

UNA AGENDA PARA EL ÁREA METROPOLITANA DE CÓRDOBA



Red Ciudadana
**Nuestra
Córdoba**

Una agenda para el área metropolitana de Córdoba

Redacción y compilación:

Lucio Scardino, Virginia Romanutti y Martín Santos

Diseño gráfico:

Lucio Scardino

Realizado por:

Red Ciudadana Nuestra Córdoba

En la ciudad de Córdoba, diciembre de 2016

INSTITUCIONES DEL GRUPO COORDINADOR

Asociación de Vivienda Económica

Cámara de Industriales Metalúrgicos y de Componentes de Córdoba

Consejo Profesional de Ciencias Económicas

Universidad Católica de Córdoba

Universidad Nacional de Córdoba

COORDINACIÓN EJECUTIVA

Virginia Romanutti. Coordinadora Ejecutiva

Martín Santos. Coordinación de Grupos Temáticos

Lucio Scardino. Comunicación y prensa

Contacto:

 info@nuestracordoba.org.ar

 [@NuestraCordoba](https://twitter.com/NuestraCordoba)

 red.nuestra.cordoba.com

 www.nuestracordoba.org.ar

ÍNDICE

El desafío de pensar la región desde la perspectiva metropolitana **4**

Foro “Hacia una agenda para el área metropolitana de Córdoba” **5**

Los participantes. Un diálogo multisectorial por el Gran Córdoba **6**

Las sesiones temáticas. Temas priorizados durante las sesiones temáticas **8**

Las conferencias. Experiencias metropolitanas a la vuelta de la esquina **13**

Algunas conclusiones para continuar el diálogo **15**

El desafío de pensar la región desde la perspectiva metropolitana

El Área Metropolitana de Córdoba, con más de un millón y medio de habitantes, es el segundo aglomerado urbano en población y superficie del país después del Gran Buenos Aires, y concentra más del 40% de los habitantes de la provincia. Para ilustrar el impacto de su crecimiento, basta tomar algunos datos.

En los últimos 25 años la ciudad de Córdoba ha manifestado un crecimiento poblacional del 11%. Si bien se ubica por debajo de la media total del país que es del 19%, los departamentos Colón y Santa María, ubicados en el Gran Córdoba, han tenido crecimientos muy superiores. El departamento Colón pasó de tener 125.402 habitantes en 1991 a 225.151, es decir un incremento de su población del 44%. Santa María en tanto manifestó un crecimiento del 29%: en 20 años pasó de 69.470 (1991) a 98.188 habitantes (2010).

El parque automotor de la capital pasó de 184.258 vehículos en 1991 a 768.939 en 2014. Si se toma en cuenta el tránsito entre esta ciudad y el Gran Córdoba en los últimos años (2013 a 2015) se registró un promedio mensual de 3.287.580 de vehículos en los peajes de acceso a la ciudad de Córdoba, sin tomar en cuenta aquellos que se encuentran más allá del alcance de la zona metropolitana (Autopista Córdoba-Pilar, Ruta 9 Sur, Ruta 19, Ruta 9 Norte).

En materia de residuos el incremento del volumen tratado en los predios de disposición final se disparó más de tres veces, mientras que en 1991 se procesaron más de 200.000 toneladas de en 2011 se alcanzaron las 769.142 toneladas.

El área urbanizada también se ha extendido exponencialmente y las fronteras de los barrios llegan mucho más allá del anillo de circunvalación. En menos de 15 años, entre 2001 y 2015, la superficie construida en el Gran Córdoba creció entre un 64% y un 781% según la ciudad, con una particularidad: se dio un crecimiento extensivo, disperso y difuso. El cinturón verde fue una de las zonas más afectadas: en 1987 se explotaban 28.238 hectáreas en el cinturón verde, en 2012 sólo 5.500.

Entre los principales desafíos de este aglomerado urbano para afrontar los retos de un desarrollo armónico, sostenible e inclusivo, aparece en primer lugar la definición de formas de gobernanza e instancias formales de coordinación de las políticas intermunicipales, con participación de todos sus municipios, la Provincia y la Nación.

Foro “Hacia una agenda para el área metropolitana de Córdoba

La Red Ciudadana Nuestra Córdoba convocó a intendentes y funcionarios de municipios del Gran Córdoba y referentes de distintos sectores a debatir e intercambiar ideas para trazar algunos lineamientos para el futuro del Gran Córdoba, en el marco del **VI Foro “Hacia una agenda para el área metropolitana de Córdoba: Democrática, Justa y Sustentable”**.

El foro, que se realizó el martes 1 de noviembre en el auditorio del Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la ciudad de Córdoba, se propuso como un espacio de encuentro para conocer y compartir experiencias de planificación urbana desarrolladas en la región y debatir acerca de los desafíos del área metropolitana de Córdoba en relación a tres ejes:

- Ordenamiento Territorial
- Gestión de Residuos Sólidos Urbanos
- Transporte y Movilidad Urbana

El foro constó de tres sesiones consecutivas que abordaron estas temáticas. El objetivo de estas mesas fue reunir a funcionarios provinciales, de la Municipalidad de Córdoba y de municipios del Gran Córdoba, junto con especialistas y referentes en cada una de las temáticas, para contar su visión e intercambiar ideas sobre posibles lineamientos para construir una agenda en relación a cada eje, desde una perspectiva metropolitana. También participaron en las sesiones temáticas referentes de otras experiencias como las del Ente de la Movilidad de Rosario, CEAMSE, Reciclaje Inclusivo (AVINA) y el UNICIPIO de Mendoza.

Más tarde, destacados expertos temáticos compartieron experiencias de diversas ciudades del país y la región sobre cada una de los ejes abordados, a modo de invitación e inspiración para pensar acerca de nuestra realidad local. Los expositores de estas experiencias fueron:

Alejandro Gottig | Especialista en Reciclaje Inclusivo. Fundación AVINA

Francisca Rojas | Especialista en Desarrollo Urbano y Vivienda del BID. Experiencias de Desarrollo Urbano en el país y en América Latina.

Virginia Miganne | Gerencia de Saneamiento y MCDFT del CEAMSE. Empresa de gestión integral de los Residuos sólidos urbanos del área metropolitana de Buenos Aires.

Martina Pugno | Ente de la Movilidad de Rosario. Organismo autárquico descentralizado de gestión del transporte urbano de Rosario.

Guillermo Navarro Sanz | UNICIPIO Mendoza. Ente de gestión integrada entre los Municipios del Gran Mendoza y la Secretaría de Ambiente y Ordenamiento Territorial de esa provincia.

La moderación del panel estuvo a cargo de Ana Falú | Red Mujer y Hábitat - Instituto Investigaciones Vivienda y Hábitat INVIHAB.

Los participantes. Un diálogo multisectorial por el Gran Córdoba

El VI Foro de Nuestra Córdoba “Hacia una agenda para el área metropolitana de Córdoba” se propuso como un diálogo intersectorial donde participaron funcionarios provinciales, municipales, intendentes y representantes de municipios del Gran Córdoba, concejales y referentes de diversos sectores intercambiaron ideas sobre los desafíos del área metropolitana.

Entre los sectores representados, participaron las siguientes instituciones.

Sector público

Intendentes de Salsipuedes y Mendiolaza, funcionarios de las municipalidades Estación Juárez Celman, Mendiolaza, Río Ceballos y Salsipuedes, de las Secretarías de Educación, Subsecretarías de Transporte, Tránsito y Cargas, Planeamiento Urbano e Higiene Urbana de la Municipalidad de Córdoba, el Instituto de Planificación Municipal (IPLAM), concejales y asesores del Concejo Deliberante de la Ciudad de Córdoba. También estuvieron presentes funcionarios de los Ministerios de Gobierno, Ciencia y Técnica, y Agua, Ambiente y Servicios Públicos de la Provincia de Córdoba, así como del Instituto de Planificación Metropolitana de la Provincia (IPLAM).

Organizaciones de la sociedad civil

Asociación de Vivienda Económica (AVE), BiciUrbanos, Fundación Córdoba de Todos, Centro de Ingenieros de Córdoba (CIC), Foro Ambiental, Asociación Civil Amigos de la Reserva San Martín, Asamblea por la Reserva Bamba de La Calera, Asamblea de Vecinos del Chavascate, Green Drinks, Mar del Plata Entre Todos, Asociación Civil del Tren del Mediterráneo, Fundación Avina, Cooperativa Los Carreros, CISCSA, Cooperativa Taller Integral, Reciclate Fest, CIPLAN (Cooperación Interdisciplinaria aplicada a la Planificación), Fundación para el Desarrollo de Políticas Sustentables (FUNDEPS).

Sector académico y científico

Docentes e investigadores de la Universidad Nacional de Córdoba, Universidad Tecnológica Nacional, Universidad Nacional de Villa María, Universidad Blas Pascal, Universidad Católica de Córdoba, Instituto IES Siglo 21, Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA), Instituto de Investigaciones en Administración Pública (IIFAP), Instituto de Vivienda y Hábitat (INVIHAB-UNC) y Instituto Federal de Gobierno (IFG-UCC), Centro Experimental de la Vivienda Económica (CEVE-CONICET-AVE), CIECS-UNC-CONICET, Cooperación Interdisciplinaria, Instituto Multidisciplinario de Biología Vegetal, Maestrías de Desarrollo Habitacional y Urbanismo de la UNC.

Sector empresarial

Materfer, Foro Productivo Zona Norte (FPZN), Cámara de Industriales Metalúrgicos y de Componentes de Córdoba (CIMCC), CorMeCor SA, Empresa Pol SRL, Coniferal SACIF, Patio Mundo, Overtake-Design.

Sector Gremial

También estuvieron presentes representantes de la Confederación General del Trabajo (CGT).

Medios de comunicación

Realizaron cobertura La Voz del Interior, Canal 10, Radio Nacional y Radio Universidad.



32%

Sector **Académico y científico**

42 participantes



30%

Organizaciones de la **Sociedad Civil**

39 participantes



27%

Sector **Público**

36 participantes



6%

Sector **Empresarial**

8 participantes



4%

Medios de **Comunicación**

5 medios cubrieron el evento



1%

Sector **Gremial**

1 participante

Las sesiones temáticas. Temas priorizados durante las sesiones temáticas

Las sesiones temáticas de ordenamiento territorial y planificación urbana, transporte y movilidad y gestión integral de residuos brindaron el marco para los diálogos y las conferencias del foro.

La jornada permitió identificar aspectos centrales no sólo referidos a los diagnósticos de los problemas que enfrentan los municipios del área metropolitana, sino también respecto de la necesidad de generar espacios institucionalizados de trabajo permanente con participación de los municipios, la Provincia y la Nación, con instancias de participación de la ciudadanía que permitan abordarlos.

A esta mayor articulación interjurisdiccional e intersectorial se sumaron otros desafíos para un desarrollo armónico de la región que es pretensión que continúen en un proceso de debate y construcción conjunta en relación al presente y el futuro de Córdoba y su área metropolitana.

La apertura de cada una de las mesas temáticas contó con exposiciones de representantes de la Provincia y la Municipalidad de Córdoba quienes presentaron sus planes de acción para cada área. Quedó para próximos encuentros brindar también la posibilidad a que hagan lo propio los municipios del Gran Córdoba, una sugerencia de los intendentes de Mendiolaza, Daniel Salibi y Marcelo Bustos de Salsipuedes quienes participaron de las sesiones temáticas.

Ordenamiento territorial

La apertura de la sesión de Ordenamiento Territorial estuvo a cargo de la arquitecta Elvira Fernández, directora ejecutiva del IPLAM Municipal y del ingeniero Enrique Moiso, del IPLAM Provincial, quienes presentaron los principales ejes de los planes y lineamientos urbanísticos para la ciudad y su área metropolitana.

Elvira Fernández presentó las cuatro líneas estratégicas para el desarrollo de Córdoba: la sustentabilidad, la

competitividad, equidad e inclusión y la participación y transparencia. Desde 2011, la propuesta del IPLAM, sostuvo Fernández “consiste en reorganizar los sistemas de vialidad urbana, movilidad e infraestructura e impulsar la concreción de un marco normativo orientado a la densificación, al fortalecimiento de las centralidades tradicionales y la promoción de otras nuevas, así como la generación de incentivos para el mejoramiento de la calidad habitacional”. A partir del análisis de caso de la ciudad de Villa Allende, señaló que “el modelo de ciudad compacta y diversa, es el modelo sistémico que reduce drásticamente la presión proyectada al entorno, y permite una mayor reducción del consumo de materiales, energía, tiempo y suelo a la vez que proporciona los mecanismos de regulación y control necesarios para conferir estabilidad al sistema.”

De esta manera, concluyó en la necesidad de continuar con las políticas integrales en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, gestión de RSU y transporte y movilidad, que se vienen planteando desde ese instituto municipal.

Enrique Moiso, del IPLAM provincial comenzó su presentación con el diagnóstico de la ciudad signado por la inexistencia de planificación en escala regional, proceso de expansión urbana direccionada por el mercado, limitación de los gobiernos locales y falta de coordinación, y la necesidad de lecturas y propuestas integradas. Desde el instituto se planteó la necesidad de orientar la política pública provincial “hacia un esquema de ordenamiento territorial metropolitano, uso de suelo y conectividad y movilidad”. En ese sentido, refirió a la normativa vigente: Plan Vial Director, Plan de Usos de Suelo, Plan de Transporte Público Masivo (este último sin normativa vigente) y la necesidad de sostener los procesos participativos en la construcción de la política pública.

A continuación se abrió un espacio de diálogo en el cual se plantearon los siguientes aspectos en relación al tema.

Articulación y gobernanza. La planificación y clara definición de límites, ejidos o radios municipales que delimitan la jurisdicción aparece como un punto central de conflictos. El territorio mantiene una dinámica de cambio constante y requiere de coordinación, espacios de consenso, vinculaciones entre los diversos estamentos de gobierno, los gobiernos locales y de estos con otros actores (organizaciones de la sociedad civil y los vecinos). En este sentido la participación y la inclusión de los diferentes actores sociales, surgió como una preocupación recurrente, expresados en este interrogante: ¿Cómo lograr mecanismos de inclusión real en espacios diversos y adecuados de participación y consenso interactoral?

Acceso al suelo. En este aspecto se debatió como central la recuperación del rol del Estado en la regulación del suelo como bien económico y social (instrumentos de regulación de uso y acceso de tierra vacante en el área metropolitana, bancos de tierra e inmuebles, recuperación de plusvalías, entre otros). Esta situación se vincula también a los conflictos en torno a la exclusión y segregación socio territorial de gran parte de habitantes del Área Metropolitana de Córdoba.

Planificación, control y gestión sobre el suelo y el territorio. Explicitar lógicas, mecanismos, modos y acciones concretas de gestión, planificación y control sobre el suelo y el territorio. En especial, se identificaron elementos centrales como la valoración del paisaje como patrimonio cultural y ambiental, los espacios públicos, la gestión del riesgo, manejo de cuencas, expansión urbana, entre otros. También se registró como fundamental lograr el compromiso y adhesión del conjunto de municipios a las legislaciones comunes.

Eje socio productivo ambiental. La cuestión ambiental se torna central con el crecimiento urbano. Requiere su

consideración prioritaria en la planificación y gestión sobre el suelo y el territorio. Manejo integral de la planificación con enfoque ambiental. Definición de espacios verdes y reservas como recursos y como espacios públicos. Tensión entre el avance del desarrollo metropolitano en detrimento de las reservas naturales -como la Reserva Natural San Martín, el arbolado urbano, la flora y la fauna nativa de la región, los bosques nativos y el cinturón verde. Crecimiento urbano versus zonas rojas de la ley de bosques. Necesidad de políticas integrales de suelo, recursos y riesgos.

Área de infraestructura y servicios. Los temas de transporte y residuos también surgieron como claves en el ordenamiento de territorio, aunque se profundizan en los otros ejes. Por su parte, el tratamiento y red cloacal fue señalado como fundamental en la ejecución de políticas y gestiones sobre el AMC.

Gestión de Residuos Sólidos Urbanos

La mesa de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos, contó con las exposiciones de Eduardo Garro, de la Secretaría de Ambiente de la Provincia; Daniel Vercesi, director de Higiene Urbana de la Municipalidad de Córdoba; Hugo Pesci, director de CORMECOR; Alejandro Gottig, especialista en reciclaje inclusivo de Fundación Avina; y Virginia Miganne, de la Gerencia de Saneamiento de CEAMSE.

Eduardo Garro expuso los lineamientos generales de la Secretaría de Ambiente de la provincia en relación a los RSU, destacando positivamente la puesta en marcha del Complejo Ambiental CORMECOR que se encargará del tratamiento de los RSU de Córdoba y su área metropolitana. En este sentido, manifestó que esta dependencia busca acompañar su labor.

A su vez, expresó que se está realizando un plan a dos años para trabajar con los vecinos para que el tratamiento de los residuos comience en el hogar, sustentado en la educación y la propaganda constante.

Hugo Pesci explicó sintéticamente los pasos desarrollados hasta el momento para la puesta en marcha de CORMECOR, que en la actualidad se encuentra en posesión de las primeras 164 hectáreas de terreno para comenzar a funcionar. Comentó que a partir de un workshop de tecnologías desarrollado en noviembre de 2013, se plantearon como prioridades garantizar la disposición final adecuada, captar y valorizar los flujos diferenciados, promover el desvío y control de los aquellos peligrosos, valorizar el flujo mixto (RSU mixtos).

A los fines de priorizar la valorización de residuos se tiene prevista la construcción de las siguientes plantas: de Tratamiento Mecánico (TM), de Gestión y Tratamiento de Restos Áridos (RA), de tratamiento de Neumáticos Fuera de Uso (NFU), de Compostaje para tratar Residuos Orgánicos de Grandes Generadores (ROGG) y Restos Verdes (RVE), de Residuos Voluminosos Valorizables (RVV).

En tanto, Daniel Vercesi realizó una caracterización general de la situación de los RSU en la ciudad de Córdoba, donde se producen aproximadamente 65 toneladas de residuos por mes; con un 49% de recolección diferenciada, 3 centros verdes en funcionamiento y 1 centro de transferencia de cartón. Asimismo hizo un breve repaso por la historia reciente de los RSU en Córdoba, planteando entre las próximas acciones: cierre, clausura y post clausura del predio de enterramiento en Bower, operación, cierre, clausura y post clausura del predio de Piedras Blancas y la puesta en funcionamiento del COMPLEJO AMBIENTAL (CORMECOR SA).

Por su parte, Alejandro Gottig, de Fundación AVINA, expuso las líneas de acción de Fundación Avina respecto de la promoción del reciclaje inclusivo, entendiendo que a partir del reciclaje son múltiples las cadenas productivas que se activan generando empleo, riqueza, nuevas tecnologías y menor presión sobre los recursos naturales.

El trabajo de AVINA en esta línea se concentra en tres ejes estratégicos: estimular el desarrollo de liderazgo y

organización de los recicladores con base en la asociatividad, la formalización y el bien común; y la construcción de vínculos intersectoriales para fortalecer el ecosistema; promover la generación e implementación de políticas públicas y marcos normativos que establezcan sistemas sostenibles de gestión de residuos y reconozcan y fortalezcan el rol de los recicladores; fomentar cadenas de valor del reciclaje desde la perspectiva de la responsabilidad social, los negocios inclusivos y la nueva economía.

En este marco, hizo referencia a la experiencia de la ciudad de Buenos Aires, que partió desde la despenalización de la recolección de residuos secos en el año 2002 hasta la adjudicación en 2012 de la recolección de residuos secos a cooperativas de recicladores.

Finalmente, Virginia Miganne detalló el trabajo que viene desarrollando CEAMSE en la provincia de Buenos Aires, partiendo de la concepción de los residuos como recursos, lo que les permitió pasar del modelo de relleno sanitarios al tratamiento en polos ambientales. El trabajo de CEAMSE se apoya en sistemas de gestión y tecnologías modernas, seguras y probadas, para contribuir a la generación de energía. En ese sentido expresó que a la hora de elegir qué sistema de tratamiento de los residuos se va utilizar, es muy importante tener en cuenta la realidad de cada lugar, el tipo de residuos que se produce, las distancias para el transporte de los residuos, de modo tal de elegir la mejor opción acorde a cada realidad particular.

Algunas de los problemas y propuestas que plantearon los participantes en relación a este eje se resumen a continuación.

Gestión y Políticas Públicas. Existe una dificultad para lograr la articulación interjurisdiccional que requiere del desarrollo de mecanismos efectivos para involucrar a los diferentes actores (Estado, sociedad civil, sector privado, recicladores, grandes generadores) y determinar claramente responsabilidades y roles en el sistema. Concre-

ción de acuerdos multiactoriales. Necesidad de apoyo y capacitación de la Provincia a los equipos técnicos de los municipios y comunas más pequeños.

Mayor articulación de las políticas de RSU con las políticas de ordenamiento territorial (crecimiento urbano, volumen de residuos generados, localización de los centros de enterramiento). Necesidad de generar, fortalecer y actualizar los marcos regulatorios y su vinculación con la normativa referida a ordenamiento territorial. Mejorar los sistemas de control del cumplimiento de la normativa existente y las sanciones por incumplimientos. Ante la existencia de diversos organismos con competencia para la gestión de RSU, se requiere un enfoque y un diseño institucional integrado. Consideración de la recolección y disposición de residuos específicos (neumáticos, tecnológicos, muebles, electrodomésticos, inertes voluminosos, demolición de bajo volumen, poda, entre otros). Mayor integración de los trabajadores informales al sistema y capacitación en oficios a partir del material recuperado. Generar sistemas de reciclaje inclusivo. Preocupación acerca de la responsabilidad de los grandes generadores de residuos. Carencia de regulación e incentivos en el diseño de productos teniendo en cuenta su impacto social y ambiental.

Educación y Comunicación. Desconocimiento por parte de la ciudadanía de las políticas municipales en materia de higiene urbana y de manejo de residuos.

Algunas propuestas. En esta sesión los participantes también intercambiaron una serie de propuestas: separación en origen y aprovechamiento del compost a partir de incentivos específicos. Concientización y educación ambiental desde el consumo hasta la separación en origen. Aprovechamiento energético de los RSU. Promoción de empresas y ciudades responsables, generar incentivos para la disminución de residuos, productos con menos impacto ambiental, y aplicación de planes de gestión ambiental con auditorías sociales participa-

tivas (ej. Planes de Metas). Incorporación de tecnología para la valorización de residuos. Diseñar un sistema en red, con más centros verdes y centros de tratamiento, y en diferentes escalas y localizaciones. Generar incentivos para la generación de menos cantidad de residuos (domiciliarios y grandes generadores). Impuestos a las externalidades negativas de las empresas. Incorporación de la participación ciudadana a la definición de la política de RSU. Campaña de concientización para residuos de comida, compost casero, eficientización de procesos en origen. Utilizar el residuo recuperado como medio de inclusión social (para que se realicen oficios procesando la materia prima). Desarrollar parques ambientales en zonas de recuperación de canteras para molienda de escombro y zonas degradadas.

Transporte y movilidad urbana

Los encargados de abrir el taller de transporte y movilidad urbana, fueron Gabriel Bermúdez, secretario de Transporte de la Provincia; Adrián Cena, de la Secretaría de Servicios Públicos de la Municipalidad de Córdoba; y Martina Pugno, del Ente de Movilidad de Rosario.

En su presentación el Secretario de Transporte de la provincia de Córdoba sostuvo que buscan avanzar en la conformación de la Autoridad Metropolitana de Transporte y destacó la importancia del trabajo articulado entre los distintos niveles de gobierno. Asimismo hizo mención a diversas medidas que se están implementando desde esta secretaría para mejorar el servicio de transporte interurbano de pasajeros (frecuencia, confort, flota, política tarifaria y de subsidios). Por último, sostuvo que estas medidas de mejora no anulan la necesidad de planificar la incorporación de otros medios de transporte masivo: trenes livianos, BRT y subtes.

Adrián Cena, en tanto, presentó algunos datos relevantes de la encuesta origen y destino realizada en la ciudad de Córdoba en el año 2009 y destacó la elaboración del Plan Integral de Movilidad.

El foco central de su exposición estuvo orientado a enfatizar la importancia de la educación vial como eje central de la movilidad para promover un cambio de paradigma en la ciudadanía, fomentando el uso de otros medios de transporte alternativos al vehículo particular. En este sentido sostuvo que el triángulo virtuoso consiste en educar, capacitar y concientizar. En función de eso programar y luego controlar y sancionar. En esta misma línea, afirmó que es fundamental lograr acuerdos y pactos consensuados con la población antes de tomar medidas que impliquen cambios, de manera tal de contar con el apoyo de la ciudadanía.

La funcionaria rosarina Martina Pugno destacó la importancia del cambio de paradigma que implicó pasar de hablar de transporte a pensar la problemática en términos de movilidad. Esto significa tener como unidad de medida a las personas y poner el foco en el uso eficiente del espacio público. En relación a ello, sostuvo que el crecimiento poblacional de las ciudades implica un gran desafío y por tanto la planificación se torna central. La misma debe contemplar los criterios de integralidad, sostenibilidad y satisfacción de los ciudadanos.

Entre las principales conclusiones del diálogo que se generó luego de sus presentaciones, se destacan:

Institucionalidad y coordinación de políticas públicas. Desafío: cómo llegar a un “Pacto de Movilidad”, y lograr la apropiación por parte de la ciudadanía. Se manifiestan dificultades en la creación de consensos y confianza entre los diversos niveles de Estado y entre éste y la ciudadanía. Existe asimismo la necesidad de que las políticas públicas en materia de transporte trasciendan a las gestiones de gobierno y se constituyan como verdaderas políticas de Estado independientes del color político del intendente de turno. Los usuarios no están representados en un colectivo o agrupación. Armonización y articulación entre los Institutos de Planificación (IPLAM) provincial y municipal.

Articulación interjurisdiccional e intersectorial. La planificación de la movilidad está estrechamente vinculada a la planificación urbana, densificación urbana (adecuación de carriles y vías para diferentes tipos de transporte, infraestructura en la paradas de colectivo, y la vinculación del transporte con la seguridad). Se remarcó la importancia de la sostenibilidad económica del sistema de transporte y algunos interrogantes como su incompatibilidad con la baja densificación de las ciudades. La aplicación de tarifas diferenciales o planas y del rediseño trazado de los recorridos en forma radial o de anillo.

Articulación entre áreas del Municipio. Si hay responsabilidades fragmentadas, la capacidad institucional del Estado se ve reducida y se dificulta la capacidad de dar respuestas eficientes. Por ello debe pensarse el transporte a la luz de las diversas problemáticas que atraviesan la movilidad: transporte de residuos, de cargas, de personas.

Multimodalidad. Necesidad de utilizar múltiples medios y promover la intermodalidad (combinación entre éstos). Desincentivar vehículos particulares, incentivar peatones y ciclistas.

Educación, comportamiento, preferencias. Formación y cultura para pensar una movilidad sostenible. Inclusión de jóvenes, mujeres, personas con movilidad reducida y con discapacidades. Políticas diferenciadas para estos colectivos de ciudadanos.

Información. Requisito de tener información para el diseño y para el uso del sistema. Para definir políticas más acordes con la realidad. Mayor información para el usuario, para conocer horarios, frecuencias, recorridos, combinaciones, abonos, entre otros datos de interés.

Las conferencias. Experiencias metropolitanas a la vuelta de la esquina

Con el objetivo de conocer algunos casos en materia de planificación metropolitana, ordenamiento territorial, gestión de residuos, transporte y movilidad urbana de ciudades cercanas a la realidad del Gran Córdoba, como Mendoza, Rosario y Buenos Aires, Nuestra Córdoba convocó especialistas de destacadas instituciones como el Banco Interamericano de Desarrollo, el Ente de la Movilidad de Rosario, el CEAMSE, el Ente metropolitano UNICIPIO Mendoza, la Red Mujer y Hábitat y la Fundación AVINA, quienes compartieron sus experiencias a modo de invitación e inspiración para pensar nuestra realidad.

Francisca Rojas, especialista en Desarrollo Urbano y Vivienda del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) expuso los casos de planificación metropolitana de Rosario y Belo Horizonte en Brasil. La experiencia del Área Metropolitana de Rosario inició en 2008 con el Plan Estratégico Rosario Metropolitana, en 2010 se creó el ECOM, un espacio de coordinación impulsor de proyectos a escala metropolitana conformado por 21 municipios, y en 2014 los Planes Urbanos Locales.

“Hoy las principales demandas urbanas que son referidas al transporte, vivienda y servicios de calidad, no se pueden enfrentar sin la coordinación inter-jurisdiccional”, expresó Rojas. Y brindó detalles sobre el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior, dependiente del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda y el Banco Interamericano de Desarrollo para los cuales existe financiamiento no reembolsable y asistencia técnica para la realización de talleres y diagnósticos, la construcción de agendas, planes y proyectos de ejecución metropolitano y la conformación de instituciones metropolitanas, articulando los tres niveles: nacional, provincial y municipal.

Martina Pugno, del Ente de la Movilidad de Rosario, relató acerca del Plan de Movilidad de esa ciudad. Este ente es un organismo autárquico descentralizado administra-

tiva y financieramente, que tiene bajo su competencia la Movilidad Urbana en todos sus modos. El EMR tiene sus inicios en el año 2004, cuando se creó el por entonces Ente de Transporte de Rosario. A partir de su constitución, el ETR se consolidó como uno de los primeros organismos del país orientado a la planificación y gestión del sistema de transporte urbano. En 2011, el ETR pasó a ser EMR extendiéndose sus atribuciones. Desde ese momento, las políticas de transporte comenzaron a desarrollarse en el marco de políticas de movilidad.

Pugno refirió como uno de los principales aspectos para el éxito de la implementación del Plan Integral de la Movilidad, la suscripción de un acuerdo multisectorial de un Pacto de la Movilidad en relación a una serie de principios básicos: sustentabilidad, accesibilidad, seguridad, eficiencia, calidad de vida, dinamismo económico, intermodalidad, planificación urbana, gestión, concientización y seguridad vial.

Virginia Miganne, de la Gerencia de Saneamiento y MCDFT del CEAMSE, brindó detalles de la labor de esa empresa mixta a cargo del tratamiento de los residuos que produce gran parte del área metropolitana de Buenos Aires.

Miganne expresó que la empresa pasó del modelo del relleno sanitario al tratamiento en polos ambientales. CEAMSE actualmente dispone 16.000 Tn. diarias dispuestas, y transfiere 8.000 Tn. diarias de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 38 Municipios, donde viven 14.000.000 de habitantes.

La empresa cuenta con 3 Complejos Ambientales activos, 1 Complejo Ambiental cerrado, 5 estaciones de transferencia ubicadas en los barrios porteños de Colegiales (52.000 Tn. mensuales), Flores (60.000 Tn. mensuales) y Pompeya (63.000 Tn. mensuales), y en las localidades de Zabaleta (30.000 Tn. mensuales) y Almirante Brown (37.000 Tn. Mensuales).

Finalmente, Guillermo Navarro Sanz, director de Innovación y Desarrollo Sostenible de la Provincia de Mendoza, presentó el UNICIPIO, un ente de gestión integrada entre los municipios del Gran Mendoza y la provincia. Este ente constituye una figura política, técnico y administrativa de carácter supramunicipal, cuyas funciones son: coordinar proyectos intermunicipales para el desarrollo sustentable del área metropolitana; articular acciones con organismos públicos nacionales, provinciales y municipales para el tratamiento de problemáticas específicas; y coordinar esfuerzos presupuestarios provinciales y municipales para potenciar el impacto de los programas y obras públicas.

Bajo esta figura, la metropolitana de Mendoza, integrada por 7 municipios (Ciudad de Mendoza, Godoy Cruz, Las Heras, Maipú, Luján de Cuyo, Guaymallén y Lavalle), ha encontrado el modo de instrumentar y brindar respuestas a las dinámicas del territorio que superan los límites político-administrativos de las entidades territoriales existentes y, así articular el desarrollo territorial.

Algunas conclusiones para continuar el diálogo

El alcance de las interrelaciones entre las diferentes jurisdicciones de las áreas metropolitanas impacta profundamente en la calidad de vida de los habitantes y sus ecosistemas en estos territorios. Las dinámicas de las áreas metropolitanas no conocen de límites político-administrativos.

La expansión de la superficie construida, el solapamiento de usos de suelo, la movilidad de las personas, el transporte de cargas, la generación, tratamiento y disposición de los residuos, el tratamiento de los efluentes cloacales, la calidad del aire y de los recursos hídricos, el mantenimiento de sus cuencas, la preservación del bosque nativo, espacios de reserva y el arbolado urbano. El modo en que cada municipios gestiona su territorio impacta positiva o negativamente en cada uno de estos aspectos de toda la región.

Por ello, tal como lo reflejaron los diálogos en las sesiones y conferencias del VI Foro de Nuestra Córdoba, las principales demandas urbanas no pueden ser afrontadas sin la coordinación inter-jurisdiccional mediante instrumentos que favorezcan esa articulación y el desarrollo territorial. Las áreas metropolitanas son regiones muy importantes por su dinamismo, alta concentración de población y generación del producto bruto interno, que requieren la atención y labor mancomunada entre los distintos niveles del Estado y jurisdicciones afectadas por ellas.

La dificultad para lograr la articulación interjurisdiccional, planteada durante el foro, pone de relieve la necesidad de concretar acuerdos multisectoriales y desarrollar instrumentos efectivos, con representación de los distintos niveles del Estado, los actores económicos, la sociedad civil, universidades y la ciudadanía.

Es un desafío que se presenta no sólo para los municipios que conforman las áreas metropolitanas, sino también para la Provincia y la Nación, que pueden disponer de mecanismos y programas de financiamiento y apo-

yo técnico que contribuyan a diseñar planes y políticas públicas metropolitanas que trasciendan las gestiones de gobierno y se constituyan como políticas de Estado a mediano y largo plazo, independientes del color político y las relaciones entre los gobiernos de turno.

Los municipios también manifiestan su preocupación e interés en alcanzar mayor articulación entre las diferentes áreas de gestión y generar políticas y normativas integrales que vinculen el ordenamiento urbano, la movilidad y la gestión de los residuos (densificación y expansión urbana, infraestructura vial, carriles selectivos, bicisendas, residuos generados, intercambio y disposición localización de centros de tratamiento, entre otras).

Otro de los aspectos señaladas refiere la construcción de consensos y confianza entre los diversos niveles de Estado y entre éstos con la ciudadanía. En este sentido, el Pacto de Movilidad suscrito en Rosario sirvió como caso testigo de instrumentación de mecanismos de participación multisectorial que contribuyen a lograr la apropiación de las políticas públicas metropolitanas por parte de la ciudadanía.

La tensión entre el avance del desarrollo metropolitano en detrimento de las reservas naturales (urbanas y rurales), las cuencas hídricas, los bosques nativos y el cinturón verde ubican la cuestión ambiental como un eje central que requiere una consideración prioritaria en la planificación y gestión sobre el suelo y el territorio.

El área metropolitana mantiene una dinámica de cambio constante y requiere de una coordinación, espacios de consenso, vinculaciones entre los diversos estamentos de gobierno, los gobiernos locales y de estos con otros actores (organizaciones de la sociedad civil y los ciudadanos en general). El desafío a la vuelta de la esquina es producir nuevos encuentros y sumar las voluntades para confluir en un plan metropolitano multisectorial que oriente la acción.



Red Ciudadana

**Nuestra
Córdoba**

REALIZADO CON EL APOYO DE



**Cámara de Industriales
Metalúrgicos y de
Componentes de Córdoba**



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional

