

Documento Base PEM

Versión preliminar



Índice

Introducción general	7
1. El camino recorrido	9
2. La necesidad del abordaje regional	11
3. Propuesta metodológica	23
4. Consideraciones para el Diagnóstico	
4.1. Introducción	27
4.2. Eje 1: Territorio Metropolitano	28
. Descripción de recursos y análisis del problema	
. ITC. Identificación de temas críticos	
4.3. Eje 2: Sistema Económico Regional	35
. Descripción de recursos y análisis del problema	
. ITC. Identificación de temas críticos	
4.4. Eje 3: Sociedad Metropolitana	42
. Descripción de recursos y análisis del problema	
. ITC. Identificación de temas críticos	
4.5. Eje 4: Instituciones Metropolitanas	46
. Descripción de recursos y análisis del problema	
. ITC. Identificación de temas críticos	
5. Orientaciones Estratégicas de Actuación y Proyectos vinculados	47
6. Anexos	49

Introducción General

El presente «Documento Base» se pone a consideración de los distintos actores públicos y privados de la Región Metropolitana Rosario para continuar profundizando el camino de construcción colectiva regional. Su contenido se profundizará a través la discusión de ideas y propuestas en mesas de trabajo y talleres específicos, durante los últimos meses del 2004, para arribar a los acuerdos y consensos necesarios.

Sin embargo, a los efectos de su presentación, este documento está estructurado en capítulos interrelacionados que se pueden abordar individualmente. En primer lugar, en «el camino recorrido», se analizan los alcances y enseñanzas del Plan Estratégico Rosario, para luego, continuar con la «necesidad del abordaje regional» y el ámbito de actuación del plan. Un punto importante lo constituye la «propuesta metodológica» en la que se establecen cuatro fases en el proceso de planificación estratégica metropolitana, que no responden a momentos secuenciales, sino a etapas flexibles y articuladas de acuerdo al dinamismo propio de los actores.

El núcleo del documento lo conforman las «consideraciones para el diagnóstico», donde se realiza una primera descripción de los Ejes de Actuación, a partir de la definición de los recursos y el análisis de problemas, para terminar con la especificación de los temas críticos de cada eje. Finalmente, se abordan las «orientaciones estratégicas de actuación» y sus proyectos vinculados que expresan la visión intersectorial de la metodología adoptada.

El documento contiene, además, un conjunto de anexos que destacan: a) la descripción de proyectos estratégicos del Plan Estratégico Metropolitano, b) el detalle de los proyectos priorizados del Plan Estratégico Rosario, c) la población por municipios y comunas de la Región Rosario, y d) el análisis de las experiencias nacionales e internacionales de entes metropolitanos.

La Planificación Estratégica Metropolitana es un proceso de maduración y construcción colectiva donde todos somos partícipes y responsables. Por eso, es indispensable que asumamos este desafío entre todos. ■

1• El camino recorrido

La experiencia del Plan Estratégico Rosario. Alcances y enseñanzas.

En 1995 Rosario iniciaba un desafío inédito: la fijación de objetivos estratégicos consensuados entre distintos actores públicos y privados. Por primera vez, el futuro se discutía y se concebía como una tarea de toda la comunidad. Se asumía la importancia de contar con un plan que no buscaba sustituir al plan de gobierno, sino complementarlo con la riqueza de diversas miradas y trascender en el tiempo, más allá de una gestión.

En 1998 se presentó el Plan Estratégico Rosario (PER). Un ambicioso menú de proyectos que sintetizaban las aspiraciones de los actores locales, representados por más de 100 instituciones que participaron en su elaboración. De esta manera se abría una nueva dimensión de la gestión local. Poco a poco, y a medida que el PER fue ganando visibilidad, se posicionó como el ámbito más adecuado para el análisis y el debate de los principales temas de la ciudad.

Pero no se trataba sólo de hacer diagnósticos y formular proyectos, sino de gestionarlos y proyectar acciones a mediano y largo plazo. Esto requirió un proceso de aprendizaje de todos los actores que impuso la necesidad de crear instrumentos propios, basados en las experiencias de otras ciudades pero orientados a servir a las particularidades de la ciudad de Rosario. En la etapa de gestión estratégica, las tareas centrales del PER apuntaron a impulsar y motorizar los proyectos; monitorear el cumplimiento de plazos y objetivos; introducir ajustes, correcciones o agregados de acuerdo a las modificaciones del contexto; y difundir extensamente el contenido del plan.

Los avances obtenidos hasta hoy son el resultado de lo que la sociedad rosarina, en su conjunto, ha logrado materializar a través del esfuerzo común. En este marco, por su importancia relativa, no todos los proyectos han concitado en este tiempo el mismo interés y dedicación. Por su peso específico, algunos se transformaron en ejes de la acción estratégica de la ciudad, y fueron priorizados para potenciarlos de modo particular.

El Plan Estratégico Rosario logró instalar la práctica de coordinación y movilización de actores locales públicos y privados hacia objetivos comunes. Entre otras cosas, ha conseguido generar dinámicas sociales de compromiso y acuerdo novedosas, participativas e inclusivas, superando la modalidad declarativa para viabilizar

efectivos cursos de acción.

La experiencia concreta de los últimos años en Rosario puso de manifiesto una apertura de la gestión de gobierno a una visión más integral y abarcativa, expresada en el plan estratégico, que contempla la opinión y los intereses directos de los distintos actores sociales y económicos de la ciudad. De esta manera, el plan estratégico deja de ser una mera expresión de buenas intenciones para convertirse en un instrumento concreto a través del cual la sociedad fija sus prioridades.

Sin embargo, al experimentar los beneficios de contar con un plan estratégico de la ciudad, se comenzó a visualizar sus limitaciones dadas por las fronteras jurisdiccionales que separan procesos funcionalmente integrados. Temas como: transportes de carga y de pasajeros, tratamiento integral de residuos, políticas medioambientales, redes institucionales de coordinación, infraestructuras y logística, servicios básicos y avanzados, marginalidad social, etc., trascienden los límites de gestión de cada espacio urbano tomado individualmente y no pueden ser abordados sólo desde la óptica aislada de cada una de las ciudades por separado, debido a los grandes niveles de interacción e interdependencia que los ligan en múltiples aspectos.

Desde los primeros tiempos de la formulación del PER resultaba claro que, el próximo paso a dar, sería adquirir una visión metro-politana/regional para abordar las diversas problemáticas. En este sentido, algunos antecedentes fueron abonando el camino de construcción metropolitana: la constitución de la Agencia de Desarrollo de la Región Rosario, los proyectos del Programa de Desarrollo Integral de Grandes Aglomeraciones Urbanas del Interior (BID 1068/OC-AR), la firma del Acta Acuerdo Metropolitano en noviembre de 2001, que significó la adhesión del Gobierno Provincial y de Municipios y Comunas del Área Metropolitana a impulsar iniciativas institucionales comunes de carácter metropolitano, y las reuniones de Intendentes, Presidentes de Comunas y Técnicos de la Región Metropolitana con más de 50 Municipios y Comunas a partir de febrero del 2004.

Es necesario, entonces, ampliar el marco de actuación y avanzar en la formulación de un Plan Estratégico Metropolitano, para encontrar espacios colectivos adecuados para resolver cuestiones específicas. El PEM se constituye en un instrumento de planificación para facilitar la gestión estratégica del desarrollo territorial a escala regional.

2. Necesidad de un abordaje regional

A partir de febrero del año 2004, se abre un nuevo espacio: el **Plan Estratégico Metropolitano**, con el objetivo de encontrar conjuntamente canales adecuados para resolver cuestiones específicas. Esto es, una nueva organización del espacio y su administración que ofrezca un entorno favorable para la cooperación inter-institucional y la solución consensuada y co-responsable de las cuestiones metropolitanas de la Región Rosario.

Lo metropolitano no es sólo fuente de problemas, sino también de oportunidades. Una primera visión puede detenerse sólo en su condición problemática: temas no abordables a un nivel jurisdiccional sub-metropolitano (urbano). En este caso, lo metropolitano como espacio de coordinación, demanda **acciones correctivas**. La visión de lo metropolitano como oportunidad demanda además **acciones creativas** capaces de contribuir a canalizar estadios superiores del desarrollo de la comunidad regional. Es en este plano complejo de actuación donde se ubica el Plan Estratégico Metropolitano.

Para abordar la **cuestión metropolitana** debemos pensar en un tema, problema u oportunidad que:

- a) involucre a dos o más municipalidades y/o comunas de la Región;
- b) esté determinado por hechos, procesos o actores que tienen presencia o dependen de lo que ocurre en dos o más municipios y/o comunas de la región; y
- c) su comprensión y enfrentamiento debe tener en cuenta la realidad de esas diferentes localidades y sus gobiernos municipales.

Efectivamente, la Región Rosario se encuentra en un proceso de *metropolización* caracterizado por interconexiones sociales, económicas y urbanas, que se producen a lo largo de una extensión territorial mucho más amplia que la ciudad central ya que involucra a varios municipios y comunas. Por ello, al reconocer la existencia de **cuestiones metropolitanas** que requieren una gestión conjunta e integral, se plantea la necesidad de avanzar en la maduración de una nueva forma de organización política que articule los asuntos comunes.

Las dinámicas metropolitanas requieren intervenciones de gran escala que articulen el territorio, que coor-

dinen las acciones a través de la gestión común de los servicios más importantes, como por ejemplo, transportes, residuos, salud, etc.

Estas problemáticas resaltan la necesidad de generar estructuras metropolitanas de planificación territorial y estratégica, de programación conjunta del desarrollo urbano y de gestión de los servicios de ámbito supra-municipal. En las regiones donde se desarrollaron estas acciones, se favoreció el crecimiento económico de la región; se contribuyó a aumentar la capacidad de negociación ante terceros; se incrementó la posibilidad de acceso a la información; y se incentivó la ejecución conjunta de obras públicas y la provisión de servicios públicos.

En Argentina, según los datos del último censo, las dos terceras partes de la población reside en aglomeraciones urbanas de naturaleza metropolitana. Sin embargo, ninguna de ellas ha logrado institucionalizar esta nueva realidad urbana. Es decir, no existe correspondencia entre unidad política institucional y sociedad metropolitana.

Aunque es evidente que nuestra región presenta algunos antecedentes muy importantes que están abonando el camino de construcción metropolitana:

- La Prefectura del Gran Rosario,
- El Consejo de Intendentes para el Programa de Grandes Aglomerados Urbanos (GAU),
- La firma del Acta Acuerdo Metropolitano en noviembre de 2001.

A pesar de estos antecedentes, la necesidad o conveniencia de una gestión metropolitana, así como la cooperación interinstitucional, no constituyen aún temas asumidos plenamente por parte de la población, ni de las organizaciones municipales, económicas y sociales, ni forma parte de la agenda prioritaria de políticas públicas.

En consecuencia requieren **un esfuerzo explícito para sensibilizar, difundir y legitimar, tareas primordiales** que intentan ser asumidas desde el PEM.

Prefectura del Gran Rosario

La planificación metropolitana argentina tuvo como experiencia pionera, en nuestro país, a la Prefectura del Gran Rosario. Esta institución fue creada el 23 de Octubre de 1969, a través de la Ley provincial nº 6151, cuyo principal ideólogo fue el arquitecto Oscar E. Mongsfel.

• La estructura organizacional de la institución consistía en:

- a) **Directorio:** responsable técnico de la institución. Estaba formado por un representante de Rosario y uno por cada zona, contando, a su vez, con la participación de miembros de la Nación y de la Provincia.
- b) **Asamblea:** compuesta por los Intendentes y Presidentes de Comuna del Area y el Prefecto (Secretario). Sus atribuciones consistían en la aprobación de planes, programas y proyectos del directorio, de los gastos y las inversiones de la Prefectura, y de las cuotas de participación de recursos necesarios para su funcionamiento. El prefecto tenía bajo su responsabilidad la dirección ejecutiva y administrativa de la Prefectura.
- c) **Secretaría Técnica de Planificación:** encargada del estudio y elaboración de proyectos.

• Dicha ley establecía, entre sus propósitos:

- a) armonizar la tarea jurisdiccional desde la faz política;
- b) coordinar los servicios comunes del núcleo;
- c) asesorar al gobierno provincial y a la Asamblea de intendentes y Presidentes de Comunas;
- d) promover acuerdos intercomunales;
- e) gestionar las partidas presupuestarias para la cumplimentación de los programas elaborados; y
- f) describir los lineamientos generales para cada uno de los planes reguladores de las comunas y/o los municipios incluidos en ella.

2. Necesidad de un abordaje regional

En términos generales, la constitución de dicho organismo no implicó la formación de un Ente ni de un gobierno intermedio, fue un intento de conurbación, un organismo de planificación regional, que funcionaba por encima de las jurisdicciones locales. La actuación de la Prefectura estuvo orientada al planeamiento de toda el área comprendida (21 Municipios y Comunas). Esta institución funcionó hasta el año 1976, momento en que fue disuelta por la dictadura militar.

• Consejo de Intendentes Para el Programa de Grandes Aglomerados Urbanos - GAU

El 13 de Marzo de 1998, a través del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional Nº 248/98 (Boletín Oficial Nº 28868 del 31/03/98) se aprueba el Programa de Desarrollo Integral de Grandes Aglomeraciones Urbanas del Interior (1068/OC-AR). Un crédito internacional otorgado por el Banco Interamericano del Desarrollo (**BID**), que exige una contrapartida local. En Argentina, es ejecutado por el Ministerio del Interior, a través de la Secretaría de Asistencia Financiera de las Provincias.

El objetivo fundamental del Programa era contribuir al desarrollo Integral de los cinco mayores aglomerados del país: Córdoba, La Plata, Mendoza, Rosario y Tucumán. Tiene un Plan de Financiamiento para las cinco áreas beneficiadas de u\$s 520 millones, donde el prestatario y el BID aportarán u\$s 260 millones cada uno.

En el marco de este programa, se ha dado lugar a un importante debate sobre la problemática metropolitana del Gran Rosario, especialmente entre los representantes políticos del área, que son los más interesados en el financiamiento de los proyectos. El 18 de Mayo de 1998, comenzaron las reuniones entre algunos Municipios del **AMGRO** (Rosario; Pérez; Villa Gobernador Gálvez; San Lorenzo; Capitán Bermúdez; Granadero Baigorria) y otros municipios de lo que se conoce como Región metropolitana (Casilda; Cañada de Gómez; Carcarañá; Villa Constitución, etc.), conjuntamente con representantes del Gobierno de la Provincia de Santa Fe y del Gobierno nacional. En las mismas, se evaluó la necesidad de elaborar un diagnóstico y desarrollar proyectos, fundamentalmente vinculados a Obras de Infraestructura, que beneficien a la región. Estas reuniones se formalizan en lo que se ha denominado Consejo de Intendentes.

El Consejo de Intendentes se integró con los intendentes de Rosario, San Lorenzo, Roldán, Villa Gobernador Gálvez y Granadero Baigorria, en representación del conjunto de intendentes que conforman el AMGRO. En la actualidad se ha ampliado a 60 el número de municipios y comunas involucrados en uno de los proyectos vinculado al tratamiento integral de los residuos.

Cabe destacar, que como el **GAU** se plantea apoyar a las Areas Metropolitanas, para poder acceder al crédito, toda obra de infraestructura que se proyecte debe involucrar a más de una ciudad. Para elaborar los proyectos se requiere del acuerdo de los Municipios involucrados. Además, se exige una contrapartida local: cada uno de los municipios tiene que demostrar su capacidad técnica, económica y financiera, es decir, si tienen la suficiente solvencia para endeudarse. Al carecer los municipios de autonomía (debido a la morosidad constitucional de la Provincia de Santa Fe) el crédito es otorgado, sólo si cuenta con el aval de la Provincia.

En el trabajo de diagnóstico, realizado en el marco de este Programa, se señalan las diversas problemáticas comunes para los municipios del **AMGRO**. Estas fueron identificadas por las autoridades políticas de las localidades (nucleadas en el Consejo de Intendentes) que conforman el territorio metropolitano del Gran Rosario, **lo cual constituye uno de los antecedentes más importantes de reconocimiento político del fenómeno metropolitano**. Las mismas se exponen a continuación:

1. El área carece de un sistema integrado de tratamiento y disposición de residuos sólidos domiciliarios, patológicos e industriales, tóxicos y contaminantes.
2. Los municipios del área metropolitana no tienen autonomía, son autárquicos y sus potestades tributarias se encuentran atenuadas, atentando contra el cumplimiento estricto de las obligaciones fiscales por parte de los vecinos de la localidad.

3. La estructura tributaria de las Municipalidades y Comunas del área no consideran estrictamente el costo de los servicios que prestan y el tributo que se recauda, no existiendo un principio directo de correspondencia fiscal.
4. El trámite de habilitación de negocios en los municipios más importantes del Área, genera costos económicos en la iniciación de actividades por cuenta propia, lo que hace que los pequeños y medianos comercios y empresas, queden fuera de la masa de contribuyentes del respectivo tributo.
5. Los municipios del área necesitan contar con un sistema de información territorial, que permitan un cobro eficiente de las tasas municipales, respetando el principio de equidad y capacidad contributiva a los productores.
6. Los Municipios del Gran Rosario presentan ineficiencia administrativa contable y carecen de un sistema de datos integrados que permitan tomar las decisiones y posibilite la presentación de informes a terceros.
7. Las ciudades del Area necesitan revalorizar y potenciar el rol de la mujer en los procesos de participación cívico-político, y fundamentalmente, en su intervención en los aspectos productivos, económicos y sociales.
8. Los accesos a viales a la ciudad de Rosario, que comunican a los demás Municipios con la ciudad central requieren de mejoras y nuevas inversiones para mantenerlos en óptimo nivel de transitabilidad.
9. El Area Metropolitana necesita ampliar y mejorar el sistema de comunicaciones ferroviarias con otras provincias limítrofes y países del Mercosur, a fin de lograr mayor competitividad en las industrias de la región.
10. Los accesos viales al Aeropuerto Internacional de Fisherton son insuficientes y generan problemas de congestión, máxime si se lo proyecta como una Estación Internacional de Cargas y como aeropuerto alternativo de Ezeiza.
11. En el Area Metropolitana no existen mecanismos para la prevención y atención de grandes siniestros industriales y urbanos y catástrofes naturales, que podrían producir grandes pérdidas humanas y materiales.
12. El actual sistema de tránsito y transporte urbano e interurbano de pasajeros y cargas, provoca elevados costos de operación, mantenimiento y de tiempos de viaje.
13. Las barrancas y costas del Río Paraná sufren procesos erosivos de consideración, donde urge adoptar medidas de prevención para el mantenimiento de tierras.
14. Existen problemas de anegamiento que afectan a diversos municipios y generan pérdidas en la producción de flores, frutihortícola y agrícologanadera.
15. El Area Metropolitana carece de un centro regional de estudios ambientales que desempeñe un papel rector referido a aspectos técnico-legales, con funcionamiento independiente de los organismos que generen impactos negativos sobre el medio ambiente¹.

• Acta de Compromiso Metropolitano

El acta que se reproduce a continuación significó la adhesión de varias localidades de la Región al proyecto de construcción conjunta del Área Metropolitana. Fue suscripta en el marco del PER el 29 de noviembre de 2001.

Los abajo firmantes, Intendentes y Presidentes Comunales de la Región de Rosario, en el marco del Plan Estratégico Rosario y en presencia del Sr. Gobernador de la Provincia de Santa Fe, conscientes de que nuestra primaria responsabilidad es responder a las necesidades de los ciudadanos que habitan en nuestras localidades, y

¹ Documentos del Programa de Desarrollo Integral de Grandes Aglomeraciones Urbanas del Interior, BID 1068/OC-AR, Area Metropolitana del Gran Rosario, Mayo de 1998.

2. Necesidad de un abordaje regional

Teniendo en cuenta:

- *La profundidad y la extensión de la crisis económica, social y de credibilidad que vive la República Argentina*
- *La necesidad de articular respuestas más efectivas a problemas comunes tales como el ordenamiento de nuestros territorios, el desarrollo de infraestructuras económicas y sociales, el apoyo a la pequeña y mediana empresa, la promoción del empleo, la gestión y disposición de residuos, la atención de la salud y la coordinación del transporte, entre otros*
- *Que es impostergable asumir estas cuestiones con una visión metropolitana*

Nos comprometemos a:

- *Apuntalar el desarrollo de las iniciativas institucionales de carácter metropolitano que ya están en funcionamiento: el Consejo de Intendentes del Gran Aglomerado Urbano Rosario (Programa de Desarrollo Integral de Grandes Aglomeraciones Urbanas del Interior del País- BID AR-1068/OC-AR) y la Agencia de Desarrollo Región Rosario*
- *Conformar comisiones de trabajo conjuntas por problemáticas específicas y soluciones comunes*
- *Convocar a los sectores de la sociedad civil del área metropolitana a participar activamente de este proceso*
- *Concretar las nuevas reglas e instancias institucionales que permitan conseguir los objetivos planteados.*

Firman el Acta:

Ing. Marcelo Muniagurria, Vicegobernador de la provincia de Santa Fe

Dr. Hermes Binner, Intendente Municipal, Municipalidad de Rosario

Adrián Spinozzi, Secretario de Municipios, Gobierno de la Provincia de Santa Fe

Horacio F. Vaquie, Intendente Municipal, Municipalidad de Villa Constitución

Fernando Ramírez, Intendente Municipal, Municipalidad de Perez

Pedro Jorge Gonzalez, Intendente Municipal, Municipalidad de Villa Gobernador Galvez

Amilcar Abate, Intendente Municipal, Municipalidad de Cañada de Gomez

José Francisco Cabral, Presidente Comunal, Comuna de Timbues

Elba Tenaglia, Presidente Comunal, Comuna de Uranga

Juan Jose Prino, Presidente Comunal, Comuna de Ibarlucea

Oscar Montagni, Presidente Comunal, Comuna de Alvear

Mariana Arocena, Comuna de Fuentes

Fabián Arganaraz, Comuna de Pueblo Muñoz

Santiago Ruiz, Municipalidad de San Lorenzo

Víctor Falivene, Municipalidad de Granadero Baigorria

Nuestro ámbito de actuación: la Región Metropolitana

Este conglomerado tiene como centro urbano a la **ciudad de Rosario** (con una superficie aproximada de 199 km²), ubicada geográficamente en el área centro oeste de la Provincia de Santa Fe, en la zona central de la República Argentina. Esta metrópolis se constituye en la ciudad cabecera de un conjunto de Comunas y Municipios que conforman una realidad urbana-rural que se conoce como **Área o Región Metropolitana del Gran Rosario** cuyo alcance territorial depende del criterio que se tome para la delimitación del área.

La actual conformación del territorio metropolitano es resultado de dos elementos que han incidido desde sus inicios y durante el desarrollo de la metropolización (PER:2001). En primer lugar, el río Paraná y su costa fluvial permite que Rosario se constituya en una ciudad puerto, al cual se agregan otros puntos de embarque que generan procesos de urbanización como centros de transferencia modal de cargas entre el ferrocarril y el medio fluvial.

En segundo lugar, la conformación metropolitana estuvo ligada a la instalación de la red ferroviaria que recorriendo la región extendía su trazado en forma radiocéntrica convergiendo a la ciudad de Rosario, el gran puerto agroexportador de toda la Pampa húmeda. El ferrocarril de cargas y personas generó a lo largo de su



recorrido la formación de núcleos urbanos que comienzan rodeando las estaciones ferroviarias pero también originó una dependencia de estos con el área actual. De esta manera, se radicaron industrias que en principio estuvieran relacionadas básicamente con la actividad agropecuaria. Los asentamientos se efectuaron dentro del distrito de la Ciudad y hacia el norte, más allá de San Lorenzo. Hacia 1930, se concretó la pavimentación de las distintas rutas que resultó determinante en la estructuración de la región. Este sistema vial se consolidó con trazados paralelos a las vías del ferrocarril y acrecentó el radiocentrismo convergiendo hacia Rosario. Posteriormente, con el desarrollo industrial producido en la década del '30 y reafirmado en la del '60, se establecieron una gran cantidad de industrias químicas, metalúrgicas, petroquímicas, etc. Especialmente hacia el norte (Puerto San Martín) y hacia el sur (hasta San Nicolás), consolidando el eje norte-sur del área metropolitana.

Según Adrián Caballero, uno de los rasgos peculiares de la estructuración urbano-territorial que caracteriza a la dimensión metropolitana de Rosario está dado, en primer lugar, por su condición «policéntrica» puesto que desde el origen de la ocupación de Rosario se reconoce la convivencia con un entorno territorial intensamente urbanizado, registrándose en los comienzos del siglo XX diecisiete centros urbanos (las localidades de la «extensión metropolitana») y siete instalaciones portuarias. Y en segundo lugar, la «bipolaridad» con la que se estructura el territorio del área y —a una escala mayor— el espacio político provincial en referencia a la presencia de dos grandes centros urbanos (Rosario y Santa Fe), el menor de los cuales (Santa Fe) asume, sin embargo, el rango de capital provincial.

La dimensión urbano territorial del Gran Rosario encierra una contradicción entre la supuesta homogeneidad dada por la presencia de varios centros urbanos y la histórica primacía de la ciudad central, situación que se traduce en una realidad metropolitana heterogénea y fragmentada con fuertes desequilibrios socioeconómicos

2.Necesidad de un abordaje regional

cos entre la ciudad central (incluso dentro de la misma) y el resto del área.

En términos generales, existen dos criterios de abordaje para delimitar el alcance territorial del Área o Región Metropolitana del Gran Rosario que incorporan diferentes propuestas para definir a la misma:

a. Criterio de continuidad urbana

a.1) **Aglomerado Gran Rosario:** Esta delimitación se aplica a la elaboración de informaciones censales y estadísticas (INDEC) y comprende las siguientes localidades: Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, Funes, Granadero Baigorria, Pérez, Puerto General San Martín, Rosario, San Lorenzo y Villa Gobernador Gálvez.

a.2) **Extensión Metropolitana:** Se define como el reconocimiento de máxima continuidad del proceso actual y potencial de urbanización. (por lo cual, incluye áreas vacantes o suburales intersticiales) a lo que se agregan las hipótesis del máximo nivel de interacción, entre el subsistema de la extensión y con la «ciudad central». Incorpora las localidades de Ibarlucea, Soldini, Alvear, Pueblo Esther, Gral. Lagos y Arroyo Seco. La delimitación que establece la «extensión metropolitana» se ha utilizado como contexto de estudio en la Encuesta de Origen y Destino de viajes (EOD) 2002, a cargo de la Municipalidad de Rosario.

b. Criterio de interdependencia funcional

Incorpora a las localidades que interactúan desde diferentes dimensiones con la ciudad central (económica, social, cultural, urbanística, política, etc.). Pese a que bajo este marco conceptual la delimitación de los participantes resulta más compleja —dadas las múltiples variables que entran en juego—, de hecho puede afirmarse que el conglomerado adquiere una mayor extensión territorial que involucraría tentativamente entre 58 y 62 Municipios y Comunas. Cabe aclarar que esta delimitación se adoptó en el informe de avance del Programa de desarrollo Integral de Grandes Aglomeraciones Urbanas del Interior (préstamo BID - AR 0151, Ministerio del Interior, 1996). Y posteriormente, en el año 2000, con la creación de la Agencia de Desarrollo Región Rosario (ADERR) se define el alcance territorial de la región metropolitana con el criterio de interdependencia funcional.

El crecimiento urbano que se desarrolló en las localidades aledañas determinó que actualmente Rosario integre un conjunto urbano-rural conformado por una serie de ciudades asentadas a lo largo de la ribera del río Paraná y que abarca desde la ciudad de Oliveros al norte, hasta Villa Constitución al sur, con una extensión de más de 100 Km. También cuenta con un importante desarrollo hacia el oeste hasta la localidad de Cañada de Gómez, mientras que hacia el sudoeste lo hace hasta Armstrong, con una extensión aproximada de 50 km. que presenta territorio rural intermedio.

A partir de lo expuesto, desde el Plan Estratégico Metropolitano se propone situar el ámbito de actuación concreto, tomando como marco de referencia las siguientes definiciones:

- **Ciudad central (Rosario):** otorga origen y denominación al espacio ampliado.
- **Región Metropolitana:** es un ámbito urbano-rural que se estructura en torno a la ciudad central y se articula con otros centros urbanos que cuentan con mercados de trabajo y ámbitos comerciales propios, vinculados al centro. Incluye municipalidades relativamente alejadas de la de Rosario. Esta demarcación no es definitiva, su flexibilidad y movilidad está sujeta a las dinámicas económicas, productivas y sociales que involucran a los diferentes actores, en el proceso de construcción de un territorio metropolitano.

El territorio metropolitano no es algo dado a priori (producto del crecimiento de los municipios que de él forman parte), sino un proceso de construcción social (territorio construido), resultado de las estrategias de organización de los actores y del tipo de instituciones que conforman el territorio. Esto implica considerar al territorio como una estructura compleja e interactiva, en el cual, *el contenido define el continente* (límites, dimensiones y otros atributos geográficos). Es decir, un espacio geográfico que sólo puede convertirse en territorio a partir de variables políticas. Por lo cual, *el territorio se constituye en el espacio privilegiado de la interacción y del conflicto, donde se desenvuelven múltiples relaciones sociales que lo identifican como tal.* En este



concepto puede enmarcarse el análisis del espacio metropolitano. Esta aproximación a una primera delimitación está basada en una multiplicidad de factores:

- 1) la vinculación de sus actividades productivas;
- 2) las políticas públicas o emprendimientos comunes (obras de infraestructura, planes, instituciones);
- 3) las problemáticas concretas (demandas comunes de la población, negociaciones con otras instancias estatales, provisión de servicios públicos); y
- 4) los rasgos de identidad socio-cultural.

En este marco, la **Región Metropolitana** incluye a los siguientes municipios y comunas: Acebal; Albarellos; Aldao; Alvarez; Alvear; Amstron; Arminda; Arteaga; Arroyo Seco; Cañada de Gómez; Capitán Bermúdez; Carcarañá; Carmen del Sauce; Casilda; Correa; Coronel Arnold; Coronel Bogado; Coronel Dominguez; Chabás; Figuiera; Empalme Villa Constitución; Firmat; Fray Luis Beltrán; Fuentes; Funes; Gral. Lagos; Granadero Baigorria; Ibarlucea; Las Parejas; Lucio V. López; Luis Palacios; Oliveros; Pavón; Pavón Arriba; Pérez; Piñero; Pueblo Andino; Pueblo Esther; Pueblo Muñoz; Puerto Gral. San Martín; Pujato; Ricardone; Roldán; Salto Grande; San Jerónimo Sud; San Lorenzo; Santa Teresa; Serodino; Soldini; Timbúes; Totoras; Uranga; Venado Tuerto; Villa Amelia; Villa Constitución; Villa Eloisa; Villa Gobernador Gálvez; Villa Mugueta y Zavalla.

La Región Metropolitana Rosario involucra cinco (5) Departamentos de la Provincia de Santa Fe: Rosario, San Lorenzo, Caseros, Constitución e Iriondo, y proyecciones hacia la Provincia de Entre Ríos (Victoria) y hacia la Provincia de Buenos Aires (San Nicolás).

2.Necesidad de un abordaje regional

Las Miradas del Territorio

El PEM considera la dimensión metropolitana en su mayor alcance territorial, asumiendo que hay diferentes realidades territoriales y cuestiones que serán del interés de algunas de las ciudades y comunas. La forma metropolitana presupone un espacio de unidad de la diversidad, de conjunción de varias unidades territoriales, homogéneas hacia su interior, que conforman un espacio más amplio, precisamente, signado por su heterogeneidad.

Desde el punto de vista de como se configura el territorio, podemos identificar diferentes lógicas: en primer lugar, aquella que identifica a Rosario como la ciudad central, ya que existe una multiplicidad de fuerzas que van convergiendo hacia ella. Efectivamente, se produce un efecto concentrador, centralizador que atrae a la ciudad toda una serie de flujos, de recursos, de cuestiones que se relacionan con la región.

En segundo lugar, la lógica que asume como eje articulador de la región al río Paraná y las actividades portuarias. Rosario que nació como ciudad puerto, hoy se está ampliando hacia el norte y hacia el sur, estructurando la región de otra manera e incorporando otras actividades económicas. El histórico cordón industrial se encuentra vinculado al hinterland agropecuario por un sistema de puertos para la exportación de productos de la Pampa Húmeda que, a lo largo del río Paraná, desde Puerto General San Martín al Norte hasta Punta Alvear



al Sur, se extiende en un tramo de aproximadamente 60 Km.

En tercer lugar, desde una perspectiva de articulación y proyección territorial, la Región se encuentra atravesada por dos ejes. Uno vertical que la conecta hacia el Norte con el Mercosur, a través de la hidrovía, en la que nuestro territorio surge como centro fundamental del tránsito que nos comunica con el sur de Brasil; y hacia el sur, con la pampa húmeda. Otro horizontal que la articula dentro de la Región Centro, relacionándola con Córdoba, el Pacífico y Chile, hacia el oeste; y a partir de la obra vial del Puente Rosario Victoria, una clara vinculación hacia el este con la provincia de Entre Ríos y la República Oriental del Uruguay.

Región Metropolitana. Infraestructura de transporte y movilidad

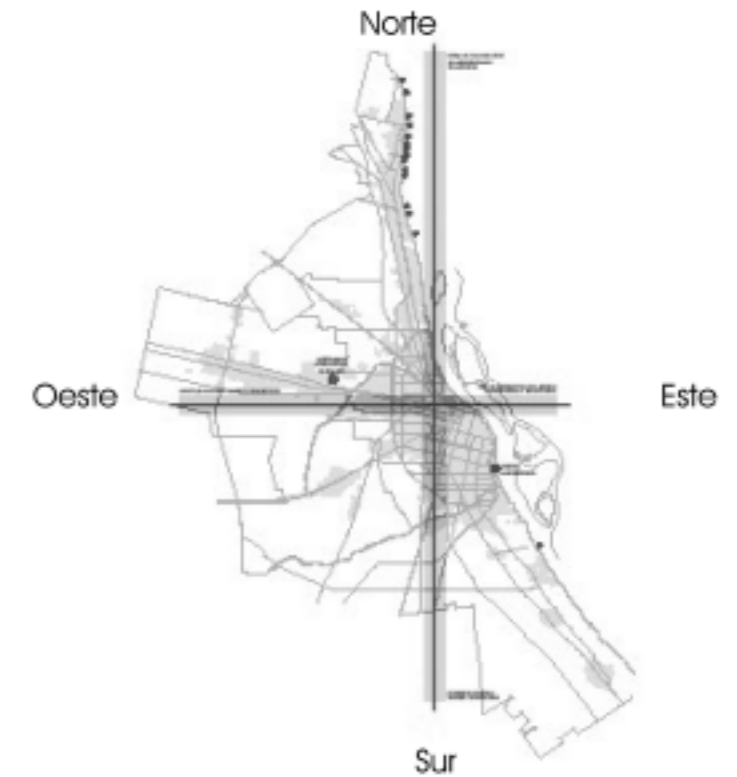


Necesidad de un abordaje regional

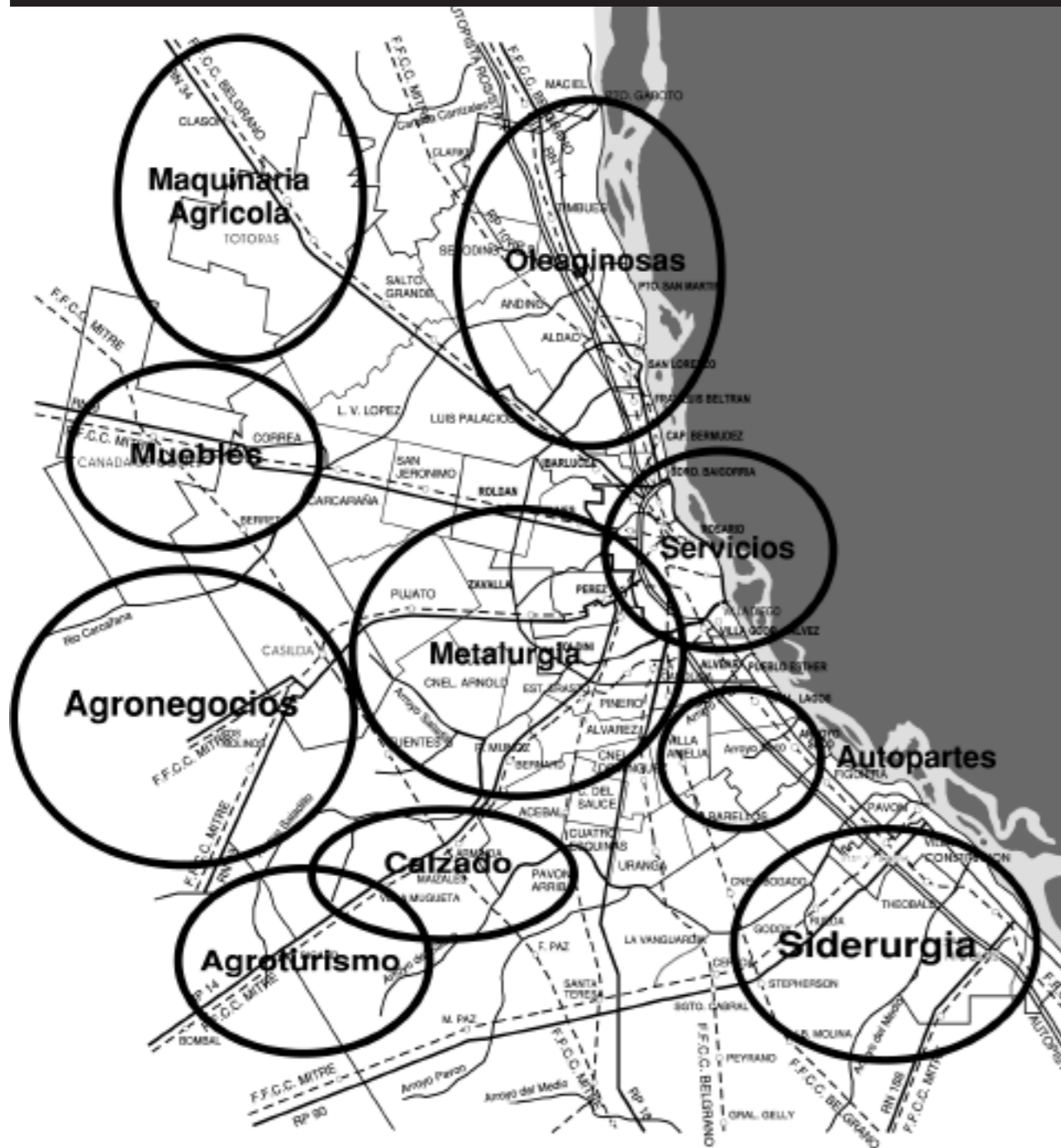
La Región se proyecta como centro estratégico de la conexión bioceánica que unirá el Estado de Río Grande Do Sul (Brasil), sobre el océano Atlántico, con la región de Valparaíso (Chile), sobre el océano Pacífico. Así, el hinterland del Gran Rosario constituye un punto neurálgico de comunicación entre los países integrantes del MERCOSUR y un paso obligado de las rutas comerciales y centros de prestación de servicios.

Por último, se detecta una lógica de configuración territorial a partir de centralidades productivas. Se observa a través de la identificación de la región metropolitana con múltiples especializaciones económicas. En el eje norte, se despliega el complejo oleaginoso; en el sur se sitúan el polo siderúrgico, del calzado y el agroturismo; hacia el oeste se asienta un polo de maquinaria agrícola, de muebles y agronegocios; y en el área central la predominancia del sector servicios, autopartes y la industria metalúrgica. Esta mirada ayuda a visualizar que el escenario productivo regional tiene múltiples centralidades, su fortaleza radica en detectar que en cada una de ellas hay distintas especializaciones, particularidades, lógicas, actores, empresas que tienen una dinámica que caracteriza cada una de esas subregiones productivas (ver plano al dorso).

Región Metropolitana y articulación territorial



Región Metropolitana. Centralidades productivas



3. Propuesta metodológica

Gestión estratégica de proyectos metropolitanos

La planificación estratégica es un proceso de concertación de actores locales con el fin de establecer objetivos comunes a largo plazo que transformen la realidad actual, superando las debilidades y potenciando las fortalezas. Es un proceso político y social que requiere, para funcionar, el compromiso activo de los distintos actores locales y regionales. Es asimismo, una herramienta técnica que busca optimizar las actuaciones y esfuerzos de una comunidad para concretar una estrategia de desarrollo local.

Mediante el plan, se trata de identificar y dinamizar los recursos existentes y potenciales del territorio, para, de este modo, aprovechar los flujos y recursos externos en una estrategia local articulada. Es decir, intentar mejorar las condiciones de respuesta organizada de la sociedad civil ante las exigencias del nuevo entorno.

Para ello, se debe visualizar el territorio, ya no como un espacio o soporte físico de las actividades económicas y sociales, sino como la expresión de la organización y movilización de los distintos agentes locales en pos de su propio desarrollo. Es decir, se considera al territorio como factor decisivo del desarrollo. Si bien es cierto que las administraciones locales no disponen en ocasiones de los recursos necesarios para ejecutar determinadas acciones concretas, sí poseen el conocimiento específico del territorio para impulsar el cambio de actitudes básicas de la población local, con el objeto de situarlas frente a los nuevos retos de su propio desarrollo.

La planificación y gestión estratégica del desarrollo presenta las siguientes ventajas:

- Ofrece un espacio de negociación y acuerdo entre diferentes niveles o jurisdicciones del gobierno (nacional, provincial y local).
- Favorece la articulación entre gobierno, empresas, instituciones y sociedad civil.
- Ofrece un método para la identificación de temas críticos, la definición de estrategias metropolitanas y la formulación de programas de actuación.
- Es la visión que da soporte a las decisiones de cada día, acotando el margen de incertidumbre en el territorio de actuación.

El plan estratégico recoge, explícita y formaliza, de manera clara, concisa y ordenada, el consenso y el compromiso responsable de todos los implicados en el proceso planificador del desarrollo a largo plazo en el territorio concreto.

La Planificación Estratégica es:

- Multidisciplinaria, integral, dinámica (sujeta a evaluación y cambio), participativa y (multi) escalar.
- Estimulante más que reguladora.
- Preventiva más que correctiva.
- Fundamentalmente orientada a las mejoras integrales a mediano y largo plazo.
- Promotora de la participación y del consenso corresponsable en torno a objetivos estratégicos más que arbitradora de conflictos.
- Apoyada en el consenso y la corresponsabilización más que en el control institucional.

Los objetivos de la planificación y gestión metropolitana de la Región Rosario son:

- Integrar las realidades territoriales al proceso de toma de decisiones de las políticas públicas para poder valorizar los recursos comunes y enfrentar los grandes temas metropolitanos.
- Fortalecer la gestión local de cada municipalidad y comuna del área y de la región y coordinar o articular las acciones estatales (municipal, provincial y federal) y sociales en el área.
- Generar un sistema de gestión propia para el área metropolitana con medios para reunir y analizar la información, atender a las necesidades del área y tomar decisiones que permitan superar sus problemas.
- Promover un proyecto político regional que garantice o contribuya a generar condiciones para un desarrollo equitativo a nivel socio-territorial, en condiciones de transparencia, previsibilidad y corresponsabilidad.

Como propuesta metodológica para abordar este proceso en la región, se establece **cuatro DIMENSIONES DE ANÁLISIS O EJES DE ACTUACIÓN:**

- **El territorio metropolitano** (Su base física y ambiental, cómo se estructura, se vértebra y cómo se proyecta en otros espacios).
- **El sistema económico regional** (Sus perfiles, sus dinámicas, sus dificultades y sus potencialidades).
- **La sociedad metropolitana** (Su composición, sus características, sus actores y sus lógicas de interacción).
- **Las instituciones de la región** (Sus características, sus roles, sus alcances y limitaciones).

En el contexto actual de actuación, es conveniente establecer cuatro fases en el proceso de planificación estratégica metropolitana, que no responden a momentos secuenciales, sino a etapas flexibles que se van articulando y configurando de acuerdo al dinamismo de nuestra realidad territorial:

Momentos del proceso de planificación:

A. ITC

Identificación de Temas Críticos: el objetivo es identificar cuestiones relevantes para la construcción del futuro del territorio.

Es la base de partida, donde es fundamental establecer la situación actual. El esfuerzo debe orientarse a la determinación de los aspectos críticos que limitan o condicionan la situación del territorio, así como los factores claves para el desarrollo a largo y mediano plazo.

En definitiva, se trata de identificar de manera justificada, mediante un análisis cuali y cuantitativo interno y del entorno, cual es el potencial de desarrollo endógeno y la prospectiva sectorial de las diferentes actividades del territorio, así como, las oportunidades y amenazas futuras del entorno de actuación.

B. OEA

Orientaciones Estratégicas de Actuación: el objetivo es establecer los ejes de actuación prioritarias, que definen la estrategia de desarrollo, los caminos o cursos seleccionados a través de la gestión estratégica.

Las estrategias seleccionadas deben estar claramente expuestas y relacionadas con las limitaciones y potencialidades del sistema productivo regional; con una adecuada interpretación de la dinámica interna de la cultura local; con la dinámica externa del sistema local y su adaptación a las tendencias del entorno; con la eficiencia en la asignación de los recursos, junto con la cooperación y corresponsabilización entre los diversos actores públicos y privados; y con la necesaria coherencia entre las opciones estratégicas formuladas y el proyecto global.

C. FPP

Formulación de Programas y Proyectos: definir el tipo, la secuencia y el alcance de programas y proyectos.

Establecer las políticas y programas de actuación, tanto de carácter horizontal como sectorial, así como, los proyectos y acciones prioritarias. En todo caso, se debería actuar sobre los factores determinantes de la productividad y competitividad de la región, la integración social y territorial, la calidad de vida de la población, la articulación institucional y la sustentabilidad ambiental.

D. OSP

Organización del Seguimiento del Plan

Todo plan estratégico debe incluir lo que se denomina el «modelo de formalización del plan», a los fines de su posterior gestión a largo plazo. En el mismo se debe determinar el modelo organizativo que asegure el control y seguimiento del Plan, su actualización y mejora periódica. ■

4. Algunas consideraciones para el diagnóstico

4.1. Introducción

El Plan Estratégico Metropolitano se plantea como un instrumento de reflexión para la acción, una herramienta para el diseño e implementación de estrategias de desarrollo para nuestro territorio.

El desarrollo es un concepto multidimensional e integrado, que supone un proceso sistemático y sostenible a largo plazo de dinamización de la sociedad local, mediante la participación protagonista y corresponsable de los principales actores políticos, sociales y económicos locales. Este enfoque endógeno del desarrollo supone una estrategia territorial basada en el aprovechamiento pleno del potencial de los recursos de una región para elevar la calidad de vida de los distintos actores que la conforman. Por lo tanto, la política de desarrollo local adquiere una significación determinante en la reconstrucción de actores y territorios.

Las iniciativas de desarrollo local poseen una visión integrada, al articular en el territorio los diversos planos de lo económico, urbano, social, medioambiental, cultural e institucional, tratando de dar al conjunto de actuaciones una coherencia mayor en la estrategia de desarrollo local. Esta voluntad de integración de los diferentes aspectos se basa en la idea de que no es correcto deslindar las políticas económicas, sociales, ambientales o urbanas, ya que todas ellas son parte de las políticas de desarrollo.

Abordar la complejidad que implica el desarrollo territorial, vinculada a múltiples factores tangibles e intangibles, considerados como dinamizadores y promotores del mismo, requiere el desarrollo de estudios territoriales capaces de relacionar las dinámicas socio-económicas con la organización del territorio y de contribuir a la construcción de los múltiples espacios que lo conforman: espacio de las relaciones sociales (dimensión social), espacio de las actividades económicas (dimensión económica), espacio de las relaciones institucionales (dimensión institucional) y espacio de la localización de los asentamientos (dimensión físico-territorial), entendiendo al territorio como un todo, integral.

Entonces, si se apunta a promover el desarrollo local es preciso concertar voluntades, animar diálogos, construir agendas públicas e institucionales, construir redes territoriales, y asumir y compartir responsabilidades.

En este sentido, el Plan Estratégico Metropolitano asume el desafío de promover las acciones necesarias para el logro de estos objetivos. Estrategias que requieren de un diagnóstico apropiado, que brinde la base de conocimiento e información necesaria para la posterior planificación y gestión de políticas. Para ello resulta necesario identificar, fundamentalmente, los problemas y las capacidades (recursos) que caracterizan a un territorio determinado, así como las orientaciones estratégicas de actuación necesarias para el desarrollo de la región.

4.2. EJE 1 DE ACTUACIÓN: TERRITORIO METROPOLITANO

• El territorio metropolitano

Su base física y ambiental, cómo se estructura, se vertebra y se proyecta en otros espacios.

Objetivo: Consolidar las infraestructuras y regulaciones que permitan integrar la región metropolitana en sus aspectos físico y ambientales.

Temas: infraestructuras económicas, medioambientales y sociales: transporte y comunicaciones, sistema urbanístico regional, abastecimiento servicios esenciales, uso del suelo, etc.

La serie de transformaciones socio económicas producida en las últimas décadas ha dado lugar a un nuevo rol del Estado Nación; procesos de regionalización transnacionales junto a la ampliación de las funciones de tipo económico y social que deben cumplir los niveles municipales y regionales de gobierno. A su vez, se plantea la construcción de un camino dirigido hacia una mayor vinculación del Estado con la sociedad civil en busca de una coordinación público-privada, que se manifiesta en la necesidad de una articulación entre los distintos actores que intervienen en el proceso de toma de decisiones.

Estas transformaciones han impactado en el territorio generando un conjunto de cambios en sus formas de organización, con nuevos procesos y proyectos de gran impacto que obligan a renovar las categorías de análisis y los métodos de estudio de los grandes proyectos urbanos. Las nuevas tecnologías aplicadas a las infraestructuras (energía, transportes, comunicaciones) están estrechamente relacionadas con las posibilidades de competitividad de los lugares, es decir, de las ciudades y regiones; al potenciar la accesibilidad, la conectividad y la interacción entre ellas.

El tratamiento de las infraestructuras debe estar asociado a una estrategia de desarrollo territorial, con una visión global integrada, con una gestión de conjunto, en el marco de una planificación estratégica, que analice las infraestructuras en forma de redes apuntando a integrar y articular el espacio en los diferentes ámbitos regionales y escalas territoriales (redes locales, metropolitanas, regionales, nacionales y transnacionales (Mercosur)-, potenciando la accesibilidad y posibilitando el re-equilibrio territorial.

4.2.1. Descripción de los recursos y análisis de problemas

a) Infraestructuras de Transporte

Los sistemas urbanos y de infraestructura de transporte y comunicaciones tienen un papel fundamental en la organización del espacio, pues posibilitan la articulación, la complementación y la integración entre asentamientos, redes y flujos; es decir entre la configuración territorial y las relaciones sociales. Las infraestructuras que integran el territorio son indivisibles en la escala local, la nacional y la global.

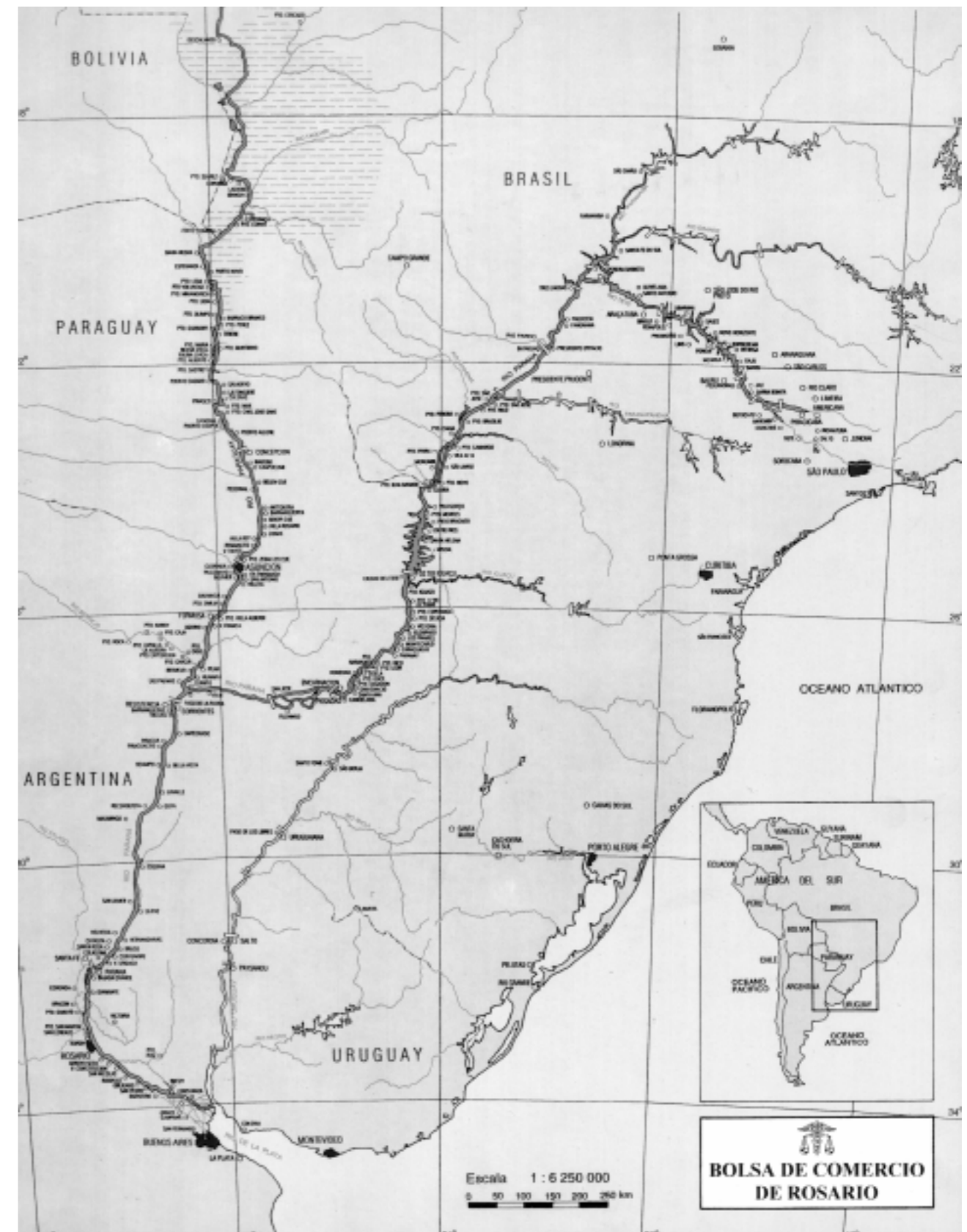
En consecuencia hablar de proyectos de infraestructura para la Región supone abordar los distintos territorios, las distintas escalas:

1. la escala internacional-territorial, en tanto la Región participa como nodo central en el corredor de integración territorial bioceánica, con mayor potencial a partir de la habilitación de la conexión vial Rosario-Victoria;

4. Algunas consideraciones para el diagnóstico

2. la escala metropolitana-regional, entendiendo que las aglomeraciones urbanas del Gran Rosario-Victoria constituyen un territorio metropolitano;
3. la escala urbano-rural, ciudades de mediana y pequeña escala y comunas más pequeñas asociadas a sus hinterlands rurales, con dependencia funcional de la ciudad central.

Desde esta óptica, los proyectos de infraestructura de gran escala y su articulación con la mediana y peque-



na escala cuentan con un alto potencial propositivo en tanto soportes estructurales de la conformación del territorio y piezas claves generadoras de oportunidades de desarrollos urbanos, posibilitantes de un desarrollo sustentable, que resuelva la integración de las infraestructuras con los tejidos urbanos de variados usos.

En nuestra Región, la vía fluvial de acceso a la ciudad de Rosario y a los puertos del área de influencia, es el Río Paraná, que integra la Hidrovía Paraná-Paraguay, constituyéndose en el eje vertebrador norte-sur por excelencia.

Esta Hidrovía, la más importante del Mercosur, parte de Cáceres en el estado brasileño de Matto Grosso, fronterizo a Paraguay y Bolivia, y concluye en el Río de la Plata a la altura del puerto de Buenos Aires. Constituye la columna vertebral de la Cuenca del Plata, contando con aproximadamente 3440 Km. longitud, de ellos 2200 pertenecen al río Paraguay y 1240 al río Paraná.

Los tráficos de cabotajes y de comercio exterior que se realizan entre distintas terminales portuarias del país, si bien presentan un crecimiento sostenido en los últimos años, lo hacen con una estructura multimodal inadecuada. El modo fluvial opera el 1,6% de las cargas, el modo ferroviario el 9,4% y el modo vial el 89%.

El Proyecto Hidrovía S.A. supone el mantenimiento de calado a 32 pies, en una primera etapa y profundización posterior a 36 pies hasta las instalaciones portuarias de la localidad de Puerto San Martín y de 22 pies (posible futuro a 28 pies) hasta el puerto de Santa Fe —cuya localización está sujeta a importantes cambios— así como el balizamiento y la informatización de la vía navegable.

Para lograr un tráfico masivo y progresivo de mercaderías utilizando el modo fluvial resulta necesario contar con las condiciones del proyecto Hidrovía S.A. en forma permanente, y mejorar las condiciones operativas de las áreas de concentración de cargas y puertos a lo largo de toda la hidrovía, ya que no se cuenta con terminales eficientes en el tramo Santa Fe al norte.

En relación con el eje vertebrador regional este-oeste, las provincias de Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos, que conforman la Región Centro cuentan con tres conexiones interprovinciales: el Túnel Subfluvial Hernandarias (capta el 34% del tránsito interprovincial total de las tres conexiones, 37% livianos y 27% pesados), el puente Rosario-Victoria (capta el 21% del total, 20% livianos y 25% pesados), ambos habilitados sólo para el modo vial y el puente Zárate-Brazo Largo que opera con los modos vial (capta el 45% del total, 43% livianos y 48% pesados)² y ferroviario.

Estas conexiones que forman parte del denominado «corredor central de exportaciones» vinculan las provincias centrales del país (Santa Fe, Córdoba —zona centro y sur—, Buenos Aires —zona norte—, Entre Ríos, Corrientes, Misiones, San Luis y Mendoza) con Chile a través del paso Cristo Redentor, con Uruguay a través de Paso de Los Libres-Uruguayana y con Brasil a través del Paso Santo Tomé-Sao Borja.

La habilitación de la conexión vial Rosario-Victoria, posibilita una conexión directa de la Mesopotamia con la ciudad de Rosario generando una alternativa (complementaria) de distribución de flujos en la red vial macro-regional.

En la distribución de flujos y los respectivos impactos inmediatos y directos se destacan:

1. **Desde la Mesopotamia hacia Rosario:** la llegada de gran parte de la producción de granos de la Mesopotamia a las terminales exportadoras de granos y subproductos del Gran Rosario y mediando la reactivación del puerto de Rosario, también la llegada de cargas generales, así como de visitantes y turistas mesopotámicos.
2. **Desde Rosario hacia Victoria:** la generación de un nuevo turismo sobre Victoria con gran afluencia de residentes de la zona de Rosario así como la presencia de nuevas urbanizaciones para usos residenciales de fin de semana.

Actualmente el corredor presenta eslabones críticos y cuellos de botellas en distintos sectores de su recorrido: la imposibilidad de transitabilidad permanente del paso Cristo Redentor en Mendoza, la falta de algunos tramos de la Autopista Rosario-Córdoba, la necesidad de completamiento y mejora de la red vial de la Provincia de Entre Ríos y el completamiento y mejora de la red vial y ferroviaria del gran Rosario. La concreción de estas obras posibilitará la consolidación del corredor como uno de los ejes de infraestructura vial más importantes del país.

² Fuente: Estudio de impacto ambiental por la habilitación del conexión física Rosario-Victoria. Informa final. Instituto de Estudios de Transporte. Facultad de Ciencias Exactas, Ingeniería y Agrimensura. Universidad Nacional de Rosario. Octubre 2003

4. Algunas consideraciones para el diagnóstico

La Región Metropolitana de Rosario posee, a través de sus puertos, una significativa participación en las crecientes exportaciones de cereales, oleaginosas, subproductos y aceites, siendo una de las principales actividades económicas de nuestro país y especialmente de la provincia de Santa Fe. Por las instalaciones de su ribera fluvial se despachan en la actualidad aproximadamente el 70 % del volumen de exportaciones nacionales en este tipo de cargas y su importancia continua en constante crecimiento, tanto en porcentaje absoluto como en participación relativa. Por las 22 terminales portuarias de la Región Metropolitana de Rosario, se operaron 47 millones de toneladas durante el año 2003, registrando una tasa anual acumulativa de crecimiento del 7,5% en los últimos 5 años.

Recientemente las distintas empresas industriales y exportadoras de la región han comprometido importantes inversiones para la ampliación de sus instalaciones industriales, incrementando la capacidad de molienda diaria. Además se han iniciado los trámites para la construcción de 4 terminales portuarias afectadas a la exportación de granos, subproductos y aceites.

Esto consolida a Rosario como el principal polo aceitero y uno de los complejos portuarios de mayor movimiento de granos, subproductos y aceites del país, previendo un sustantivo incremento en el transporte de estos productos en los próximos años.

La infraestructura ferroviaria de la región mantiene la misma configuración radioconcéntrica que en su origen, cuando Rosario, con sus puertos norte y sur era el centro agroexportador de la Pampa Húmeda. En la actualidad esa centralidad portuaria se ha modificado, la zona de puerto norte en la ciudad de Rosario está sujeta a un proceso de desmantelamiento de los usos portuarios dando lugar a nuevos desarrollo urbanos en la ciudad central y la localización regional de las distintas terminales desde Timbúes (considerando las nuevas localizaciones previstas) hasta Villa Constitución, consolidando un sistema portuario regional en una franja de 80 km. sobre la ribera del río Paraná. Por ello, resulta necesario adecuar las infraestructuras a la nueva conformación territorial.

Los problemas generados están relacionados con la inadecuada infraestructura vial, que si bien se ha mejorado en determinados sectores resulta insuficiente para atender el tráfico creciente que se registra de año en año, pronosticándose situaciones caóticas en las próximas temporadas si no se realizan obras de mejoras en forma inmediata. En períodos de cosecha los camiones que se dirigen a las terminales portuarias ven desbordadas las capacidades tanto de los accesos viales previstos como de las playas de estacionamiento, ocupando en épocas pico los caminos de tierra, las banquetas de las rutas y en algunos casos hasta las mismas rutas y autopistas como áreas de estacionamiento. Se invaden áreas urbanas y provocando, en consecuencia un gran congestionamiento del tránsito ocasionando accidentes, obstrucciones a la accesibilidad e interferencia con las actividades de las localidades afectadas, deterioro de pavimentos, generación de polvos, ruidos y derrames de cereales con aparición de roedores y olores.

El ferrocarril tiene una participación de sólo el 15% en los tráficos de granos, subproductos y aceites; con una infraestructura de ramales, instalaciones y equipos prácticamente saturada y con grandes interferencias en áreas urbanas consolidadas.

En materia de transporte por agua se plantea la profundización del canal de navegación entre Puerto San Martín al Océano de 32 a 36 pies con las ventajas económicas por reducción de fletes en el transporte de ultramar, como también las modernas tecnologías aplicadas en las terminales portuarias que han mejorado los rendimientos de carga a los buques disminuyendo los tiempos de estadía.

En relación a la infraestructura aeroportuaria, la Región cuenta con el Aeropuerto Internacional de Rosario, que ha estado sujeto a importantes transformaciones, entre las que se destaca positivamente la refuncionalización de la terminal de pasajeros, restando resolver los accesos viales que actualmente son insuficientes y generan problemas de congestión, máxime si se lo proyecta como una Estación Internacional de Cargas y como aeropuerto alternativo de Ezeiza.

b) Infraestructuras Ambientales

La Región, denominada en sus orígenes «Pago de los Arroyos», está caracterizada por la presencia de numerosas cuencas hídricas, el Río Paraná en primer lugar y los arroyos San Lorenzo, Ibarlucea, Saladillo, Frías, Seco, Pavón, cuyas márgenes ofrecen un paisaje particular de valor singular. Sin embargo, en muchos casos

estas cuencas son usadas sólo para la evacuación de residuos domésticos e industriales (generando contaminación ambiental y degradación del paisaje), contando en muy escasos sectores con equipamientos y mejoras para su uso como espacio público verde.

Al mismo tiempo se requieren obras de ingeniería para evitar inundaciones (canales aliviadores, ensanches) que en las condiciones actuales provocan impactos negativos de consideración; así como los correspondientes mantenimientos de las infraestructuras existentes.

La falta de una estrategia conjunta de actuación respecto de los tratamientos de las cuencas, que permita el control de inundaciones y promueva la integración de las márgenes de los arroyos a un sistema de parques regionales que se articule con los parques existentes y posibles futuros al interior del territorio, se presenta por un lado como una situación negativa a superar y por otro como una oportunidad de desarrollos urbano-ambientales de gran valor y potencial.

Se trata de generar programas de infraestructuras y mejoras medioambientales creando un sistema de parques de uso público y espacios verdes comunicados por caminos y rutas arboladas como un sistema de verdes interconectado, ligándolo al mismo tiempo a la incorporación de tecnologías, a la creación de empleos especiales situados en nuevas zonas de parques, reutilizando espacios industriales y edificios de valor patrimonial industrial, portuario, incorporando áreas residenciales.

c) Uso del suelo

Resulta necesario contar con los instrumentos legales que posibiliten el uso del suelo de todo el territorio regional evitando los conflictos de incompatibilidades entre distintos tipos de uso y potenciando las características particulares del suelo y del ambiente. No obstante, se entiende prioritario abordar, en primer instancia, la problemática del uso del suelo de la costa metropolitana, a partir de los grandes procesos de transformación a la que está y ha estado sujeta durante las últimas décadas. Se trata de definir políticas de uso del suelo para cada jurisdicción desde un enfoque de desarrollo territorial metropolitano integral.

La costa metropolitana ha sufrido profundas transformaciones territoriales en los últimos años, fundamentalmente a partir del desmantelamiento de la Junta Nacional de Granos y el posterior proceso de privatización de la actividad portuaria en el país, que trajo como consecuencia la radicación de numerosas empresas agro-exportadoras en la Región, desplazando la actividad portuaria centrada originalmente en la ciudad de Rosario a toda la extensión costera metropolitana.

La localización de las terminales portuarias³ se vincula directamente con las características geográficas, sin planificación previa que compatibilice las actividades portuarias con las áreas urbanizadas existentes y/o futuras, generándose impactos negativos múltiples.

A lo largo de los 80 km. de costa se suceden distintos tipos de uso: industrial, residencial, recreativo, comercial. Los distritos costeros adquieren roles específicos que los caracterizan definiendo sus desarrollos urbanos o ajustando los mismos en función de las oportunidades de instalaciones de terminales portuarias que surgen sin mayores previsiones sobre los potenciales impactos urbanos, de contaminación y conflictos de usos. Al mismo tiempo, en algunos sectores se están desarrollando nuevas urbanizaciones cerradas que valorizan la costa como paisaje, o procesos de reconversión urbana en la costa norte rosarina, que conviven con sectores urbanizados pre-existentes.

Se genera así una banda costera de distintos usos privados y públicos, valorizando el territorio en algunos sectores así como degradándolo en otros. Ante esta situación se propone avanzar en la identificación de mecanismos de regulación del uso del suelo, de recalificación de sectores degradados, de optimización de sectores con conflictos; con el objetivo de lograr la competitividad regional y a la vez desarrollar local y socialmente los espacios costeros.

d) Sistema de Transporte de Pasajeros

³ Integran el sistema costero una serie de instalaciones portuarias privadas y públicas (algunas en proceso de reconversión) que se diferencian según el tipo de cargas en terminales de agrograneles (cereales y derivados), terminales de graneles secos (minerales), muelles de cargas generales y terminales para hidrocarburos (líquidos y otros productos químicos).

4. Algunas consideraciones para el diagnóstico

La realidad metropolitana genera a nivel espacial un conjunto de desplazamientos de personas que diariamente necesitan de medios, públicos o privados, que aseguren su movilidad. El volumen, naturaleza y estructura de dichos desplazamientos diarios constituye un indicador fiable y objetivo del grado de interdependencia municipal. Por lo tanto, se plantea como una necesidad abordar el problema del transporte de pasajeros de forma conjunta en este ámbito, y sobre todo cuando el transporte colectivo constituye uno de los principales soportes y, sin duda alguna, el más popular en el desarrollo de la movilidad.

Actualmente, no se puede diferenciar funcionalmente entre transporte urbano e interurbano. La problemática del transporte, técnica y económica, es única. Tratar de mantener de manera fragmentada una red articulada de transporte exigiría un esfuerzo de coordinación que muy difícilmente podría dar resultados positivos.

El ámbito del transporte quedaría incompleto si no se menciona el transporte ferroviario de larga distancia, y una breve referencia a los servicios de taxímetros y remises. Respecto a esto último, hay en la región muchas localidades en las que, por su actual población y su posición geográfica, no resulta sustentable un sistema de transporte masivo, no obstante, se producen desplazamientos hacia y desde la ciudad de Rosario. En dichas localidades se habilitan servicios de transporte público para dar respuesta a su población, cada una con una modalidad diferente. Esto ocasiona grandes inconvenientes ya que al ingresar a la ciudad de Rosario se los confunde con servicios no habilitados. Resulta imprescindible declarar de interés, no sólo metropolitano, sino también regional, y asumir las responsabilidades en relación a estos servicios. Es necesaria una reglamentación única que haga posible la uniformidad de vehículos y tarifas, superando las limitaciones geográficas en la prestación del servicio.

Respecto a los trenes de larga distancia, es importante destacar la importancia de la interconexión de Rosario con el resto de las localidades del país. La Región Metropolitana de Rosario, pasa a constituirse como un núcleo central de un nuevo espacio regional: la Región Centro, a partir de su ubicación geográfica y de su potencial económico. Como gran Región interactúa con Buenos Aires, y es necesario, en el marco de una planificación estratégica, ofrecer otra alternativa modal que se complemente con el autotransporte por carretera y con el transporte aéreo.

Si bien la tendencia en el mundo es revalorizar y potenciar al transporte ferroviario, no existen políticas consolidadas para el desarrollo del sistema ferroviario nacional, como tampoco un ente u organismo que oriente, regule, organice y planifique el sistema de transporte ferroviario.

La red ferroviaria argentina tuvo, en sus momentos de mayor esplendor, una muy completa red jerarquizada de servicios de pasajeros. En la década del 50 los principales servicios fueron actualizados por la incorporación de modernos coches de pasajeros y una progresiva dieselización. La década del 60 vió correr trenes expresos que se podían asimilar a los mejores del mundo.

En al década del 80 la irrupción masiva de la aviación y expansión del transporte automotor y la socialización del automóvil condujeron, paulatinamente, a la desaparición del transporte de pasajeros por ferrocarril.

En los 90, con los procesos de concesiones, se produce la discontinuidad de los servicios.

En la actualidad, es necesario repensar el sistema de transporte ferroviario, como un nuevo sistema de alta tecnología que muestre una ruptura con el ferrocarril del pasado, y estrechamente relacionado con la dinámica socio-urbana-territorial.

e) Políticas Medio Ambientales: gestión de residuos

Generalmente el grado de desarrollo de un sistema de gestión de residuos en determinada comunidad está relacionado a su nivel de generación de desechos. Las ciudades grandes han debido enfrentar desde tiempo atrás el problema del manejo de residuos, desarrollando de manera paulatina soluciones técnicas y económicas para afrontar el desafío. En comunidades más pequeñas, hasta hace pocos años atrás, el manejo de residuos no representaba un problema, pero el creciente desarrollo de la conciencia ecológica y el aumento de las exigencias en materia ambiental, les crean hoy en día importantes presiones para que se desarrollen pautas más modernas de gestión.

Además, la generación de residuos «per cápita» se incrementó y la composición de los mismos cambió para convertirse en más voluminosa y menos biodegradable. Ante estos cambios, las instituciones públicas se ven excedidas en su capacidad.

El área del Gran Rosario enfrenta problemas ambientales que son característicos de las grandes concentraciones urbanas, entre ellos el de la importante generación de residuos sólidos urbanos e industriales; y la criticidad que presenta especialmente la etapa del tratamiento y/o su disposición final. En este sentido se estima que un 30% de los residuos sólidos no son recolectados y se abandonan en baldíos y calles, desconociéndose el destino final de significativos volúmenes de residuos industriales peligrosos, y existiendo varios problemas y carencias sin resolver en lo que respecta a los residuos del sistema hospitalario.

Nos encontramos con comunidades que conviviendo en un mismo espacio físico tienen diferentes sistemas de gestión de residuos, algunos de los cuales impactan fuertemente sobre el medio ambiente, perjudicando de forma directa o indirecta a comunidades vecinas.

Un sistema de manejo de residuos es un proceso de etapas sucesivas compuesto en líneas generales por los siguientes procesos unitarios: separación, disposición inicial, recolección, transporte, tratamiento, transferencia y disposición final. Cada paso del proceso está interrelacionado y determinado en gran medida por el paso anterior. El proceso consiste en ir concentrando los residuos y sometiéndolos a distintos tratamientos (dependiendo de la etapa y del modelo de gestión adoptado), hasta arribar a la disposición definitiva de los mismos.

Por todo lo expuesto, es importante la coordinación interinstitucional entre Municipios y/o Comunas. Los pequeños municipios que realizan una gestión en conjunto con otras comunidades han percibido un aumento en la eficiencia de los sistemas de recolección. Si bien los tratamientos centralizados de residuos (entre varias comunidades), tienen la desventaja de mayores costos de transporte, estas plantas dan la posibilidad de mecanizar determinados procesos de compostaje y/o recuperación de residuos y brindan un mejor acceso al mercado para los productos reciclables y para la venta de compost, permitiendo además operar plantas de tratamiento más profesionalmente, por la economía de escala que se desarrolla.

Para la disposición final de los residuos ocurre algo similar, es muy difícil, sino imposible que una pequeña o mediana comunidad por sí sola tenga los recursos necesarios para construir y operar una disposición final de residuos moderna, cumplimentando con todos los requerimientos de protección ambiental. Es por ello que en este punto es imprescindible la asociación entre varias comunidades. Por otro lado los grandes municipios si bien tienen como ventaja haber desarrollado los mecanismos técnicos y económicos para poder gestionar sus residuos de manera conveniente, su principal impedimento se halla en la gran limitación para encontrar terrenos aptos dentro de su urbanizado distrito, por lo que trabajar en forma metropolitana o regional, les abre la posibilidad de disponer de varias alternativas al momento de buscar los terrenos aptos necesarios para el desarrollo del sistema de gestión de residuos.

f) Sistemas Hídricos Regionales

La reciente creación del Ministerio de Recursos Hídricos en el Gobierno de la Provincia de Santa Fe ha resultado un avance muy importante en la gestión de los recursos hídricos. Sin embargo, resulta necesario avanzar en una Política Hídrica Integral para definir el campo del uso, aprovechamiento, control y preservación del agua, contribuyendo al desarrollo de la política hídrica nacional.

Es imprescindible establecer Principios Directores, que sirvan de base para establecer dicha política. En este aspecto y desde el punto de Vista de los Derechos Humanos, se propone como marco de referencia para tales principios que:

- El Agua constituya un bien común
- El Agua sea un derecho intransferible del hombre

4.2.2. Identificación de temas Críticos

- Infraestructuras ferroviarias de acceso a puertos deficientes (congestión y problemas de accesibilidad).
- Conectividad relativa en los accesos viales de la Región (acceso al Aeropuerto Internacional Rosario, tramo Rosario-Victoria, Autopista Rosario-Córdoba y entre las localidades).
- Ausencia de Zonas de Actividades Logísticas.
- Playas de camiones dispersas en las áreas urbanas y rurales sin planificación previa.

4. Algunas consideraciones para el diagnóstico

- Dragado y balizamiento de las Hidrovías Paraná-Paraguay y Paraná-Tieté.
- Carencia de un sistema integral de parques regionales.
- Ausencia de planificación integral para el tratamiento regional de las Cuencas hídricas.
- Escasa articulación urbana y puesta en valor de infraestructuras comerciales, industriales y portuarias en desuso.
- Conflictos derivados de la incompatibilidad de normas del uso del suelo.
- Carencia de planes de preservación de áreas de valor ambiental.
- Falta de una planificación regional del transporte de pasajeros (superposición de servicios de diferentes jurisdicciones, inexistencias de intermodalidad).
- Carencia de políticas para el desarrollo del sistema de transporte de pasajeros ferroviario.
- Una política poco clara respecto de la preservación de los espacios y de la infraestructura ferroviaria existente.
- Ausencia de control respecto a la preservación del medio ambiente a escala regional.
- Inadecuada disposición final de los residuos industriales y/o patológicos con los consiguientes vectores.
- Necesidades básicas insatisfechas de algunos sectores de la población en materia de agua potable.
- Desbordes de cursos de agua sin control, y carencia de sistemas de drenajes y retenciones adecuadas.

4.3. EJE 2 DE ACTUACIÓN: SISTEMA ECONÓMICO REGIONAL

• El sistema económico regional

Sus perfiles, sus dinámicas, sus dificultades y sus potencialidades.

Objetivo: Fortalecer y diversificar el sistema productivo regional, y mejorar los niveles de actividad económica y de ocupación en empleos con futuro.

Temas: estructura productiva regional y tejido empresarial, capacidad empresarial y tecnológica, sistema de crédito, mercado de trabajo, etc.

4.3.1. Descripción de los recursos y análisis de problemas

La Región Rosario concentra más del 40% de la población provincial y contribuye con más de la mitad de su Producto Bruto Geográfico a la provincia y cerca del 5 % al Producto Bruto Interno del país.⁴ Las principales actividades industriales son: alimentos y bebidas; metalmecánica; maquinarias y equipos agrícolas; automotriz; autopartes; vestimenta; acero; calzado y caucho y plásticos.

El PBG del Aglomerado Gran Rosario, compuesto por los municipios de: Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, Funes, Granadero Baigorria, Pérez, Puerto General San Martín, Rosario, San Lorenzo y Villa Gobernador Gálvez, fue durante el año 1999 \$7.818,6 millones a precios de 1993, registrando una caída en términos reales 5,0%, superior a la observada en el ámbito nacional, tendencia que se mantuvo durante los años 2000 y 2001.⁵

Realizando un análisis de la composición del PBG del aglomerado para el año 1998, se observa que el sec-

⁴ Producto Bruto Geográfico. Rosario y Aglomerado Gran Rosario. Serie 1993-1998. Resultados provisionales. 2003. Instituto de Investigaciones Económicas de la Escuela de Economía de la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística de la Universidad Nacional de Rosario.

⁵ Instituto de Investigaciones Económicas, Escuela de Economía. FCEyE. UNR. "El nivel de actividad en el gran Rosario y su región en 1999: un análisis a través de la evolución del PBG". Séptimas Jornadas "Investigaciones en la Facultad de Ciencias Económicas y Estadística, noviembre de 2002.

tor secundario aporta a nuestra región con el 24% del PBG, y el mismo está conformado por: la industria manufacturera, que aporta al sector 74% del producto; la construcción, con un aporte del 12%; y electricidad, gas y agua, con una participación del 14%. Por otro lado, el **sector terciario** agrega valor a nuestra economía con el 76% del PBG, siendo las ramas más representativas para generarlo: las actividades inmobiliarias y empresariales, con un 30%; el comercio por mayor y menor, que participa con un 27% del PBG; y Transportes y Comunicaciones con un 11% del valor generado por el sector.⁶ Asimismo, cabe destacar que dentro del sector terciario se incluyen actividades que pertenecen a las divisiones: hoteles y restaurantes, intermediación financiera, administración pública y defensa, enseñanza, servicios sociales y salud, etc. donde queda en evidencia la relevancia de las actividades vinculadas a servicios en nuestra región, tanto en la generación de valor agregado como en la cantidad de población ocupada.

En cuanto al **sector primario**, en la Provincia de Santa Fe, existen cinturones hortícolas alrededor de los centros urbanos, principalmente en Rosario y Santa Fe. Allí se desarrolla la agricultura en forma intensiva, con gran variedad de cultivos y riego artificial. Asimismo, la ganadería encuentra un lugar privilegiado: abundancia de pastos y buen clima. La mayor parte de la explotación ganadera (98.05%) se orienta a las razas bovinas. La riqueza agropecuaria del sur santafesino determina que nuestra región cuente con un importante complejo portuario dedicado fundamentalmente al comercio internacional de cereales, oleaginosos y aceites. En el complejo portuario regional se comercializa el 68% de las exportaciones de aceites vegetales del país, el 85% de los embarques de subproductos y el 47% de los embarques de granos.

El tejido productivo de la Región Rosario está formado por una multiplicidad de perfiles que integran actividades agro-industriales tradicionales con aquellas vinculadas a las tecnologías de información y comunicación, pasando por un desarrollado sector de servicios y una industria alimenticia altamente competitiva, proyectando así a la Región como un polo productivo innovador.

En cuanto a la **actividad industrial**, en el cordón urbano (Rosario, Villa Constitución, San Lorenzo, Santa Fe, San Jerónimo, Iriondo) se concentra la mayoría de los establecimientos industriales de la Provincia, destacándose el municipio de Rosario, con más de la cuarta parte del valor bruto de la producción provincial. Existen en la región unos 3.670 locales industriales, que dan empleo a más de 63.000 personas aproximadamente, y generan unos 1.000 millones de dólares de valor agregado. La principal industria de la región es la alimenticia (representa el 21% de la actividad industrial). Le siguen en orden de importancia la industria metalmeccánica (18%) y la de maquinaria y equipos (10%). También se localizan en la ciudad y su zona de influencia empresas petroquímicas, papeleras, madereras, textiles y plásticas.⁷

El tejido empresarial de la región está constituido por medianas y pequeñas empresas locales con una gran importancia del sector industrial. Asimismo es predominante la presencia de un grupo pequeño de grandes empresas que han tenido históricamente y aún hoy conservan un peso notable en el producto de la región. Éstas han sido, durante décadas, el eje del desarrollo de la zona. También cabe destacar la existencia de empresas multinacionales en la Región.

Respecto de la **industria alimenticia**, la Región cuenta con el complejo aceitero más importante del país. Este complejo representa el 50% de la capacidad de molienda y el 68% de las exportaciones de aceites vegetales del país. Específicamente la producción agroalimentaria para la campaña 2002/2003, produjo el 32% de la producción nacional de quince cultivos tradicionales entre ellos: soja, maíz, girasol, trigo, sorgo, algodón, alpiste, arroz, avena, cebada cervecera y forrajera, lino, maní, mijo y algodón. La Región responde, para ese período, al 79% de la producción de los cultivos antes mencionados.

En cuanto a la **industria metalmeccánica**, nuestra Región es una de las que ha logrado mayor presencia de industrias de maquinaria agrícola (11% del total de empresas de la provincia) en el país. Además, en ella se encuentran radicados el 17% de los establecimientos de fabricación de productos mecánicos de toda la provincia y el 26% de los de maquinaria y equipos. El 63% de las empresas de la zona son pequeñas y medianas empresas.

Es importante resaltar que la región, principalmente la ciudad central, presenta además una importante con-

⁶ Instituto de Investigaciones Económicas, Escuela de Economía. FCEyE. UNR. Producto Bruto Geográfico: Rosario y Aglomerado Gran Rosario. Serie 1993-1998. Resultados provisorios.

⁷ Relevamiento socio-productivo de la Provincia de Santa Fe. Informe Fundación Avanzar.

4. Algunas consideraciones para el diagnóstico

centración de **empresas de base tecnológica**, entre las que se destacan empresas que proveen sistemas de control y automatización de procesos y desarrolladores de software, entre otros. Estas empresas son en su mayoría pymes, las mismas agregan valor en promedio por un 80% de sus ventas y el 40% de sus empleados son profesionales.

A partir de 1990 se evidencia un proceso de creación de nuevas firmas en el área tecnológica lo que genera la formación de un **cluster tecnológico** en la ciudad de Rosario.⁸ El mismo está formado por 32 empresas, algunas de ellas tienen también sede en otras ciudades del país y en el exterior. El 80% de las mismas desarrollan su actividad principal en el área del software y el 20% restante se reparte casi en partes iguales entre las empresas de electrónica, las de comunicaciones y las que se definen como integradoras. En su gran mayoría son empresas de reciente fundación. En particular, 3 de cada 4 empresas se fundaron a partir del año 1990 y seis de ellas (el 19%) a partir del año 2000. Éstas comparten la característica de ser empresas de software que combinan el desarrollo de productos con la consultoría. Es importante destacar el dinamismo que mostraron variables como la facturación y el empleo de las empresas del cluster. En 2002 las empresas facturaron, en conjunto, poco más de 26 millones de pesos y, a pesar del escenario de depresión económica que atravesó el país en ese año, fueron capaces de incrementar su facturación un 1,8% respecto al año anterior. Las empresas tienen en promedio 25 empleados y mostraron un fuerte incremento del empleo entre 2002 y 2003. Apenas 9 de las 32 empresas del cluster venden en el exterior. Estas ventas totalizaron algo más de U\$S 178.500 (aproximadamente \$535.500) en 2002, representando poco más del 8% de las ventas totales de las empresas que exportan.

La región ha comenzado a asumir su desarrollo competitivo desde la integración de la diversidad de perfiles productivos, en cadenas de valor virtuosas e innovadoras y bajo plataformas organizativas público-privadas. Promover un entorno institucional propicio para el desarrollo sostenible de la Región Rosario y el bienestar de la sociedad local, es el desafío que compromete a los gobiernos, instituciones y empresarios.

A partir del enfoque de Manchones Territoriales, el informe del Observatorio Permanente del Instituto para el Desarrollo Industrial elabora un Mapa Territorial Sectorial de las PyMIS (pequeñas y medianas industrias) con el objetivo de observar las principales especializaciones sectoriales de las PyMIS en la región. En este punto, detallamos a continuación algunos datos que consideramos relevantes a los efectos de complementar nuestra mirada. Estos expresan la participación porcentual de los sectores industriales en relación al total de ocupados:

- Cantidad de sectores industriales en los cuales se especializan las PyMIS: siete.
- Participación porcentual de los ocupados en los sectores en los cuales se especializan las PyMIS, con respecto al total de ocupados PyMIS de la provincia: 62,1%.
- Sector más importante de especialización: Alimentos y Bebidas.
- Participación porcentual de los ocupados en el sector principal, respecto del total de ocupados de la provincia: 22,93%.
- Segundo sector de especialización: Maquinarias y Equipos.
- Participación porcentual de los ocupados en el sector secundario, respecto del total de ocupados de la provincia: 11,92%.

Los Manchones Territoriales-Sectoriales están conformados por aquellos territorios limítrofes donde las PyMIS se especializan en los mismos sectores industriales. En este sentido, se remarcan, como ejemplos, los siguientes aspectos de la región:

- el 52% de los ocupados de las PyMIS del Departamento de Iriondo trabajan en el sector de muebles de madera.
- el 45% de los ocupados de las PyMIS del Departamento Belgrano trabajan en el sector de maquinarias y equipos.

⁸ Relevamiento de Empresas Tecnológicas de Rosario. 2003. Informe Final INNOVA, Polo Tecnológico Rosario. 65p.

Los fabricantes de maquinarias y equipos constituyen un Manchón Territorial-Sectorial, y se localizan en el centro-sur de la provincia de Santa Fe (departamentos de Belgrano, Castellanos, Caseros, San Martín y Rosario) y en el este de la provincia de Córdoba (San Justo, Marcos Juárez y Unión), limítrofes unos de otros. Allí se concentra el 20% de la mano de obra nacional PyMIS del sector, el 74% de la mano de obra sectorial PyMIS de Santa Fe y el 48% de la mano de obra sectorial PyMIS de Córdoba.

La provincia de Santa Fe participa en el ranking de algunas de las especializaciones territoriales sectoriales tomando en cuenta las principales ramas de actividad de la región, tales son los casos del sector de alimentos y bebidas; la actividad de metales comunes en el Departamento. Belgrano, los productos elaborados de metales en el Departamento. Constitución; y Maquinaria y Equipos en los Departamentos. Belgrano y Rosario.

En este punto es importante destacar el valor del estudio de los eslabonamientos productivos y la localización territorial de empresas y actividades. Esto es fundamental para delinear una actuación inteligente en materia de desarrollo económico local. El objetivo principal es el de identificar y comprender la estructura de la producción y comercialización de las actividades más significativas para la economía local, esto es, el conjunto de relaciones económicas entre productores, proveedores, comercializadores y clientes (cadenas de valor), junto a las infraestructuras de apoyo, centros de capacitación e investigación tecnológica, servicios a empresas y todos los elementos que posee el entorno territorial donde se sitúan las actividades y empresas involucradas en los diferentes ámbitos territoriales.

La «Cadena de Valor» implica la colaboración estratégica de empresas y sectores con el propósito de satisfacer objetivos específicos de mercado en el largo plazo, y lograr beneficios mutuos para todos los «eslabones» de la cadena. Se entiende comúnmente por complejo productivo o cluster una concentración sectorial y/o geográfica de empresas que se desempeñan en las mismas actividades o en actividades estrechamente relacionadas -tanto hacia atrás, hacia los proveedores de insumos y equipos, como hacia adelante y hacia los lados, hacia industrias procesadoras y usuarias así como a servicios y actividades estrechamente relacionadas con importantes y acumulativas economías externas, de aglomeración y especialización (por la presencia de productores, proveedores y mano de obra especializada y de servicios anexos específicos al sector) y con la posibilidad de llevar a cabo una acción conjunta en búsqueda de eficiencia colectiva.

Trabajar desde el enfoque de las cadenas de valor, implica focalizar el análisis en todas aquellas actividades productivas vinculadas a un recurso estratégico para el territorio. Por lo tanto, el desafío es la generación de conocimiento pertinente desde esta nueva mirada.

Un estudio realizado en el año 2003⁹ facilita algunas aproximaciones desde esta perspectiva. En el mismo se identifican las cadenas de valor de la Provincia de Santa Fe, estimando los empleos directos por ellas generadas, así como el resultado de su balanza comercial en el período 1997-2002:

Generación de empleo:

- Cadena Autopartista: 2970 empleos directos
- Cadena Foresto- Industrial (Pasta y Madera, y Papel y Muebles) : 10500 empleos directos
- Cadena Maquinaria agrícola: 18800 empleos directos e indirectos
- Cadena Carníco: 37800 empleos directos
- Cadena Textil e Indumentaria: 2500 empleos directos (solo aquellos generados por confección).

Saldo de Balanza Comercial:

- Cadena Autopartista: negativo
- Cadena Foresto-Industrial: Pasta y Madera: positivo; Papel y Muebles: negativo
- Cadena Maquinaria agrícola: negativo

⁹ Informe realizado el II Encuentro Federal de Industriales Región Centro. Fisce, Adiba, Industriales, UIER, UIPBA. Noviembre 2003.

4. Algunas consideraciones para el diagnóstico

- Cadena Carníco: positivo
- Cadena Textil e Indumentaria: s/d.

Actividad Bursátil

La actividad bursátil de la Región se desarrolla, fundamentalmente, en la Bolsa de Comercio de la ciudad de Rosario. Allí funcionan el Mercado de Valores, el Mercado a Término y el Mercado Disponible correspondiendo estos dos últimos a cereales. El Mercado de Valores representa aproximadamente el 10% del total de valores transados en el país, siendo de este modo el segundo mercado más importante. En él se realizan operaciones por unos \$786 millones al año. El Mercado a Término es, junto con el de Buenos Aires, el más importante del país. El volumen de operaciones supera los 103.000 contratos (2,6 millones de toneladas de granos aproximadamente), siendo los productos más importantes, la soja, el trigo y el maíz.

Durante 2003, el volumen negociado a través de contratos de compraventa de granos ascendió a U\$S 4.000 millones, estimando que el valor de la producción comercializable de granos en Argentina habría escalado a U\$S 9.000 millones.

Actividad Turística

Es preciso dimensionar esta actividad, que involucra a múltiples actividades y sectores económicos, en cuanto a su potencial para atraer inversiones, revitalizar actividades productivas, revalorizar el suelo, recuperar calidad de paisajes y escenarios urbanos y metropolitanos, así como para mejorar la calidad de vida de las comunidades residentes.

Esta actividad, vinculada al sector servicios, debe ser incorporada por los actores económicos locales como generadora de riqueza, en la búsqueda de ingresos de divisas y generación de empleo para la Región. De este modo, se visualiza el turismo como una alternativa de reestructuración y posicionamiento estratégico del territorio. El crecimiento de las distintas modalidades de turismo, tales como: cultural, urbano, metropolitano, náutico, de negocios, activo; la difusión derivada del III Congreso de la Lengua Española a realizarse en noviembre del 2004, con sede en la ciudad de Rosario; la ley nacional de turismo; la declaración del gobierno nacional de «Turismo, Sector Estratégico»; representan oportunidades de desarrollo para la Región.

En el espacio metropolitano emergen ríos, historias, voces aborígenes, diversidad de etnias, caminos pintorescos, llanuras infinitas, naturaleza virgen, ciudades modernas y pueblos de gesto antiguo. Innumerables recursos que sumados a la gente, conforman el activo más valioso: la identidad cultural. Y ella justamente la que nos diferencia de otras regiones y se constituye en términos de mercado en la ventaja comparativa por excelencia. Este patrimonio humano, cultural y natural, puede constituirse en una de las bases del desarrollo local. En efecto, el turismo es uno de los sectores que más ha crecido, a nivel internacional, en los últimos años. El Consejo Mundial de Viajes y Turismo, organismo con sede en Bruselas, pronostica que la actividad aumentará un ciento por ciento en los próximos 10 años, en materia de divisas. Y para el 2005, el sector moverá 7 trillones de dólares y creará 338 millones de empleos en el mundo.

También, la Organización Mundial del Turismo, que asocia a 140 países y estudia desde hace 30 años el fenómeno, afirma que el turismo se ha difundido en todas las regiones del mundo, por encima de guerras, terrorismo, catástrofes naturales y epidemias.

La Región Rosario cuenta con una posición geográfica privilegiada; con una diversidad y cantidad de oferta de servicios recreativos, culturales y deportivos; con prestigiosas instituciones en la enseñanza del turismo. Por otro lado, en la actualidad, el turismo representa la segunda plaza de entrada de divisas y un polo en el que se asientan diversas obras públicas vinculadas a la recreación y a la actividad turística.

Mercado de trabajo

En los años 2002-2003, el crecimiento del empleo sostenido en la región central del país también se registra en el Gran Rosario. El empleo formal privado en empresas de 10 y más empleados —cerca del 23% del empleo urbano de la región— se ha recuperado y estaría comenzando a superar el nivel de empleo previo a la crisis financiera de 2001. Se confirma una recuperación en el empleo en la mayoría de las ramas industriales, desta-

cándose, el incremento en las demandas laborales de las empresas constructoras y en la industria manufacturera.¹⁰ En el Gran Rosario el problema de empleo tuvo sus picos de crisis en el período 1991-2001, provocado principalmente por políticas macroeconómicas.

Gran Rosario				
Tasa	1º Trimestre 2003	4º Trimestre 2003	1º Trimestre 2004	2º Trimestre 2004
Empleo	34,2%	36,9%	36,7%	37,7%
Desocupación	22,4%	16,6%	17,2%	15,7%
Subocupación	16,2%	12%	10,6%	13,1%

En los **aglomerados urbanos de menos de 500 mil habitantes** la generación de empleo había sido firme durante todo 2003. La tendencia se invirtió en el primer trimestre de 2004: se perdieron 30 mil puestos y la desocupación subió un punto, hasta 13%.

La desocupación en el Gran Rosario bajó un punto y medio entre el primer y segundo trimestre del año, al ubicarse en una tasa del 15,7%. Esto significa que la cantidad de desocupados se redujo en 7 mil personas en los últimos tres meses. El número de ocupados creció en 13.000, lo cual indicaría que la recuperación de empleo en la región se produjo a pesar de un aumento en la cantidad de gente que ingresó como demandante al mercado laboral.

Actualmente, la evolución favorable del mercado de trabajo local corresponde a la mayor demanda de empleo de las empresas pequeñas y fundamentalmente de las medianas. Aunque algunas grandes han registrado un crecimiento en su demanda de mano de obra.

La industria manufacturera y la construcción lideran la recuperación en la creación de empleo. En el caso de la industria manufacturera, la sostenida recuperación de la demanda en los meses previos, coloca el nivel de empleo del sector por encima de lo registrado a fines de 1999.

Una de las características más importantes del mercado laboral del Gran Rosario, es la baja participación de empleo generado por el sector público. De esta manera, nuestro territorio tiene una marcada tendencia a acentuar su situación de empleo tanto en períodos de expansión como en los de retracción de la actividad económica.¹¹

Además del problema de la falta de empleo y la falta de capacitación de la mano de obra, el mercado laboral argentino se caracteriza hoy por el **predominio de puestos de trabajo precarios** —inestables y sin cobertura social— y las bajas remuneraciones.

Sin embargo, la región posee un conjunto de **recursos y capacidades distintivas** que ofrecen un entorno propicio para el desarrollo de actividades tecno-productivas y científicas, el desenvolvimiento de los negocios, la formación educativa-cultural con calidad internacional y el esparcimiento saludable.

Las ciudades y comunas que conforman la Región Rosario cuentan con un activo estratégico diferenciador y dinamizador de su actividad socioeconómica: la calidad de sus recursos humanos. Calidad que encuentra sus raíces en los procesos histórico - culturales donde la formación fue un eje dinamizador de la sociedad local. Hoy la misma se recrea en un conjunto de prestigiosas instituciones educativas, de formación, investigación y desarrollo que ofrecen un entorno de conocimiento para la innovación. Traducido en cifras, Rosario:

- Posee una concentración de personal de ciencia y técnica que, en relación a su población, es 50% superior al promedio argentino.
- En ella se radican seis casas de altos estudios, dieciocho institutos de investigación científica y dos institutos de transferencia de tecnología vinculados a múltiples disciplinas.
- Cerca del 8% de la población total de la ciudad es estudiante universitaria. Uno de cada ocho alumnos estudia carreras técnicas.

¹⁰ Instituto de Desarrollo Regional. «Recuperación Económica: dimensión en la provincia de Santa Fe» Ana Inés Navarro de Gimballi y Fernanda Méndez. Desarrollo y Región. 2003

¹¹ Carlos Crucella, Desarrollo y Región ¿Hay una nueva Argentina?/ Anuario 2003-Rosario.

4. Algunas consideraciones para el diagnóstico

Este entorno de conocimiento influyó en la radicación de importantes empresas multinacionales como Cargill y General Motors, entre otras. Estas empresas y otras de gran escala presentes en la región, destacan la excelente calificación de los recursos humanos y los bajos costos operativos. La construcción de un entorno institucional propicio para favorecer la innovación competitiva del tejido socio-productivo exige articular estrategias de las organizaciones empresariales, instituciones educativas y Centros de I+D radicados en la región, en torno a proyectos colectivos de desarrollo.

La endogenización de las capacidades socio-técnicas está motorizando la incubación de nuevos emprendimientos tecnológicos de alto impacto, tales como: el Vivero de Empresas de Base Tecnológica de la UNR y del CONICET; y el Proyecto de Parque Científico-Tecnológico. En un proceso continuo de aprendizaje los actores públicos y privados de la región desafían la generación de valores competitivos y sostenibles promoviendo la vinculación del conocimiento científico-tecnológico con la producción, como la experiencia del Polo Tecnológico Rosario y el Polo Biotecnológico, con sus primeras expresiones en proyectos como Bioceres y Biosidus del INDEAR (Instituto de Agrobiotecnología de Rosario). Este tipo de emprendimientos se encuentran potenciados por instituciones como la Agencia de Desarrollo de la Región Rosario, la Secretaría de Producción, Promoción del Empleo y Comercio Exterior de la Municipalidad de Rosario, la Universidad Nacional de Rosario, la Universidad Tecnológica Nacional, el Ministerio de Producción de la Provincia de Santa Fe donde quedan representados y vinculados los diferentes actores del desarrollo económico del territorio.

De este modo, se percibe un clima institucional donde la interacción entre lo público y lo privado aparece de manera focalizada por distintas motivaciones, no aún como una cuestión sistemática. Y se reconoce que ello, marca un mayor nivel de diálogo entre las entidades, aparecen espacios para la formulación de consensos como pocas veces hubo en la Región.

Inversiones proyectadas en la Región

Existen expresiones de la actividad actual y potencial de nuestra región que se vinculan con las inversiones proyectadas en distintas ramas o sectores, como son las primarias, las de transformación, la de ciencia y tecnología, etc. Para citar alguna de ellas: ampliación de capacidad de molienda para exportación a 120.000 tn de granos por día; construcción de dos mega centro comerciales en Rosario; obras de infraestructura viales, ferroviarias y aeroportuarias y portuarias; inversiones en sectores metalmeccánico, alimenticio, textil, etc.; inversiones en sectores de biotecnología y TIC's.

La Región Rosario sufrió, en la década pasada, una fuerte crisis industrial. El ajuste y reconversión en la industria metalmeccánica, metalúrgica básica, siderúrgica, química y del papel —por citar aquellos ejemplos más relevantes— pusieron a la región ante una crítica situación económica y social, con dificultades para competir en un marco de apertura económica y competencia internacional con una de las tasas de desocupación abierta más altas del país. En la actualidad, los cambios en la política macroeconómica han comenzado a revertir este proceso, proponiendo el desafío de reconstruir un modelo de desarrollo local que permita redinamizar nuestro territorio.

La Región se encuentra hoy en un punto de inflexión histórica, a partir de importantes obras de infraestructura que se están llevando a cabo y de inversiones productivas que se realizan en el territorio. Pero, desde la perspectiva de sistemas locales de empresas en un entorno competitivo, Rosario presenta aún limitaciones en cuanto a su estructura productiva y empresarial y dificultades para definir orientaciones comunes de crecimiento y desarrollo tecnológico. Por otra parte, la región evidencia (desde la perspectiva de coordinación de políticas) serias dificultades en cuanto a la cooperación interinstitucional y dificultades para definir orientaciones comunes de crecimiento y desarrollo tecnológico, entre las propias autoridades de las instituciones públicas que deben liderar este proceso de integración económica y política, para la consolidación de un territorio que apunte a una estrategia de desarrollo.

Efectivamente, existen problemas de gestión y dificultades para establecer un planeamiento futuro; problemas de financiamiento, de incorporación tecnológica y de estrategias de inserción en mercados internacionales; escasa inversión en algunos sectores claves que dinamizarían aún más la economía regional; empresas familiares con bajo nivel de profesionalización en sus cuadros gerenciales y con problemas de calificación laboral de su mano de obra en los sectores que se están redinamizando; problemas de coordinación y continuidad con

los diferentes programas oficiales o paraestatales de asistencia a las empresas. Asimismo, se reconoce la magnitud que aún tiene el desempleo en la región, en gran parte debido a las problemáticas antes mencionadas.

Se observa que las pymes tienen bajo valor agregado, producto de la falta de tecnología y de conocimiento específico. Las mismas no resultan competitivas la región no ha logrado generar esas ventajas. Además, no existe tradición de articulación entre el sistema científico-tecnológico y el sistema productivo.

Se evidencia la falta de un diagnóstico claro y de un relevamiento que permita visualizar dinámicamente el funcionamiento de los rubros más importantes de la economía y la región. Cabe destacar que la región tiene una postergación de aquellos proyectos considerados prioritarios y que hacen a la definición de un perfil de la región (logística, transferencia de cargas), que ayudaría a las Pymes a ser más competitivas.

Por último, respecto a la actividad turística se percibe la ausencia de articulación de los distintos actores involucrados (sector empresarial; administración pública; sociedad regional; los visitantes, etc.); falta de infraestructura orientada al turismo (señalización, puntos de información, etc.); insuficiente capacidad de alojamiento, tanto hotelero como alternativo; insuficiente orientación turística de la oferta de gastronomía; escasez de operadores turísticos receptivos; falta de acondicionamiento y adaptación de buena parte de los recursos naturales y culturales, lo que les confiere un carácter esencialmente potencial; y ausencia de un marco normativo que regule el funcionamiento del sector.

4.3.2. Identificación de Temas Críticos

1. Escaso dinamismo de actividades capital intensivo y existencia de actividades mano de obra intensivas de baja y media calificación.
2. Falta de calificación laboral en los sectores que se están redinamizando.
3. Casos aislados (no integrados) de alta competitividad, en la reconversión de los sectores industriales más importantes de la Región (agroalimentos / muebles / textil e indumentaria / calzados / metal-mecánico).
4. Inadecuadas infraestructuras económicas y de soporte.
5. Presencia de empresas líderes pero ausencia de política PYME consistente.
6. Escasa articulación entre instituciones del sistema económico-productivo.
7. Ausencia de planificación presupuestaria de la Región para promover el desarrollo.
8. Ausencia de una estrategia regional de promoción de la actividad turística como generadora de valor para el territorio.
9. Necesidad de abrir nuevos mercados nacionales e internacionales.
10. Dificultad de acceso al financiamiento para el desarrollo de actividades productivas.
11. Necesidad de articulación de la agroindustria con otros sectores en las cadenas de valor.

4.4. EJE 3 DE ACTUACIÓN: SOCIEDAD METROPOLITANA

• La sociedad metropolitana

Objetivo: Mejorar el bienestar y la calidad de vida de la población de la región metropolitana.

Temas: base demográfica, distribución de ingresos, calidad de vida, caracteres culturales y tradiciones regionales.

4.4.1 Descripción de los recursos y análisis de los problemas

La Región Rosario cuenta con una población estimada de 1.440.997 habitantes, y Rosario es su ciudad cabe-

4. Algunas consideraciones para el diagnóstico

cera. En la actualidad, esta concentración poblacional representa un 48,02% de la población de la Provincia de Santa Fe.

Desde esta óptica, la Región Metropolitana Rosario esta conformada por 17 municipios y 44 comunas de la provincia. La base demográfica está compuesta por 1.324.783 habitantes en municipios, y 116.194 habitantes en las comunas.¹² La evolución poblacional en el Aglomerado Gran Rosario, otorga una tasa promedio anual de crecimiento de 0,34% (menos de la cuarta parte del período intercensal anterior).

El **Área Metropolitana Rosario**, debido a las nuevas formas de urbanización, registra procesos de suburbanización y desplazamiento de la población hacia las periferias urbanas. La ciudad central (Rosario) entre los Censos 1991 y 2001 perdió población (tasa de crecimiento -0,11%), y se dan situaciones de alto crecimiento en algunas poblaciones metropolitanas, en algunos casos debido al traslado de población a barrios privados. En el Área existen alrededor de 25 countries: es el caso de Pueblo Esther (creció entre 1.991 y 2.001 con una tasa de 88,38%), Ibarlucea (76,04% =, Funes (63,82%), Granadero Baigorria (6,46%, etc.) o por situaciones de asentamientos industriales que generan empleo, es el caso de una pequeña población del Área Metropolitana (Ricardone), que debido al crecimiento de una empresa de procesamiento de oleaginosas que ha generado oferta de empleo, presenta una tasa de crecimiento del 96,67%.

Desde una mirada social, preocupa la consolidación de «dos territorios»: uno incluido, con empleo, acceso a los servicios sociales, etc.; y otro excluido, al margen de los progresos de las ciudades. La crisis económica impacta fuertemente sobre estas áreas degradadas o periféricas, lo cual profundiza la marginalidad social.

Sin embargo, ciertas condiciones nos muestran un panorama alentador. La existencia de una extendida red de solidaridad social ofrece oportunidades de cobertura de servicios sociales a los grupos más vulnerables. Rosario es destacada internacionalmente por su acción contra la pobreza. La diversidad de la oferta educativa, la excelencia de su sistema de salud, el alto nivel de sus producciones culturales, constituyen fortalezas en términos de capital social.

La Región cuenta con algunas oportunidades interesantes. La fortaleza de su sociedad civil, la cual posee un gran número y diversidad de organizaciones que estimulan la participación democrática, puede pensarse como un factor dinámico para la promoción de modos de gestión basados en la cooperación público-privada.

Un camino es avanzar en acciones que abran estos espacios para todos. En este sentido, el uso de los espacios públicos será estratégico, así como, la calidad de la oferta de actividades culturales y recreativas accesibles a la mayoría de la población.

Las políticas de promoción social son un camino necesario, pero insuficiente para promover el desarrollo integral de la región. Se deben complementar con la generación de políticas activas desde una mirada integral, lo cual implica que los responsables locales sean innovadores, creativos y arriesgados para crear y buscar las oportunidades de desarrollo.

Esto supone una estrategia conjunta y coordinada, no puede ser una sumatoria de esfuerzos aislados. La idea de sinergia implica encuentro, cooperación, proximidad, redes; para lo cual se requieren acuerdos y espacios de articulación regional.

El carácter diferencial del enfoque del desarrollo endógeno implica reconocer que el territorio también cuenta, que en el mismo se produce la coordinación/descoordinación de los agentes que sobre este operan. Por ello, se destaca la importancia del papel de los actores, ya que es en el territorio donde se desarrolla el proceso de toma de decisiones, que está en manos, precisamente, de los actores personales e institucionales.

La **problemática de los asentamientos precarios** requiere de una intervención particular, poniendo especial cuidado en los aspectos culturales y sociales.

Según datos del censo 2001, en la ciudad de Rosario, 35.950 familias vivían en viviendas no adecuadas: 14.176 en ranchos, 16.944 en casillas, 2.362 en piezas en inquilinatos, 805 piezas en Hoteles, 1.398 en locales no vivienda, 265 viviendas móviles. Estas familias no tienen acceso al mercado formal de tierra y vivienda, se han convertido en pobladores de villas miseria, sumándose, también, las familias que, por la creciente pauperización de los sectores medios y la escasa oferta de loteos económicos aptos, pasan a engrosar estos asentamientos, constituyendo así la respuesta a la demanda habitacional de los excluidos del mercado.

¹² Para un mayor detalle, véase Anexo 2

El empobrecimiento de la población ha ocasionado también que las familias no cuenten con recursos suficientes para refacciones, mejoramientos o ampliación de sus viviendas, de modo que estas viviendas con problemas de mantenimiento se suman al déficit habitacional. Esta situación se produce también en conjuntos de vivienda pública construidos por la DPVyU, presentado no sólo déficit de mantenimiento sino también de condiciones sociales y legales.

En consecuencia, la política de vivienda social debe cubrir no sólo procesos de rehabilitación y reordenamiento de asentamientos irregulares (si bien es el sector más crítico), sino una oferta de programas diversificada que contemple la franja de población que hoy está excluida del sistema de créditos y de las políticas implementadas por el Estado.

Muchas urbanizaciones públicas de carácter social se han desarrollado en forma aislada y desintegrada de la trama urbana, considerando a la vivienda o al conjunto de viviendas como un objeto aislado y no como una pieza más del complejo mecanismo urbano en el que deben estar insertas y en consecuencia no han sido acompañadas por las infraestructuras básicas necesarias para habitar (agua, transporte, cloacas, energía eléctrica, etc.) ni del equipamiento comunitario mínimo necesario; o bien éstos han sido incorporados a posteriori con mayores costos, generando en muchos casos nuevos bolsones de marginalidad. La resolución del problema habitacional en forma aislada, sectorial que en principio se plantea como una solución, se transforma así, en un nuevo problema.

El tema de la vivienda debe ser abordado desde un enfoque integral, no sectorial, teniendo como objetivos no sólo la reducción del déficit habitacional, sino el mejoramiento de las condiciones de vida urbana que actualmente ofrecen algunos sectores de la metrópolis, asegurando la gestión de las infraestructuras, las condiciones de saneamiento y los servicios básicos en forma anticipada al proceso de urbanización, integrando tanto los sectores sociales como las políticas de los distintos niveles estatales en una política metropolitana, coordinando los recursos existentes para inversión pública y estableciendo políticas que orienten la inversión privada hacia las distintas franjas de demanda.

Este enfoque posibilitará la recomposición de áreas urbanas deprimidas o desestructuradas a partir de intervenciones que incorporen nueva vivienda, permitirá completar, recomponer o reestructurar el espacio urbano metropolitano. Los emprendimientos de vivienda de tipo social deberían ser más -en cantidad- pero de menor magnitud y distribuidos en el territorio, de manera de integrar dichos barrios con soluciones para distintos niveles sociales.

Si bien hoy la coordinación de acciones entre los organismos municipales, provinciales y nacionales no es adecuada, existen comisiones transitorias que se constituyen para tratar o evaluar problemáticas puntuales y —desde hace poco tiempo— una «mesa de Trabajo» integrada por el Servicio Público de Vivienda, la Dirección Provincial de Vivienda y Urbanismo, la Secretaría de Planeamiento, la Secretaría de Obras Públicas. Esta experiencia puede constituir un eslabón inicial para un ulterior desarrollo de un marco legal que posibilite la implementación de políticas integrales de vivienda en el territorio metropolitano.

Por su parte, **las problemáticas de salud** en el Área Metropolitana del Gran Rosario no encuentran, en las actuales circunstancias, un ámbito adecuado para su correcta articulación. Se sufren problemas propios de todo espacio metropolitano que carece de una organización -regidas por pautas formales o informales- que coordine actuaciones a ese nivel. En este sentido, la ausencia de provisión de servicios e infraestructuras sociales regionales generan, por un lado, elevados costos en términos de eficiencia y eficacia, y por otro, irracionalidad en la provisión de servicios, debido a la descoordinación en la ejecución de las políticas de salud. Por lo tanto, *es una necesidad articular respuestas más efectivas a problemas comunes tales como la atención de la salud.*

En términos de promoción de la salud, los sistemas de salud más equitativos han sido, más exitosos que aquellos que basados exclusivamente en mayores presupuestos económicos. Esta noción surge a partir de la convicción de que la inequidad enferma más que la pobreza. Por ello, se plantea como desafío, conocer la distribución poblacional de la desigualdad en términos de las condiciones de vida y distribución de enfermedad y muerte, para así, comprometer a toda la red de servicios en la adecuación de los procesos de trabajo de modo de responder particularmente a esas heterogéneas necesidades.

Para abordar la promoción de la salud es importante abogar, claramente, por estilos de vida saludables y tratar de mejorar el entorno. Por ello, trabajar desde la intersectorialidad y articuladamente entre los diferen-

4. Algunas consideraciones para el diagnóstico

tes organismos del Estado (nacional, provincial y municipal) con las ong's y la comunidad es una tarea indispensable.

Resulta conveniente abordar esta problemática desde una visión integral, planteando, por lo menos, la discusión en tres niveles interrelacionados:

- **En el Primer Nivel de Atención**

1- Es necesario asegurar el primer nivel de atención a nivel local. Para esto, se debe asumir una lógica de contrato responsable entre el Estado y la sociedad civil, donde la organización de los servicios se centre en las necesidades de la población con participación de los municipios y comunas en los lineamientos de las posibilidades locales de gestión.

- **En el Segundo Nivel de Atención**

2- Coordinar y articular los Recursos Sanitarios de los Hospitales Regionales, jerarquizándolos como Instituciones de segundo Nivel en cuanto a la complejidad de resolución sanitaria. Además, hay que evaluar la posible utilización de instituciones privadas que pudieran existir a nivel local, para el apoyo de las prestaciones requeridas, de ser posible, antes de la movilización a varios kilómetros del domicilio de los ciudadanos.

- **En el Tercer Nivel de Atención**

Las acciones tienen que intentar asegurar el acceso a los ciudadanos.

En este sentido, podemos planteamos las siguientes cuestiones:

- Existen instituciones sanitarias del ámbito privado en diferentes localidades del área Metropolitana que prestan asistencia en situaciones de alta criticidad de los ciudadanos.
- En caso de requerir ser trasladado a Instituciones Públicas de la ciudad de Rosario, poder hacerlo en forma ordenada; destrabando demoras burocráticas que ponen en riesgo la salud o la posibilidad de recuperación de las personas.
- Para que se pueda llevar a cabo este procedimiento deben existir convenios de acuerdo a priori sobre el acceso, externación y financiamiento de la alta complejidad.

Ante las falencias de articulación institucional, la ausencia de vinculación concreta entre problemas y recursos potenciales y existentes, es menester abordar la problemática de la salud pública en el Área Metropolitana del Gran Rosario desde una perspectiva estratégica. En este contexto, una opción que marque un camino concreto de trabajo puede ser la discusión de un sistema integrado de emergencias sanitarias.

Identificación de Temas Críticos

- Importantes niveles de desocupación y subocupación.
- Escasa coordinación para la cobertura de la salud pública.
- Deficiencias en la provisión del servicio de salud en varias localidades de la región.
- Ausencia de una política de salud pública regional.
- Escasa articulación regional para la implementación de políticas del hábitat popular.
- Marcada fragmentación institucional en la gestión de políticas sociales.
- Necesidades habitacionales insatisfechas.
- Encarecimiento de varios componentes del desarrollo urbano por la privatización de servicios.
- Insuficiente promoción de la actividad deportiva en el desarrollo integral de la persona.

4.6. EJE 4 DE ACTUACIÓN: INSTITUCIONES METROPOLITANAS

• Las instituciones de la región

Sus características, sus roles, sus alcances y limitaciones.

Objetivo: Dotar a la Región Metropolitana de instrumentos efectivos de coordinación institucional, sobre la base de una red de cooperación y sinergia entre comunidades.

Temas: niveles de articulación y organización institucional, sistemas de gobierno y participación, calidad y transparencia institucional, comportamiento legislativo, etc.

4.6.1 Descripción de los recursos y análisis de los problemas.

El espacio metropolitano supone la existencia de un centro neurálgico, en donde se concentran actividades y funciones (encarnado por una ciudad cabecera), que se proyecta sobre sus fronteras jurisdiccionales, incorporando de forma satelital otros núcleos urbanos próximos. Este conjunto de núcleos urbanos de disímil tamaño se encuentra interrelacionado, física y funcionalmente, a través de un «hinterland» o centralidad respecto de la ciudad central. Sus límites resultan móviles, porosos e inestables. Estos dependerán de la decisión política de la ciudad central y de sus territorios adyacentes de llevar adelante, en forma conjunta, un proyecto de área o región, para la gestión mancomunada de los diferentes asuntos que les competen.

En este marco, Rosario es eje de un espacio metropolitano, con continuidad física y con un perfil socioeconómico y cultural similar. El fenómeno metropolitano en la región, marca que el crecimiento urbano y demográfico no ha sido sólo de la ciudad central (Rosario), sino también de los núcleos urbanos cercanos a la misma, definiendo una región metropolitana con grandes niveles de interacción e interdependencia, que liga a todos sus componentes a través de múltiples aspectos.

Sin embargo, desde la perspectiva de la coordinación de políticas, la Región Metropolitana de Rosario, presenta aún limitaciones en cuanto a cooperación interinstitucional, y dificultades para definir orientaciones comunes de crecimiento y desarrollo tecnológico, entre las propias autoridades de las instituciones públicas que deben liderar este proceso de integración económica y política para la consolidación de un territorio que apunte a una estrategia de desarrollo.

En efecto, las problemáticas metropolitanas del Área del Gran Rosario no encuentran, en las actuales circunstancias, el ámbito adecuado para su correcta articulación. La región sufre los problemas propios de todo espacio metropolitano que carece de una organización que coordine actuaciones a ese nivel, a saber:

- superposición de funciones y predominio de relaciones de competencia entre sus subunidades;
- ausencia de una provisión de servicios, así como de otras actividades articuladas a una dimensión metropolitana, generando costos muy elevados en términos de ineficiencia e irracionalidad en el suministro de los mismos, debido a la descoordinación en la ejecución de las políticas urbanas (fundamentalmente en lo que se refiere al tratamiento de residuos domiciliarios; transporte de cargas y pasajeros; planeamiento urbano; políticas económico-productivas y de salud);
- inexistencia de una imagen regional fuerte;
- crecimiento descontrolado e indiscriminado del área;
- ausencia de una estrategia coordinada y planificada de desarrollo local y regional, que permita aprovechar el potencial de la región para proyectar una estrategia común de desarrollo.

No obstante, las autoridades de la Provincia de Santa Fe y de los distintos Municipios y Comunas que se encuentran involucradas en la Región Metropolitana de Rosario han manifestado explícitamente la necesidad de generar *un nuevo tipo de organización del espacio y su administración*, que permita lograr, por un lado, la coordinación vertical (de las actuaciones de los distintos ámbitos de la administración que operan sobre el territorio metropolitano: Nación, Provincias y Municipios), como, por el otro, una coordinación horizontal de las políticas de los distintos Municipios y Comunas del área, con el fin último de funcionar, en la región, como un

4. Algunas consideraciones para el diagnóstico

territorio metropolitano, y no como una simple aglomeración de Municipios.

A partir de las declaraciones públicas de los distintos actores políticos de la región, se percibe una coincidencia mayoritaria en la necesidad de institucionalizar algún tipo de coordinación de las políticas públicas, para dotarlas de una dimensión metropolitana. Porque, efectivamente, para poder plantear una estrategia de desarrollo es necesario, previamente, que la Región sea identificada por los diversos actores como un territorio unificado, a partir de sus políticas. El territorio metropolitano se construye a partir de las dinámicas sociales, políticas y económicas que allí se generan; las cuales están demandando una institucionalidad que no existe, actualmente, en la Región.

La nueva organización del espacio y su administración, se presenta como una tarea necesaria y motivadora, que dependerá de la voluntad y decisión política de las partes involucradas. La necesidad de afrontar este desafío desde una nueva dimensión supra-municipal debe sustentarse en el reconocimiento de las autonomías municipales e implica una firme descentralización nacional y provincial.

Este eje, tiene como fin último, estructurar la Región Rosario, con sus instituciones representativas y sus autoridades constituidas formalmente. Para ello, en parte la conformación de un espacio de gestión metropolitano que apunte a: mejorar a calidad de vida de la población; articular el espacio metropolitano para la integración de las comunas y municipios que constituyen la región; promover el arraigo social de su población, con una fuerte visión regional; y gestionar la provisión de algunos servicios de alcance metropolitano. Así, este espacio de encuentro y coordinación deberá ser la herramienta idónea para canalizar aquellos proyectos, de alcance metropolitano, presentes en los demás ejes de actuación del PEM.

4.6.2. Identificación de temas críticos:

- Superposición de funciones y relaciones de competencia entre las distintas jurisdicciones gubernamentales.
- Deficiencias de articulación entre el sector público, privado y la sociedad civil.
- Ineficiencia e irracionalidad en la provisión de servicios públicos que se prestan municipalmente en una realidad metropolitana.
- Descoordinación en la ejecución de las políticas urbanas.
- Ausencia de una estrategia conjunta de desarrollo para la Región.

5. Orientaciones Estratégicas de Actuación



1• Implementación de un sistema de transporte multi-modal de cargas eficiente

Proyectos vinculados:

- Proyecto de Ordenamiento General de los Tráficos de Cargas Terrestres de la Región.
- Zonas de Actividades Logísticas
- Consolidación de la Ruta Provincial S26.
- Segunda Ronda
- Conexiones Intra-metropolitanas
- Autovía Rosario-Venado Tuerto.



2• Mejora y ampliación de los servicios de movilidad y transporte.

Proyectos vinculado:

- Plan Integral de Transporte Metropolitano.
- Servicio Ferroviario de Pasajeros de Alta Velocidad.



3• Ordenamiento territorial y regulación del uso del suelo y del ambiente

Proyectos vinculados:

- Sistema Regional de Parques (Parque de la Cabecera, Parque del Aeropuerto, Parque Sur, Bosque de los Constituyentes, Reserva Ambiental de Funes, Parque de los talleres de Perez).
- Tratamiento Integral de las Cuencas de los Arroyos (Ludueña, Saladillo, Frías, Seco, San Lorenzo) y mejora de las infraestructuras de saneamiento del Canal Ibarlucea.
- Tratamiento Integral de Residuos Sólidos Urbanos.
- Sistema Regional de Recursos Hídricos



4• Implementación de mecanismos de coordinación institucional para la gestión pública

Proyectos Vinculados:

- Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM)
- Sistema Integrado de Emergencia Sanitaria



5• Recopilación, generación y gestión de información para la toma de decisiones en la Región Metropolitana.

Proyectos Vinculados:

- Sistema de Información Metropolitana



6• Fomentar la vinculación entre el sistema económico-productivo, el sistema político y el sistema científico tecnológico de la Región.

Proyectos vinculados:

- Programa de Educación para el Desarrollo
- Parque Científico Tecnológico Región Rosario



7• Fortalecimiento de las cadenas de valor y fomento del enfoque de competitividad sistémica territorial.



8• Posicionamiento y proyección regional e internacional de la región.



9• Desarrollo de una oferta turística y de ocio de en la Región

Proyectos vinculados:

- Plan de Marketing Estratégico de Turismo.

Anexo 1. Del PER al PEM

Entre las prioridades establecidas por el Plan Estratégico Rosario (1998) se encontraban la Hidrovía, el Puente Rosario-Victoria, la reconversión del Puerto Rosario, la gestión del Sistema Vial Metropolitano de Accesos a la ciudad (incluyendo los accesos internos), el Aeropuerto Internacional Rosario, la Autopista Rosario-Córdoba, el Sistema Regional de Desarrollo Científico y Tecnológico (Polo Tecnológico Rosario), el Plan Rector Ambiental, el Plan Integral de Actuación en Asentamientos Irregulares (Programa Rosario Hábitat), el Nuevo Hospital de Emergencias «Dr. Clemente Alvarez», la preservación del patrimonio urbano, el Sistema Urbano Regional de Espacios Verdes, la reconversión urbana del frente ribereño de la ciudad (desde el Parque de la Bandera hasta Puerto Norte, incluyendo la extensión norte del Parque de España y el complejo Scalabrini Ortiz), la Descentralización y Modernización del Municipio, la Agencia Regional de Desarrollo, el Ente de Coordinación Metropolitana, la Autonomía Municipal, la Reconversión del Sistema Ferroviario Regional de Cargas, el Sistema de Gestión Turística y el Plan de Revitalización del Area Central de Rosario.

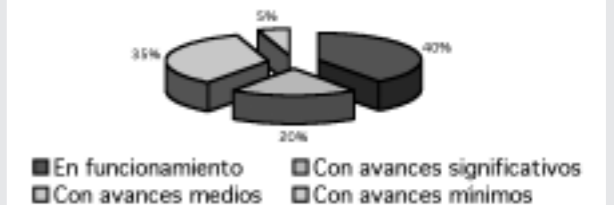
Resulta interesante detenerse un momento en el análisis del grado de avance registrado por cada uno de los proyectos en relación con los actores involucrados.

Valoración de los Proyectos Priorizados

Nº Proyecto	Estado de Avance
1 Polo Tecnológico Rosario	En funcionamiento
2 Descentralización y Modernización del Municipio	En funcionamiento
3 Agencia de Desarrollo Regional	En funcionamiento
4 Puente Rosario - Victoria	En funcionamiento
5 Hidrovía	En funcionamiento
6 Preservación del patrimonio urbano	En funcionamiento
7 Aeropuerto Internacional Rosario	En funcionamiento
8 Reconversión del Puerto Rosario	En funcionamiento
9 Nuevo Hospital de Emergencias	Con avances significativos
10 Programa Rosario Hábitat	Con avances significativos
11 Gestión del Sistema Vial Metropolitano de Accesos a la ciudad Aeropuerto Internacional Rosario	Con avances significativos
12 Reconversión urbana del frente ribereño de la ciudad	Con avances significativos
13 Ente de Coordinación Metropolitana	Con avances medios
14 Autonomía Municipal	Con avances medios
15 Autopista Rosario - Córdoba	Con avances medios
16 Reconversión del Sistema Ferroviario Regional de Cargas	Con avances medios
17 Sistema Regional de Espacios Verdes	Con avances medios
18 Revitalización del Área Central de Rosario	Con avances medios
19 Sistema de Gestión Turística	Con avances medios
20 Plan Rector Ambiental	Con avances mínimos

A pesar de que algunos temas siguen quedando pendientes, otros han logrado importantes avances y algunos proyectos se encuentran finalizados o en funcionamiento.

Análisis de Proyectos Priorizados



Descentralización y Modernización del Municipio

Los dos nuevos Centro Municipales de Distrito (**CMD Centro**¹ y **CMD Noroeste**²) se suman a los tres existentes (**CMD Sur** «Rosa Ziperovich»; **CMD Norte** «Villa Hortensia»; **CMD Oeste** «Felipe Moré»), los cuales están funcionando en la ciudad de Rosario. Estos «minimunicipios» se han puesto en marcha en el marco del Programa de Descentralización y Participación Ciudadana de la Municipalidad de Rosario. El objetivo general es acercar la Municipalidad a los vecinos de la zona, y satisfacer sus necesidades y reclamos de manera más cómoda y rápida.

Desde el año 2002, en el marco del Programa anteriormente mencionado, se llevó adelante la experiencia del Presupuesto Participativo, cuyo objetivo es posibilitar una mayor participación de los vecinos en la gestión municipal en general, y en particular a través de la fijación de prioridades para la ejecución del presupuesto municipal. Se han puesto en funcionamiento los Consejos Participativos de Distrito, organismos de participación ciudadana de carácter permanente que funcionan en cada uno de los seis distritos de la ciudad.

Este proceso lleva dos presupuestos ejecutados, y actualmente, se están discutiendo las pautas presupuestarias previstas para el año 2005.



Agencia Regional de Desarrollo

Creada en el 2001, la **ADERR** tiene como objeto fomentar el desarrollo regional, entendido a partir de fortalecer la competitividad empresarial, la equidad social y el equilibrio medioambiental. La misión de la Agencia de Desarrollo Región Rosario (**ADERR**) es contribuir al desarrollo productivo de la región, teniendo para su accionar diversos programas y servicios.

La región se caracterizaba por la ausencia de espacios de debate sobre la problemática del desarrollo e integración regional. Esta temática no se encontraba en la agenda pública de las distintas autoridades de la región. Además, las instituciones representativas del sector privado no encontraban un ámbito adecuado donde procesar sus demandas y transformarlas en políticas públicas.

A partir del ámbito de discusión generado por la formulación del Plan Estratégico de Rosario (**PER**) surge, la necesidad de generar un nuevo instrumento de gestión público-privado para fomentar e implementar orientaciones comunes para el desarrollo. Así, nace la idea de creación de una Agencia de Desarrollo Regional como herramienta de promoción y gestión del desarrollo territorial y empresarial.

Dos años más tarde, la Secretaría de Pequeñas y Medianas Empresas (**SEPYME**) del Ministerio de Economía de la Nación impulsaba la creación de Agencias Regionales de Desarrollo en todo el país, siendo la Agencia de Desarrollo Regional Rosario (**ADERR**) una de las primeras en constituirse.

La experiencia internacional demuestra que las ciudades que han asumido el desafío de la reconversión y adap-

¹ Situado en el ex Edificio de la Estación Rosario Central (Av. Wheelwright 1486). Esta obra es financiada por el BID, y comenzó su realización en septiembre de 2004.

² Ubicado en Av. Provincias Unidas y Junin. También es financiada por el BID, y se inicia la obra en octubre de 2004.

Anexo 1. PER - PEM

tación productiva tratan de constituir, con diferentes grados de formalización, un espacio de canalización y concentración de los esfuerzos en pos del desarrollo económico, en un ámbito geográfico determinado. Esos espacios institucionales, por lo general, asumen la forma de agencias regionales o locales de desarrollo, esto es, un tipo de asociación formal y específica, pensada para mejorar la productividad y aumentar la competitividad de las empresas, particularmente pequeñas y medianas.

De este modo, surge la figura de la Agencia de Desarrollo como una organización de mediación entre Estado (es decir, los gobiernos locales y las instituciones públicas), el Mercado (las empresas) y la Sociedad Civil (las organizaciones sectoriales). Esta nueva forma de relación público-privado permite aprovechar las ventajas y fortalezas que ambos tipos de administración tienen, ya que frecuentemente se trata de alcanzar objetivos para los que se requiere la colaboración e, incluso, la participación de los interesados y de los afectados por los proyectos.

Esta experiencia es una muestra elocuente de los grandes esfuerzos que la región realiza para afrontar la diversidad de desafíos y problemas actuales, aún sin contar con las condiciones legales e institucionales apropiadas para tal fin, pero dando muestras claras que es, a nivel local, donde se dan los más originales procesos de innovación política, económica y social.

Puente Rosario-Victoria

La conexión vial entre Rosario y Victoria (Santa Fe y Entre Ríos), sobre el Valle del Río Paraná, es una realidad desde principios del año 2003. Es la vía de conexión terrestre del eje este-oeste de uno de los corredores del Mercosur. La longitud total de la obra es de 59,4 km, y se estima un volumen de tráfico inicial de 3.500 vehículos/día.

Esta obra de infraestructura genera un nuevo y ágil eje de comunicación bioceánica a través del cual se producen intercambio y transferencia de productos, servicios, tecnologías, etc., entre los socios del MERCOSUR. En definitiva, esta obra potencia un desarrollo interactivo entre las economías regionales de las provincias vinculadas. Además, consolida la vinculación este oeste interoceánico, y optimizará el aprovechamiento de las inversiones en infraestructuras viales ya efectuadas, que conectan con Brasil, Uruguay y Chile.



Hidrografía

Es un proyecto de suma importancia para el desarrollo de la región, ya que se propone contar con un canal navegable a 36 pies de calado por 100 metros de ancho entre Capital Federal (km 0) y Puerto San Martín (km 430, aprox.); y de 28 pies desde Puerto San Martín hasta Santa Fe (km 590). En el año 2003, el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná licita y adjudica la realización del estudio de factibilidad para posibilitar los 10 pies de navegación entre Santa Fe y Corumbá (km 2.770). El gobierno argentino autoriza un aumento del 45% en las tarifas dolarizadas del peaje percibido por Hidrovía SA y se firma un acta para comenzar la negociación.

En el 2004, el gobierno nacional anunció inversiones por \$40 M en el dragado y balizamiento de los ríos Paraná, de la Plata, Paraguay y Uruguay para 2004-2005. Actualmente, la Hidrovía es navegable a 32 pies hasta Puerto General San Martín y a 22 pies hasta Santa Fe. Hoy los buques salen con 45.000 toneladas, y han generado una reducción en los costos de fletes aproximada al 30%.

De la capital provincial hasta Corumbá es navegable por barcazas con un calado de entre 2 y 2,50 metros (entre seis y ocho pies). Algunas propuestas intentarán lograr una profundidad de 3 metros con un ancho de canal de 90 metros para garantizar una segura y confiable navegabilidad durante todo el año en el tramo Santa Fe-Corumbá.

Preservación del patrimonio urbano

Desde su creación, en el año 1996, el Programa Municipal de Preservación del Patrimonio Urbano y Arquitectónico ha participado de la supervisión de obras y entrega de subsidios, en la recuperación de edificios significativos de ciudad, iglesias, estaciones ferroviarias, como de elementos escultóricos, como el Club Español, Residencia Fracassi, Villa Hortensia; iglesias como la Parroquia San José, Iglesia Catedral Nuestra Señora del Rosario; estaciones ferroviarias como la Estación Embarcaderos, Estación Antártida Argentina, como así también en la recuperación de elementos escultóricos y edificios significativos del paisaje urbano de Rosario: Monumento al Gral. Belgrano en el Parque Independencia, Monumento a la Independencia en la Plaza 25 de Mayo, relojes antiguos, fuentes, cúpulas, relevamiento edificio de valor patrimonial y restauración de edificios históricos, etc.



Sistema Regional de Desarrollo Científico y Tecnológico (Polo Tecnológico Rosario)

Rosario y su región poseen capacidades distintivas (masa crítica, núcleos de desarrollo en biotecnología, liderazgo en calidad de software, articulación entre sistema de gobierno y sistema tecnológico) que ofrecen un entorno propicio para el funcionamiento de Centros de **I + D + i** (investigación, desarrollo e innovación). El desarrollo de empresas de base tecnológica representa para la Región la oportunidad de profundizar un perfil productivo innovador, que además de sumar una actividad de alto valor económico, puede potenciar el crecimiento de la investigación científica y crear, en la ciudad y en la región, un clima propicio para nuevos emprendimientos.

El Polo Tecnológico Rosario (**PTR**) fue creado en diciembre del 2000, y se encuentra integrado por distintas universidades, el gobierno municipal de Rosario y Provincial, y por empresas de base tecnológicas. Actualmente, el PTR está trabajando en el área informática, la biotecnología y la agrotecnología. El Grupo Exportador de Tecnologías de Información (**GETIR**) se conformó como un grupo de empresas y funciona dentro del PTR. Este año, el 8 por ciento de las ventas de **GETIR** fueron hacia los mercados externos, y se sumarán otras cinco empresas a las nueve que ya venden sus productos que, en total, emplean a cerca de 800 personas.

Anexo 1. PER - PEM

El **PTR** ha concretado otros avances para la internacionalización de sus productos, como ser que ocho firmas tecnológicas certificarán la norma de calidad **CMMI**, que permite testear aplicaciones, desarrollar investigaciones y vender servicios con mayor valor agregado.

Nuevo Hospital de Emergencias «Dr. Clemente Alvarez»

En el mes de septiembre de 2004 se firmó el contrato que permitirá la culminación del Nuevo Hospital de Emergencias «Dr. Clemente Alvarez», que se construye en avenida Pellegrini y Vera Mujica.

El edificio se ha resuelto como un sistema abierto, predominantemente horizontal para facilitar su operatividad.

Dado su volumen, este hospital regional se desarrolla en dos niveles, ocupando el 60% del suelo sobre el total, y duplica la superficie cubierta actual de 9.000 metros cuadrados a 18.000 de planta útil que totalizan 22.000 metros cuadrados.



Plan Integral de Actuación en Asentamientos Irregulares (Programa Rosario Hábitat)

El Servicio Público de la Vivienda (SPV) de la Municipalidad de Rosario recibió, a fines de julio de 2002, el primer desembolso de fondos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) correspondiente al Programa Integral de Recuperación de Asentamientos Irregulares «Rosario Hábitat».

El objetivo del programa es encauzar los procesos de ocupación informal y mejorar la calidad de vida de la población de los asentamientos irregulares de Rosario. Esta estrategia abandona la idea de «erradicación» y se propone la «transformación» de los asentamientos en barrios formales a través de:

- Ordenamiento del tejido urbano, provisión de infraestructura básicas y equipamiento comunitario, apertura de calles, mejoramiento habitacional garantizando condiciones sanitarias satisfactorias, construcción de viviendas para relocalización de familias (como resultante del reordenamiento) y regularización dominial.
- Fortalecimiento de redes sociales, atención integradas (salud y acompañamiento social) de niños y adolescentes y sus familiares.
- Capacitación laboral y generación de emprendimientos productivos.

En este sentido, se están ejecutando los siguientes proyectos: Proyecto Las Flores, Proyecto Empalme, Proyecto Villa Corrientes, Proyecto La Lagunita, Proyecto Molino Blanco.

Ejecutado el 20% del presupuesto, el Programa trabaja actualmente con 3.575 familias (19.660 personas) en siete asentamientos —cada asentamiento es un proyecto integral—, estimado duplicar su acción en los próximos dos años.

Los resultados alcanzados hasta el presente son los siguientes:

- 980 familias (5.390 personas) pertenecientes a cuatro (4) barrios disponen de conexiones a los servicios de agua corriente, desagües cloacal y pluvial, red eléctrica y gas natural.
- 725 familias (3.987 personas) que permanecen en el barrio (los antiguos asentamientos mejorados) cuentan, además, con una solución sanitaria.
- 255 familias (1.400 personas) relocalizadas recibieron una vivienda y los mismo servicios e infraestructura que el sector de mejoramiento
- 70% de las 3575 familias participaron en talleres de planificación, tomando las decisiones básicas de

cada proyecto.

- Los vecinos han participado de jornadas de limpieza de basurales, capacitación en gestión de OSCs, talleres, jornadas recreativas y de integración.
- 900 jóvenes han participado de talleres de promoción del subcomponente de capacitación laboral
- 580 de estos jóvenes han realizado su capacitación y pasantías laborales en empresas privadas (85%) e instituciones públicas (15%).

Gestión del Sistema Vial Metropolitano de Accesos a la ciudad

Los trabajos de reparación y mantenimiento de los sectores no concesionados de la red de accesos viales a la ciudad, que comprende tramos de las rutas nacionales 9, 11, 33, 34, un sector de la A-012 y la A-08 (avenida de Circunvalación) están siendo terminados este año.

La reparación integral de los accesos a Rosario será financiada en un 70 por ciento con un Crédito para la Recuperación y Mantenimiento de rutas nacionales (Crema) del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF); el 30 por ciento restante debe ser aportado por el Estado nacional.

La Municipalidad de Rosario elevó al Banco Interamericano de Desarrollo (**BID**) el proyecto para la reparación de dos de los accesos más importantes de Rosario: bulevar Oroño (acceso a autopista Rosario-Buenos Aires) y avenida Pellegrini (acceso a la futura autopista Rosario-Córdoba).

Remodelación de Av. Pellegrini

Ubicación de la obra: Pellegrini entre Avellaneda y Provincias Unidas

Características: Reconstrucción de pavimento a nivel definitivo de hormigón. Desagües pluviales y cloacales. Cruce a nivel con barreras en las vías del Belgrano. Iluminación lateral, semaforización y señalización horizontal y vertical. Monto de la obra: \$ 15.779.383,-

Plazo de la obra: 12 meses (en ejecución), el final de obra está previsto para diciembre de 2004.

Remodelación Bv. Oroño:

La intervención tiene una longitud de aproximadamente 5 kilómetros, desde Batlle y Ordoñez hasta Bulevar 27 de Febrero. Los trabajos a realizar son el ensanche, reparación y reconstrucción de pavimento de hormigón. Además, se realizarán los desagües pluviales y cloacales; iluminación lateral, semaforización y señalización horizontal y vertical; veredas y equipamiento urbano y forestación.

Monto de la obra: \$ 29.458.326,-

Plazo de obra: 20 meses (en ejecución).

Aeropuerto Internacional Rosario

Respecto de la remodelación y ampliación del AIR el proyecto presenta avances muy importantes. La terminal aérea, inaugurada el 30 de julio del 2004 con el nombre «Islas Malvinas», con una superficie de 10.787 m², constituye como un aeropuerto regional de vital importancia para el funcionamiento del MERCOSUR. De esta manera el Aeropuerto pasa a tener Categoría B según las normas internacionales.

El edificio permite contar con un importante corredor vidriado que comunica las diferentes áreas (internacional, cabotaje y hall central). En el hall central, se encuentran ubicados los mostradores de *check-in* de las compañías aéreas, sus correspondientes *back office* y accesos a planta alta a través de ascensores y escaleras mecánicas. Por su parte, el área determinada como Cabotaje se encuentra constituida por una sala de embarques y otra de arribos, con una sala VIP propia. Por último, el área internacional está compuesto por salas de embarques y arribos, locales comerciales, sala VIP, oficinas de Aduana y Migraciones.

El tráfico de cargas está registrando un fenómeno de crecimiento sostenido y positivo. El AIR cuenta con un depósito fiscal concesionado, cuya superficie cubierta es de 600 m², posee una plataforma de 1400 m² y una cáma-

ra de frío de 14 m². Este depósito abre las puertas a muchos sectores involucrados en el comercio internacional para la generación de nuevos negocios.

Rosario se encuentra enclavada en el centro logístico de la actividad industrial y comercial del MERCOSUR, y el AIR debe intentar cubrir la demanda de una ciudad y una región que concentra las principales empresas Argentinas.

El aumento de la actividad comercial e institucional, hizo que el tramo Rosario-Aeroparque-Rosario, fuera realizado por dos compañías aéreas con vuelos directos de 40 minutos. Será importante la concreción de la ruta comercial con la ciudad de Córdoba.



Reconversión del Puerto Rosario

El Puerto de Rosario fue transferido a la Provincia de Santa Fe en el marco de la nueva regulación portuaria, expresada fundamentalmente a través de la ley 24.093. Anteriormente integró la red estatal de puertos administrados por el gobierno nacional a través de la Administración General de Puertos.

La Provincia delegó la administración portuaria en un ente público no estatal, el ENTE ADMINISTRADOR PUERTO ROSARIO (**EN.A.P.RO**), cuya función es la de administrar y explotar el Puerto, manteniendo el destino comercial, la actividad portuaria específica, y el uso público del mismo.

El objeto primario del Ente es la transformación del Puerto en un complejo multipropósito, que ofrezca una amplia gama de servicios a los diferentes tipos de cargas y buques que conforman el tráfico interno y de exportación/importación.

La autoridad portuaria extendió su jurisdicción sobre las siguientes áreas de actividades portuarias:

- Terminales 1 y 2: concesionadas a Terminal Puerto Rosario S.A. por un plazo de 30 años. Un total de 65 hectáreas que comprende 33 km de vías férreas, doble trocha y tres playas de uso compartido para clasificación y estadia de vagones, permitiendo el ingreso directo de ferrocarriles Nuevo Central Argentino, Ferro Expreso Pampeano, Ferrocarril General Belgrano y Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. El objetivo de Terminal Puerto Rosario S.A. es convertir el área portuaria bajo su explotación en una terminal multipropósito capaz de operar con diferentes tipos de cargas a niveles de operatividad y competencia internacional.

- Terminales de la Unidad Elevadora de Granos VI y VII: concesionadas por la Administración General de Puertos, con anterioridad a la creación del **ENAPRO**, a la empresa Servicios Portuarios S.A. Se encuentran ubicadas sobre el río Paraná, integrándose por su potencial al sistema operativo que sirve a la Hidrovía. Están situadas en un lugar estratégico, hinterland de la Pampa Húmeda productora de granos por excelencia.



Reconversión urbana del frente ribereño de la ciudad (desde el Parque de la Bandera hasta Puerto Norte, incluyendo la extensión norte del Parque de España y el complejo Scalabrini Ortiz)

La sanción de la Ley Nacional N° 24.146 (de cesión de tierras pertenecientes a empresas y organismos del Estado desafectadas de usos originales) ha hecho posible que se emprendiera una profunda reconversión de la ribera sobre el Paraná en espacios verdes de uso público, donde se han hecho realidad proyectos como Costa Alta, el Parque Scalabrini Ortiz, el Parque Sunchales, el Parque de las Colectividades, Parque España, Parque a la Bandera, la remodelación del Silo Davis en el sector de la ex Unidad IV.



Dentro del proceso de reconversión y renovación urbana de los ex terrenos ferroviarios, que permite recuperar para la ciudad más de 50 Has., se encuentran el Complejo Comercial Alto Rosario, que reutiliza los antiguos galpones pertenecientes a los talleres ferroviarios y el Parque Scalabrini Ortiz. El proyecto general se encuentra en pleno proceso de ejecución, la puesta en funcionamiento está prevista para noviembre de 2004, quedando pendiente el sector en el que se construirán las viviendas.

La reutilización de la ex fábrica Estexa, ha dado origen a un nuevo complejo comercial (Portal Rosario) que se ubica sobre los bordes del Arroyo Ludueña cercano a su desembocadura y con frente a calle Nansen y Víctor Mercante. La puesta en funcionamiento del mismo permite la concreción de algunas obras como el ensanchamiento del puente Nansen sobre el arroyo Ludueña, la construcción de una rotonda de giro en la intersección del Paseo Ribereño y Nansen, la doble mano de Nansen entre el arroyo y Víctor Mercante, el ensanche de Víctor Mercante entre Av. Portugal y Nansen y obras hidráulicas y eléctricas complementarias para el sector.

Ente de Coordinación Metropolitana

Las áreas metropolitanas se constituyen en torno a problemas comunes y a proyectos que permitan mejorar las condiciones de vida en núcleos urbanos involucrados. Cada vez es más insuficiente la planificación y ejecución de políticas desde las ciudades, ya que la interdependencia vuelve difusos los límites entre ellas.

Esto evidencia la necesidad de estructurar ámbitos de participación, planificación y gestión a escala metropolitana, como espacios de ampliación de las capacidades de gestión intermunicipal.

En este contexto, existen temáticas que deben tratarse desde una perspectiva metropolitana: transporte y movilidad; conexión vial; gestión de residuos; régimen de cuencas; aguas y saneamiento, ordenamiento territorial, salud, medio ambiente, educación y seguridad.

Actualmente, se están discutiendo algunos proyectos de ley sobre la constitución de entes de coordinación metropolitana. Creemos que este, debe tener los siguientes objetivos:

- Ampliar las capacidades de gestión intermunicipal en el marco de un modelo de desarrollo local.
- Crear oportunidades de decisión a nivel local expresadas en un proyecto global de solidaridad entre municipios y comunas para su desarrollo sustentable.
- Promover nuevos ámbitos de participación, representación y gestión a escala metropolitana.
- Elaborar una política metropolitana desde una perspectiva de equilibrio territorial.

Autonomía Municipal

Si el desarrollo constituye un fenómeno crecientemente endógeno, fuertemente asociado a la cultura, los valores y los recursos propios de cada territorio, evidentemente requiere de un ordenamiento político-institucional que permita al municipio aumentar su capacidad de diseñar y ejecutar políticas acordes a los requerimientos de cada realidad particular. Por ello, la autonomía constituye un principio legal adecuado, aunque no el único, para redimensionar los roles del gobierno local y adecuar en función de ellos su organización y sus modalidades de gestión.

La Reforma de la Constitución Nacional aprobada en 1994 impone a las provincias reformar sus constituciones para adecuarlas al artículo 123, para asegurar la autonomía municipal, reglando su propio alcance y contenido en el orden institucional, político, administrativo, económico y financiero. Aunque la mayoría de las provincias han concedido esa autonomía a sus principales municipios, la provincia de Santa Fe se encuentra en mora respecto de este tema.

En provincia las capacidades municipales para diseñar y ejecutar políticas de promoción del desarrollo se encuentran restringidas por la normativa vigente (Ley Orgánica de Municipalidades y Constitución Provincial) que hace depender un sinnúmero de iniciativas locales de las decisiones del gobierno provincial. De tal modo, la sanción de la autonomía municipal contribuiría a acrecentar la eficacia de las políticas locales.



Autopista Rosario - Córdoba

Tramo Rosario-Armstrong: en el 2004 se completó el sector comprendido entre Rosario y Carcarañá, es decir, se inauguró el tramo Roldán - Carcarañá. Según el contrato original, la empresa concesionaria de la obra, debía terminar la extensión hasta Armstrong durante 2003. Se estima que el tramo hasta Cañada de Gómez será realizado en el corto plazo.

Tramo Armstrong-Villa María: con algunas idas y vueltas respecto de su adjudicación. Son 156 kilómetros. En proceso de licitación esta el tramo Villa María - Bell Ville, y los gobernadores han planteado al Gobierno Nacional la posibilidad de avanzar en Bell Ville - Carcarañá.

Tramo Villa María-Pilar: Son 108 kilómetros. En octubre de 2000 el Estado nacional adjudicó su construcción con un plazo de ejecución de tres años y una inversión de 105 millones de dólares/pesos. Hasta el día de hoy, no presenta avances significativos.

Tramo Pilar-Córdoba: ya inaugurado.

Reconversión del Sistema Ferroviario Regional de Cargas

Ante la crítica situación que presenta el transporte de carga en la Región, el Estado Nacional conjuntamente con Municipios y la Provincia de Santa Fe, han resuelto encarar las mejoras necesarias en las redes viales y ferroviarias de accesos a las terminales del Gran Rosario, como así también, de las condiciones de operatividad de ambos modos.

El Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación, mediante la Resolución 203/04, crea en el ámbito de la Secretaría de Transporte la Unidad de Gestión que tiene por objetivo realizar las acciones conducentes al desarrollo del «Programa de accesos viales y ferroviarios de la Región Urbana del Gran Rosario», relacionado con el Plan Estratégico Metropolitano de la Región Rosario, que se sustenta en un corredor metropolitano de cargas, estaciones de transferencia multimodales de carga y red de accesos viales y ferroviarios a las terminales de carga.

Sistema Regional de Espacios Verdes

Este proyecto contempla la creación de nuevos parques urbanos, como espacios públicos abiertos, para mejorar la calidad de vida y ambiental de la ciudad. Integran este sistema urbano regional de parques: el parque regional Sur «Carlos Sylvestre Begnis», el parque de la Autopista Rosario-Córdoba, el Bosque de los Constituyentes, los Parques de la «Ribera» y el parque de la Cabecera del puente Rosario-Victoria.



Plan de Revitalización del Area Central de Rosario

Este programa, basado en la cooperación público-privada, tiene como objetivo hacer del centro un espacio público de calidad, que puedan disfrutar todos los rosarinos y quienes visiten Rosario. Por su parte las asociaciones de peatonales demandan acciones para el mejoramiento de las mismas, trabajadas como experiencias pilotos, que están siendo coordinadas por el Distrito Centro. A pedido de los comerciantes se ha liberado el tránsito restringido en el microcentro, y con los fondos recaudados del mismo, se están definiendo algunas inversiones en el sector, tales como la repotenciación del alumbrado público.

Sistema de Gestión Turística

En 2001 el Ente Turístico Rosario (**Etur**) llevó adelante la primera etapa del Plan de Gestión Turística de la ciudad donde definió los principales lineamientos tendientes a insertar a la ciudad en el mapa turístico regional y nacional. El objetivo es avanzar en líneas de trabajo para definir la oferta turística de la región y la definición de las áreas de desarrollo prioritario de la actividad.

Las distintas actividades culturales, sociales y empresariales deben ser como punto de partida para la promoción y el marketing, con el objeto de posicionar a Rosario como centro de referencia regional del turismo de negocios, ferias y congresos.

Plan Rector Ambiental

Presenta avances mínimos, y actualmente, debe ser retomado desde una óptica regional.

Fuente: Elaborado por el PEM con datos del INDEC.

Censo Nacional de Población y Vivienda 1991 y Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001.

Anexo 2. Población

Provincia de Santa Fe			
	Municipios Región Rosario	Total Habitantes	Total Provincia de Santa Fe
1	Rosario	909.397	
2	Villa Gobernador Gálvez	74.658	
3	Villa Constitución	44.369	
4	San Lorenzo	43.520	
5	Granadero Baigorria	32.427	
6	Casilda	32.002	
7	Cañada de Gómez	29.833	
8	Capitán Bermúdez	27.060	
9	Pérez	24.436	
10	Arroyo Seco	20.008	
11	Carcarañá	15.619	
12	Funes	14.750	
13	Fray Luis Beltrán	14.390	
14	Roldán	11.468	
15	Puerto General San Martín	10.871	
16	Armstrong	10.388	
17	Totoras	9.587	
	Total Municipios Región Rosario	1.324.783	
	Total Municipios Provincia de Santa Fe		2.368.956

	Comunas Región Rosario	Total Habitantes	Total Provincia de Santa Fe
18	Chabás	7.248	
19	Empalme Villa Constitución	5.890	
20	Correa	5.802	
21	Maciel	5.314	
22	Pueblo Esther	5.186	
23	Bigand	5.077	
24	Acebal	4.864	
25	Fighiera	4.812	
26	Oliveros	4.773	
27	Zavalla	4.663	
28	Pujato	3.525	
29	Serodino	3.382	
30	General Lagos	3.341	
31	Timbúes	3.321	
32	Alvear	3.313	
33	Villa Eloísa	3.312	
34	Santa Teresa	3.278	
35	Arteaga	3.068	
36	Soldini	2.772	
37	San Jerónimo Sud	2.754	
38	Fuentes	2.628	
39	Ibarlucea	2.603	
40	Villa Mugueta	2.492	
41	Coronel Bogado	2.464	
42	Salto Grande	2.341	
43	Pavón Arriba	1.978	
44	Pueblo Andino	1.875	
45	Ricardone	1.653	
46	Pavón	1.493	
47	Villa Amelia	1.191	
48	Piñero	1.128	
49	Sargento Cabral	1.077	
50	Uranga	957	
51	Coronel Arnold	929	
52	Carmen del Sauce	927	
53	Coronel Domínguez	847	
54	Palacios	638	
55	Aldao	601	
56	Lucio V. López	559	
57	Campo Andino	517	
58	Pueblo Muñoz	511	
59	Albarellos	429	
60	Arminda	359	
61	Theobald	302	
	Total Comunas Región Rosario	116.194	
	Total Comunas Provincia de Santa Fe		631.745
	Total Municipios y Comunas Región Rosario	1.440.977	
	Total Provincia de Santa Fe		3.000.701

Anexo 3. Antecedentes ECOM

En general, de acuerdo a lo planteado por numerosos especialistas en el tema, las regiones metropolitanas pueden clasificarse en:

1. Aquellas que cuentan con algún tipo de gobierno metropolitano:

a) Estructuras metropolitanas que se configuran por ley: obliga a los Municipios a actuar conjuntamente en una serie de funciones previamente definidas (Regiones de Brasil, Canadá y comunidades francesas);

b) Municipios metropolitanos: generalmente son el resultado del crecimiento paralelo de distintas ciudades. La gran concentración resultante se transforma por ley en Municipio metropolitano. Es una instancia municipal a dos niveles y con sus propias autoridades: el nivel metropolitano (autoridades metropolitanas); y el nivel distrital (autoridades distritales).

2. Aquellas que no tienen gobierno metropolitano, pero están coordinadas a un nivel superior

En estos casos, las competencias se reparten entre los Municipios de la aglomeración y uno o más niveles administrativos superiores. Lo que supone, frecuentemente, la superposición de varios niveles administrativos, con competencia sobre un mismo territorio. En este tipo, se enmarca la coordinación funcional, para el establecimiento de mecanismos o instituciones para la prestación de servicios (Londres y Barcelona).

3. Aquellas que tienen una incipiente cooperación entre unidades locales, pero que aún no se encuentran institucionalizadas

Parte del compromiso político voluntario de las partes, sin estructura político-institucional que lo sustente.

4. Aglomeraciones en las que no se da ningún tipo de coordinación supramunicipal, aunque existe la posibilidad de que se establezcan mecanismos de cooperación entre los Municipios.

A partir de esta clasificación, resulta interesante enunciar, en primer lugar, algunos de los ejemplos de coordinación metropolitana en otros países y, en segundo lugar, algunas de las experiencias desarrolladas en Argentina.

Con respecto a algunas experiencias internacionales, podemos mencionar los siguientes casos:

1) España

• Barcelona

En 1987, se produce la descentralización por temáticas del tratamiento de las cuestiones metropolitanas. En la actualidad, en el A.M.B. (Area Metropolitana de Barcelona) se agrupan un conjunto de instituciones cuyo cometido fundamental consiste en prestar servicios y realizar actividades públicas, dentro del ámbito de competencias de los diversos entes locales. El A.M.B. se constituyó con el objetivo de coordinar los distintos agentes que operan en el entorno metropolitano, con el fin de optimizar la utilización de los caudales públicos y coordinar proyectos, priorizando inversiones, y actuando a la vez, por encima de las fronteras municipales. En ella, actúan tres instituciones metropolitanas: **a) Entidad del Medio Ambiente (EMMA); b) Entidad Metropolitana de Transporte (EMT); c) Mancomunidad de Municipios (MMAMB); d) El Concejo del Barcelonés.**

El AMB funciona como un conjunto de empresas e instituciones públicas que ejecutan la política metropolitana de forma coordinada y coherente, que se financia con: los aportes de los municipios (que provienen de la participación de los tributos del Estado); la imposición de tasas a los beneficiarios identificables de servicios públicos; y con el propio producido de algunas operaciones que realizan.

•Valencia

A partir de una Ley del 31 de Diciembre de 1986, se crea el «Concell Metropolitano de L'Horta» (integrado por 44 municipios), como entidad local para la prestación de los siguientes servicios: a) Servicio Metropolitano del Agua; b) Servicio de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales, c) Servicio de Tratamiento y Eliminación de Residuos Sólidos urbanos.

2) Canadá

En este caso, las competencias de las organizaciones metropolitanas están definidas por las Provincias. Esto genera la tendencia a priorizar los intereses locales sobre los regionales. Un ejemplo lo constituye la C.U.M. (Comunidad Urbana de Montreal), que se encarga de: parques regionales; sistema de potabilización de agua; subterráneos, etc.

3) Argentina:

• Córdoba

La Constitución Provincial de Córdoba, no sólo ha consagrado la autonomía municipal sino que, además, ha previsto en el artículo 190 la existencia de organismos intermunicipales «...para la prestación de servicios, realización de obras públicas, cooperación técnica y financiera o actividades de interés común de su competencia». Dicha disposición, por otra parte, aparece reproducida en el en la Carta Orgánica Municipal de la Ciudad de Córdoba, y en las de la mayoría de los municipios de esta Provincia. Por otra parte, la fiscalía de Estado provincial, dictaminó que los Organismos Intermunicipales «tienen personalidad jurídica propia de Derecho Público, distinta de los municipios que la integran» Con lo cual, le otorga un status jurídico que le permite: tener patrimonio propio, contratar, etc. De manera tal, que los organismos intermunicipales adquieren capacidad de definir y gestionar políticas públicas a nivel zonal. Las experiencias cordobesas, más importantes, de cooperación intermunicipal son: **a) La Asociación para el Desarrollo Regional del Centro-Sur de Córdoba (ADESUR) y el Ente Inter-municipal del Norte de Córdoba (EINCOR); b) El ente intermunicipal Aguas de Traslasierra y c) Ente Intermunicipal del Noreste de Córdoba (EINEC)**, creado originariamente para la construcción de acueductos que, luego, agregó la unificación del régimen de tránsito y control policial del mismo.

• La Pampa

Uno de los ejemplos de cooperación intermunicipal es el que refiere al tratamiento de residuos sólidos: Consorcio Provincial para la Basura (Co. Pro. Ba.). Esta es una organización no gubernamental con un ámbito de actuación en la Provincia de La Pampa. Está integrado por Municipios, instituciones como Cooperativas de Servicios y Fundaciones, y la Subsecretaría de Ecología de la Provincia. El Objetivo es coordinar las políticas de gestión para la implementación de sistemas de procesamiento, reducción, rehuso, reciclaje y disposición final de residuos en la Provincia de La Pampa; promover la integración y articulación de los circuitos económicos involucrados a fin de optimizar las economías de escala que garanticen en el largo plazo la viabilidad de los distintos programas.

• Diversas Constituciones Provinciales

La cooperación intermunicipal está consagrada en 12 constituciones de distintas Provincias de la República Argentina., otorgando a los municipios competencias en relación a la misma:

- a) La Rioja; Salta; San Juan; Santiago del Estero y Tierra del Fuego:** competencias para celebrar convenios con otros municipios para la satisfacción de intereses mutuos.
- b) Chaco y Catamarca:** competencias para la construcción de Obras Públicas o la prestación de servicios públicos comunes entre municipios.
- c) Chubut:** competencias para la cooperación técnica y financiera intermunicipal.
- d) Corrientes y Río Negro:** competencias para constituir organismos intermunicipales para la construcción de Obras Públicas y la prestación de Servicios Públicos comunes.
- e) Córdoba:** competencias para celebrar convenios con otros municipios para la satisfacción de intereses mutuos y constituir organismos intermunicipales para la construcción de Obras Públicas y la prestación de Servicios Públicos comunes.
- f) Buenos Aires:** competencias para constituir consorcios de Municipios para la creación de superusinas generadoras de energía eléctrica. ■

Anexo 4. Proyectos

1) PROYECTO DE ORDENAMIENTO GENERAL DE LOS TRÁFICOS DE CARGAS TERRESTRES DE LA REGIÓN

El objetivo general del proyecto es contribuir a la implementación del ordenamiento de los transportes de cargas terrestres mediante una adecuación de la red ferroviaria y sus accesos a las terminales industriales y portuarias de la Región, minimizando las interferencias con áreas urbanizadas y complementado con zonas de operaciones ferroviarias asociadas a plataformas de actividades logísticas a las cargas posibilitando un nuevo esquema de ordenamiento funcional, operativo y jurídico del transporte de cargas procurando mejorar su eficiencia y reduciendo sus costos de explotación.

En el marco de la Unidad de Gestión creada por Resolución 203/04 del Ministerio de Planificación, Inversión Pública y Servicios de la Nación, el Plan Estratégico Metropolitano propone el estudio integral de la problemática del transporte de carga, incluyendo los estudios de: factibilidad y anteproyectos de las obras viales y ferroviarias de corto, mediano y largo plazo; implementación de zonas de actividades logísticas; uso de tierras a desafectar de la explotación de cargas ferroviarias (incluyendo requerimientos para el transporte de pasajeros interurbanos y desarrollos urbanos).

Los recursos disponibles para este estudio están compuestos por 10 millones de pesos de los fondos del Gobierno Nacional y 3 millones de pesos del Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

Se prevé el llamado a licitación en el ámbito nacional para la consultoría durante el corriente año, la adjudicación durante los primeros meses del año 2005, la entrega de los resultados para fin del año 2005 y el llamado a licitación y adjudicación de las obras para mediados del año 2006.

La consultora deberá proponer las posibles fuentes de financiamiento para la ejecución de las obras.

2) ZONAS DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

Las zonas de actividades logísticas surgen en las últimas décadas a partir del proceso de globalización económica, el sostenido incremento de los volúmenes de exportación mundiales, los sistemas internacionales de producción integrados, el creciente uso de la tecnología de la información, la necesidad de brindar mayor servicio a las cargas, el uso de nuevas técnicas logísticas.

El proceso de planificación de las plataformas logísticas tiene como objetivo impulsar el transporte intermodal y lograr un funcionamiento armonioso de la red de plataformas en relación con la política nacional de transporte intermodal. En este proceso se debe resaltar la necesidad de realizar iniciativas de coordinación para evitar la proliferación de las mismas contando con la promoción y gestión de una coalición integrada por empresas logísticas, agencias gubernamentales locales, regionales, nacionales, puertos, aeropuerto, zona franca, y organizaciones (cámaras y empresas) vinculadas al desarrollo económico regional y al comercio internacional.

Una ZAL es un área delimitada en la que se concentran servicios e infraestructura para realizar la ruptura de la cadena de transporte, proveer servicios logísticos, de transporte y de valor agregado a la carga. Los elementos básicos que debe contar una ZAL son ubicación estratégica, intermodalidad, aduana, central de compras, servicios de atención al cliente (restaurantes, hotelería, correo), servicios telemáticos, almacenes logísticos, servicios aduaneros, bancarios, de seguridad y mantenimiento, áreas funcionales (playas de estacionamiento de camiones, almacenes bajo aduana, estaciones de servicio, talleres, oficinas, almacenes frigoríficos, inspección técnica de vehículos, almacenes de carga general) y programas permanentes de formación y capacitación de agentes.

La extensión metropolitana de Rosario posee factores que posibilitarían el desarrollo de ZAL:

1. Densidad demográfica y accesibilidad de abastecimiento
2. Presencia de importantes sectores productivos

3. Presencia de un importante sistema de transporte de carga
4. Ausencia de estaciones de transferencia intermodales
5. Carencia de adecuadas infraestructuras logísticas
6. Disponibilidad de servicios que provean nuevas tecnologías de la información y comunicación
7. Base de transferencia estratégica del interior
8. Disponibilidad de servicios específicos al comercio exterior

En el «Proyecto de ordenamiento general de los tráficos de cargas terrestres de la Región» se incluye el análisis de factibilidad y la formulación de un plan de negocios para el desarrollo de ZAL en la Región. Los estudios previstos deberán definir sobre la base de un diagnóstico de las cargas regionales, el/los tipo/s de carga a operar (carga general —contenedores—, cereales, oleaginosas, aceites, etc.), localizaciones, especializaciones, servicios a ofrecer, empresas. La gestión del desarrollo de la ZAL deberá contar con la coordinación entre las instituciones públicas (Estado: Nación, Provincia, autoridades de la Región) y las empresas privadas (entidades relacionadas a la actividad logística, transporte y el comercio) identificando los múltiples ámbitos de intervención (promoción, financiación, gestión) en los que intervienen instituciones públicas y privadas, consolidando en este proceso una Entidad impulsora del emprendimiento.

3) CONSOLIDACIÓN DE LA RUTA PROVINCIAL 26S

El objetivo es consolidar la ruta provincial 26s, pavimentándola en toda su extensión y convirtiéndola en un nuevo anillo circunvalar.

El anillo atraviesa un sector agropecuario del sur santafesino; comienza al norte a la altura de la localidad de Timbúes, y finaliza en la zona sur a la altura de Arroyo Seco, vertebrando numerosos caminos rurales de la trama terciaria de la provincia, 12 rutas nacionales y provinciales, 3 autopistas y 11 vías ferroviarias.

La traza tiene aproximadamente 160 Km., contando con sólo 55 km. pavimentados. La pavimentación del resto del trayecto de la R.P. 26s motivará la ejecución de innumerables mejoras de la malla de caminos rurales, anexos a ésta, permitiendo acortar los tiempos de traslados entre distintas localidades de la Región y mejorando la accesibilidad vial de un gran hinterland productivo.

La materialización de este proyecto se vincula a las políticas de infraestructura vial del Ministerio de Obras, Servicios Públicos y Vivienda de la Provincia de Santa Fe.

4) SEGUNDA RONDA

La implementación del proyecto de Segunda Ronda con características de una autovía con intercambiadores a distinto nivel en cruce con autopista y vías férreas, se propone como sistema alternativo a la Av. de Circunvalación especialmente para transporte de cargas y a la vez como corredor que articula proyectos territoriales de carácter logístico y ambiental. Conecta el Puente Rosario-Victoria a través de su viaducto de acceso y Autopista a Santa Fe, el Aeropuerto Rosario, la presa del Arroyo Ludueña y la Autopista a Córdoba, el despacho Nacional de Cargas Energéticas, los Talleres Ferroviarios de Perez y el futuro Predio Ferial de Rosario. El tramo prioritario implica conectar la Cabecera del Puente, el Aeropuerto con la Autopista a Córdoba y hacia el sur su conexión a corto plazo con la Ruta Provincial 34s. El proyecto estructura una ronda o anillo que permite el vínculo directo entre los municipios vecinos a Rosario y admite un conjunto de proyectos locales complementarios.

Se cuenta con una propuesta general en estado preliminar, con trazado oficial parcial en el Municipio de Rosario y con proyecto ejecutivo para el tramo J. Newbery-Aeropuerto (gestión del Gobierno de la Provincia de Santa Fe), tramo que resolvería en una primera aproximación el acceso al Aeropuerto. Una segunda aproximación se alcanza con el tramo completo Jorge Newbery-Autopista Rosario-Córdoba y la resolución definitiva con el proyecto completo Segunda Ronda.

5) CONEXIONES INTRAMETROPOLITANAS

a) Ruta Provincial 34s

Pavimentación del tramo norte de la Ruta Provincial entre la Ruta Nacional N° 11 progresiva Km. 31.08) y la Ruta Nacional N° 34 (progresiva Km. 23.91) para vincular Ibarlucea, Granadero Baigorria y acceso desde el norte a la Segunda Ronda.

La propuesta debe contemplar la ejecución de los accesos a Autopista Rosario-Santa Fe completando el puente existente.

Actualmente existe propuesta de mejoramiento de calzada a nivel natural durante el año 2004.

b) Pavimentación (parcial) del tramo Sur de la Ruta Provincial 34s entre Autopista a Córdoba y la Ruta Nacional N° 33

Completar prioritariamente obra de asfaltado entre progresiva Km. 10.230 hasta Km. 4.832), mejorar tramos existentes, modificar y pavimentar la traza de origen, ubicando la progresiva Km. 0 en la intersección de la Ruta Nacional N° 33 y la Ruta Provincial N° 14 (futura rotonda de acceso). El tramo sur de la Ruta Nacional 34S completaría en el corto plazo el arco sur (Funes, Perez, Soldini, AO12) del proyecto de Segunda Ronda. Existe proyecto preliminar de rotonda de acceso (Ruta Nacional N° 33 y la Ruta Provincial N° 14).

c) Camino de los granaderos

Continuidad hacia el norte del Camino de los Granaderos desde la Av. de Circunvalación, pavimentando la actual colectora este de la Autopista Rosario-Santa Fe hasta el futuro intercambiador de acceso a la Segunda Ronda ubicado en el límite de los Municipios de Rosario y Granadero Baigorria. Se prevé su continuidad hacia el norte según dos variantes propuestas: con traza paralela a las vías del Ferrocarril Belgrano o continuando la colectora, ambas hasta su intersección con la Ruta Provincial 34s Norte. Para la resolución del proyecto se requiere modificar el nudo intercambiador de Av. de Circunvalación y Autopista Rosario-Santa Fe, permitiendo el acceso directo desde Granadero Baigorria al viaducto de acceso al Puente Rosario-Victoria. Traza existente con propuesta a nivel de idea.

d) Prolongación Av. Uriburu.

Prolongación y pavimentación de Av. Uriburu hacia el oeste de Av. de Circunvalación hasta la localidad de Perez.

El proyecto presenta dos variantes: prolongar su traza en forma recta o a partir de su intersección con la antigua traza ferroviaria (Ferrocarril a Mendoza) y prolongarse de forma paralela a esta. En ambos casos debe realizarse la conexión con la Ruta Provincial N° 14, configurando el cierre sur del proyecto Segunda Ronda con acceso a Rosario.

Propuesta al nivel de idea. Cuenta con traza abierta y oficializada en el Municipio de Rosario.

6) PLAN INTEGRAL METROPOLITANO DE TRANSPORTE

Es necesario considerar al sistema de transporte y su infraestructura como una política de Estado, por ello, una de esas políticas es la Planificación estratégica del transporte en todos sus aspectos: operación, infraestructura, servicios y logística, propiciando la innovación tecnológica y la moderna forma de gestión, fortaleciendo institucionalmente los sistemas de transporte, propiciando una tarea conjunta pública-privada.

Es necesario estructurar un Plan de Transporte que comience resolviendo los problemas del corto plazo pero que establezca los cursos de acción para que en el largo plazo se pueda contar con un sistema de transporte masivo moderno y eficiente. Los problemas de transporte deben resolverse dándole un enfoque global contemplando todos los medios y los modos de transporte existentes y buscar la complementación entre ellos. Debe estudiarse la posibilidad de implementar servicios ferroviarios metropolitanos y suburbanos sobre las vías existentes y

su complementación con el transporte automotor, considerando las posibilidades que ofrecen las tecnologías actuales denominadas pre-metro, metro ligero y sistemas livianos sobre rieles. Consecuentemente se deberán definir la ubicación y características de los centros de trasbordo.

Se trata de la incorporación en forma efectiva al sistema de traslado masivo de personas de modos de transporte de alta capacidad y/o que no utilicen para su desplazamiento los combustibles líquidos derivados del petróleo. Cada modo de transporte tiene su función en un sistema y son claramente complementarios y no competitivos. En consecuencia coexistirán vehículos de transporte metropolitanos, vehículos eléctricos, tipo tranvía y trolebuses, ómnibus a gas oil o a gas natural comprimido según sean las demandas a satisfacer y las áreas a servir.

Determinadas las troncales urbana-regionales pueden establecerse como infraestructura de circulación, en primera instancia, las mismas vías actuales mejoradas, considerando, donde sea posible, un ensanchamiento de las mismas para el uso del transporte en común de personas. En un plazo mayor, podrán integrarse a la circulación general de todos los vehículos cuando sea posible incorporar, por una mayor demanda regional, medios de capacidades intermedias de tracción eléctricos, que circularían por las actuales vías ferroviarias, reacondicionadas, utilizando como paradas también instalaciones ferroviarias existentes. Dentro de diez años, el sistema de transporte dentro, requerirá la instalación de una infraestructura para el emplazamiento propio con estructuras rígidas en sus tramos urbanos. Los ómnibus y tranvías pueden circular o no por vías exclusivas, pero el metro y el tren suburbano requieren emplazamiento propio o sea tener una infraestructura rígida dada por la existencia de vías de tipo ferroviario.

Los principios y bases directrices de un Plan Integral de Transporte, deben estar referidos a:

- Definir escenarios futuros, demandas posibles, flujos esperados y composición de los mismos.
- Lograr la eficacia y eficiencia del sistema.
- Asignar estratégicamente los recursos financieros.
- Fortalecerse institucionalmente.
- Potenciar la accesibilidad entre las ciudades y comunas de la Región.
- Articular con el transporte de larga distancia integrando una red nacional.
- Lograr una movilidad sustentable.
- Hacer uso racional de los recursos energéticos.
- Proteger al medio ambiente.
- Propiciar la calidad de vida.
- Fortalecerla seguridad de los desplazamientos.

Este Plan de Transporte debe ser elaborado por una Autoridad única que se responsabilice del desarrollo urbano y la gestión de las redes de transporte. La implementación previa de la misma es una necesidad impostergable.

Unidad de gestión en el ámbito del Ente de Coordinación: constitución de una autoridad metropolitana de la que dependa la planificación, gestión, operación y administración del transporte.

Este organismo de coordinación, fuere cual fuere su forma, debe ser representativo e integrador de todos los organismos y sectores sociales involucrados, debe conducir su acción en el marco de una política global de desarrollo urbano y definir el sistema de transporte adaptado en el tiempo, así como las reservas territoriales necesarias para su realización e ir creando las condiciones para contar en el momento oportuno con los recursos económicos que hagan viable el proyecto.

Es necesario acordar entre las distintas municipalidades y comunas para crear el marco institucional, la estructura legal y jurídica futura, el financiamiento de las inversiones y la creación de un Fondo Regional de Transporte. En el proceso de planificación del transporte, uno de los primeros pasos es especificar las metas y objetivos generales, pero si no se cuenta con los recursos económicos y financieros, que permitan su materialización, es enteramente inútil. Para la instalación y puesta en marcha de un Sistema de Transporte metropolitano en el largo plazo, que dé respuesta a la demanda futura, en el que surja la necesidad de modos de transporte de alta capacidad que lleva a la utilización de vehículos de transporte pesado, generará un costo elevado en unidades e infraestructura. Teniendo en cuenta estas altas inversiones es razonable suponer que ellas podrían exceder las posibilidades del capital privado. Su existencia surgirá del consenso de los distintos sectores de la comunidad metropolitana, la cons-

titución de la Unidad de gestión y la institucionalización de la participación de la comunidad ofrecería la solución para la administración del Fondo.

Este Fondo debe permitir, no sólo contar con recursos para la implantación del sistema, sino disponer de medios económicos para cubrir un porcentaje de los costos de mantenimiento y operación ya que los recursos provenientes de los usuarios resultarán insuficientes. Si el transporte público es un bien común que beneficia a toda la comunidad resulta justo que sea ésta la que mantiene su funcionamiento e invierte en su modernización.

En el caso del transporte por pasajeros, el área cuenta con el avance de la existencia de una ley provincial, aún sin reglamentar, que establece áreas metropolitanas, entre ellas la de Rosario, y posibilita hasta el concesionamiento de servicios en su jurisdicción.

Desde hace años se viene hablando de la necesidad de una planificación del transporte de pasajeros en el área metropolitana. Sin embargo esta planificación se refiere exclusivamente al transporte público de pasajeros, y más específicamente al transporte masivo por automotor. Una planificación debe ser más integral, considerando el término de transporte, considerando todos los medios y modos compatibilizando en un funcionamiento armónico y equilibrado.

7) SERVICIO FERROVIARIO DE PASAJEROS DE ALTA VELOCIDAD

Para que el ferrocarril acceda a un umbral que le posibilite competir, en el transporte de Pasajeros, con el autobús o con el avión, debería poder desarrollar velocidades de 120 km/h y utilizar un moderno y confortable material rodante y de tracción. Los servicios ferroviarios permiten combinar velocidad con seguridad, lo que contribuirá a disminuir los accidentes en las carreteras; por su capacidad masiva de transporte contribuirá a disminuir la congestión de tránsito, también, a una mayor eficiencia del uso de los recursos energéticos y de la calidad del medio ambiente. Todo esto no es poca cosa, es lo que los países más desarrollados tienen presente para mantener y modernizar sus servicios ferroviarios.

Para que esto pueda darse es necesario inversión para la renovación de las vías, señalamiento, comunicaciones y nuevo material rodante, además de una gestión orientada al cliente. En general, los sistemas ferroviarios de pasajeros funcionan en el mundo con fuertes subsidios de los gobiernos.

En el contexto de todo lo expresado hasta aquí, es posible diseñar servicios de altas prestaciones (velocidad alta), con o sin electrificación. Las nuevas tecnologías de tracción permiten lograr velocidades altas sin costos de electrificar.

El servicio Buenos Aires - Rosario, debe desarrollarse sobre vía doble, con trenes directos en horas pico y trenes con paradas alternativas en otras frecuencias. La duración del viaje sería de 2 a 2.30 horas, desarrollando velocidades del orden de los 150 km/h, y luego se podría extender a Santa Fe. Estos servicios pueden realizar su trayectoria sobre la Troncal Ferroviaria, en trinchera, y utilizar como estación Rosario Oeste.

También se deben desarrollar servicios a Córdoba: en este caso los coches, remolcados con tracción diesel eléctrica, desarrollarán velocidades del orden de los 100 a 130 km/h. Resulta sumamente importante que estos servicios pasen por el Aeropuerto Rosario, constituyendo una verdadera red intermodal de transporte de pasajeros.

La complementación de estos servicios de larga distancia se debe dar con un sistema metropolitano que, además, traslade a los pasajeros al centro de la ciudad, por lo que debería planificarse un sistema que, partiendo de la Estación Rosario Oeste, conecte con la Estación Rosario Norte y su prolongación por la zona ribereña hasta el Centro Universitario, pasando por el Monumento a la Bandera.

8) SISTEMA REGIONAL DE PARQUES

Parque de la Cabecera

El parque de la Cabecera del Puente Rosario-Victoria, es un emprendimiento conjunto de los Municipios de Rosario y Granadero Baigorria, ya que el parque está localizado en el límite entre ambos municipios, entre las barrancas

del Río Paraná y la Ruta Nacional N° 11, incorporando el área bajo el viaducto del puente de la conexión física Rosario-Victoria. El proyecto consiste en la nueva forestación y en la preservación de las condiciones ambientales del área destinada a parque y del corredor vial concesionado hasta las vías del Ferrocarril Mitre.

La propuesta está desarrollada al nivel de anteproyecto en el marco del convenio suscrito entre ambos municipios, que han aprobado en el año 2003 las Ordenanzas correspondientes a la creación del parque.

Parque del Aeropuerto

El proyecto requiere la creación de un área destinada a parque público en relación al nuevo acceso al Aeropuerto Rosario, capaz de albergar sistemas complementarios de servicios y recreación en relación al Aeropuerto y en coincidencia con el trazado de la Segunda Ronda entre la Av. Jorge Newbery y las vías del Ferrocarril Mitre.

Se cuenta con la ordenanza de trazados aprobada por el H.C.M. de Rosario, en tanto el proyecto de previsión del suelo está sujeto a convenio urbanístico (s/ ordenanza de urbanizaciones).

Parque Sur

Se trata de la consolidación del Parque Regional Sur en el tramo ubicado en el Municipio de Rosario y desarrollo del mismo en el área localizada en el Municipio de Villa Gobernador Galvez, a partir de la forestación y equipamiento del mismo, como parte integrante de la preservación ambiental de la cuenca del Arroyo Saladillo.

Se cuenta con propuesta a nivel de idea respecto del reordenamiento de las actividades existentes, con disponibilidad de suelo en el marco de la Ley Provincial de creación del parque.

Bosque de los Constituyentes

Consolidación del actual Bosque de los Constituyentes como reserva ambiental y equipamiento urbano de carácter regional.

Reserva Ambiental de Funes

Creación de una reserva ambiental en el Municipio de Funes, en correspondencia con la cuenca del Arroyo Ludueña y la presa retardadora del mismo, consolidando sobre las áreas en jurisdicción de Funes las previsiones que el Municipio de Rosario ya ha tomado respecto al área inundable del arroyo.

Propuesta de elaboración de Anteproyecto de Ley restituyendo anterior Ley Provincial que fijaba dicha reserva y que prescribió en el año 2001.

Parque de los Talleres de Pérez

Creación de un parque público al sur de los talleres ferroviarios de Perez, de una superficie aproximada de 27 has., preservando las condiciones ambientales existentes en esta área de añosa forestación, adecuando las condiciones del mismo para un amplio programa de usos recreativos.

Propuesta preliminar, con disponibilidad de suelo a partir de gestiones ante el ONABE (Organismo Nacional de Bienes Estales).

9) TRATAMIENTO INTEGRAL DE LAS CUENCAS DE LOS ARROYOS (LUDUEÑA, SALADILLO, FRÍAS, SECO, SAN LORENZO) Y MEJORAS DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE SANEAMIENTO DEL CANAL IBARLUCEA

a- Ludueña

Completamiento de las obras faltantes aguas abajo y arriba de la presa retardadora, dando solución total e integral a la cuenca del Arroyo Ludueña, recuperando a partir de esta operación campos productivos y saneando áreas urbanas inundables. Las obras consisten en:

- 1- Reacondicionamiento del sistema Ibarlucea, tramo Rosario-Ibarlucea y adecuación del curso del Arroyo Ludueña, tramo Av. Jorge Newbery-Ruta Nacional N° 9.

Anexo 4. Proyectos

- 2- Culminación del proyecto ejecutivo para llamar a licitación de las obras del Canal Salvat.

- 3- Relevamiento y confección del proyecto ejecutivo para la culminación de los canales de la Legua y Media Legua.

Relevamiento y confección del proyecto ejecutivo para el encauzamiento de los dos brazos del Arroyo Ludueña, aguas arriba de la presa con la ejecución de las correspondientes obras de arte.

b- Saladillo

Completamiento de las obras iniciadas en el Arroyo Saladillo para dar una solución integral a la cuenca del mismo, solucionando como cuestión prioritaria los problemas de los desbordes del arroyo, como así también, los problemas derivados de la erosión provocada en la cascada del arroyo a la altura del Parque Regional Sur, en proximidades del puente de la Ruta Provincial N° 21, que amenaza las condiciones de seguridad del mismo.

Incorporar un sistema de alerta tiempo real para la prevención de las inundaciones.

c- Frías, Seco, San Lorenzo

Incorporación de estas cuencas hídricas en el sistema de parques regionales, promoviendo las obras hídricas que resulten necesarias, el mantenimiento y mejora del equipamiento disponible en el Arroyo San Lorenzo, así como, la incorporación de las márgenes de los otros arroyos como futuros espacios de uso público.

d- Infraestructuras de saneamiento del Canal Ibarlucea.

Control de las urbanizaciones en las márgenes del canal, compatibilizando las normativas urbanas en los distritos de Rosario e Ibarlucea.

10) TRATAMIENTO INTEGRAL DE RESIDUOS.

Diseño Integral del Sistema de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos, Industriales no peligrosos, Patológicos e Industriales Peligrosos para el Área del Gran Rosario que contemple adecuadamente el ciclo de vida de estos residuos, en sus diferentes etapas, desde la generación hasta su correcta disposición final, con la consiguiente mejora de las condiciones ambientales y de calidad de vida de la población.

El mismo será estudiado por la Contratación de los servicios de trabajos de consultoría, el cual será financiado con partidas del Programa de Desarrollo Integral de Grandes Aglomeraciones Urbanas del Interior (Préstamo BID N° 1068 / OC - AR).

A partir de las reuniones de las localidades de la Región Metropolitana se propuso que el estudio de referencia contemple el total de localidades de la Región, y no sólo las 22 que originalmente contemplaba el pliego licitatorio.

11) PROYECTO DE SISTEMA REGIONAL DE RECURSO HÍDRICOS

Creación de una autoridad única del agua, que contemple: las regiones hídricas y las cuencas, los Organismos Ejecutivos (Consejos Regionales/ Unidades de Gestión) y los Organismos de Control (Asambleas de Usuarios); una planificación y gestión integrada entre los distintos niveles de gobierno (nacional, provincial, municipal y comunal); la definición del soporte jurídico y su correspondiente reglamento interno (gestión, poder de policía); la identificación de los recursos económicos (posibles fuentes y modalidades); la formulación de un plan de trabajo (formulación, discusión, encomiendas y seguimiento de estudios, programas y obras, tanto para medidas estructurales como no estructurales); y el desarrollo de un sistema de información que incluya: Inventario de los recursos hídricos, Recolección, clasificación, revisión y análisis de la información, Registro continuo de Variables Hidrológicas y desarrollo permanente de una Base de Datos.

12) PROYECTO ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA

Se propone la conformación de un Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM) que tenga como misión promover el desarrollo urbano y territorial, armónico e integrado de la Región Rosario, sobre la base de los consensos construidos en el territorio, a través del Plan Estratégico Metropolitano. El ECOM tendrá por objeto la cooperación y la coordinación en la formulación y ejecución de políticas públicas entre las jurisdicciones que conforman la Región.

EL ECOM posibilitará a los Municipios y Comunas actuar coordinadamente en la formulación de planes de alcance metropolitano. La creación de este organismo metropolitano no afecta la autonomía de las partes y se enmarca dentro de lo establecido en la Constitución Nacional, en los artículos 124 y 125 de la Constitución Nacional.

I. Alcance Territorial

La Región Metropolitana de Rosario constituye una realidad social y económica con límites flexibles. En su aceptación amplia la integran más de 60 Municipios y Comunas del entorno metropolitano de Rosario.

Nuestro punto de partida para la configuración de la Región Metropolitana incluye a los siguientes municipios y comunas: Acebal; Albarelos; Aldao; Alvarez; Alvear; Armstrong; Arminda; Arteaga; Arroyo Seco; Cañada de Gómez; Capitán Bermúdez; Carcarañá; Carmen del Sauce; Casilda; Correa; Coronel Arnold; Coronel Bogado; Coronel Dominguez; Chabás; Figuiera; Empalme Villa Constitución; Firmat; Fray Luis Beltrán; Fuentes; Funes; Gral. Lagos; Granadero Baigorria; Ibarlucea; Las Parejas; Lucio V. López; Luis Palacios; Oliveros; Pavón; Pavón Arriba; Pérez; Piñero; Pueblo Andino; Pueblo Esther; Pueblo Muñoz; Puerto Gral. San Martín; Pujato; Ricardone; Roldán; Salto Grande; San Jerónimo Sud; San Lorenzo; Santa Teresa; Serodino; Soldini; Timbúes; Totoras; Uranga; Venado Tuerto; Villa Amelia; Villa Constitución; Villa Eloisa; Villa Gobernador Gálvez; Villa Mugueta y Zavalla.

La Región Metropolitana de Rosario involucra 5 Departamentos de la Provincia de Santa Fe: Rosario, San Lorenzo, Caseros, Constitución e Iriondo, y proyecciones hacia la Provincia de Entre Ríos (Victoria) y hacia la Provincia de Buenos Aires (San Nicolás).

Estos no excluyen otros municipios y comunas que podrán integrarse al ECOM, a medida que vayan surgiendo intereses y necesidades comunes, mediante la adhesión expresa a un Convenio de Cooperación.

II. Objetivos

- Institucionalizar la Región Metropolitana de Rosario

Objetivos Específicos:

- Constituir un organismo permanente que funcione como ámbito de planificación, estudio, promoción y gestión a escala metropolitana.
- Aportar a la solución consensuada y corresponsable de las problemáticas metropolitanas.
- Crear oportunidades de decisión a nivel local expresadas en un proyecto global de solidaridad entre municipios y comunas, respetuoso de sus autonomías.

III. Funciones

Serán funciones del ECOM:

- Impulsar la compatibilización normativa entre los distintos municipios y comunas que lo integran
- Implementar un sistemas de información territorial de la Región.
- Elaborar, coordinar y facilitar la gestión de programas, proyectos y emprendimientos a escala metropolitana
- Coordinar el ejercicio del poder de policía entre los diferentes municipios y comunas.
- Plantear una perspectiva de desarrollo territorial equilibrado e integrado para la Región.

IV. Estructura de gobierno

IV.1. Consejo de la Región Metropolitana de Rosario

Se establece como órgano deliberativo y de decisión al Consejo de la Región Metropolitana de Rosario. El mismo está compuesto por todos los intendentes y presidentes de comuna que adhieran voluntariamente y un delega-

Anexo 4. Proyectos

do del Gobernador de la provincia de Santa Fe. El Consejo es la instancia de dirección política. Prepara la agenda de temas metropolitanos más críticos y brinda las orientaciones para el cumplimiento de los objetivos del Ente. Se reúne de forma ordinaria como mínimo dos veces al año. El Consejo deberá reunirse de forma extraordinaria a convocatoria de la Junta Directiva. Las reuniones del Consejo habrán de ser convocadas por escrito con al menos quince días de antelación a la fecha de su celebración, haciendo constar en la convocatoria el lugar, el día y la hora, y los temas que constituirán el orden del día.

Las decisiones se tomarán por consenso. El Consejo aprobará anualmente un Plan de Trabajo con metas, acciones y plazos, que deberá respetar las orientaciones consensuadas por el conjunto de los actores públicos y privados que conforman el Plan Estratégico Metropolitano.

IV.2. Junta Directiva

El Consejo conforma por delegación una Junta Directiva, formada por siete integrantes: un delegado del gobernador de la Provincia, el Intendente de Rosario y cinco intendentes o presidentes de Comuna delegados por el Consejo, cuyos cargos serán rotativos anualmente. La Junta se reúne cada dos meses para proponer planes de acción sectorial y resolver sobre temas prioritarios. Convoca al Consejo de la Región Metropolitana. Ejecuta los acuerdos del Consejo y a la vez presenta ante el Consejo propuestas de temas sobre los que le corresponda decidir.

El desempeño de los cargos en el Consejo y en la Junta Directiva será no remunerado.

Para el desempeño de sus funciones, los miembros de la Junta Directiva podrán solicitar la ayuda del Director Ejecutivo o, a través de éste, de otros miembros del personal contratado.

IV.3. Oficina Ejecutiva

El Ente cuenta con una Oficina Ejecutiva de carácter permanente y con cargos rentados. La Oficina es dirigida por un Director Ejecutivo seleccionado por concurso abierto, renovable cada dos años. Cuenta con el apoyo de una pequeña estructura administrativa y de comunicación.

El Director Ejecutivo tiene la responsabilidad de coordinar la gestión diaria de la organización. Se ocupa de la representación pública del Ente y entre sus funciones está la de dirigir los contactos con los representantes de diferentes sectores.

La Oficina Ejecutiva cumple las siguientes tareas:

- Recopilar, sistematizar y difundir la información, documentación y estudios disponibles sobre la Región Metropolitana de Rosario.
- Elaborar o solicitar a organismos técnicos diagnósticos o estudios específicos sobre temáticas vinculadas a los objetivos del ECOM.
- Realizar las convocatorias a los diferentes actores metropolitanos.
- Evaluar y monitorear el cumplimiento de los planes y proyectos operativos.

IV.4. Unidades de Gestión

En el ámbito del Ente se crearán Unidades de Gestión de Proyectos Metropolitanos. El Consejo de Intendentes y Presidentes de Comuna determinará cuáles son las temáticas que requieran ser planificadas y gestionadas a esta escala, declarándolas «de interés metropolitano».

Se sugiere la creación de las siguientes Unidades de Gestión, que ya han sido priorizadas por los actores de la Región en las distintas instancias de discusión metropolitana:

- Transporte;
- Tratamiento de residuos;
- Sistemas Hídricos;
- Salud pública, emergencias;
- Turismo;
- Sistema económico-productivo;
- Planeamiento urbano.

Las Unidades de Gestión estarán integradas por la máxima autoridad del área correspondiente de la

Municipalidad de Rosario, por los Municipios y Comunas involucrados, y funcionarios relacionados a la temática del Gobierno de la Provincia de Santa Fe. Las municipalidades y comunas involucradas deberán constituir un equipo técnico de apoyo del área correspondiente. Sus funciones se concentrarán en la gestión de proyectos y organización de servicios que deben ser operados a escala metropolitana.

IV.5. Consejo Técnico Consultivo

Para asesoramiento y consulta sobre los temas vinculados a sus funciones, el ECOM cuenta con el Consejo Técnico Consultivo del Plan Estratégico Metropolitano. Dicho organismo cumple funciones «ad honorem» y está conformado por universidades y grupos de investigación públicos y privados con reconocida trayectoria y producción sobre temas locales y regionales, de diferentes disciplinas.

V. Adhesión

La adhesión de los municipios y comunas al ECOM de la Región Metropolitana será voluntaria, y se hará a través de una Ordenanza que ratifique el presente Convenio de Cooperación. Una vez formalizada la adhesión, las partes se obligan a aportar al financiamiento del Ente de Coordinación Metropolitana y a tomar las medidas correspondientes en sus respectivas jurisdicciones, de conformidad a las disposiciones legales vigentes, a fin de avanzar en el cumplimiento de los objetivos fijados.

La Legislatura Provincial sancionará una ley marco que reconozca expresamente la existencia de la Región Metropolitana de Rosario; que fije reglas claras para establecer instrumentos concretos de cooperación intermunicipal y que garantice el apoyo técnico y financiero del gobierno provincial.

VI. Financiamiento

Los fondos para el funcionamiento del ECOM serán aportados por las partes, proporcionalmente a su presupuesto. La Provincia de Santa Fe se obliga a aportar un monto igual a la suma de los municipios y comunas intervinientes.

13) SISTEMA INTEGRADO DE EMERGENCIA SANITARIA

Objetivos:

- Garantizar el Derecho a la Salud a los ciudadanos del Área Metropolitana del Gran Rosario definiendo cual es el rol concreto que deben asumir los distintos sectores públicos y privados involucrados.

Este proyecto plantea el abordaje de las siguientes acciones:

Prehospitalario

- Coordinar el trabajo en forma integrada en el área de Emergencia Sanitaria de la Ciudad de Rosario y Aglomerado del Gran Rosario, con apostamiento de Móviles de Auxilio equipados para Emergencias/Urgencias de alta resolutivez en las localidades vecinas.

Central de Derivaciones

- Conformación de la Central de Derivaciones Integrada donde se coordinará la circulación de los usuarios por los diferentes niveles de asistencia sanitaria, compartiendo en el mismo lugar, logística, comunicaciones, capacitación y gestión.

Cartera de servicios

- Realizar relevamiento de Cartera de Servicios de las diferentes instituciones sanitarias tanto públicas como privadas y su población bajo cobertura actualizada.

Capacitación y desarrollo de RRHH

- Elaborar un Plan de Capacitación y Desarrollo integral no sólo para los trabajadores de Salud Pública, sino también para ser ofrecido a las instituciones privadas y a las unidades académicas de la salud.

Procesos asistenciales

- Consensuar en la priorización de los Procesos Asistenciales para desarrollar Guías de Práctica Clínica que sean aplicadas por todos los trabajadores actuantes, disminuyendo la variabilidad en la práctica y realizando

Anexo 4. Proyectos

sólo lo que de común acuerdo suma valor; escoger indicadores que se puedan utilizar para evaluar desarrollo de los procesos, y planificar la estructura lógica para poder asumir el cumplimiento de los mismos.

Investigación y capacitación

- Establecer convenios de investigación y capacitación relacionados a problemas epidemiológicos locales entre los diferentes municipios.

Catastrofes

- Coordinación Operativa con Defensa Civil Provincia y Municipios en un Plan para casos de Catástrofes y/o atentados. Donde se detalle expresamente la secuencia de activación de responsables ante situaciones adversas extremas.

La promoción de la salud en esta región requiere la realización de convenios entre municipios y comunas para la extensión e intercambio de los distintos programas existentes.

Respecto de la discusión de los recursos para afrontar el Sistema Integrado de Emergencias Sanitarias es de suma importancia adecuarlos para brindar la asistencia que la población necesita.

14) SISTEMA DE INFORMACIÓN METROPOLITANA

Hoy una de las problemáticas que deben enfrentar los responsables locales del conjunto de las ciudades argentinas, está centrada en cómo mejorar la respuesta local ante cambios turbulentos en los mercados, la aparición de las nuevas tecnologías, procesos sociales complejos, etc.

Un proceso local transformador requiere, fundamentalmente, de la combinación de tres elementos centrales: liderazgo decisonal, por parte de los agentes locales más relevantes; consenso organizativo, expresado en la voluntad explícita de cooperación entre gobierno, empresariado y sociedad civil local; y conocimiento pertinente, esto es, información y habilidades adecuadas a la realidad particular local generadas específicamente a partir del proceso de planificación estratégica.

Respecto de la capacidad cognoscitiva, la Región Metropolitana Rosario no ha contado para la toma de decisiones de un sistema de información y conocimiento pertinente. Este ha sido insuficiente, con abuso de definiciones genéricas, sin consideraciones específicas a la realidad local y regional. Es necesario, reconocer los eslabonamientos existentes y los potencialmente generables, los factores de éxito y las capacidades competitivas sectoriales y global de la región, para mejorar las respuestas territoriales ante los cambios.

En este sentido, creemos conveniente la concreción de un sistema de información para la región que recabe, elabore, produzca y difunda la información y conocimiento pertinente.

Objetivos:

1. Construir una base de información metropolitana para que la región pueda reconocerse como un sistema territorial integral en condiciones de competencia.
2. Constituir una base donde apoyar la toma de decisiones (porque la complejidad que imprimen las distintas dimensiones en un territorio se relaciona fuertemente con las decisiones estratégicas que toman los responsables institucionales locales, tanto públicos como privados).

En definitiva, la idea consiste en desarrollar un instrumento de información y conocimiento que pueda ser utilizados en forma inmediata por aquellos que deben tomar decisiones permanentes dentro de la realidad local en forma eficiente y eficaz

El PEM se constituirá en el nodo articulador de los instrumentos de producción y difusión del conocimiento existentes en el territorio. Esto implica generar un sistema integral que, por una lado, articule lo existente, y por otro, potencie las distintas capacidades intangibles de las instituciones de la región.

El SIM es una herramienta que permite reconocer y valorizar las experiencias concretas sobre producción de conocimiento en la región. En este contexto, es una oportunidad inmejorable para todas las instituciones, porque otorga valor práctico y dinamiza redes de funcionamiento. La asociatividad entre el sector productivo, el

sector investigativo y el sector gobierno es un factor clave para el desarrollo territorial y generar sistemas de aprendizaje y de innovación.

El SIM será una herramienta ágil y confiable basada en sistemas de información que permita manejar la complejidad de las variables existentes, diagnosticar integralmente el territorio y sustentar la implementación de políticas públicas regionales.

Este sistema de información se relacionará con las dimensiones de análisis que se trabajan en el Plan Estratégico Metropolitano. Por ello, propone a la siguiente estructura:

Sistema Económico Territorial

- Evolución Económica del Territorio
- Actividades Económicas Territoriales
- Flexibilidad del Tejido Empresarial
- Flujos de Inversión
- Economía Informal

Desarrollo Urbano del Territorio

- Medio Físico y Ambiental
- Infraestructuras de Apoyo

Difusión, Innovación y Conocimiento

- Plataforma Tecnológica Territorial
- Dinamismo, Innovación e Interacción de las Actividades Económicas

Tejido Institucional

- Densidad Institucional
- Gestión Pública Local

Capacidades de la Sociedad Local

- Demografía e Integración Social
- Distribución de ingresos y calidad de vida
- Mercado de Trabajo
- Identidad e Imagen Territorial

15) PROGRAMA EDUCACIÓN PARA EL DESARROLLO

La profesionalización de los recursos humanos constituye cada vez más un requerimiento para conformar alianzas o redes entre diversas organizaciones, que ha demostrado ser una variable fundamental al momento de impulsar acciones orientadas a aprovechar oportunidades que, muchas veces, se pierden simplemente por falta de conocimiento o insuficiente capacidad institucional.

El logro de tales objetivos requiere que los gobiernos locales sean capaces de renovar sus prácticas, reflexionando sobre las innovaciones conceptuales en la temática del desarrollo local, actualizando sus técnicas de gestión, reelaborando y sistematizando experiencias. La Universidad, como institución simultáneamente generadora de conocimiento y activamente inserta en su medio, converge en esta preocupación con las instituciones gubernamentales. Por ello, es necesaria la articulación y acción conjunta encaminada a la formación de nuevos perfiles profesionales para el desarrollo, para lo que es preciso diseñar programas de formación adaptados a las necesidades concretas de dichas organizaciones.

En este sentido, surge el programa de Educación para el Desarrollo, como instancia de formación de agentes de desarrollo local. El producto concreto es la Diplomatura en Desarrollo como respuesta a estos requerimientos



de profesionalización. A través de la Diplomatura, se persigue el propósito de acercar a las instituciones gubernamentales y a las organizaciones de la sociedad civil una alternativa educativa innovadora, flexible y de alta calidad.

Combinando una sólida formación en las áreas de la gestión institucional y el desarrollo local, con una referencia permanente al campo de acción concreto de los participantes, el programa apunta a que los mismos incorporen metodologías e instrumentos específicos aptos para diagnosticar problemas, identificar oportunidades y posicionar a sus instituciones como agentes autónomos, relevantes y capaces de impulsar procesos de desarrollo sustentable.

El programa está destinado a actores territoriales, tanto a funcionarios nacionales, provinciales, municipales como a representantes institucionales del sector privado, ONGs y entidades intermedias. El ámbito de actuación de este programa es la Región Metropolitana Rosario.

Esta iniciativa será impulsada por las siguientes instituciones:

- Plan Estratégico Metropolitano de la Región Rosario;
- Secretaría de Producción de la Municipalidad de Rosario;
- Universidad Nacional de Rosario (Facultad de Ciencias Económicas y Estadísticas, y Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales);
- Universidad Nacional de San Martín (Centro de Estudios Desarrollo y Territorio de la Escuela de Política y Gobierno);
- Programa AREA (Organización Internacional del Trabajo, Ministerio de Trabajo de la Nación).
- Contribuir al fortalecimiento de los gobiernos locales, a través de una oferta formativa y de capacitación de sus integrantes que recupere, actualice y potencie sus destrezas, experiencia y saberes.
- Formar recursos humanos con conocimientos específicos y aptitudes para desempeñar funciones de animación sociocultural y socioeconómica en su ámbito de actuación territorial, promoviendo procesos tendientes a la creación de riqueza, empleo y mejoramiento de la calidad de vida, a través de la formulación, gestión, evaluación y acompañamiento de proyectos institucionales y / o comunitarios.
- Promover una mayor toma de conciencia sobre las potencialidades que presenta la apropiación de herra-

mientas y metodologías provenientes del enfoque del desarrollo local y del paradigma de la gestión organizacional, para mejorar las condiciones de vida de la población en las comunidades, generando un núcleo de agentes de desarrollo local que actúen como verdaderos multiplicadores de experiencias, transfiriendo aprendizajes, conocimientos y capacidades que mejoren las opciones de desarrollo de sus comunidades, así como de otras con necesidades similares.

El egresado de la Diplomatura en Desarrollo Local podrá desempeñarse en el ámbito de la gestión de la función pública y/o instituciones de la sociedad como un agente de desarrollo local, con capacidad para diagnosticar, generar iniciativas y animar procesos sostenidos de desarrollo local a partir del aprovechamiento y la potenciación de los activos locales existentes.

Esta actividad se empezará a desarrollar en noviembre del 2004.

16) PLAN DE MARKETING ESTRATÉGICO DE TURISMO

Estudio de cada uno de los componentes del sistema turístico más el micro y macro entorno, para la formulación y desarrollo de estrategias y productos determinados.

Objetivo general: Definir los productos y la marca turística de la región metropolitana.

Vinculaciones: Universidad Nacional de Rosario, Institutos de turismo, Secretaría de Turismo de la Nación, representantes locales, instituciones privadas, Dirección Provincial de turismo.

Recursos: a definir.

Campaña de concientización turística.

Diseño de cursos de concientización para todas las instituciones intermedias de la comunidad, para los trabajadores, directa o indirectamente, relacionados con el sector y para todos los niveles educativos.

Objetivo general: desarrollar aptitudes y actitudes de servicio.

Conformar un grupo de agentes de desarrollo turístico, con representatividad en su comunidad que lidere el desarrollo turístico.

Conformar cadenas de valor, integrándolas a la oferta de rutas turísticas, itinerarios locales, comarcas, corredores, nodos, cluster, circuitos integrados. ■