actividades entre la UEP, la Mesa Metropolitana y la Oficial de Proyecto (o Provincialista) del Programa DAMI de la Unidad Ejecutora Central del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda (UEC).

De este modo, las dimensiones programática, organizacional y política se hallan contempladas de forma integral en la coalición implementadora de la iniciativa, fortaleciendo así la institucionalidad metropolitana. La cadena de resultados, en su dimensión programática, está contemplada por todos los actores institucionales en conjunto. La dimensión política es exclusiva y reservada de la instancia líder, en este caso la tríada conformada por el Provincialista del Programa DAMI, el Facilitador del AMI y el Líder de Proyecto, encargada de lograr que los distintos asociados de la coalición implementadora realicen las acciones necesarias para el logro de los resultados de la iniciativa.

La Mesa Metropolitana se constituye, con el personal local metropolitano de planificación y gestión territorial, de un modo *ad hoc*, manteniéndose permanentemente en actividad y aspirando a realizar reuniones junto a los Consultores del Programa DAMI cada vez que lo convoque el facilitador. En cada área metropolitana del interior (AMI), todos los productos generados en el marco de la iniciativa DAMI deben pasar por la Mesa Metropolitana para su evaluación y formulación. Luego de dos años y una vez consolidado el período de gestión informal, el AMI puede formalizar la institucionalidad de la Mesa Metropolitana mediante una normativa adecuada a ser definida, etc. A lo largo de este período, los Consultores DAMI asesorarán y asistirán a la Mesa Metropolitana en los

aspectos programáticos (técnicos) de la iniciativa.



d. Organización líder y gestora de la Iniciativa:

- UEP - Unidad Ejecutora Provincial (Misiones)

e. Otras organizaciones que participan en (o están asociadas a) la realización de tareas críticas durante la implementación de la iniciativa:

- IPRODHA- SUB-UNIDAD DE GESTION DAMI
- Municipio de de la Ciudad de Posadas.
- Municipio de Garupá
- Municipio de Candelaria
- UEC (Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Nación)
- BID (Banco Interamericano de Desarrollo)

Misión y Visión de la Iniciativa y la Organización.

f. Valores centrales.

- Responsabilidad política
- Compromiso público
- Honestidad y transparencia
- Transformación económica y social
- Innovación en la gestión

g. Propósito Central: Transformación Social Deseada (TSD).

En un plazo de 4 (cuatro) años, mejorar la calidad de vida de los habitantes del AMPGC, a partir de la ejecución de proyectos que impacten positivamente en la sostenibilidad urbana metropolitana y la competitividad territorial regional.

h. MeGAs: Impactos.

- Mejorar la movilidad y el desplazamiento de los habitantes del AMPGC, la productividad de su territorio y su medio ambiente, a través de la actualización de la gestión integral de la movilidad sostenible.
- Generar cambios positivos en la calidad ambiental de los habitantes del AMPGC, impulsando una estrategia metropolitana de gestión integral de residuos sólidos urbanos.
- Mejorar la competitividad territorial del AMPGC a partir de la implementación de políticas y estrategias enfocadas en la actividad turística que potencien el desarrollo local regional.

Estrategia adoptada y principales características de la Iniciativa.

Iniciativa DAMI II AMPGC

El Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Nación, a través de la Unidad Ejecutora Central (UEC) se integra al Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior II (DAMI II) (BID 3780/OC-AR) que tiene como propósito contribuir a mejorar la calidad de vida y la competitividad de las ciudades en Argentina promoviendo la implementación de mecanismos innovadores de gestión para la ejecución de programas y proyectos, y la prestación de servicios, cuyo desempeño eficiente requiera de la concurrencia de dos o más jurisdicciones territoriales. En ese sentido, el tratamiento de los problemas metropolitanos del AMPGC desde una perspectiva interjurisdiccional, entre el Gobierno de la Provincia de Misiones y los gobiernos locales de los tres municipios, constituye una estrategia de gestión pública que mejora la eficiencia de las inversiones y su impacto en la resolución de tales problemas, obteniendo soluciones de mayor beneficio, superiores a los que se conseguiría al tratar de solucionarlos de forma

individual para cada municipio. La iniciativa DAMI Posadas-Garupá-Candelaria contribuye, así, a aportar soluciones a las problemáticas metropolitanas desde una perspectiva interjurisdiccional e interorganizacional. En esta instancia, el Programa DAMI II, la iniciativa DAMI PGC integra cinco proyectos enmarcados dentro de las políticas de la Provincia de Misiones y los municipios del AMPGC en desarrollo urbano y movilidad sostenible, gestión integral de los residuos sólidos urbanos y desarrollo local enfocado en el turismo. Dichos proyectos son:

Tipo de Proyecto	Nombre	Monto total Estimado(USD)	Fin.BID (USD)	Fin Prov. (USD)
-Pre-Inversión -Inversión	Plan Metropolitano de Movilidad Sustentable para el Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).	U\$S 850.000,00	690.000,00	160.000,00
-Inversión	Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos para el Área Metropolitana Posadas-Garupá-Candelaria (AMPGC).	U\$S 4.000.000,00	3.000.000,00	1.000.000,00
-Inversión	Diseño e implementación de estrategias para el desarrollo turístico del Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).	U\$S 1.050.000,00	787.500,00	262.500,00
Inversión	Plan Ejecutivo de Circuitos Turísticos de Playas del Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).	U\$S 1.000.000,00	750.000,00	250.000,00
-Pre-inversión	Plan de Completamiento de la Infraestructura del Área Metropolitana Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).	U\$S 350.000,00	315.000,00	35.000,00

III – DESCRIPCION TECNICA DEL PROYECTO

PLAN DE EJECUCION METROPOLITANA AREA POSADAS-GARUPA –CANDELARIA

Cuadro 1: IDENTIFICACIÓN DE PROYECTOS

Nº	TIPO DE PROYECTO	Código NOMBRE DE PROYECTO	MONTO TOTAL ESTIMADO EN US\$	FINANCIAMIENTO %			MUNICIPIOS ALCANZADOS	POBLACION EN MUNICIPIOS ALCANZADOS	COMPONENTE DAMI
				DAMI	PROV	MUNICIP			
1)	2.1. (iv) Plan Metropolitano de Movilidad Sustentable para el Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC). ETAPA 1 Formulación	350.000,00	90 315.000,00	10 35.000,00	0	Posadas, Garupá, Candelaria	400.000	2
		2.1. (iv) Plan de completamiento de la Infraestructura del Área Metropolitana Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).	350.000,00	90 315.000,00	10 35.000,00	0	Posadas, Garupá, Candelaria	400.000	2
2	INVERSION	2.2 (iv) Plan Metropolitano de Movilidad Sustentable para el Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC). ETAPA 2 Ejecución.	500.000,00	75 375.000,00	25 125.000,00	0	Posadas, Garupá, Candelaria	400.000	2
		2.2 (iii) Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos para el Área Metropolitana Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).	4.000.000	75 3.000.000,00	25 1.000.000,00	0	Posadas, Garupá, Candelaria	400.000	2
		2.2 (i) Diseño e implementación de estrategias para el desarrollo turístico del Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).	1.050.000	75 787.500,00	25 262.500,00	0	Posadas, Garupá, Candelaria	400.000	2
		2.2 (i) Plan Ejecutivo de Circuitos Turísticos de Playas del Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).	1.000.000	75 750.000,00	25 250.000,00	0	Posadas, Garupá, Candelaria	400.000	2
TOTAL			7.250.000,00	5.542.500,00	1.707.500,00	0			

CUADRO 2: TIPOS DE PROYECTO - INSUMOS PREVISTOS - COMPONENTE 2

N°	TIPO DE PROYECTO	Código NOMBRE DE PROYECTO	CONTENIDOS BASICOS	INSUMOS PREVISTOS
1	ESTUDIO DE PREINVERSION	2.1. (iv) Plan Metropolitano de Movilidad Sustentable para el Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC). Etapa 1 Formulación	Desarrollo de Plan de Movilidad para el Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria	Contratación servicio de consultoría
		2.1. (iv) Plan de completamiento de la Infraestructura del Área Metropolitana Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).	Elaboración un Plan de completamiento de las infraestructuras del Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria AMPGC.	Contratación servicio de consultoría
2	INVERSION	2.2 (iv) Plan Metropolitano de Movilidad Sustentable para el Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC). Etapa 2 Ejecución	Ejecución de mejoras en el equipamiento y mobiliario urbano del Sistema de Transporte Público de Posadas, Garupá y Candelaria	Licitación de obra
		2.2 (iii) Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos para el área metropolitana Posadas-Garupá-Candelaria (AMPGC). Etapa 1: Formulación, Etapa 2, Ejecución.	a- Ejecución de obra de Centro Verde Metropolitano y Puntos Limpios asociados b- Equipamiento para la operación de Centro Verde Metropolitano y Puntos Limpios asociados	Licitación de obra Adquisición de Bienes
		2.2 (i) Diseño e implementación de estrategias para el desarrollo turístico del Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).	a- Material de difusión para campaña de comunicación. b- Ejecución de hitos y señalética urbana.	Adquisición de Bienes Licitación de obra
		2.2 (i) Plan Ejecutivo de Circuitos Turísticos de Playas del Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).	a- Ejecución de Paradores para las playas de Posadas, Garupá y Candelaria b- Equipamiento para la operación de Paradores de las playas de Posadas, Garupá y Candelaria	Licitación de obra Adquisición de Bienes

			c- Ejecución de plataformas y muelles en las playas de Posadas, Garupá y Candelaria	Licitación de obra
--	--	--	---	--------------------

BORRADOR

Cuadro 3: CRONOGRAMA TENTATIVO DE EJECUCIÓN

Nº	TIPO DE PROYECTO	Código NOMBRE DE PROYECTO	DURACION TOTAL	AÑO									
				1				2				3	4
				TRIMESTRES				TRIMESTRES					
				1	2	3	4	5	6	7	8		
1	ESTUDIO DE PREINVERSION	2.1 (iv) Plan Metropolitano de Movilidad Sustentable para el Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC). Etapa 1: Fomulación	14										
		2.1 (iv) Plan de completamiento de la Infraestructura del Área Metropolitana Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).											
2	INVERSION	2.2 (iv) Plan Metropolitano de Movilidad Sustentable para el Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC). Etapa 2: Ejecución.	14										
		2.2 (iii) Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos para el área metropolitana Posadas-Garupá-Candelaria (AMPGC).	22										
		2.2 (i) Diseño e implementación de estrategias para el desarrollo turístico del Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).	24										
		2.2 (i). Plan Ejecutivo de Circuitos Turísticos de Playas del Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).	27										

III.4. FICHAS POR PROYECTO

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
4.1 Título del proyecto Plan Metropolitano de Movilidad Sustentable para el Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).
4.1.1 Objetivo General Planificar a escala metropolitana el sistema de movilidad sustentable con sus diferentes modalidades. Objetivos Específicos Los objetivos comprenden: <ul style="list-style-type: none">• Escenario actual de los sistemas de movilidad del área metropolitana y escenario futuro en relación a las políticas urbanas de los tres municipios involucrados.• Herramienta para la toma de decisiones y la racionalización y optimización de los recursos e inversiones en materia de movilidad.• Integración de las diferentes modalidades de transporte, con incentivo para aquellas actualmente subutilizadas y con potencial para su aprovechamiento (ferroviario, fluvial, no motorizado).• Incentivo para el uso del transporte público por sobre otras modalidades de transporte individual motorizado.• Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y la mitigación de sus efectos en Cambio Climático.• Al menos un Modelo de Gestión Metropolitana del Transporte.
4.1.2 Actividades Principales Etapas: Etapas 1: 1) Relevamiento de información y diagnóstico Participativo; 2) Estado de Situación, Líneas de Acción y Políticas, 3) Banco de Proyectos y selección/priorización de alternativas. Etapas 2: 1) Desarrollo de Proyecto Ejecutivo para la implementación de mejoras en el equipamiento y mobiliario urbano del Sistema de Transporte Público Metropolitano de Pasajeros; 2) Ejecución de mejoras en el equipamiento y mobiliario urbano del Sistema de Transporte.
4.1.3 Alcance El proyecto permitirá contar con un instrumento de planificación en materia de movilidad, con la generación de banco de proyectos necesarios para lograr la complementariedad de las distintas modalidades de transporte adaptado a la política urbana de cada localidad y en su relación con el sistema regional.
4.1.4 Tiempo de Ejecución: La formulación de los TDR se estima en dos (2) meses. La elaboración de pliego y proceso de contratación de los servicios de asesoría para la elaboración del proyecto se estiman en tres (3) meses. El plazo de ejecución de los servicios de asesoría se estima en nueve (9) meses. La elaboración del documento ejecutivo de proyecto se estima en dos (2) meses. La elaboración de pliego y proceso de contratación para la ejecución del proyecto se estiman en tres (3) meses. La ejecución de las mejoras de equipamiento y mobiliario urbano del sistema de transporte se considera en nueve (9) meses. Tiempo total de Ejecución: 28 meses.

4.1.5 Costos

Costo estimado Etapa 1: U\$D 350.000

Costo estimado Etapa 2: U\$D 500.000

4.1.6 Responsables

- De la formulación de los Términos de Referencia: Mesa Metropolitana con asistencia de la Subsecretaría de Movilidad del Ministerio de Transporte de la Nación.
- De la elaboración de Pliegos: Unidad Ejecutora Provincial.
- De la evaluación del Proyecto: Sub Unidad Ejecutora de Proyectos y Mesa Metropolitana.
- Del monitoreo de su implementación: Sub Unidad Ejecutora de Proyectos, Mesa Metropolitana y Unidad Ejecutora Provincial.

4.1.7 Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):

- Sistema de estacionamiento medido para el Microcentro de Posadas (Municipalidad de Posadas).
- Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (Provincia de Misiones).
- Transporte Ferroviario de Pasajeros Garupá – Posadas (Proceso de Licitación para la concesión de la explotación del servicio, suspendido en 2015).
- Plan de Terminación de Yacyretá (PTY – Entidad Binacional Yacyretá).

4.1.8 Estado actual

El proyecto se encuentra actualmente en la fase de Idea.

4.1.9 Observaciones

Problemática de carácter metropolitano a resolver:

Inexistencia de herramientas para la toma de decisiones en materia de movilidad. Predominio del transporte particular individual por sobre el transporte público. Baja oferta e insuficiente integración de sistemas de transporte alternativos.

Principales desafíos planteados:

Generar las condiciones que alienten el uso del transporte público por sobre otras modalidades de transporte individual. Impulsar sistemas de transporte alternativo a los ya implementados. Obtener un banco de proyectos que posibiliten la mejora e integración de los diferentes sistemas de transporte.

Actores sociales implicados:

Áreas responsables de Tránsito y Transporte municipales. Honorables Concejos Deliberantes de los municipios. Subsecretaría de Transporte de la Provincia de Misiones. Operadores del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano. Operadores del Transporte Público de Pasajeros. Ferrocarriles Argentinos. Privados que explotan el transporte fluvial.

Participaron las Áreas sustantivas en todas las etapas y se comprometen a colaborar en las etapas sucesivas, como así también a formalizar la misma a través de un instrumento legal a definir.

Antecedentes:

Estudio de Movilidad del Transporte Público Automotor. Ley Provincial X-24 de la Provincia de Misiones, sobre Planificación, Implementación, Funcionamiento y Desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano de Posadas. Ordenanza XVI-20 del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Posadas, sobre creación del Sistema Integrado de Transporte Urbano Metropolitano. Ordenanza XVI-31 del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Posadas, sobre implementación de un Sistema de Información Dinámica del Usuario del Transporte Urbano de Pasajeros. Plan Urbano Ambiental Posadas, Ordenanza XVIII-144 del Honorable Concejo Deliberante

de la Ciudad de Posadas. Plan Estratégico Garupá 2025, Ordenanza Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Garupá N° 385.

BORRADOR

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
<p>4.2 Título del proyecto Diseño e implementación de estrategias para el desarrollo turístico del Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).</p>
<p>4.2.1 Objetivo Conocimiento de los recursos turísticos integrales existentes y articulación de acciones que involucren los temas claves vinculados al desarrollo turístico y las potencialidades territoriales específicas.</p> <p>Objetivos Específicos Documento de proyecto ejecutivo sistematizado e integrado de las estrategias que comprenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agenda metropolitana complementaria, con calendario de actividades y circuitos establecidos. • Inventario y mapeo georreferenciado de recursos y atractivos turísticos (naturales y culturales) de las ciudades de Posadas, Garupá y Candelaria, incluyendo los servicios y equipamientos existentes, operadores, redes, circuitos y proyectos del sector. • Plan de conocimiento y comunicación (integral) de los recursos turísticos incluyendo intervenciones en señalética macro de los atractivos y circuitos. • Proyectos y ejecución de intervenciones específicas de los Hitos y Tótems de ingreso a las ciudades involucradas en sus o transferencias viales y ferroviarias, áreas y fluviales. • Incorporar Estrategias para la Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y la mitigación de sus efectos en Cambio Climático. • Al menos un Modelo de Gestión Metropolitana de Turismo.
<p>4.2.2 Actividades Principales Etapa 1: 1) Relevamiento, de los recursos históricos, patrimoniales, culturales y naturales existentes, elemento y o lugares de la memoria perdida de las ciudades con el embalse Yacyreta; 2) Inventario y mapeo georreferenciado de atractivos y recursos turísticos. 3) Identificación de varios circuitos metropolitanos optativos, complementarios; 3) Construcción de la Agenda de gestión inmediata turística metropolitana, con calendario de actividades e instrumentaciones de articulación pública / privada. 5) Proponer los instrumentos normativos de regulación y ordenación de las áreas nuevas de las riberas de las ciudades conocidas como AER (Área Especial Ribereña).</p> <p>Etapa 2: 1) Conocimiento y/ difusión gráfica/digital/infografías/mediática; 2) Desarrollar acciones de educación y transferencia, difusión y publicación, y banco de datos.</p> <p>Etapa 3: 1) Proponer puntos de intervención concreta territorial de la señalética y comunicación turística en los puntos de llegadas y/o límites territoriales; 2) Señalética integral hitos de ingresos y bienvenida a las ciudades, de circuitos y recursos: sitios y lugares, parques, reservas, playas, historia, de hitos conmemorativos de los espacios de la memoria ribereña perdida, de miradores singulares.</p>
<p>4.2.3 Alcance Debe proponer una red de estrategias reales y concretas de intervención turística para el destino metropolitano Misiones: estudio de alternativas de trazado y circuitos turísticos integrados, ejecución de las obras y adquisiciones correspondientes a la implementación del Proyecto. Diseño de una idea de desarrollo Integral con alcance geográfico del proyecto a todos los municipios que integran el área metropolitana.</p>

<p>4.2.4 Tiempo de Ejecución La elaboración del documento ejecutivo de proyecto se estima en tres (6) meses. Los tiempos estimados de elaboración de pliego y proceso de contratación para la ejecución del proyecto se estiman en tres (6) meses. La ejecución del proyecto se estima en doce (12) meses.</p> <p>Tiempo total de Ejecución: 24 meses.</p>
<p>4.2.5 Costos Estimados Total Etapas: U\$S 1.050.000 (dólares estadounidenses un millón cincuenta mil con 00/100).</p>
<p>4.2.6 Responsables:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De la formulación del proyecto: Sub Unidad Ejecutora de Proyectos y Mesa Metropolitana. • Del soporte técnico: Áreas de Planificación Estratégica y Direcciones de Proyectos Especiales (Posadas, Garupá y Candelaria). • De la evaluación del proyecto: Sub Unidad Ejecutora de Proyectos y Mesa Metropolitana. • De la elaboración de Pliegos: Unidad Ejecutora Provincial. • Del monitoreo de su implementación: Sub Unidad Ejecutora de Proyectos y Mesa Metropolitana. • Del monitoreo de su implementación: Sub Unidad Ejecutora de Proyectos, Mesa Metropolitana y Unidad Ejecutora Provincial.
<p>4.2.7 Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan de Integral de Movilidad para el Área Metropolitana Posadas / Garupá / Candelaria • Plan de residuos Centro Verde • Plan Estratégico Cultural Posadas Garupá Candelaria. • Turismo Crucero y catamaranes del río Paraná, construcción de plataformas de borde (Plan Nacional / Provincial.)
<p>4.2.8 Estado actual Nivel Idea, se requerirá Asistencia Técnica de cuatro (4) consultores especialistas en Turismo / Urbanismo / Comunicación Visual / Legislación turística.</p>
<p>4.2.9 Observaciones</p> <p>Se deberán desarrollar en paralelos las dos etapas finales de intervención de manera vinculada.</p> <p>Problemática de carácter metropolitano a resolver: Existe un alto desconocimiento de las riquezas y atractivos turísticos próximos y cercanos entre ciudades, del Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC) al no conocer y existir registros completos de los mismos, la comunidad no los reconoce, difunde y/o comunica, en los últimos 8 años se produjo un cambio de escenario de las ciudades producto del PTY (Plan de Terminación de Yacyretá) que modificó la fisonomía costera de las tres ciudades con marcas territoriales de esos cambios por una parte, y la pérdida del registro de los patrimonios históricos culturales de sus costas por otra, que constituye un valor en sí mismo. El nuevo escenario paisajístico otorga un nuevo aspecto a las ciudades, con altos valores turísticos y de desarrollo económico, pero no se encuentran articulados ni reconocidos, como también la falta de regulación normativa necesarias para ese efecto. Se dispone de otras constituidas por las reservas y parques de alcance metropolitano y otras espacios verdes de escala urbana que no se encuentran incorporados formalmente a la actividad. No existe una articulación de circuitos posibles, señalética y agenda de trabajo consolidadas.</p> <p>Principales desafíos planteados: Los desafíos que se plantean son: conocer, difundir y comunicar los atractivos a partir de estrategias que articulen y complementen las actividades y no compitan entre sí, generando a sus</p>

vez un conocimiento desde el territorio, los puntos de vinculo y contactos que el turista tiene con el mismo en sus diferentes modalidades de transporte: vial, ferroviario, aéreo y fluvial, que permita el contacto y conocimiento desde ellos de la actividad turística, circuitos opciones, de los componentes paisajísticos, parques reservas, playas, y atractivos. Poder desarrollar el conocimiento formal e informal de los mismos, campañas de señalética y difusión en las plataformas digitales. Lograr un ordenamiento y regulación de las actividades e inversiones que definan reglas claras, con un turismo en crecimiento y sostenido en el tiempo.

Actores sociales implicados:

Ministerio de Turismo de la Provincia. Ministerio de Ecología de la Provincia. Honorables Concejos Deliberantes. Secretarías de Educación y Áreas de Educación Ciudadana municipales. Direcciones de Turismo municipales. Áreas de Planificación municipales. Universidades del medio. Cámaras y o asociaciones de comercio y turismo. Operadores turísticos.

Antecedentes:

Existen esfuerzos aislados de los tres municipios en la atención de la demanda, como también disponen de registros básicos de información de recursos, operadores e inversiones, patrimonios naturales y culturales que se viene desarrollando sin una visión estratégica. También la provincia desarrolla algunas articulaciones con la nación y los municipios sobre ideas del turismo desde el Rio Paraná. El nuevo escenario paisajístico costero singular y las nuevas redes viales, sin lugar a dudas posibilitan un escenario de inversiones y desarrollos público-privados que optimicen estas potencialidades, también cabe mencionar que las ciudades cuentan con planes estratégicos participativos en los cuales se establecen algunos proyectos y programas que constituyen el primer antecedente y articulada de la problemática.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

4.3 Título del proyecto

Plan Ejecutivo de Circuitos Turísticos de Playas del Área Metropolitana de Posadas, Garupá y Candelaria (AMPGC).

4.3.1 Objetivo General

Infraestructura de paradores turísticos en playas municipales con características específicas que permitan y auspicien la conexión por vía fluvial de las playas del área metropolitana, generando una oferta turística náutica y de recreación con características complementarias entre sí, brindando mayor competitividad y diversificación de la oferta turística de la región.

Objetivos Específicos

- Solución integral de infraestructura y equipamiento turístico (Paradores) que permita articular la relación “agua – tierra” con características adecuadas para promoción del turismo regional, información y contención del turista, además de garantizar condiciones de estación de transferencia de pasajeros (plataformas/muelles).
- Río Paraná como vía para el transporte turístico de pasajeros previo estudio de rutas y condiciones de navegabilidad en circuitos inter-playas.
- Oferta turística metropolitana homogénea, competitiva, de impacto en la región y con injerencia directa en el fortalecimiento de las economías regionales.
- La hidrovía (Plan Estratégico Territorial Argentina PET) como herramienta para el desarrollo sustentable de la región y la reflexión sobre el cuidado y protección de los recursos hídricos de la Provincia y la región.
- Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y la mitigación de sus efectos en Cambio Climático.

4.3.2 Actividades Principales

Etapas: 1) PROYECTO EJECUTIVO: integral de infraestructura y equipamiento turístico (PARADORES) y Señalética. 2) EJECUCIÓN DE OBRAS: del proyecto ejecutivo integral de infraestructura y equipamiento turístico (PARADORES) y Señalética. 3) ESTUDIOS: Factibilidad, estudios de rutas navegables inter-playas, mapeo georreferenciado de las mismas y estudio del potencial de demanda.

Etapas: 1) PROYECTO EJECUTIVO: de infraestructura turística (PLATAFORMAS / MUELLES SOBRE EL AGUA) teniendo en cuenta pautas y condiciones determinados por estudios de vías navegables. Señalética. 2) EJECUCIÓN DE OBRAS: de infraestructura turística (PLATAFORMAS / MUELLES SOBRE EL AGUA) teniendo en cuenta pautas y condiciones determinados por estudios de vías navegables. Señalética.

4.3.3 Alcance

La realización de los estudios permitirá contar con la información de la situación actual de los recursos hídricos navegables del área Metropolitana para un circuito inter-playas y las actividades que se pueden desarrollar en los mismos. A su vez, brindará parámetros y referencias para la elección de infraestructura y equipamiento que pueden ser utilizadas para la explotación de la hidrovía que conecta las playas de interés turístico en el área metropolitana.

Por otra parte, la ejecución de los proyectos ejecutivos de infraestructuras turísticas para la promoción del turismo regional, información del turista y transferencia de pasajeros podría transformarse en un hecho físico de acupuntura urbana que auspicie una renovación del paisaje urbano, proponiendo a la población una manera de redescubrir los recursos hídricos de la región y el conocimiento del nuevo frente costero modificados física y espacialmente por el impacto de las obras de la Represa hidroeléctrica Yacyretá y sus respectivas obras del PTY.

4.3.4 Tiempo de Ejecución:

La elaboración del documento ejecutivo de proyecto del Producto 1 de la Etapa 1 se estima en tres (3) meses.

Los tiempos estimados de elaboración de pliego y proceso de contratación para la ejecución del proyecto se estiman en tres (3) meses.

La ejecución de obras del Producto 2 de la Etapa 1 se considera en seis (6) meses.

La ejecución de los servicios de asesoría del Producto 3 de la Etapa 1 se estima en tres (3) meses.

La elaboración del documento ejecutivo de proyecto del Producto 1 de la Etapa 2 se estima en tres (3) meses.

Los tiempos estimados de elaboración de pliego y proceso de contratación para la ejecución del proyecto se estiman en tres (3) meses.

La ejecución de los servicios de asesoría del Producto 2 de la Etapa 2 se estima en seis (6) meses.

Tiempo total de Ejecución: 27 meses.

4.3.5 Costos

Etapa 1

Costo total estimado del Proyecto para la etapa 1: U\$D 600.000 (dólares estadounidenses seiscientos mil con 00/100).

Etapa 2

Costo total estimado del Proyecto para la etapa 2: U\$D 400.000 (dólares estadounidenses cuatrocientos mil con 00/100).

4.3.6 Responsables:

- De los TDR para estudios: Sub-unidad de turismo de la Mesa Metropolitana con asesoría de la Prefectura Naval Argentina (PNA)
- Del desarrollo de los estudios: Por consultoría individual con asesoría de la Prefectura Naval Argentina (PNA)
- De la Formulación del Proyecto: Sub-unidad de turismo de la Mesa Metropolitana con asesoría de la Prefectura Naval Argentina (PNA)
- Del monitoreo: Sub-unidad de Turismo de la Mesa Metropolitana.

4.3.7 Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):

- Plan Estratégico Territorial Argentina (PET)
- Plan Estratégico Cultural Metropolitano Posadas- Garupá – Candelaria.
- Plan Estratégico Posadas 2022
- Plan Estratégico Garupá 2025
- Marco Regulador de Urbanizaciones y Loteos – Candelaria.

4.3.8 Estado actual

El proyecto se encuentra actualmente en la fase de Idea. Ya se han realizado entrevista y consultas varias a Prefectura Naval Argentina, Entidad Binacional Yacyretá, Digesto Jurídico y actores locales relacionados a las actividades náuticas deportivas, comerciales y de transporte de pasajeros.

4.3.9 Observaciones

Problemática de carácter metropolitano a resolver:

Inexistencia de políticas, estrategias, ofertas e infraestructura turística de calidad a escala regional metropolitana. Desconocimiento del nuevo cauce, trazado y condiciones de navegabilidad del Río Paraná y sus cuencas respectivas luego de los cambios físicos del frente costero producidos por el impacto de las obras de tratamiento costero del Plan de Terminación de Yacyretá. Necesidad de fortalecer el bloque regional metropolitano para poder incorporarse al sistema turístico Provincial, Nacional e Internacional. Desconocimiento por parte de la población local y regional del potencial turístico y cultural de sus ciudades. El no aprovechamiento de una de las principales hidrovías del mundo como es el Río Paraná como recurso para el desarrollo estratégico sustentable de la región.

Principales desafíos planteados:

Fortalecimiento de la región metropolitana como bloque regional estratégico, turístico, cultural y económico competitivo. Redescubrir, conocer, relevar y sistematizar recursos turísticos naturales, históricos y culturales que permitan políticas acordes para el desarrollo de la región y sus economías regionales. Impulsar y potenciar el uso turístico de las playas metropolitanas con infraestructura acorde. Disminuir el nivel de incertidumbre con respecto a las vías navegables y sus condiciones para el uso náutico de esparcimiento, comercial y de transporte de pasajeros. Instalar en la opinión pública la importancia de la hidrovía (Plan Estratégico Territorial PET) como herramienta para el desarrollo sustentable de la región y la reflexión sobre el cuidado y protección de los recursos hídricos de la Provincia y la región.

Actores sociales implicados:

Áreas de Turismo Municipales. Honorables Concejos Deliberantes. Ministerio de Turismo de la Provincia. Ministerio de Ecología de la Provincia. Actores y entidades relacionadas al transporte fluvial turístico y público de pasajeros. Instituciones escolares primarias, secundarias, terciarias y universitarias. ONG temáticas. Prefectura Naval Argentina.

Participaron las Áreas sustantivas en todas las etapas y se comprometen a colaborar en las etapas sucesivas, como así también a formalizar la misma a través de un instrumento legal a definir.

Antecedentes:

Los antecedentes con los que cuenta la temática turística de costa y navegabilidad de la región metropolitana AMPGC son históricos y de registros en el acervo cultural de la región. Fotografías y relatos de la población local sobre el épocas de esplendor, la gran concurrencia que alguna vez supieron tener las playas del área metropolitana y su injerencia en la economía regional, antes del impacto de las obras de la Entidad Binacional Yacyretá. La explotación del Río Paraná como medio para el transporte de pasajeros y actividades náuticas de recreación y comercio eran una constante. Cómo antecedente Normativo y de Planificación se menciona al Plan Estratégico Territorial (PET), el cual expone la importancia de la hidrovía del Río Paraná para la consolidación y desarrollo estratégico de la Región.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
<p>4.4 Título del proyecto Plan de completamiento de la Infraestructura del Área Metropolitana de Posadas-Garupá Candelaria (AMPGC)</p>
<p>4.4.1 Objetivo General Plan de completamiento de las infraestructuras del Área Metropolitana PGC.</p> <p>Objetivos Específicos</p> <p>a. Sistematización y georeferenciación de las proyecciones e intervenciones en materia de infraestructura de agua y cloaca de los diferentes niveles gubernamentales y de los actores privados. b. Plan de completamiento de la infraestructura faltante de agua y cloaca en el AMPGC</p>
<p>4.4.2 Actividades Principales La Fase 1 consiste en el relevamiento, sistematización y georeferenciación de la información obtenida.</p> <p>La Fase 2 consiste en el desarrollo un Plan de completamiento de la infraestructura faltante de agua y cloaca en AMPGC.</p>
<p>4.4.3 Alcance Información actualizada, sistematizada y unificada respecto a todas las proyecciones e intervenciones en materia de agua y cloaca que realizan los diferentes actores públicos y privados en el área metropolitana, lo que permitirá la elaboración de un Plan, como así también la toma de decisiones de planificación y gestión de financiamiento para el completamiento conforme al mismo.</p>
<p>4.4.4 Tiempo de Ejecución -La formulación de los TDR se estima en tres (3) meses. -Los tiempos estimados proceso de contratación de consultorías sería de tres (3) meses. Fase 1. La implementación de la consultoría sería de tres (3) meses. Tiempo total de Ejecución: 9 meses. Fase 2. La elaboración del Plan de completamiento se estima en nueve (9) meses. Tiempo total de Ejecución: 9 meses.</p>
<p>4.4.5 Costos Costo total estimado de las dos fases U\$D 350.000 (dólares estadounidenses trescientos cincuenta mil con 00/100).</p>
<p>4.4.7 Responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> • De la formulación de los TDR: Mesa Metropolitana con asesoría DAMI y Secretarías Municipales de Obras Públicas. • Del monitoreo de su implementación: Mesa Metropolitana de Planificación
<p>4.4.8 Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Información registrada en el SIPPE. • Proyectos e intervenciones de las áreas de Obras Públicas de los Municipios. • Información del Entre Provincial de Agua y Saneamiento de la Provincia de Misiones. • Información del Instituto Misionero de Agua y Saneamiento. • Proyectos e Intervenciones en las urbanizaciones a cargo del Instituto Provincial de Desarrollo Habitacional. • Servicios a cargos de Empresas privadas y Cooperativas prestatarias de los servicios de agua y cloaca en los tres Municipios.
<p>4.4.9 Estado actual Idea. Se solicitará asistencia técnica para su desarrollo.</p>

4.4.10 Observaciones

Se registran muchas intervenciones en la infraestructura de agua y cloaca en toda el área metropolitana; sin embargo la misma está desarticulada y con manejo exclusivo de quien desarrolla cada proyecto. El Plan ayudaría a sistematizar información de todos los actores involucrados sean públicos o privados. Finalmente este plan permitirá a las autoridades políticas tomar decisiones planificadas al momento de su continuar el completamiento de las mismas, ya sea con fondos propios o extramunicipales.

BORRADOR

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO
<p>4.5 Título del proyecto Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos para el área metropolitana Posadas-Garupá-Candelaria (AMPGC). Se solicita apoyo para el financiamiento del proyecto ejecutivo de la fase 1 y las inversiones de la fase 2.</p>
<p>4.5.1 Objetivo General Ampliar, adecuar, actualizar y extender el GIRSU Posadas a toda el Área Metropolitana PGC.</p> <p>Objetivos Específicos</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Proyecto GIRSU Posadas actualizado, adecuado y ampliado al área metropolitana. b. Legislación específica actualizada y unificada en las tres ciudades. c. Circuitos definidos de cada tipo de residuos con posibilidades de mercado, destinos y actores claves. d. Centro Verde y Puntos Limpios construidos y con gestión metropolitana en su primera etapa para residuos voluminosos. e. Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y la mitigación de sus efectos en Cambio Climático f. Al menos un Modelo de Gestión Metropolitana del GIRSU
<p>4.5.2 Actividades Principales La Fase 1 consiste en la adecuación, actualización y ampliación del proyecto ejecutivo GIRSU Posadas al área metropolitana, priorizando los voluminosos para la primera etapa. Para esta fase se requerirá asistencia técnica.</p> <p>La Fase 2 la puesta en marcha de la primera etapa del Centro Verde y los Puntos Limpios asociados con gestión metropolitana.</p>
<p>4.5.3 Alcance Infraestructura (Centro Verde y Puntos Limpios) y logística específica para la puesta en marcha de la gestión de residuos voluminosos con valorización y minimización de los mismos en el área metropolitana. Progresiva disminución de basurales y gestión de residuos con bajo impacto ambiental.</p>
<p>4.5.4 Tiempo de Ejecución La formulación del proyecto ejecutivo GIRSU Metropolitano, en su primera etapa se estima en cuatro (4) meses. Los tiempos estimados de elaboración de pliego y proceso de licitación se estiman en seis (6) meses. La fase 2 de Centro Verde y Puntos Limpios se estima en doce (12) meses. Tiempo total de Ejecución: 22 meses.</p>
<p>4.5.5 Costos Costo total estimado de la obra correspondiente a la segunda fase (asistencia e implementación): U\$D4.000.000 (dólares estadounidenses cuatro millones con 00/100).</p>
<p>4.5.7 Responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> • De la formulación del proyecto GIRSU Metropolitano: Subunidad RSU con asesoría DAMI. • De la elaboración de Pliegos: Unidad Ejecutora Provincial. • Del monitoreo de su implementación: Mesa Metropolitana de Planificación.
<p>4.5.8 Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistema de Relleno Sanitario Provincial AESA. • Gestión de Residuos Sólidos Domiciliarios y voluminosos actuales de cada Municipio. • Emprendedores del reciclaje informal existente en los 3 Municipios.

- Campañas de descacharrizado y tratamiento de vectores.
- Proyecto GIRSU Posadas (Línea Préstamo BID AR -L1151)

4.5.9 Estado actual

Se ha realizado la actualización de información para el diagnóstico del PEM, a través de encuestas a las áreas responsables de los RSU.

4.5.10 Observaciones

Problemática de carácter metropolitano a resolver:

Sistema actual de recolección y disposición de residuos con alto impacto ambiental. Aumento de los basurales a cielo abierto por residuos voluminosos, causantes de proliferación de vectores y contaminación. Conductas ciudadanas construidas para descacharrizar de manera constante y con importantes puntos de conflictos, y con costosos operativos municipales de descacharrizado. Grandes generadores de residuos sin registro ni tratamiento diferencial. Puntos limpios sin infraestructura ni control, con usos errados y gran imagen negativa por sus características ambientales. Existencia de esquemas de gestión de residuos de los Municipios desiguales y con viejas prácticas. Existencia de recupero de residuos a baja escala, de manera informal y con trabajo inseguro. Baja conciencia ambiental de la ciudadanía y aumento de las cantidades los RSU derivados al relleno sanitario.

Principales desafíos planteados:

La implementación por etapas. Los progresivos cambios de pautas culturales en la ciudadanía. El agregado de valor de residuos reutilizables, reciclables y recuperables. La mitigación del impacto ambiental del actual sistema de disposición. La minimización de residuos y la disminución de los RSU destinados a disposición final. Disminución progresiva de basurales. Reutilización de residuos voluminosos. Construcción de confianza y cambios de prácticas culturales respecto a los residuos. Implementación del principio de quien más genera más paga para los grandes generadores. Implementación de la primera etapa del GIRSU. Implementación de un esquema metropolitano de gestión del Centro Verde. Abordar toda la cadena de los residuos.

Actores sociales implicados:

Áreas de Servicios Públicos Municipales. Honorables Concejos Deliberantes. Ministerio de Ecología de la Provincia. Mesa de Reciclaje, emprendedores del reciclaje, recuperadores. Áreas de Educación Ciudadana municipales. ONG temáticas. CEVE-Conicet.

Participaron las Áreas sustantivas en todas las etapas y se comprometen a colaborar en las etapas sucesivas, como así también a formalizar la misma a través de un instrumento legal a definir.

Antecedentes:

Proyecto ejecutivo del GIRSU Posadas presentado en la Secretaría de Ambiente de la Nación en el 2015 (Línea Préstamo BID AR -L1151) con primera etapa implementada a cargo del Municipio. Proyecto de Planta de Reciclaje de la Municipalidad de Garupá en formulación. Disposición Final de residuos sólidos domiciliarios (sistema provincial operado por AESA). Normativa recientemente aprobada en los tres Municipios. Campañas de descacharrización periódicas en los tres Municipios. Uso de bateas/contenedores distribuidas en las ciudades para la disposición de residuos voluminosos. Proyecto ejecutivo de Puntos Limpios y Centro Verde Municipal de Posadas. Destino del lote de 5has. del IPRODHA para el desarrollo del Centro Verde con ubicación en la Ciudad de Posadas pero con accesibilidad regional.

La ciudad de Posadas cuenta con valiosa experiencia debido al trabajo de formulación del proyecto GIRSU para la ciudad y en los términos y exigencias establecidos por el BID. Dicha situación se realizó durante el 2014-2015 e incluyó a profesionales de las áreas de Planificación y Servicios

Públicos Municipales como así también a profesionales del IPRODHA, institución que hoy es Unidad Ejecutora de la Mesa Metropolitana de Planificación Posadas-Garupá-Candelaria. Ambos equipos se encuentran en las mismas áreas de planificación de ambos niveles gubernamentales e interactúan en la mesa metropolitana. Es por ello que para este Eje, se plantea partir del proyecto existente, avanzar con asesorías de profesionales al equipo involucrado en su desarrollo.

BORRADOR

IV – ANEXOS

Anexo Localización y Jurisdicciones provinciales del Área Metropolitana

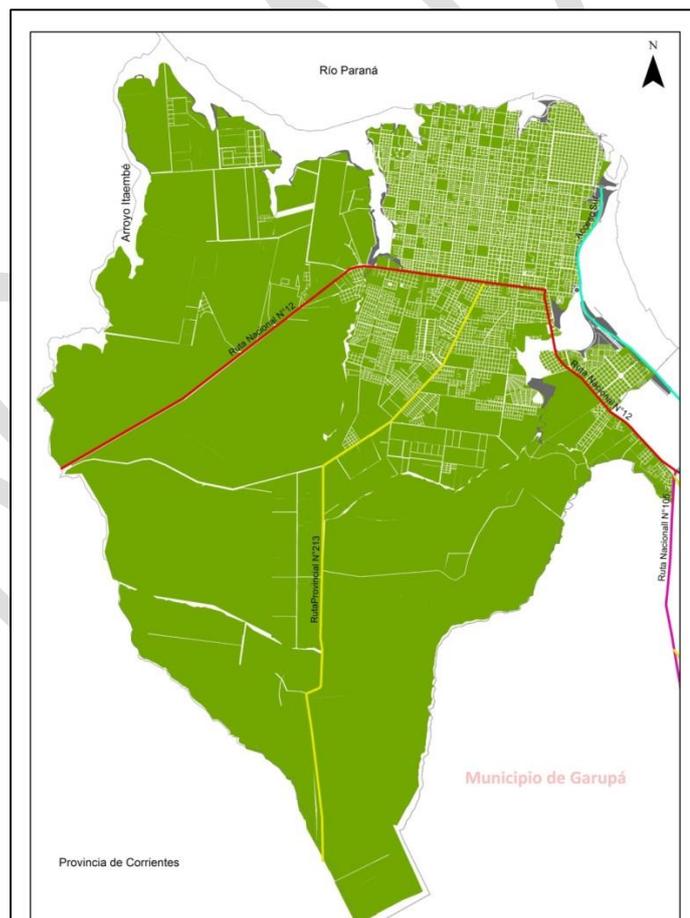
Municipios del Área Metropolitana: Ciudad de Posadas, Candelaria, Garupá

BORRADOR

Municipio de Posadas:

- Superficie: 324 km²
- Población: 277.564 hab. (2010)
- Fundación: 8 de noviembre de 1870
- Altitud media: 124 msnm.
- Código postal: N3300

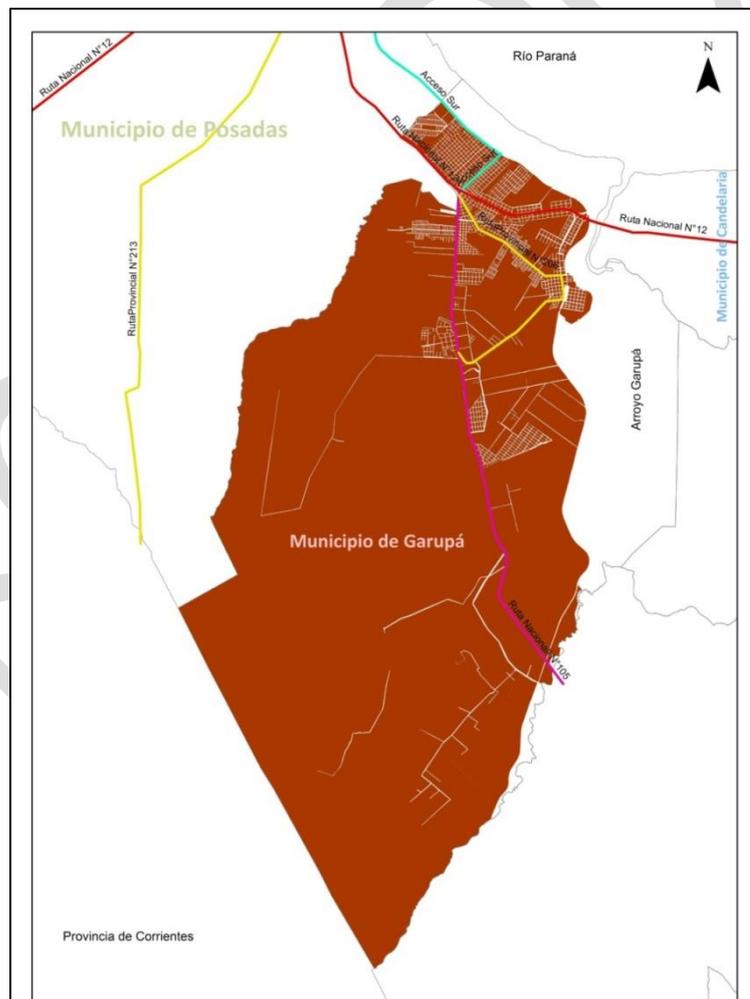
La ciudad de Posadas se ubica en el extremo Suroeste de la provincia de Misiones, en un espacio de elevado flujo comercial y migratorio desde la época colonial. En la actualidad, sus principales actividades económicas son los servicios: comercio minorista, administración pública, inmobiliarios, financieros, construcción y transporte son los responsables de gran parte de la creación de riqueza y empleo local. Las industrias manufactureras son escasas y se orientan a la transformación de materias primas del interior provincial, tales como aserraderos y carpinterías, molinos de yerba mate o establecimientos para el procesamiento de alimentos (arroz, frutas regionales, elaboración de panificados, chacinados, etc). Su ubicación estratégica la convierte en un importante nodo de conectividad con Corrientes, Sur del Paraguay y Brasil, fundamentales para la distribución de bienes y una creciente actividad turística en la ciudad.



Municipio de Garupá

- Superficie: 293 km²
- Población: 46.759 hab.
- Fundación: 20 de mayo de 1959
- Altitud media: 91 msnm.
- Código postal: N3304

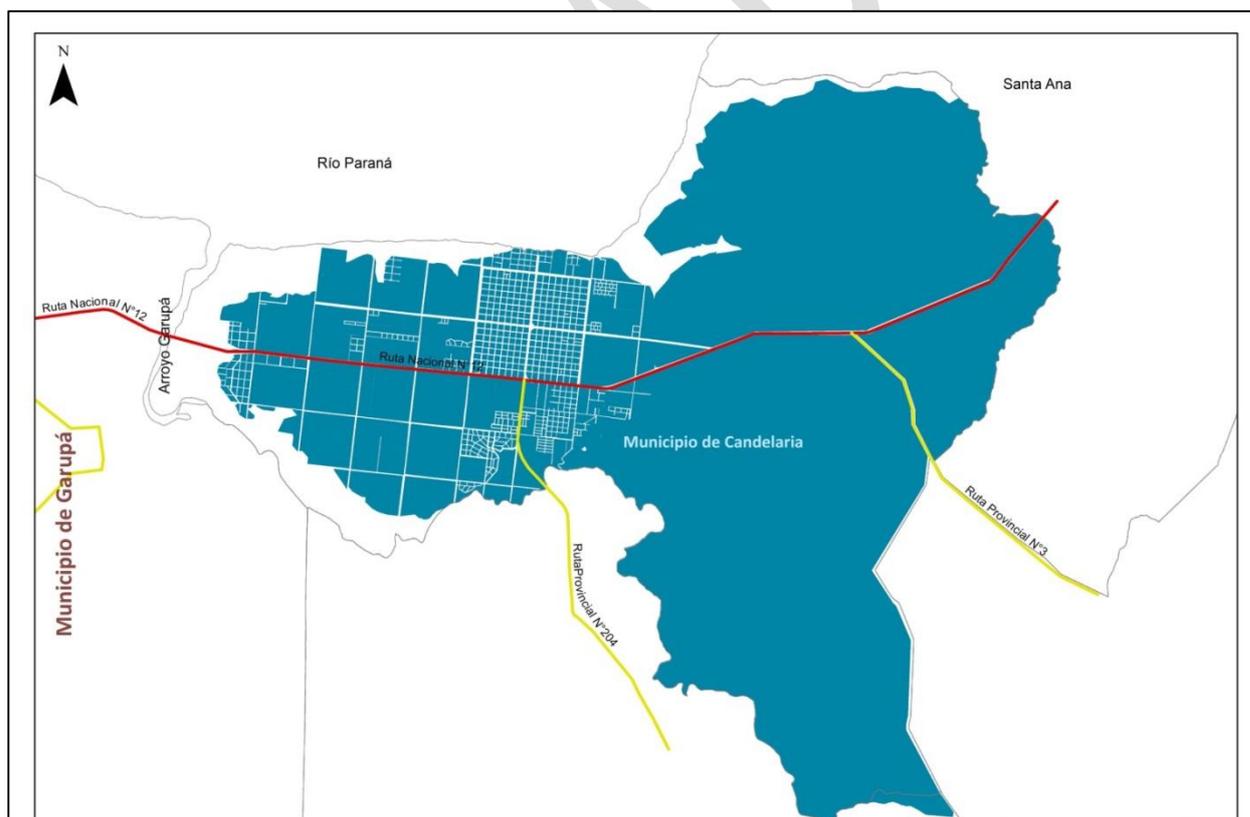
Debido a su crecimiento demográfico de tipo aluvional, la ciudad de Garupá posee gran parte de su actividad económica organizada en relación a las actividades primarias, tales como producción frutihortícola, yerba mate y ganadería vacuna, un sector industrial ligado a la transformación de maderas y alimentos y un incipiente sector terciario asociado al comercio minorista en el área urbana. Por su proximidad, Posadas se convierte así en el espacio hacia el cual se traslada gran parte del poder de compra de la localidad, disminuyendo así el volumen de actividad económica, pero que sin embargo posee importantes potencialidades para el turismo, ya que dispone de recursos para la realización de actividades deportivas de gran escala, tanto de campo como acuáticas, dados los espejos de considerable superficie.



Municipio de Candelaria

- Superficie:
- Población: 14.180 hab.
- Fundación: 2 de febrero de 1627
- Altitud media: 72 msnm.
- Código postal: N3308

La localidad de Candelaria se ubica sobre un recodo del Río Paraná que desde la antigüedad permite el paso hacia la costa paraguaya. Entre sus principales actividades económicas, se destaca el comercio minorista, aserraderos o la administración pública. El Servicio Penitenciario Federal cuenta con una Colonia Penal, que se constituye en una importante fuente de recursos para la economía local. En la actualidad, se busca desarrollar las actividades turísticas, ya que cuenta con vestigios de la antigua reducción jesuítica, edificios de valor patrimonial como antigua capital provincial con posterioridad al período jesuítico, además de la nueva infraestructura para el aprovechamiento turístico del arroyo Garupá y el Río Paraná, a partir de la construcción de Yacyretá que involucra un 70% de su perímetro por espejos de agua.



Anexo Antecedentes Legales

BORRADOR

Anexo Planes, Programas y Proyectos

BORRADOR

**Anexo CD Propuesta Metodológica para la Formulación del Plan de
Ejecución Metropolitano en el marco de la iniciativa DAMI II**

BORRADOR