

**COMISIÓN EUROPEA**  
**EuropeAid - Oficina de Cooperación**  
**Dirección América Latina**

# **URB-AL**

## **EUROPA - AMÉRICA LATINA**

**Impreso de solicitud de subvención en el  
contexto de una convocatoria de  
propuestas para la coordinación de  
proyectos comunes**  
- de tipo A -

Partida presupuestaria ALR/B7-3110/2000/0021

Nombre del solicitante y referencia de la convocatoria de propuestas:	<b>Partido de Bahía Blanca</b> <b>Europeaid 113 113/C/G</b> <b>Convocatoria octubre 2002 – Red N° 7</b>
---	---

Expediente N°	
------------------	--

(De uso exclusivamente interno)

# I. PROYECTO COMUN DE TIPO A

## 1. Descripción

**1.1 Título: Impacto del crecimiento del sector industrial químico y petroquímico en la gestión urbana de ciudades portuarias.**

**1.2 Lugar:** Argentina, Provincia de Buenos Aires, Partido de Bahía Blanca, Municipalidad de Bahía Blanca.

### 1.3 Importe que se solicita a la Comisión Europea

<b>190.958</b>	EUR	<b>70</b>	% de los costes totales del proyecto
----------------	-----	-----------	--------------------------------------

## 1.4 Resumen

El proyecto pretende generar un espacio de intercambio de experiencias de gestión y de identificación de problemáticas comunes entre ciudades puerto, que registren un alto crecimiento industrial en el sector químico y petroquímico.

En cumplimiento de los objetivos del proyecto se llevarán a cabo tres Seminarios Internacionales, que incluyen módulos de conferencias y trabajos de taller, como también talleres participativos locales a realizarse en cada ciudad miembro. El grupo destinatario está conformado por técnicos y funcionarios municipales de las ciudades socias.

El proyecto entonces, se orienta a establecer una relación de cooperación activa e institucional entre ciudades portuarias con crecimiento industrial en el sector químico y petroquímico, que permita fortalecer la gestión local para un desarrollo ambientalmente sustentable.

## 1.5 Objetivos

### Objetivo general

Mejorar las capacidades de gestión del desarrollo urbano en los gobiernos locales de ciudades portuarias que hayan acusado en las últimas décadas un alto crecimiento industrial, principalmente en los sectores químico y petroquímico.

### Objetivos específicos

- 1) Confrontar entre las ciudades socias experiencias de ordenación urbana vinculadas con la interfase ciudad-puerto-industria, a fin de identificar y documentar problemáticas comunes.
- 2) Diseñar, debatir y consensuar líneas básicas de planificación en ciudades portuarias con alto crecimiento en los sectores definidos.

## 1.6 Justificación

### (a) Especificación de las necesidades y limitaciones percibidas en los países destinatarios

La ciudad es un sistema complejo, cuya dinámica responde a la relación entre territorio, comunicación, movilización, patrimonio, comunidad y ciudadanía.

Este sistema cobra aún una mayor complejidad, cuando la ciudad se localiza en un ámbito natural costero que incluye un puerto con un área industrial.

El área de contacto entre la ciudad-puerto-industria, denominada en este proyecto como "interfase", constituye un territorio con un dinámico entramado de actividades en donde coexisten en forma más o menos conflictiva, áreas especiales con tratamientos diferenciados, áreas de actividades logísticas, zonas francas, puertos, centros de comunicaciones, áreas recreativas-turísticas, áreas "buffer" o colchón con zonas residenciales, infraestructuras especiales y nodo de convergencia del sistema vial-ferroviario.

La interfase ciudad-puerto-industria, espacio considerado determinante en el potencial competitivo de las ciudades puerto, representa el área de interés que da lugar a este proyecto. El mejoramiento de las capacidades de gestión de los gobiernos locales en el manejo del impacto de estas actividades en este territorio, constituye el objetivo que orienta el trabajo en común.

La Delegación Territorial de Catalunya (España) y las ciudades de Tarragona (España), Talcahuano (Chile), Berisso, Ensenada y Bahía Blanca (Argentina) y Red Les Eco Maires como socio externo; conforman el grupo de trabajo de este emprendimiento. La convocatoria responde a que las ciudades miembro presentan un perfil similar: ciudad-puerto con alto crecimiento del sector industrial químico y petroquímico. La elección del socio externo obedece a la fuerte presencia del sector químico y petroquímico en las ciudades que conforman la red y su interés específico en el tratamiento de la mitigación de riesgos de esta actividad. En tal sentido, estas problemáticas afines merecen ser abordadas en un marco de cooperación e intercambio de experiencias.

Las ciudades portuarias se presentan como las principales puertas de los flujos de la mundialización. Las actividades del puerto, representan uno de los elementos básicos de su desarrollo económico. Así ha sido históricamente y así puede continuar siéndolo en el futuro si la ciudad y su puerto saben asumir las nuevas funciones y las nuevas dinámicas que la globalización económica, la nueva localización de la producción, la integración económica a nivel continental, la organización de los transportes y la logística presentan en la actualidad.<sup>1</sup>

En este contexto, los puertos son reconocidos como el lugar donde la ciudad ha destinado un espacio para concentrar una serie de actividades relacionadas entre sí, conformando una cadena logística. En este sentido, la articulación ciudad-puerto debe ser considerada como el elemento clave para el desarrollo de la actividad portuaria-industrial.

Las ciudades costeras están bajo crecientes tensiones, debido a la interacción del soporte físico con la actividad portuaria propiamente dicha y -en el caso que nos ocupa- por la localización asociada de complejos industriales del sector químico y petroquímico.

Este sector industrial ha sido uno de los de mayor expansión en las últimas décadas. En líneas generales, este tipo de actividad se caracteriza por: i) la gran utilización de recursos naturales, renovables y no renovables; ii) la existencia de emprendimientos productivos encadenados a las plantas de producción; iii) la transferencia de I + D (Investigación y Desarrollo) con Universidades y centros de investigación; iv) escasez de creación de mano de obra directa como resultado de la alta tecnificación y v) la generación de un fuerte impacto sobre el ambiente.

Particularmente, el tipo de procesos productivos de estas industrias requiere considerar el concepto de "riesgo urbano", entendiéndolo por riesgo a un potencial desastre. En tal sentido, la determinación del riesgo no es exclusivamente un factor probabilístico de las condiciones de los equipos e infraestructura, sino básicamente una relación eco-sociológica con factores territoriales como el medio físico (natural y construido) y el medio social. Esto, comúnmente conocido como "vulnerabilidades", son determinantes del componente de riesgo.

En vista de estos elementos conformativos de la relación ciudad-puerto-industria, es posible señalar que, en lo económico y político, las ciudades puerto sufren de superposiciones jurisdiccionales y de exigencias conflictivas. En lo ecológico, son el punto de convergencia de dos ecosistemas intensamente complejos sumamente difíciles de manejar en conjunto: el ecosistema natural de la zona costera y el dinámico ecosistema urbano.

De acuerdo a lo expuesto, la línea de trabajo propuesta por el proyecto plantea como eje transversal de análisis, la aplicación de un enfoque integrador a partir de la consideración de las dimensiones ambiental, social, económica y urbana.

Asimismo, el concepto de desarrollo sustentable se impone en la actualidad en las estrategias de gestión urbana. Constituye también una oportunidad para los agentes de las plazas portuario – industrial, para el encuentro de nuevas asociaciones ciudad-puerto. El tema de la sustentabilidad abrirá en el proyecto un campo de debate y reflexión fundamental, desde el cual serán analizados los conflictos que emergen de la racionalidad de los distintos actores involucrados y la relación que se establece con el soporte físico, los recursos disponibles y las condiciones de poder. El concepto de sustentabilidad y sus normas de aplicación serán abordadas en el marco del trabajo, no sólo como una necesidad sino como fuente de una importante oportunidad económica.

---

<sup>1</sup> CFR. Joan ALEMANY, "Por un desarrollo sustentable de la ciudad portuaria" Sexta Conferencia Internacional Ciudades y Puertos. Montevideo. Uruguay. Noviembre 1997. Pág. 2

Sin lugar a dudas, una de las premisas básicas de este proyecto en común es el reconocimiento del nuevo rol que están asumiendo los gobiernos locales tanto en la Comunidad Europea, como en América Latina en relación a su capacidad de orientar la gestión del desarrollo. Actualmente, hay una percepción de que el rol de las autoridades nacionales es establecer amplias metas reguladoras y socioeconómicas, pero es a nivel local que las verdaderas innovaciones están ocurriendo.

En síntesis, la mejora de las relaciones puerto-ciudad, la elaboración de un modelo de gestión conjunto que aproveche las condiciones favorables de ambos y que potencie los factores de crecimiento endógeno del puerto, de la ciudad y de su más amplio hinterland, es una gran alternativa para el desarrollo sustentable de la ciudad portuaria.

En este sentido, el objetivo general del proyecto está orientado a mejorar las capacidades de gestión de los gobiernos locales a fin de lograr una vinculación orgánica entre el desarrollo urbano y el portuario-industrial.

La instancia de formulación del proyecto generó la posibilidad de establecer los primeros contactos entre las ciudades miembro. Esto permitió arribar a una primera definición de temas de importancia e interés común, que serán objeto de estudio y profundización en las distintas etapas previstas en el desarrollo del trabajo en común.

En este diálogo preliminar se determinó un conjunto de necesidades e intereses compartidos por las ciudades miembro, que se puntualizan a continuación:

La necesidad de reconocimiento de la fragilidad del sistema natural costero.

La necesidad de disminuir los niveles de degradación actual del borde costero.

La necesidad de considerar la importancia socio-económica del borde costero y el aumento de la presión de usos sobre el mismo.

La necesidad de compatibilizar la multiplicidad de usos en el área portuaria-industrial.

La necesidad de preservar y revalorizar el patrimonio natural y cultural del área portuaria-industrial.

La necesidad de introducir las demandas del sistema natural en las decisiones económico-políticas.

La necesidad de optimizar la planificación del territorio en la interfase ciudad-puerto-industria.

La necesidad de abordar la problemática de los riesgos generados por la actividad, para establecer pautas de mitigación y control.

La necesidad de definir estrategias de recomposición urbano-portuarias.

La necesidad de integrar a la administración local, la comunidad científica y los actores involucrados de la sociedad civil en los procesos de gestión del área portuaria-industrial, con el fin de aumentar los niveles de gobernabilidad.

Frente a este conjunto de necesidades coincidentes, los intereses de las ciudades miembros se centran en:

Confrontar experiencias y métodos de trabajo aplicables a la ordenación urbana y portuaria elaborados con miras a un desarrollo sustentable.

Aprovechar la oportunidad que ofrece el proyecto para la capacitación de funcionarios y técnicos municipales vinculados con la gestión del territorio en la interfase ciudad-puerto-industria.

Generar un marco de cooperación más allá de la consecución del proyecto.

Finalmente, cabría señalar que las necesidades enunciadas tanto como los intereses planteados por las ciudades miembro y el socio externo, son las razones que justifican los objetivos, actividades y resultados a los cuales se pretende arribar con el desarrollo del proyecto.

#### **(b) Lista de los grupos destinatarios y estimación del número previsto de beneficiarios directos o indirectos.**

Destinatarios directos:

**Grupo A:** compuesto por funcionarios, técnicos y políticos de las ciudades miembro y de los socios externos del proyecto que conforman el grupo permanente de trabajo (El coordinador general, el subcoordinador y un técnico representante por cada ciudad miembro). Número estimado: diez personas.

**Grupo B:** compuesto por funcionarios, técnicos y políticos, más actores vinculados directamente a la problemática en las ciudades en donde se realicen los encuentros (ciudad anfitriona). Número estimado: treinta personas por Seminario Internacional.

**Grupo C:** compuesto por actores vinculados a la temática (ONGs, Asociaciones industriales, empresariales y vecinalistas, Puerto, Universidades, Institutos de Investigación, entre otras) que participen de las actividades previstas para este grupo en cada uno de los Seminarios Internacionales y de los Talleres Participativos locales. Número estimado por Seminario: sesenta personas.

Destinatarios indirectos:

**Grupo D:** compuesto por todas las ciudades miembro de la Red N° 7 de Urb-AI que recibirán el material gráfico o digital, atendiendo a las sugerencias de difusión respecto de las ciento cincuenta ciudades que son miembros plenos de la Red.

**Grupo E:** compuesto por las colectividades locales de las ciudades miembro sobre quienes el resultado esperado del proyecto, esto es, el mejoramiento de las capacidades de gestión de la interfase ciudad-puerto -industria - se traducirá en una calidad de vida más adecuada.

### **(c) Razones en las que se basa la elección de los grupos destinatarios o actividades.**

El grupo objetivo se seleccionó en función de extender los alcances del proyecto al mayor espectro posible de actores vinculados con la temática de los municipios involucrados. La subdivisión en grupos se elaboró teniendo en cuenta: 1) la capacidad de los participantes en la gestión y en la toma de decisiones de políticas públicas, 2) la capacidad de los participantes como agentes multiplicadores de los resultados del proyecto sobre distintas instituciones públicas y privadas de la sociedad civil, 3) la posibilidad de aportar los resultados del proyecto a otras ciudades de la Red en forma indirecta, a través de publicaciones y el uso de Internet, 4) alcanzar, como destinatario ulterior y principal, a las colectividades locales de las ciudades miembro, en tanto los aportes del proyecto repercutirán en el mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades.

Para lograr una correcta apropiación de esta experiencia de trabajo por parte de los distintos actores, se proponen actividades diferenciadas para cada grupo. Con ello se espera lograr una transferencia horizontal de los resultados para que cada ciudad miembro pueda obtener los máximos beneficios de este emprendimiento común.

La convocatoria a las ciudades miembro del proyecto se basó tanto en las características territoriales y económicas de cada localidad, como en la experiencia de los gobiernos locales en la gestión del territorio.

Por lo tanto, la elección se realizó sobre tres aspectos que importa aclarar:

- 1- ciudades portuarias: localidades cuya estructura urbana se encuentra funcionalmente asociada a un complejo portuario, sea éste continuo o no a la estructura urbana central.
- 2- ciudades con polo industrial químico-petroquímico: complejos industriales con inversión en crecimiento, cuyas características de producción generan impactos significativos sobre el medio físico y social
- 3- ciudades con prácticas exitosas en la gestión del desarrollo local: municipios que cuentan con experiencia en la aplicación de nuevos modelos de desarrollo basados en la sustentabilidad ambiental y/o con metodologías participativas.

### **(d) Pertinencia del proyecto con respecto a los grupos destinatarios**

Las ciudades puerto que participan en el proyecto, presentan como problemática común una dinámica similar en la interfase ciudad- puerto-industria. Este ámbito es un espacio articulador del desarrollo de la ciudad que se comporta como soporte físico de diversas actividades, donde se combinan usos industriales, ferroviarios, portuarios, residenciales y recreativos que requieren de una permanente evaluación de los potenciales conflictos y riesgos ambientales derivados de esta superposición de usos.

Las ciudades convocadas a participar del proyecto han coincidido en señalar su interés para que en el intercambio de experiencias, los grupos destinatarios directos de cada ciudad miembro y del socio externo, enriquezcan sus conocimientos y mejoren la capacidad de gestión de este territorio. Con

respecto a los destinatarios indirectos la pertinencia está dada por ser los destinatarios últimos que supone esta capacitación que redundará en un mejoramiento de la calidad de vida urbana.

**(e) pertinencia del proyecto con respecto a los objetivos del programa y de la red temática**

El proyecto se ajusta al objetivo central del programa UR-BAL, en tanto apunta al desarrollo de vínculos entre las ciudades miembro a través de la difusión e intercambio de experiencias, tendientes a la concreción de acciones destinadas a mejorar la capacidad y la calidad de las actuaciones de las colectividades locales.

Así también el proyecto se corresponde con los objetivos específicos del programa en tanto pretende:

Desarrollar las capacidades de gestión y organización de las autoridades locales mediante la formación de los recursos humanos.

Promover la asociación entre funcionarios y autoridades de los municipios, ayuntamientos y alcaldías de las ciudades miembros y los representantes de la sociedad civil (cooperación interinstitucional público-privada).

Generar oportunidades de apertura e inserción internacional entre ciudades intermedias con perfiles productivos similares.

Promover el intercambio recíproco de conocimientos sobre prácticas de desarrollo local formuladas e implementadas por las ciudades miembro, que presenten un interés comprobado para el proyecto común.

**(f) pertinencia del proyecto con respecto a las prioridades del programa y de la red temática**

El proyecto propone avanzar en un trabajo colectivo de intercambio de experiencias e información sobre la gestión del desarrollo en ciudades-puerto con alto crecimiento industrial en el sector químico y petroquímico. Con ello se pretende generar un debate sistematizado que permita individualizar problemáticas comunes, identificar las diferencias y establecer cuáles son las demandas de la sociedad en las ciudades que responden a ese perfil común. El objetivo apunta a lograr una transferencia horizontal de conocimiento junto a la difusión de buenas prácticas de gestión, que contribuyan a formular nuevas estrategias de gestión, plausibles de ser aplicadas y adaptadas a la realidad propia de cada ciudad miembro.

El trabajo a desarrollar durante dos años por los miembros y socios del proyecto común permitirá crear una relación formal entre sus actores, en vista de lograr construir una asociación duradera y activa entre las ciudades-puerto con crecimiento industrial en el sector químico y petroquímico, que comparten características y problemáticas afines.

## Características de las ciudades miembro

### DELEGACIÓN TERRITORIAL DE MEDIO AMBIENTE EN TARRAGONA

Catalunya, como nacionalidad y para acceder a su autogobierno se constituye en Comunidad Autónoma de acuerdo con la Constitución y el Estatuto de Autonomía, que es su norma institucional básica.

La Generalidad es la institución en que se organiza políticamente el autogobierno de Catalunya. La Administración territorial de la Generalitat se estructura en delegaciones territoriales del Gobierno. El territorio de Catalunya como comunidad autónoma es el de las comarcas comprendidas en las provincias de Barcelona, Gerona, Lérida y Tarragona.

El ámbito territorial de la Delegación territorial en Tarragona comprende las comarcas siguientes:

<b>Alt Camp</b>	23 municipios	34.403 habitantes aprox.
<b>Baix Camp</b>	28 "	144.300 "
<b>Alt Penedès</b>	14 "	47.550 "
<b>Conca de Barberà</b>	22 "	18.500 "
<b>Priorat</b>	23 "	9.212 "
<b>Tarragonès</b>	21 "	172.286 "

Los delegados territoriales del Gobierno desempeñan las funciones de representación, información, coordinación y régimen interior que reglamentariamente se determinen.

Son funciones de la Delegación territorial:

- representar el Departamento de Medio Ambiente en los diferentes sectores ambientales dentro de su ámbito territorial.
- ejercer de órgano de coordinación en el territorio entre el Departamento de Medio Ambiente y las entidades que dependen de él.
- ejercer las atribuciones que la legislación de intervención integral de la Administración ambiental otorga a la autoridad ambiental cuando no correspondan a otro órgano del Departamento de Medio Ambiente.
- conocer, tramitar y resolver los expedientes relativos a las materias de las que es competente el Departamento de Medio Ambiente y que le corresponda en función de su ámbito territorial.
- incoar e imponer sanciones en los casos y con los límites que determinen las disposiciones legales.
- ejercer la dirección orgánica de la delegación territorial sin perjuicio de las directrices funcionales de los respectivos sectores ambientales.
- participar en los órganos y las comisiones interdepartamentales de carácter territorial que le correspondan.
- velar porque los regímenes regulados en materia de intervención integral se apliquen coordinadamente con los regímenes de inspección y sanción establecidos por la legislación sectorial ambiental.
- velar por el cumplimiento de las disposiciones legales relativas a las competencias del Departamento de Medio Ambiente.
- cualquier otra función que le sea encargada por sus superiores jerárquicos.

Las delegaciones territoriales del Departamento de Medio Ambiente (que fue creado por la Ley 4/1991, de 22 de marzo) dependen, orgánicamente del secretario general del Departamento y se estructuran en las unidades siguientes:

Sección de Bosques y Gestión de la Biodiversidad

Sección de Protección de la Biodiversidad

Sección de Actividades Cinegéticas y de Pesca Continental

Sección de Gestión Administrativa

Oficina de Gestión Ambiental Unificada

## TARRAGONA

La ciudad de Tarragona, que forma parte de la comunidad autónoma de Cataluña, está ubicada en el extremo norte-oriental de la península ibérica, tiene una extensión de casi 63 km<sup>2</sup> y cuenta con una población de 118.245 habitantes.

Disfruta de un clima suave con una temperatura media anual de unos 17°. Sus condiciones climatológicas, junto con sus playas y su importante patrimonio arquitectónico (cuenta con un conjunto arqueológico declarado patrimonio de la Humanidad), hacen de Tarragona uno de los lugares con más afluencia turística de Europa.

La lengua propia es el catalán, una lengua románica hablada por casi 11 millones de personas.

La industria química es uno de los grandes motores económicos del campo de Tarragona. De sus casi 120.000 habitantes, 9.000 trabajan en este sector. Tarragona es líder a nivel español y una de las cinco primeras ciudades de Europa. Produce el 44% del plástico español, aporta el 15% del PIB de la provincia y genera el 60% del tráfico portuario.

La industria química engloba 33 empresas agrupadas en la Asociación de Empresas Químicas de Tarragona (AEQT) y ocupa una superficie de 1.390 hectáreas de suelo industrial en 7 municipios (470 polígono norte, 720 polígono sur y 200 Flix).

Proporciona 5.800 puestos de trabajo fijos, 3.100 indirectos y 21.000 de inducidos en 1.500 empresas.

Tiene una capacidad de producción de 18 millones de Tm/año de sustancias diversas.

En el mes de febrero de 1991 se formalizó un compromiso voluntario de la industria (Pacto de Progreso) al cual se adhirieron 28 empresas sobre la base de los principios siguientes:

- principios de guía de conducta responsable, sobre la base del Responsible Care de la química mundial.
- objetivos de mejora constante de la salud, la seguridad y el medio ambiente.
- compromiso de transparencia informativa.

El Puerto de Tarragona con más de 27,1 millones de toneladas manipuladas en el ejercicio 2001, es uno de los más importantes del sistema portuario del estado, consolidándose como uno de los puertos líderes del Mediterráneo, y sobretodo, como una de las puertas de entrada de mercancías más importantes de la Unión Europea.

El Puerto cuenta con una superficie próxima a las 1000 ha, muelles con una longitud de 15 km de línea de atraque, con unos calados que oscilan entre 12 y los 20 metros.

En el apartado de cargas específicas, los graneles líquidos han llegado a la cifra de 16,97 millones de toneladas, de las cuales 15,36 corresponden a productos petrolíferos y 1,60 al resto de graneles líquidos. El volumen de tráfico de los graneles sólidos, ha sido de 8,73 millones de toneladas.

Las infraestructuras ocupan un papel fundamental en la oferta integral de servicios del Puerto. El recientemente presentado Plan Director del Puerto, posibilitará la realización de las obras necesarias para continuar disponiendo de una plataforma logística altamente competitiva durante muchos años.

## ENSENADA

El Partido de Ensenada se encuentra a 60 km. al SE de la Capital Federal. Emplazado sobre el Río de la Plata y tiene como límites los Partidos de la Plata, Berazategui y la zona Nacional que la separa del Partido de Berisso. La superficie del Partido es de 101 Km<sup>2</sup> y cuenta actualmente (censo 2001) con una población de 52.000 hab.

Regionalmente se pueden identificar dos zonas: la planicie costera y zona interior. Entre ambas se localiza el albardón costero, geoforma de altura relativa mayor que ha posibilitado el asentamiento del ejido urbano de Ensenada desde su origen. El eje Portuario-Industrial que comparte con Berisso se desarrolla sobre el área de Bañados, lo que habla de la fragilidad de los ecosistemas humanos y naturales que allí se localizan.



El área aluvional, no ha quedado tampoco exenta de este desarrollo. Las instalaciones correspondientes a Zona Franca, el Astillero Río Santiago, la han antropizado modificando el normal escurrimiento del agua superficial.

Ensenada y Berisso son dos ciudades asentadas actualmente dentro de un territorio con importantes infraestructuras y equipamientos portuarios e industriales, obsoletos y desocupados algunos, en procesos de reciclaje otros, donde el desarrollo de estas actividades en un medio natural muy frágil, fue el desencadenante del deterioro en las condiciones de vida urbana.

Un importante sector industrial de base petroquímica, se encuentra actualmente en proceso de reconversión. En este marco, la destilería Repsol-YPF, ha incorporado como parte de sus activos en el sector a la mayor parte de las empresas petroquímicas existentes.

A partir de lo dicho, la coexistencia del eje portuario industrial, adyacente a la planta urbana, trae aparejado problemas ambientales y urbanísticos, que implican importantes desafíos de gestión para el futuro.

## **BERISSO**

La ciudad de Berisso -cabecera del distrito- dista 65 km. de la Capital Federal y 6 km. de la ciudad de La Plata -capital de la provincia-. Conjuntamente con esta última y la de Ensenada conforman un triángulo urbanístico, industrial y comercial de gran envergadura que le confiere categoría de centro nacional.

Posee una superficie de 135 km<sup>2</sup> y cuenta actualmente con una población de 79.000. hab.

Situado en una posición geográfica de privilegio, se caracteriza por poseer una conformación productiva terciario-industrial, en concordancia con sus similares del Área metropolitana.

El crecimiento de la zona estuvo condicionado a la instalación del puerto y sus construcciones de infraestructura, creándose a fines del siglo pasado un verdadero foco impulsor del desarrollo integrado por éste, utilizado por embarcaciones de ultramar y cabotaje, las canteras de carbonato de calcio -hoy casi agotadas- y los frigoríficos.

Si bien en sus orígenes era de corte agropecuario, el posterior proceso de industrialización fue el factor determinante en la urbanización casi total del territorio.

Cuenta con lugares ideales para la práctica del miniturismo veraniego como las playas de isla Paulino, los balnearios Palo Blanco, Bagliardi, Municipal, La Balandra y el delta del Río Santiago, con su vegetación salvaje, abundantes frutales y hortensias. Caracteriza en especial a este delta la existencia en una de sus islas de la importante Base, Escuela, Liceo, Arsenal Naval Militar de Río Santiago.

Al igual que en Ensenada, el desarrollo urbano, está altamente condicionado por la existencia de límites naturales de alta fragilidad ambiental. El eje portuario industrial, se ha transformado en una barrera urbana entre ambos Partidos. Sin embargo, ambas ciudades constituyen una unidad indisoluble.

Berisso y Ensenada son dos ciudades asentadas actualmente dentro de un territorio con importantes infraestructuras y equipamientos portuarios e industriales, obsoletos y desocupados algunos, en procesos de reciclaje otros, donde el desarrollo de estas actividades en un medio natural frágil, fue el desencadenante del deterioro de las condiciones de vida urbana.

Si bien el peso relativo de la actividad industrial en Berisso, no alcanza el desarrollo de Ensenada, la contigüidad entre ambas ciudades determina que comparten las mismas problemáticas.

## **TALCAHUANO**

La ciudad puerto Talcahuano, colindante con la ciudad de Concepción frente a dos bahías: Talcahuano y San Vicente. Talcahuano conforma, junto a otras diez comunas, la provincia de Concepción y de acuerdo a la división política y administrativa del país, está inserta en la VIII Región del Bío Bío que se ubica en el centro de Chile.

La importante biodiversidad de especies de este territorio constituye una reserva natural y genética de invaluable riqueza, reconocida a nivel continental.

La población de la comuna cuenta con 249.274 habitantes (resultado preliminar del Censo 2002), de los cuales el 98% pertenece a la población urbana.

La superficie total de Talcahuano es de 148,2 km<sup>2</sup>, de los cuales sólo el 32% pertenece al área urbana consolidada debido a la presencia de zonas de restricción correspondientes al área militar y al área de preservación natural. La densidad total es de 1.682 habitantes por km<sup>2</sup> y la densidad del área urbana consolidada es de 5.237 habitantes por km<sup>2</sup>.

La falta de espacio y la escasa definición de la ciudad, genera serios problemas urbanos ya que , a medida que Talcahuano crece, surgen pugnas por mayores espacios en un territorio cada vez mas reducido en sus posibilidades de expansión.

Desde el punto de vista de las actividades económicas, los niveles de ocupación registran 10.000 personas, no obstante ello Talcahuano presenta uno de los índices de desempleo más alto a nivel nacional ( 16,4% INE, Boletín de empleo junio-agosto 2002).

Talcahuano es la ciudad puerto cuya historia marítima se remonta al año 1764. Presenta un gran potencial como puerto natural, es el mejor lugar de abrigo natural que posee Chile entre puerto Montt y el Callo en Perú. Talcahuano es el enclave más apto para instalaciones de gran envergadura, esta característica junto con la creciente demanda del comercio exterior de Chile identifica a esta ciudad como una de las de mejores posibilidades de desarrollo portuario del país y con una excelente proyección internacional.

Actualmente la infraestructura portuaria se compone de los puertos de Talcahuano y San Vicente, las terminales marítimas institucionales de Petrox y Huachipato, el terminal Molo 500 (Base naval) y la terminal pesquera, que en conjunto forman el Complejo Portuario más grande del país.

Los puertos comerciales, Talcahuano y San Vicente movilizaron en el año 2001, 3.745.498 tn de carga, esto representa el 40% del movimiento de carga de la Región. Sólo el puerto de San Vicente moviliza el 60% de la carga contenedorizada de la Región.

La existencia del complejo portuario junto con una importante infraestructura vial, ferroviaria y la presencia del aeropuerto internacional en el territorio de la comuna, junto con los proyectos de la Ruta Interportuaria y del Corredor Bioceánico, crean las condiciones para que Talcahuano se convierta en una plataforma logística del Sur de Chile.

Si un siglo atrás la actividad fundamental de Talcahuano era portuaria y pesquera, hoy es un Talcahuano multifacético, convirtiéndose en el polo económico de mayor importancia estratégica regional, nacional e internacional. Talcahuano cuenta con el potencial industrial más importante del país. Con 6.000 empresas conforma una impresionante malla productiva local que junto con la instalación de servicios financiero, portuarios y telecomunicaciones, convierten al territorio comunal en el mayor complejo industrial-económico de Chile. Entre los sectores económicos relevantes se encuentran la industria petroquímica y química, siderurgia y metalmecánica, la industria pesquera y la maderera y fundamentalmente la actividad portuaria.

Las 42 empresas de la comuna de Talcahuano generan aproximadamente 3,2 mil millones de U\$s en ventas anuales (SII 1997). 26 de las mismas se dedican a la producción manufacturera con un valor bruto de producción de 1.368.902 millones de pesos y un valor agregado de producción de 538.593 millones de pesos, siendo de este modo Talcahuano la comuna con la mayor producción manufacturera del país (Encuesta Nacional Industrial anual, 1997).

## **BAHIA BLANCA**

Está ubicada en el Sudoeste de la provincia de Buenos Aires, Argentina ; sobre la costa del océano Atlántico, a los 38° 44´ de latitud su y 62°16´ de longitud oeste

El Partido conformado por la ciudad de Bahía Blanca y las localidades de Ingeniero White, General Daniel Cerri y Cabildo. Posee una superficie de 2.300 km<sup>2</sup> y una población, según Censo 2001, de 298.000 habitantes.

La ciudad, cabecera del Sudoeste de la provincia de Buenos Aires, se consolida como centro urbano proveedor de bienes y servicios de la zona circundante y es asentamiento de importantes empresas agroindustriales y del sector petroquímico.

El área costera del partido como borde natural, espacio con características geográficas muy particulares, es el soporte físico del área portuaria industrial y asiento de un núcleo tradicional de la ciudad, la localidad portuaria de Ingeniero White. La interfase ciudad-puerto-industria se plasma en este espacio, técnicamente denominado Franja Costera.

En el orden administrativo, el municipio, a partir de los '90, viene aplicando políticas tendientes a lograr la descentralización efectiva y una mayor participación de la población en la toma de decisiones. En este sentido, en el año 1997 se puso en marcha el Plan Estratégico Bahía Blanca como herramienta de gestión publico-privada para la identificación, diseño e implementación de las principales estrategias de desarrollo para la ciudad y el partido. En la actualidad se encuentra en la etapa de implementación de proyectos.

La ciudad cuenta con una desarrollada infraestructura portuaria, vial, ferroviaria y aérea que la convierten en un importante nodo de comunicaciones a nivel nacional e internacional.

Bahía Blanca posee una histórica vinculación con los mercados externos fundamentalmente a través del puerto local que por las condiciones geográficas del estuario, su calado de 45pies de profundidad y su localización estratégica en relación a los centros agrícolas de la zona pampeana ; lo convierten en punto de salida natural de la producción granaria, de subproductos y oleaginosas hacia mercados internacionales. Un factor fundamental que contribuyó a un mejor desempeño de su administración, fue la conformación de Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (en 1993), transformando a la estación marítima local en el primer puerto autónomo del país.

El perfil del puerto de Bahía Blanca, se diversifica con la actividad de exportación de petróleo, a través de las postas de inflamable y de la comercialización de los productos del Polo Petroquímico local.

Este complejo industrial, estructurado en base a una sociedad mixta con mayoría de acciones del estado nacional, comienza su etapa de producción en la década del 80. En la década siguiente, las transformaciones en el modelo económico y en el nuevo rol de estado, dio lugar a fuerte tendencia a las privatizaciones de empresas públicas. Así, el Complejo Petroquímico local, pasó a mano de las empresas privadas. Dow Chemical, YPF, y la firma japonesa Itochu adquieren las acciones de Petroquímica Bahía Blanca ; Polisur pasa a manos de Dow Chemical e YPF y la empresa Solvay toma a su cargo INDUPA.

A partir del año 1997 estas empresas iniciaron una importante política de inversiones en el área, que en conjunto alcanzan los U\$S dos mil millones. Esta acción dio lugar a la ampliación de la capacidad de producción de las plantas existentes, la incorporación de tecnología de última generación y a la radicación de dos nuevas empresas en el Polo Petroquímico : PROYECTO MEGA (YPF, Dow Chemical y Petrobrás), planta fraccionadora de gases licuados y PROFERTIL (Perez Companc, YPF y Agrium), planta productora de fertilizantes hidrogenados.

Desde la década del noventa, los sectores graneros, agroindustrial y petroquímico se encuentran orientando sus estrategias de producción y exportación en función de los mercados mundiales. El MERCOSUR y los países asiáticos se presentan en el horizonte de expansión de estas empresas.

Las transformaciones señaladas crearon las condiciones básicas para posibilitar la inserción del puerto de Bahía Blanca en un marco regional globalizado.

Este proceso de posicionamiento de Bahía Blanca, también se refleja en la futura localización de la Zona Franca impulsada por el Ente intermunicipal de los partidos de Bahía Blanca y Coronel Rosales así como en la posibilidad de concreción del Corredor Bioceánico Bahía Blanca-Talcahuano (Chile) ; factores estos que dinamizarán aún más la operatoria del puerto local.

Descripción del Socio Externo

## **LES ECO MAIRES**

### **MIRIAD 21 : Una Red para promover el Desarrollo Sustentable en los "territorios de Seveso"**

El Eco Maires pretende ser un laboratorio de buenas prácticas en el campo del ambiente y el desarrollo sustentable. Hay 500 municipalidades representadas en la asociación con diferentes tipos y niveles de problemas ambientales, uno de los cuales se refiere a riesgos industriales mayores.

Los representantes de estas municipalidades se confrontan con poderosas y contradictorias expectativas:

- Ambientes con dificultades potenciales crecientes,
- Desarrollo económico contestatario de las reglas mundiales,
- Urgencia social para prevenir, con los ciudadanos, sus vidas y la salud de las generaciones futuras.

Municipalidades expuestas a riesgos industriales tienen que ocuparse de introducir ejemplos de desarrollo sustentable.

Desde 1998, han sido organizadoras del Fos Conferencia Anual en prevención de riesgos industriales, conjuntamente con las municipalidades y otros participantes\*.

Tras la obligación de Seveso de comunicar los riesgos industriales mayores y transporte de materiales riesgosos, la reunión del 2000 se dirigió a la responsabilidad de las municipalidades e industrias en Europa respecto a la comunicación y dirección de riesgos tecnológicos. Esto llevó a gestar una red europea llamada MIRIAD 21 (la Integración de Alcaldías con Riesgos Industriales en las Agendas y Desarrollo 21) con la ambición de unir a los actores vinculados a la dirección de riesgos.

La red contribuirá al desarrollo sustentable de territorios afectados por riesgos industriales mayores proponiendo y apoyando todo tipo de acción para promover una mejor prevención de tales riesgos.

La misión de la Red es:

- A. Servir como Foro para los actores interesados en compartir experiencias.
- B. Analizar y comparar regulaciones sobre riesgos industriales y la manera que son implementados en los territorios involucrados.
- C. Apoyar a los actores interesados en su inteligencia de las regulaciones y en las acciones asociadas.
- D. Servir como una proposición y fuerza de progreso.

Para asegurar una coordinación y trabajo efectivos, la red está compuesta por cuatro grupos diferentes:

- Autoridades y asociaciones locales,
- Autoridades nacionales y supranacionales a cargo de implementar las regulaciones,
- Industrias-miembros y cuerpos profesionales,
- Científicos y asociaciones

La red ha decidido, como primera acción, responder al llamado a proposiciones de la Comisión Europea "Estructura de la Comunidad para la Cooperación para promover el Desarrollo Urbano Sustentable". El proyecto ha sido seleccionado. Todas las acciones siguientes se celebrarán en un forum con gran cantidad de participantes:

- Creación de un conocimiento común sobre riesgos industriales mayores.
- Elaboración de un documento de trabajo preparado por el Foro (grupo piloto), definiendo el desarrollo sustentable de territorios sometidos a riesgos industriales mayores.
- Programa para niños sobre conocimiento de los riesgos industriales mayores
- Conferencia para ciudadanos: con el fin de activar a la población para su propia prevención
- Recomendaciones para elaborar un Diario 21 de los territorios urbanos expuestos a riesgos industriales mayores

Miembros del Proyecto MIRIAD 21:

**Francia** Les Eco Maires ; Fos-sur-Mer ; Centre d'information du public pour la prévention des risques industriels et la protection de l'environnement (CYPRES) ; Association nationale des communes pour la maîtrise des risques technologiques majeurs (ANCRMTM) ; Union des Industries de la Chimie de Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur ; Lyondell ; Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement ; TotalFinaElf

**Italia** Venise ; Agencia Regional para el Ambiente de Veneto ; Federchimica

**España** Sant-Celoni ; Flix ; Tarragone ; Seguridad Civil de Catalunya.

---

\* CYPRES, Association Nationale des Communes pour le Maîtrise des Risques Technologiques Majeurs, Union des Industries de la Chimie – PACA, Lyondell

**República Checa** Trinec ; Ostrava ; Universidad de Ostrava

**Grecia** Aspropyrgos ; Kifissia ; Komotini ; Innovación cultural y desarrollo económico (CIED)

**Holanda** Enschede

**Bélgica** EMCEF (Unión de trabajadores)

**Croacia** El Centro de actividad Regional – Naciones Unidas – Plan de Acciones Mediterráneo

La red une también a las municipalidades con riesgos industriales mayores, las que igualmente se desempeñan como miembro de Les Eco Maires

Francia: Fos-sur-Mer, Aumale, Berre l'Étang, Chateauneuf-les-martigues, Dunkerque, Feyzin, Gerzat, Gonfreville l'Orcher, Grand Couronne, Marseille, Notre dame de Gravenchon, Port de Bouc, Port-St-Louis-du-Rhône, Puget-sur-Argence, Saint Cyr en Val, Saint Fons, Salindres, Vern-sur-Seiche, Communauté de commune de Mourenx, Communauté urbaine de Dunkerque, Communauté urbaine de Lyon, Syndicat d'Agglomération Nouvelle Fos-Istres-Miramas.

## 1.7 Descripción detallada de las actividades

### Actividades a desarrollar en el marco del proyecto

**Aclaración:** En el caso del socio externo, Les Eco Maires, se ha decidido que entre las ciudades integrantes de esta red se designará a aquella ciudad que presente la mayor adecuación de pertinencia a la problemática del proyecto, vale decir ciudad-puerto con crecimiento industrial del sector químico y petroquímico, para trabajar en todas las actividades previstas bajo las mismas consignas y condiciones que las ciudades miembro. Por ello es importante aclarar que a partir de ahora, cada vez que en la descripción de actividades se mencione a las ciudades miembros, queda implícito que también se hace alusión a la ciudad designada por la red Eco Maires.

### PRIMER AÑO

#### 1- Elaboración de un diagnóstico local por parte de las ciudades miembro del proyecto para confrontar las experiencias de ordenación urbana vinculadas con la interfase ciudad-puerto-industria, a fin de identificar y documentar problemáticas comunes.

Como condición previa para comenzar el trabajo en común, se requerirá que cada ciudad miembro cuente con un diagnóstico de la ciudad que incluya la visión de los sectores públicos y privados relacionados con la temática del proyecto. El mismo deberá incluir: 1) una caracterización abordada desde las dimensiones urbana, social, económica, ambiental y regional y 2) una matriz FODA (fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades). Este diagnóstico, que será elaborado por los técnicos locales, resultará el insumo de trabajo para el primer encuentro internacional.

#### 2- Realización de un Seminario Internacional, con el objetivo de confrontar los diagnósticos locales, intercambiar experiencias de gestión y arribar a una primera definición del Diagnóstico Integrador de problemáticas comunes en ciudades puerto con alto crecimiento en el sector industrial químico y petroquímico.

#### Ciudad anfitriona:Tarragona-España

*La ciudad anfitriona tendrá a su cargo la logística del Seminario.*

El seminario constará de tres actividades:

#### ACTIVIDAD Nº 1 - Taller

- Trabajo de paneles de exposición y confrontación de las caracterizaciones de los diagnósticos locales. Intercambio de experiencias de gestión entre los representantes de las ciudades miembro y especialistas locales y transferencia de conocimientos de la problemática a través de los aportes de los expertos de la CE.

- Análisis de matrices FODA que permita arribar a una primera definición integral y consensuada de problemáticas comunes en ciudades puerto con alto crecimiento en el sector industrial químico y petroquímico.

- Intercambio de experiencias de gestión entre los representantes de las ciudades miembro y especialistas locales y transferencia de conocimientos de la problemática a través de los aportes de los expertos de la UE.

**Asistentes:**

- Coordinador general y Subcoordinador.
- Representantes de cada ciudad-miembro.
- Representante del socio externo.
- Dos expertos internacionales.
- Tres especialistas locales (técnicos o funcionarios de la ciudad anfitriona que trabajaron en la elaboración del Diagnóstico local).

**ACTIVIDAD N° 2 - Primer Módulo de conferencias**

Dictado por los dos expertos de CE y un experto de AL. Se les solicitará el documento de la ponencia para su posterior publicación.

**Asistentes:**

- Especialistas locales.
- Coordinador general y Subcoordinador.
- Representantes de cada ciudad-miembro.
- Representante del socio externo.
- Autoridades, funcionarios y técnicos de la ciudad anfitriona.
- Invitados de instituciones públicas y privadas de la ciudad.

Temática del Primer módulo de conferencias: Se abordará como tema central cuestiones relacionadas con estudios de caso acerca de la gestión del territorio y el manejo de los conflictos en la interfase ciudad-puerto-industria. Seminario en Tarragona, España

Términos de referencia para los conferencistas

**La gestión urbano ambiental en ciudades de importante crecimiento industrial.**

**Conceptualización y estudios de casos:**

Las conferencias tratarán los siguientes temas:

Los efectos positivos y negativos de la localización de las plantas químicas y petroquímicas en ciudades puerto. Factores decisivos en la radicación de industrias y empresas de servicios. La convivencia con las actividades residenciales y turístico-recreativas. Áreas de transición (buffer) y corredores industriales (zonas de actividades industriales y logísticas). Los controles de seguridad en fijos (industrias) y flujos (transportes). Concepto de amenaza, vulnerabilidad y riesgo. Las principales líneas de investigación y trabajo en la materia: i) científico/matemática y, ii) eco/sociológica. Las relaciones socio-territoriales como factor de vulnerabilidad. Identificación de población en riesgo. Vulnerabilidad física, social y económica. La importancia de la educación y la concientización. Los avances en la gestión del control de efluentes líquidos, sólidos y gaseosos en las ciudades, tanto en la actividad industrial como en la residencial. El aporte para un medio más saludable.

Es fundamental contar con la presencia de dos especialistas ya que no sólo los términos de referencia son amplios, sino que es positivo tener dos visiones desde distintas posiciones.

**ACTIVIDAD N° 3 - Visita de campo al complejo portuario-industrial de Tarragona**

La visita de campo en Tarragona tiene por objeto central conocer cómo es la convivencia entre los sectores industriales, áreas urbanas y sectores turísticos-recreativos. Por otra parte, durante el recorrido será indispensable la visita al centro de control y monitoreo del medio ambiente, que supervisa la actividad industrial y otras actividades en el territorio de Tarragona, para tomar contacto directo con los técnicos que realizan las operaciones.

## **Cronograma de Actividades**

### **■ Primer día de trabajo -Taller**

**Conferencia nº 1** Exposición a cargo de uno de los expertos de la UE. La coordinación definirá un documento síntesis como término de referencia para los expositores.

### **■ Segundo día de trabajo - Taller**

**Visita de campo** Recorrido al complejo portuario e industrial de Tarragona y a otros sitios de interés para el proyecto

**Conferencia nº 2** Exposición a cargo del experto de AL. La coordinación definirá un documento síntesis como término de referencia para el expositor.

### **■ Tercer día de trabajo**

**Reuniones internas de trabajo** Debate y conclusiones del trabajo en taller.

Explicación de las pautas metodológicas para la elaboración definitiva del Diagnóstico Integrador.

## **Acto de Clausura del Seminario**

### **■ Reunión de cierre del informe final del Seminario**

El día siguiente a la clausura del Seminario se redactará el informe final a cargo del coordinador general, la subcoordinación y los representantes de la ciudad anfitriona. Este material contendrá la definición consensuada de las problemáticas comunes. Posteriormente, para su difusión, este informe será publicado y entregado a las ciudades miembro y a los socios de la Red nº7.

## **PRIMER Y SEGUNDO AÑO**

### **3 - Realización de Talleres Participativos, en cada ciudad miembro, para la elaboración del Documento Base local del Pre-Diagnóstico Integrador**

En cada ciudad miembro, el personal del proyecto, sobre la base del informe final del Primer Seminario Internacional, organizará y coordinará talleres participativos para tratar la problemática vinculada con el impacto territorial y la gestión en ciudades puerto con alto crecimiento en el sector industrial químico y petroquímico. En éstos intervendrán los referentes clave de aquellas instituciones locales relacionadas con el tema.

El objetivo es enriquecer el pre-diagnóstico integrador, con el aporte y la visión de expertos locales en el tema, funcionarios políticos, técnicos y representantes institucionales significativos.

El personal del proyecto concluirá este trabajo participativo en un documento base local de Pre-Diagnóstico Integrador.

### **4 - Creación de un Foro Virtual para cumplimentar las distintas fases del trabajo en común de las ciudades miembro.**

Con el objeto de mantener una comunicación activa y fluida que redunde en el cumplimiento de objetivos y plazos acordados, se utilizará como herramienta fundamental las capacidades de la web, mediante la creación de un Foro Virtual de asesoramiento, debate y discusión. Se requerirá la asistencia de un Webmaster a lo largo del desarrollo del proyecto.

### **5 - Elaboración del Documento de Diagnóstico Integrador en base al resultado de los Talleres Participativos locales y de los consensos logrados a través del foro virtual.**

El Foro Virtual – direccionado por la Coordinación, Subcoordinación y el Técnico Asesor Permanente contratado- permitirá la definición del Diagnóstico Integrador. Para ello cada ciudad miembro, remitirá a las demás ciudades socias y a la Coordinación y Subcoordinación los documentos base de

prediagnóstico integrador. Esta instancia posibilitará la discusión colectiva y el intercambio de propuestas. Finalizada esta tarea, la Coordinación y Subcoordinación, con la asistencia del Técnico Asesor Permanente contratado, efectuarán el seguimiento y ajustes necesarios para arribar a la versión definitiva del Documento de Diagnóstico Integrador.

## **6 - Realización del II Seminario Internacional con el objetivo de establecer los lineamientos básicos del Manual Preliminar de Buenas Prácticas en la gestión territorial de la interfase ciudad-puerto-industria.**

### **Ciudad anfitriona Talcahuano - Chile**

*La ciudad anfitriona tendrá a su cargo la logística del Seminario.*

El seminario constará de tres actividades:

#### **ACTIVIDAD N° 1 - Segundo Módulo de conferencias**

##### **Asistentes**

- Especialistas locales
- Coordinador general y Subcoordinador
- Representantes de cada ciudad-miembro
- Representante del socio externo.
- Autoridades, funcionarios y técnicos de la ciudad anfitriona.
- Invitados de instituciones públicas y privadas de la ciudad.

Dictado por los dos expertos de AL y un experto de la CE. Se abordará como tema central, la aplicación de indicadores de sustentabilidad ambiental para la gestión del desarrollo urbano en ciudades puerto con crecimiento industrial del sector químico y petroquímico. Se pretende con ello que las conferencias actúen como disparadoras de ideas y de conocimientos que particularmente los representantes de las ciudades socias puedan aprehender y adecuar al trabajo de taller. Se les solicitará el documento de la ponencia para su posterior publicación.

##### Términos de referencia para los conferencistas

Definir un modelo de sustentabilidad ambiental que permita a las ciudades crecer con calidad de vida, oportunidades de desarrollo y una correcta convivencia social.

Las conferencias abordarán conceptos generales de sustentabilidad, desde el marco internacional definido por organismos reconocidos (Banco Mundial, Naciones Unidas, por ejemplo) hasta aquellas variables locales propias de la relación entre sociedad y ciudad. Se hará especial mención a las diferentes realidades en Latinoamérica y Europa.

La necesidad de un modelo de sustentabilidad social, política, económica y ambiental será abordada también desde la gestión de dicho concepto. En tal sentido será fundamental abordar la temática de indicadores que permitan reconocer los cambios producidos en los últimos veinte años, como fundamentalmente seleccionar herramientas para evaluar los proyectos futuros.

El cambio de paradigma de una visión prioritariamente económica a un enfoque de sustentabilidad integral, llevará necesariamente una estrategia de gestión local que será uno de los tópicos principales de debate.

Es fundamental contar con la presencia de dos especialistas ya que no sólo los términos de referencia son amplios, sino que es positivo tener dos visiones desde distintas posiciones.

**ACTIVIDAD N° 2 - Taller** de elaboración del Manual de Buenas Prácticas para la gestión territorial de la interfase ciudad-puerto-industria (en adelante Manual de Buenas Prácticas).



Contando como insumo el documento de Diagnóstico Integrador, se definirá la versión preliminar del Manual de Buenas Prácticas. En segundo lugar, se discutirán la metodología, pautas conceptuales y lineamientos básicos para la elaboración de la versión definitiva del señalado documento.

#### **Asistentes**

- Coordinador general y Subcoordinador.
- Representantes de cada ciudad-miembro.
- Representante del socio externo.
- Expertos internacionales.
- Tres especialistas locales (técnicos o funcionarios de la ciudad anfitriona que trabajaron en la elaboración del Diagnóstico local y del documento base del Diagnóstico Integrador).

#### **ACTIVIDAD N° 3 - Visita de campo**

Recorrido al complejo portuario industrial de Talcahuano y demás sitios de interés para el proyecto.

Esta visita permitirá observar la ciudad en su estrecha relación con el polo petroquímico, el puerto y la Base Naval. Se prestará especial atención a la relación entre la particular topografía del lugar y su incidencia sobre el crecimiento urbano.

#### **Cronograma de Actividades**

##### **■ Primer día de trabajo**

- **Conferencia n°1** A cargo de los expertos de AL. La coordinación definirá un documento síntesis como término de referencia para el expositor.

- **Taller**

##### **■ Segundo día de trabajo**

- **Conferencia n°2** A cargo del experto de la CE. La coordinación definirá un documento síntesis como término de referencia para el expositor.

- **Taller**

- **Visita de campo**

##### **■ Tercer día de trabajo**

- **Taller**

- **Clausura del II Seminario Internacional**

■ **Reunión de cierre del informe final del Seminario:** el día siguiente a la clausura del Seminario se redactará el informe final a cargo del coordinador general, la subcoordinación y los representantes de la ciudad anfitriona. Posteriormente, para su difusión, este informe será publicado y entregado a las ciudades miembro y a los socios de la Red n°7.

#### **7 - Elaboración definitiva del Manual de Buenas Prácticas en la gestión territorial de la interfase ciudad-puerto-industria. Sobre la base de los resultados del II Seminario y de los consensos logrados a través del Foro Virtual.**

El Foro Virtual, puesto en funcionamiento para la etapa del Diagnóstico Integrador, será también la herramienta que permitirá avanzar en forma colectiva en esta etapa. La coordinación, subcoordinación y el Técnico Asesor Permanente contratado, proporcionarán la asistencia técnica, orientarán el debate y las aportaciones de cada ciudad. Finalizada esta fase del trabajo, el mismo equipo coordinador, será el encargado de la redacción de la versión definitiva del Manual de Buenas Prácticas.

## **8 - Publicación del Documento de Diagnóstico Integrador y del Manual de Buenas Prácticas en la gestión territorial de la interfase ciudad-puerto-industria**

En esta instancia se prevé la publicación gráfica de ambos documentos con traducción a los idiomas inglés y francés. Esta tarea conlleva como propósito dar cuenta de modo tangible de los resultados alcanzados por el proyecto común, y por tanto, también difundir los trabajos de cooperación del Programa URB-AI. Por ello, es importante señalar que las publicaciones llevarán el logo de URB-AI y de la Comisión Europea.

Las tareas correspondientes serán dirigidas por el Coordinador General y la Subcoordinación.

## **9 - Creación de un sitio web para dar a conocer los resultados del proyecto y generar un espacio colectivo de intercambio, información, actualización y difusión de los trabajos de cooperación del Programa Urb-AI.**

El sitio web estará destinado a la publicación del Diagnóstico Integrador de Problemáticas Comunes, el Manual de Buenas Prácticas en la gestión territorial de la interfase ciudad-puerto-industria, los Módulos de Conferencias y el balance de los resultados del proyecto común. También se espera que este medio se constituya en un espacio de difusión del programa URB-AL y de la Red nº7. Es importante señalar que el sitio llevará la imagen institucional de URB-AL y de la Comisión Europea.

Las tareas correspondientes serán dirigidas por el Coordinador General y la Subcoordinación.

## **10 - Realización del Seminario de Clausura del proyecto en común. Balance y agenda de acciones futuras.**

### **Ciudad anfitriona Bahía Blanca - Argentina**

*La ciudad anfitriona tendrá a su cargo la logística del Seminario*

El Seminario constará de las siguientes actividades:

#### **ACTIVIDAD Nº 2 - III Módulo de conferencias**

##### **Asistentes**

- Especialistas locales.
- Coordinador general y Subcoordinador.
- Equipo técnico de la Coordinación General.
- Representantes de cada ciudad-miembro.
- Representante del socio externo.
- Autoridades, funcionarios y técnicos de la ciudad anfitriona.
- Invitados de instituciones públicas y privadas de la ciudad.

##### Términos de referencia de las conferencias

El rol de las ciudades puerto con crecimiento industrial en el contexto de la economía mundial y la planificación sustentable del desarrollo.

Los cambios mundiales operados a partir de la década del '90; la globalización y sus impactos en Europa y en Latinoamérica. Las experiencias de regionalización: la Comunidad Europea, el Mercosur, el ALCA y otros mercados comunes. La descentralización y la importancia de otros mercados emergentes.

Los avances en el período entre las Cumbres de la Tierra, Rio de Janeiro y Johannesburgo. El hombre como centro del desarrollo, la importante dimensión del ambiente, el concepto de desarrollo sustentable y sostenible. Los principales tratados internacionales, protocolos, convenios y acuerdos específicos.

Las ciudades puerto como paradigmas de la relación entre lo global y lo local; el funcionamiento de las economías globalizadas y la internalización de costos globales. La relación entre desarrollo y preservación de los valores culturales y el aseguro de las posibilidades de existencia a las generaciones futuras.

Infraestructura y desarrollo tecnológico orientados a una producción más segura y limpia. Características de las infraestructuras y equipamientos urbanos-regionales para una logística de la

producción industrial. Los sistemas portuarios-ferroviarios-carreteros; las infraestructuras especiales. Los sistemas de control y monitoreo: equipos, procesos y recursos humanos.

### **ACTIVIDAD Nº 2 - Visita de campo al complejo portuario-industrial de Bahía Blanca.**

Durante la visita se recorrerán las instalaciones del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, las plantas del Polo Petroquímico local, las instalaciones del Comité Técnico de Control y Monitoreo (municipalidad de Bahía Blanca) y la localidad portuaria de Ingeniero White. Se mantendrán reuniones con representantes de las empresas, del consorcio portuario y de las entidades barriales a fin de establecer con claridad los distintos puntos de vista e intereses sobre el desarrollo del sector.

### **ACTIVIDAD Nº 3 - Balance de los resultados del trabajo del Proyecto Común**

### **ACTIVIDAD Nº 4 - Agenda de acciones futuras**

### **ACTIVIDAD Nº 5 - Acto de cierre**

#### **Cronograma de actividades**

##### **■ Primer día de trabajo**

**III módulo de conferencias** A cargo de dos expertos de AL y un experto de la CE. Se les solicitará el documento de la ponencia para su publicación y difusión.

**Visita de campo** El grupo del proyecto realizará un recorrido por el complejo portuario-industrial de Bahía Blanca y demás sitios considerados de interés para el proyecto.

##### **■ Segundo día de trabajo**

#### **Balance de los resultados del trabajo del proyecto común.**

Asistentes Expertos invitados.  
Coordinador general y Subcoordinador.  
Equipo técnico de la Coordinación General.  
Representantes de cada ciudad-miembro.  
Representante del socio externo.  
Autoridades, funcionarios y técnicos de la ciudad anfitriona.

Paneles de debate entre las ciudades socias.

Propuestas de estrategias de difusión de los resultados del proyecto.

Elaboración de la Agenda de Cooperación entre las ciudades socias del proyecto. Se propondrá - entre otras acciones posibles- la firma de convenios para la elaboración de un Sistema de Indicadores acorde a los requerimientos de las ciudades-puerto con crecimiento industrial de los sectores químico y petroquímico.

##### **■ Tercer día de trabajo**

**Acto de cierre - Asistentes** Expertos internacionales.  
Representante de la Red nº 7 URB-AL  
Coordinador general y Subcoordinador.  
Equipo técnico de la Coordinación General.  
Representantes de cada ciudad-miembro.  
Representante del socio externo.  
Autoridades, funcionarios y técnicos de la ciudad anfitriona.  
Invitados especiales.

**Mesa redonda** integrada por los expertos internacionales invitados, un representante de la Red nº 7 URB-AL, representantes de las ciudades europeas y latinoamericanas participantes del proyecto, representante del socio externo, coordinación general y subcoordinación. Tema: balance del proyecto común.

**Presentación de las publicaciones del proyecto:** Diagnóstico Integrador y Manual de Buenas prácticas en la gestión territorial de la interfase ciudad-puerto-industria.

**Presentación del sitio web del proyecto.**

**Reunión de cierre del Seminario** El día posterior a la finalización del encuentro, la coordinación general, el equipo técnico de la coordinación y la subcoordinación redactarán el informe final del Seminario.

## **11 - Compilación y Publicación en formato digital del Documento de Diagnóstico Integrador de Problemáticas Comunes, Manual de Buenas Prácticas y Balance del Proyecto común y de los Módulos I, II y III de Conferencias**

La Coordinación General conjuntamente con la Subcoordinación serán los responsables de esta tarea. El material llevará el logo del Programa Urb-al y de la Comisión Europea y será traducido a los idiomas inglés y francés.

### **1.8 Metodología**

La temática propuesta en este proyecto tiene como base la hipótesis que supone que la existencia de oportunidades de cooperación y de intercambio de experiencias exitosas entre ciudades puerto con alto crecimiento industrial en el sector químico y petroquímico, aumenta las posibilidades de optimizar y adecuar la gestión y el control de la urbanización a la aplicación de lineamientos básicos que surjan de la definición de problemáticas comunes.

Para alcanzar los objetivos que se desprenden de este marco referencial, se establecieron distintas etapas del proyecto que tienen como premisas básicas propiciar la participación activa de los representantes de las ciudades miembro y generar ámbitos de debate, de intercambios de experiencias y de visiones para alcanzar el consenso en las definiciones de los productos del proyecto.

Esta iniciativa pretende asimismo, impulsar el contacto de las comunidades locales con el proyecto, a través de la intervención de los actores de la sociedad civil que tengan pertinencia con la temática del trabajo. Se considera importante esta apertura, para que los ciudadanos mediante la concientización y el compromiso, sean partícipes de un proyecto de cooperación internacional cuyos resultados incidirán en un mejoramiento de las capacidades de gestión del gobierno local.

Para llevar a la práctica estas premisas y cumplimentar los objetivos formulados, se fijó la siguiente modalidad de trabajo:

#### **Talleres**

La mecánica de Taller participativo, resulta la metodología apropiada para establecer las conexiones horizontales entre los distintos expertos y técnicos de las ciudades miembro logrando mediante la confrontación de conocimientos e intercambio de experiencias, arribar a propuestas consensuadas.

1. Talleres Locales: el equipo técnico de cada ciudad miembro con el aporte de los principales referentes clave de los sectores públicos y privados vinculados a la problemática, elaborarán el Documento Base local del Pre-Diagnóstico Integrador.

2. Talleres de los Seminarios: en ellos trabajarán la coordinación y subcoordinación, los representantes de cada ciudad miembro y del socio externo, especialistas locales y expertos internacionales. Para la elaboración de los documentos de las distintas fases del proyecto común.

#### **Modulos de conferencias**

Tendrán un doble propósito: 1) Actuar como disparadores de ideas y conocimientos para que los representantes de las ciudades socias puedan utilizarlos como insumos en las distintas fases del proceso de elaboración de los productos del proyecto. 2) Capacitar particularmente al equipo de técnicos y funcionarios de las ciudades socias e, indirectamente, sensibilizar y concientizar al grupo de invitados de la comunidad local, convocados por la ciudad anfitriona.

La asistencia técnica de los expertos internacionales, contribuirá al aumento de las capacidades de los funcionarios, técnicos y especialistas locales. Asimismo su intervención puede servir como catalizador para preparar un escenario que permita la transferencia de recursos y contactos entre funcionarios y técnicos (en forma directa) y de otros sectores de la población de las ciudades socias (en casos en forma indirecta) con especialistas de la ONU, OCDE, Universidades y otros organismos reconocidos internacionalmente, especializados en las temáticas que plantea el proyecto.

## **Visitas de campo**

Esta práctica empírica permitirá a los miembros del proyecto, tomar un contacto directo con el territorio en la interfase ciudad-puerto-industria. Esta experiencia servirá como instrumento para corroborar in situ, las problemáticas que se irán analizando en las distintas fases del proyecto. La visita estará orientada a observar particularmente el modo de interrelación entre los distintos usos urbanos y la pertinencia regulatoria de la normativa en la ocupación del territorio. Asimismo será un medio adecuado para vincular a los técnicos del proyecto con los referentes clave de los sectores público y privados, relacionados con la problemática.

El aporte de las visitas de campo y las entrevistas será uno de los insumos básicos para la elaboración del Diagnóstico Integrador de problemáticas comunes y del Manual de Buenas Prácticas.

## **Creación de un Foro Virtual**

Se trata de una herramienta que permitirá la conformación de un ámbito de comunicación fluida y permanente entre las ciudades miembro. Estos intercambios posibilitarán avanzar en el trabajo colectivo de discusión y definición de los productos de este proyecto. Este medio cumplirá una importante función, ya que de alguna manera reemplazará la necesidad de reuniones presenciales periódicas entre los equipos técnicos.

## **Publicación de los documentos del proyecto en forma gráfica y en formato digital**

Es la manera de difundir y promover los resultados alcanzados. La estrategia de difusión de los productos del proyecto propone un amplio alcance que involucra a los socios de la Red N° 7 de Urb-al; garantizando de este modo la visibilidad del proyecto común.

## **TAREAS ESPECIFICAS**

El proyecto será orientado por una Coordinación General a cargo de la Municipalidad de Bahía Blanca y una Subcoordinación a cargo de la Delegación Territorial de Catalunya.

En la instancia inicial de formulación del proyecto, la coordinación llevó adelante la elaboración del Proyecto Común atendiendo las sugerencias y opiniones de la subcoordinación y de las demás ciudades socias.

En la puesta en marcha del proyecto la coordinación y subcoordinación tendrán a su cargo :

- Seleccionar junto con el socio externo Eco Maires, la ciudad de esta red que por su perfil y pertinencia, se ajusta adecuadamente a la propuesta del proyecto.
- Confeccionar el documento instructivo para que las ciudades miembros elaboren los Diagnósticos Locales, el Prediagnóstico Integrador, el Documento del Diagnóstico Integrador de problemáticas comunes y Manual de Buenas Prácticas.
- Realizar el seguimiento, monitoreo y asistencia permanente a las ciudades miembro en todas las fases del proyecto.
- Definir junto a los expertos invitados a dictar los módulos de conferencias I, II y III, los términos de referencia de cada ponencia.
- Creación del Foro Virtual
- Coordinar y supervisar el desarrollo de las actividades previstas para los Seminarios Internacionales.
- Redacción de los informes finales de los Seminarios Internacionales
- Ajustes finales y publicación del Diagnóstico Integrador de problemáticas comunes, Manual de Buenas Prácticas, balance del proyecto común y módulos de conferencias.

Las ciudades socias tendrán a su cargo:

- La elaboración de los Diagnósticos Locales.
- La realización de los Talleres Participativos.
- En caso de oficiar como ciudad anfitriona, deberán ocuparse de la organización y logística de los Seminarios Internacionales.

## **■ PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN INTERNA**

La Coordinación y Sub-coordinación del proyecto, confeccionarán distintas planillas de evaluación para corroborar el seguimiento de la metodología y el cumplimiento de los plazos fijados. Esto se complementará con el diseño de cuestionarios de consulta sobre aspectos relevantes del proyecto, con el objeto de recabar la opinión de las ciudades miembro para oportunamente realizar los ajustes

necesarios a la marcha del trabajo en común. Asimismo, los coordinadores elaborarán un informe de avance anual.

#### ■ GRADO DE PARTICIPACIÓN Y ACTUACIÓN EN EL PROYECTO DE LAS DEMÁS ENTIDADES (ASOCIADAS U OTRAS)

La ciudad seleccionada para representar a Eco Maire trabajará en el proyecto común en idénticas condiciones que las ciudades miembro.

El resto de las entidades convocadas en calidad de invitadas, aportarán su visión específica y conocimientos técnicos de la problemática en los talleres locales y en los talleres de seminarios internacionales. Así también oficiarán de nexo entre el programa de cooperación y el sector privado que opera en las ciudades miembro. En el marco del proyecto finalmente, serán los receptores los de los distintos productos del proyecto oficiando como divulgadores y multiplicadores en la sociedad local de estos resultados.

#### ■ RAZONES QUE JUSTIFICAN EL PAPEL DE CADA SOCIO

La principal razón que justifica el papel de cada socio en la temática, es la pertinencia de las ciudades miembro con la problemática que abordará el proyecto.

El municipio de Bahía Blanca por medio de la Dirección de Ordenamiento Urbano y Planificación Estratégica, asumirá el papel de coordinador general, en tanto la Comunidad Autónoma. Generalitat de Catalunya. Departamento de Medi Ambient, tendrá a su cargo la Subcoordinación del proyecto. La decisión de desplegar la coordinación en una subcoordinación obedece a la conveniencia de descentralizar las funciones, a los efectos de optimizar la organización y el reparto de tareas. En este sentido, para la formulación del proyecto, la coordinación llevó adelante las acciones de selección de las ciudades socias de América Latina, mientras que la subcoordinación hizo lo propio con las ciudades de la Comunidad Europea. Cabe resaltar la contribución al proyecto que, desde la perspectiva medioambiental puede brindar la subcoordinación, quien además posee los recursos y los contactos necesarios para agilizar el trabajo con los socios europeos.

Bahía Blanca solicita el rol de coordinador de este proyecto, en vista de la oportunidad que supone constituir un grupo de trabajo entre ciudades con problemáticas comunes, en el marco de un programa de cooperación internacional auspiciado por la Comisión Europea.

El impacto provocado en la ciudad durante las últimas décadas por la implantación de un Polo Petroquímico y la importante expansión que ha acusado recientemente esta actividad, prevé un escenario de mayor incremento y complejidad. En forma concomitante a esta dinámica, los puertos locales han experimentado significativas transformaciones en sus roles, sistemas operativos y tecnológicos. Estas circunstancias, han generado una importante preocupación en la actual gestión local; razón que justifica que la temática del presente proyecto gire en torno a estas problemáticas. Por ello se propone abordar su tratamiento en forma colectiva con un grupo de ciudades que comparten un interés concreto por optimizar la gestión público-privada en la relación ciudad-puerto-industria.

El resto de las ciudades que se desempeñan en calidad de socios del proyecto común, Tarragona, Talcahuano, Berisso y Ensenada, también mostraron gran interés en la propuesta, especialmente por la contribución para la gestión de las ciudades que resultara del trabajo conjunto.

La importancia de ECO MAIRE como socio externo, está fundamentada en que se trata de una red que integra a 500 municipios de la Comunidad Europea, que acusan distintos tipos y niveles de problemas ambientales y que se han asociado para intercambiar buenas prácticas en este campo y capacitarse en el manejo de riesgos industriales.

Entre todas estas ciudades, se seleccionará aquella que por sus características tenga mayor pertinencia con el proyecto común, quien actuará en condiciones similares que las ciudades miembro. Por ello como representante de la Red, podrá aportar una visión global de la problemática a partir de la perspectiva en conjunto que brinde ECO MAIRE.

#### ■ EQUIPO PROPUESTO PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO

**Coordinación General:** Dirección de Ordenamiento Urbano y Planificación Estratégica- Secretaría de Obras y Servicios Públicos-Municipalidad de Bahía Blanca.

Coordinador : arquitecto JOSE MARIA ZINGONI – Director

La coordinación se completa con un equipo del municipio local compuesto por cinco técnicos y un asesor permanente contratado, con experiencia en Planificación Estratégica y gestión urbano-ambiental.

**Subcoordinación:** Comunidad Autónoma. Generalitat de Catalunya. Departamento de Medi Ambient.

Coordinadora : ingeniera MARIA JESUS VILÀ SEGRÍÀ – Delegada Territorial

La subcoordinación se conforma con un equipo de la Delegación Territorial compuesto por tres técnicos con experiencia en planificación mediambiental.

## **CURRICULUM VITAE** síntesis 1998-2002)

Apellido	ZINGONI SEGATORI	Domicilio Legal	Sarmiento 133, Bahía Blanca
Nombres	JOSE MARIA	Teléfono	54 (291) 45 21057
Fecha de Nacimiento	30 de Mayo de 1964	Teléfono laboral	54 (291) 55 06006
Lugar	Bahía Blanca	e-mail	dir.pebb@bb.mun.gba.gov.ar
Nacionalidad	ARGENTINO		
Documento de Identidad	DNI 16.813.593		

### **FORMACIÓN ACADÉMICA**

**1993 - Especialista en Planificación y Administración del Desarrollo Regional;** Centro Interdisciplinario de Estudios Regionales (CIDER), Universidad de los Andes, Bogotá, COLOMBIA.

**1990 - Arquitecto;** Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU), Universidad Nacional de Buenos Aires, ARGENTINA.

### **ESTUDIOS DE POSTGRADO** (en curso)

Maestría en Gestión Ambiental del Desarrollo Urbano, dictada por el Centro de Investigaciones Ambientales (CIAM) de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Mar del Plata

### **DOCENCIA UNIVERSITARIA**

**2002** Universidad Nacional de Mar del Plata  
Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño  
Maestría “Gestión e intervención del Patrimonio Arquitectónico y Urbano”  
Materia: GESTION I  
Cargo: Profesor Titular

**2000-2001** - Universidad Nacional de Mar del Plata  
Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño  
Maestría “Gestión e intervención del Patrimonio Arquitectónico y Urbano”  
Materia: EDUCACION  
Cargo: Profesor Titular

Universidad Nacional del Sur  
Departamento de Geografía  
Carrera: Guía Nacional de Turismo  
Materia: PRACTICA PROFESIONAL II y PRACTICA PROFESIONAL III  
Cargo: Profesor Adjunto

Universidad Nacional del Sur  
Departamento de Ingeniería  
Carrera: Ingeniería Civil  
Materia: ARQUITECTURA  
Cargo: Ayudante A

**1998** – Universidad de Barcelona, España  
Facultad de Bellas Artes  
Doctorado de “Espacio Público, Arte y Regeneración Urbana”  
Cargo: Profesor Invitado

### **PUBLICACIONES**

**2001** - “Patrimonio de la arquitectura industrial de Bahía Blanca”; en **Preservación de la Arquitectura Industrial en Iberoamérica y España**, editado por el Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, Colección Cuadernos, Granada, España.

**2000** - "Plan Estratégico de Bahía Blanca"; en Plan de Revitalización de la Zona Sur: un proceso en marcha, ponencias, debates y talleres, organizado por la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Regional del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Julio.

"Plan Estratégico Bahía Blanca", etapa de formulación, editado por la Municipalidad de Bahía Blanca, 279 páginas con ilustraciones, Director del Equipo Técnico de Formulación del Plan, junio.

"El proceso de planificación participativa del desarrollo en Bahía Blanca"; en la revista Pobreza Urbana y Desarrollo, año 9, nro. 20, abril, Buenos Aires.

**1999** - "Bahía Blanca, diagnóstico y escenarios territoriales", 1er. Premio en Investigación Urbana (síntesis) co-autor junto a los arquitectos Eduardo Reese y Juan Carlos Pascale y el equipo técnico del Plan Estratégico, página 87, en Premio Anual de Arquitectura, Urbanismo, Investigación y Teoría, Consejo Superior del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires, octubre.

**1998** - "Bahía Blanca, diagnóstico y escenarios territoriales, y Análisis FODA", editado por la Municipalidad de Bahía Blanca, Director del Equipo Técnico de Formulación del Plan, diciembre. Versión ampliada en disco compacto.

"En busca de una identidad urbana"; en el suplemento del Centenario del diario La Nueva Provincia, 1ro. de agosto.

"Ampliación edilicia para un puerto en progreso"; en el diario El Cronista Comercial, Suplemento de Arquitectura, 18 de marzo.

"Un reciclaje con prestigio"; en el diario El Cronista Comercial, Suplemento de Arquitectura, 4 de febrero.

#### **ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL**

**2000** Expositor en el panel de Gestión y Control de la Urbanización, las nuevas tendencias" del Seminario de Lanzamiento de la Red Nro. 7 del Programa de Cooperación entre Ciudades de la Comunidad Económica Europea y América Latina (URB-AL), "Gestión y Control de la Urbanización", Rosario, 8 y 9 de noviembre.

Coordinador en el Seminario - Taller "Nuevos paradigmas de la gestión urbano ambiental, actualización de los instrumentos de gestión en Bahía Blanca", 29 de junio al 1ro. de julio.

Expositor Invitado al Seminário das Mercocidades "Cidade & Memória na Globalização", Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Brasil, 12 al 15 de junio.

Participante de la III Reunión Técnica de la Unidad Temática de Desarrollo Urbano de la Red de Mercocidades, Mar del Plata, 16 y 17 de marzo.

Panelista, III Encuentro Trinacional de Integración del Corredor Bioceánico Bahía Blanca - Talcahuano, 15 y 16 de abril en Bahía Blanca.

**1998** - Disertante en el Seminario "Estrategias Urbanas", organizado por la Universidad de Barcelona y el Ayuntamiento de Sant Adrià de Bésos, Cataluña, España, junio.

Conferencista en el IV Seminario Internacional sobre Globalización y Territorio, organizado por el Centro Interdisciplinario de Estudios Regionales de la Universidad de los Andes y la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio, 22 al 24 de abril, Bogotá, Colombia.

Disertante en las 1ras. Jornadas Nacionales de Estudiantes de Geografía y Turismo, organizadas por el Departamento de Geografía de la Universidad Nacional del Sur y el Centro de Estudiantes de Geografía y Turismo, Bahía Blanca, 13 al 17 de abril.

Panelista en el Seminario "Concientización y preparación para enfrentar emergencias a nivel local", organizado por Naciones Unidas -Proceso Apell- Grupo de Coordinación Bahía Blanca, 12 al 14 de marzo.

#### **EXPERIENCIA LABORAL**

**1997- 2002** Arquitecto proyectista y director de obra.

Director de la Unidad Ejecutora del Plan Estratégico Bahía Blanca, MUNICIPALIDAD DE BAHIA BLANCA.

**2002** Director de Planeamiento Urbano y Planificación Estratégica. Secretaría de Obras y Servicios Públicos, Municipalidad de Bahía Blanca.

**2000 - 2002** Coordinador de la Unidad Temática de Planificación Estratégica de la Red de Mercocidades.



## CURRICULUM VITAE síntesis

Apellido	MARÍA JESUS	Domicilio Legal	C/ Bertran de Castellet, 10, 1º 2ª
Nombres	VILA SEGRIA		CP 43203 Reus (Tarragona)
Fecha de Nacimiento	2 de agosto de 1960	Teléfono	977 32 15 29 – 607 07 00 94
Lugar	Reus	e-mail	mjvila@correu.gencat.es
Nacionalidad	ESPAÑOLA		
Documento de Identidad	DNI 39 853 077 B		
Estado Civil	Casada con 2 hijos		

### FORMACION ACADEMICA

- Bachillerato Superior y COU, en el Instituto Gaudí de Reus.
- Licenciada en Derecho por la Universidad Autónoma de Barcelona.

### FORMACION PROFESIONAL

- Curso de Relaciones Laborales, AFIGE.
- Jornadas sobre las Relaciones Laborales en España y en la CEE.
- Seminario sobre Derecho Social Comunitario.
- Curso Dale Carnegie de Relaciones Humanas.
- Curso de Derechos Humanos.
- VI Jornadas Europeas de Pasqua.
- Jornada sobre la Seguridad y la Salud laboral en el Trabajo en la pequeña y mediana empresa.
- Congreso del Deporte Catalán.
- I Jornadas Empresa y Deporte.
- I Fórum Olímpico – Fundación Barcelona Olímpica.
- II Fórum Olímpico – Fundación Barcelona Olímpica.
- Curso de Gestión Financiera y Fiscal de las Entidades Deportivas.
- Jornada sobre regulación instalación de antenas de telefonía móvil.
- Jornada sobre ahorro energético y de agua.
- Jornada sobre territorio e infraestructuras en el Campo de Tarragona.
- Programa sobre Medio Ambiente y Empresa, CEMA Barcelona.
- I Encuentro sobre Seguridad y Salud Laboral, 'Autoridad Portuaria de Tarragona.
- Jornada Juristas y Medio Ambiente, en la Universidad Rovira i Virgili de Tarragona.
- Sesiones informativas sobre Agenda 21, en el DMA Barcelona.
- Seminario sobre Estrategias Empresariales y el cambio climático, en Barcelona.
- VI Jornadas sobre Medio Ambiente, en Bahía Blanca (Argentina).
- Seminario Internacional de control contaminación marina, en Barcelona.
- Jornada técnica sobre buenas practicas ambientales en la industria – Cámara de Comercio de Tarragona.
- X Jornadas sobre Calidad en la Industria Energética, en Tarragona.
- Jornada sobre Sostenibilidad en el ámbito local - Diputación Tarragona.
- I Jornada de comunicación y medio ambiente - Tarragona.
- Jornada sobre el proyecto de ley de prevención y control integrados de la contaminación - Universidad Rovira i Virgili de Tarragona.

### EXPERIENCIA PROFESIONAL

- 1983** ingresa en el Departamento de Trabajo de la Generalitat de Catalunya, destinada al Servicio Territorial de Tarragona
- 1987** nombrada **Jefe del Servicio Territorial de Tarragona del Departamento de Trabajo** de la Generalitat de Catalunya.
- 1994** designada en el Departamento de la Presidencia de la Generalitat de Catalunya al frente de la **Representación Territorial de Deportes** en Tarragona.
- 2000** ocupo el cargo de **Delegada Territorial en Tarragona del Departamento de Medio Ambiente** de la Generalitat de Catalunya.

## 1.9 Duración y plan de actuación

<b>Año 1 - 2</b>	<b>Actividad</b>	<b>Lugar (población)</b>	<b>Organismo responsable de la ejecución</b>
Mes 1	Selección de la ciudad de la Red Eco Maires que participará en el proyecto en iguales condiciones que las ciudades miembro.		Socio Externo, Coordinación General, Subcoordinación
	Preparación de los Diagnósticos Locales.	Ciudades miembro	Coordinación, Subcoordinación y Equipos técnicos locales
Meses 2,3,4,5 y 6	Ejecución de los Diagnósticos Locales	Ciudades miembro	Coordinación, Subcoordinación y Equipos técnicos locales
	Preparación ponencias primer módulo de conferencias		Coordinación, Subcoordinación y expertos invitados
Mes 7	Primer Seminario Internacional	Tarragona	Ayuntamiento de Tarragona, Coordinación y Subcoordinación
Meses 8,9,10,11 12 y 13	Elaboración del Diagnóstico Integrador de problemáticas comunes :		
	Talleres participativos	Ciudades miembro	Equipos técnicos locales.
	Creación de Foro Virtual	Bahía Blanca	Coordinación.
	Documento Final Diagnóstico Integrador	Ciudades miembro	Coordinación, subcoordinación y equipos técnicos locales.
	Publicación documento Diagnóstico Integrador	Bahía Blanca	Coordinación.
	Preparación ponencias Segundo Seminario Internacional		Coordinación, Subcoordinación y expertos invitados
Mes 14	Segundo Seminario Internacional	Talcahuano	Municipio Talcahuano, Coordinación y Subcoordinación
Meses 15,16,17, 18 y 19	Elaboración de la versión definitiva del Manual de Buenas Prácticas	Ciudades miembro, coordinación y subcoordinación	Equipos técnicos locales, coordinación y subcoordinación
	Publicación del Manual de Buenas Prácticas	Bahía Blanca	Coordinación
	Preparación ponencias Tercer Seminario Internacional		Coordinación, Subcoordinación y expertos invitados.
Mes 20	Seminario de Clausura del Proyecto Común.	Bahía Blanca	Coordinación
Mes 21	Publicación gráfica del Balance del Proyecto Común y Módulos de conferencias	Bahía Blanca	Coordinación y Subcoordinación
	Publicación en formato digital de los Documentos del proyecto.	Bahía Blanca	Coordinación y Subcoordinación

## **2. Resultados previstos**

### **2.1 Repercusiones previstas sobre las colectividades locales**

#### **a) el proyecto mejorará la situación de las colectividades locales**

Se espera que aporte de las ciudades miembro en el análisis y explicación de experiencias de resolución de las buenas prácticas de gestión, así como la transferencia de conocimientos que brindarán los especialistas mediante los seminarios de capacitación, movilice un cambio de orientación cualitativo en la definición de políticas públicas de las ciudades miembro, ya sea en el marco normativo como en la formulación de proyectos. En la medida en que los resultados del proyecto se viabilicen en acciones concretas en los municipios, esto redundará en el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes. Asimismo, el hecho de diseñar actividades del proyecto orientadas a determinados segmentos representativos de las instituciones públicas y privadas de la comunidad de las ciudades miembro, como también multiplicar los resultados de la experiencia a través de su difusión por distintos medios, conlleva la intención de brindar aprendizaje específico sobre el estado de la problemática, con el fin de aportar a la sociedad civil un plañd de conocimientos que permita su articulación con el gobierno local, a través de metodologías de base participativas.

#### **b) el proyecto mejorará la capacidad técnica y de gestión de los grupos destinatarios o de los socios**

Las acciones contemplan brindar una capacitación específica a funcionarios y técnicos municipales sobre una agenda de temas sustanciales para las ciudades - puerto con alto crecimiento industrial en los sectores químico y petroquímico. Se dedicará especial atención para que, desde los aspectos metodológicos, los abordajes teóricos y el análisis de experiencias concretas puedan materializarse en instrumentos de gestión aplicables a los casos concretos y al interés específico de cada ciudad miembro.

Por otra parte, se pretende que el proyecto funcione como « corredor de conocimientos », en tanto procura reunir a los expertos más relevantes con los tomadores de decisiones de la ciudad, con el objeto de cooperar con estos últimos en la determinación de necesidades a corto y mediano plazo.

### **2.2 Publicaciones y otros resultados**

Para los distintos productos del proyecto común, se dispusieron los siguientes canales de difusión:

#### **PUBLICACIÓN GRÁFICA**

Se prevé la publicación de mil ejemplares del Documento de Diagnóstico Integrador y mil ejemplares del Manual de Buenas Prácticas en la gestión territorial de la interfase ciudad-puerto-industria, Balance del Proyecto común y Módulos I, II y III de Conferencias. Estos documentos serán traducidos a los idiomas inglés y francés.

Los destinatarios de estas publicaciones serán:

- Las ciudades miembro, quienes recibirán un número de ejemplares que se estimará oportunamente en función de una distribución local que contemple a todas aquellas instituciones público-privadas que intervinieron en los talleres participativos locales, como también a otras entidades u organismos relacionados con la temática del proyecto común.
- Oficina de coordinación de la Red Urb-al nº 7, que dispondrá de los ejemplares que considere necesario para la promoción y difusión del proyecto común.
- Las ciudades de América Latina y de la Comunidad Europea que integran la Red Urb-al nº 7, atendiendo a las recomendaciones que a los efectos brinde la Oficina de Coordinación.
- Ciudades de América Latina y de la Comunidad Europea que participen en otras Redes de Urb-al y que soliciten ejemplares del proyecto común.

Los indicadores que permitirán dimensionar esta estrategia de difusión estarán relacionados con el número de ejemplares distribuidos por ciudades y por país de América Latina y de la Comisión Europea. Para ello se utilizarán como fuentes de comprobación: a) registro de las instituciones locales a las que las ciudades miembro entregaron el material, b) el registro de ciudades de distintos países que recibieron las publicaciones mencionadas, c) registro del número de ciudades solicitantes de las publicaciones.

## PUBLICACION EN FORMATO DIGITAL

Se prevé la publicación en formato digital de mil quinientos ejemplares de la compilación Documento de Diagnóstico Integrador de Problemáticas Comunes, Manual de Buenas Prácticas, Balance del Proyecto común y de los Módulos I, II y III de Conferencias. Esta compilación será traducida a los idiomas inglés y francés.

Estos ejemplares serán distribuidos a cada ciudad miembro, a la Oficina de coordinación de la Red Urb-al nº 7, a las ciudades de América Latina y de la Comunidad Europea que integran la Red Urb-al nº 7 y ciudades de América Latina y de la Comunidad Europea que participen en otras Redes de Urb-al y que soliciten este material. Se seguirá la misma estrategia de difusión anteriormente señalada, utilizándose similares fuentes e indicadores.

## SITIO WEB

Creación de un sitio web para dar a conocer los resultados y publicaciones del proyecto. Se conformará en un espacio colectivo de intercambio, información, actualización y difusión de los trabajos de cooperación del Programa Urb-Al. La característica importante de esta herramienta es que permite la difusión masiva del proyecto común, multiplicándose así su alcance.

Los indicadores que permitirán dimensionar esta estrategia de difusión se basarán en el número de visitas a este sitio, el número de recomendaciones del sitio y de sus artículos y su tiempo de navegación.

### **2.3 Efectos multiplicadores**

La multiplicación de los resultados del proyecto podrían graficarse a modo de efecto de derrame, direccionado hacia dos ámbitos: académicos e institucionales y municipales-regionales.

Con respecto al primer ámbito, se espera que los técnicos y funcionarios de las ciudades miembro que intervinieron en el desarrollo del proyecto común, sean capaces de presentar los resultados y la experiencia de un trabajo de cooperación internacional en Congresos, Simposios, Jornadas, del quehacer académico, como así también en Foros nacionales e internacionales convocados por instituciones público-privadas interesadas en conocer el proyecto. Esta relación con las esferas del conocimiento y de la investigación, permitirá motivar nuevos campos de estudio que contribuyan a profundizar la problemática tratada en el proyecto común, a partir de tomar contacto con un ejemplo de una práctica concreta.

En el orden institucional, la extensión se traduciría en la posibilidad de transmitir la factibilidad de concretar un trabajo de cooperación internacional con resultados concretos para el mejoramiento de la gestión, segundo ámbito -municipal y regional- la transferencia del proyecto estará dada por la posibilidad de que los técnicos y funcionarios de las ciudades miembro que intervinieron en el desarrollo del proyecto común, divulguen los resultados alcanzados mediante acciones de asesoramiento y consultoría externa a otros municipios y regiones de los respectivos países, incidiendo en la capacitación de otros grupos técnicos.

### **2.4 Repercusiones a corto y largo plazo**

#### **a) desde el punto de vista financiero**

La continuidad del trabajo conjunto tras la finalización del proyecto, es una de las aspiraciones de las ciudades miembro. Por ello, una de las actividades previstas en el Seminario de Clausura del proyecto común será el tratamiento de una agenda de acciones futuras. En la misma, se considerará la conveniencia de proseguir las actividades, con la elaboración de un Sistema de Indicadores como importante corolario de los productos principales del proyecto ( Diagnóstico Integrador y Manual de Buenas Prácticas) . Esta herramienta permitirá monitorear la aplicación de los lineamientos del Manual de Buenas Prácticas a los casos concretos de gestión local en las ciudades miembro.

En esta oportunidad además, el grupo del proyecto evaluará el modo en que esta propuesta, u otras que puedan surgir, han de ser financiadas por cada ciudad. No se descarta la posibilidad de contar con el aporte de fondos provenientes del sector privado, interesados en la concreción de este instrumento.

**b) desde el punto de vista institucional** (¿habrá estructuras que permitan continuar las actividades una vez finalizado el proyecto? ¿habrá una "apropiación" local de los resultados del proyecto?)

El éxito en los resultados del proyecto, junto a los lazos interinstitucionales que se gestarán en el desarrollo del mismo, serán los factores que garantizarán la continuidad de las actividades una vez finalizado el proyecto.

Así también, uno de los aspectos relevantes que permitirá esta consecución, está vinculado con la selección de los integrantes del equipo técnico local que cada ciudad miembro realizó, para llevar adelante las distintas etapas del proyecto común. En este sentido, fue fundamental la designación de profesionales idóneos que además revistan cargos operativos o políticos significativos dentro de las estructuras municipales y que formen parte de la planta estable.

Este hecho resulta importante para que la capacitación y formación adquirida por los equipos a partir del desarrollo del proyecto, se traduzca en un aporte cualitativo a las estructuras de los gobiernos locales. Además, el ejercicio de un trabajo de dos años basado en una metodología participativa, es otro de los motivos para garantizar que cada municipio contará con recursos humanos capaces de continuar con acciones específicas, que surjan de una propuesta común posterior al proyecto.

La apropiación local de los resultados, estará dada por el uso, transferencia y difusión de la experiencia directa de los técnicos y funcionarios que trabajaron en el proyecto difusión, tanto al resto de los técnicos y funcionarios con capacidad en la toma de decisiones y en la formulación de políticas públicas. Esta apropiación también supone hacer extensiva la transferencia a los agentes de otras instituciones públicas y privadas involucradas en la problemática tratada.

**c) a nivel político** (¿cuál será el impacto estructural del proyecto - por ejemplo, dará lugar a una mejora de la legislación, los códigos de conducta, los métodos, etc?)

La propuesta está orientada a lograr la articulación de los aspectos técnicos con los normativos y las decisiones políticas en materia de gestión urbana.

Los conocimientos adquiridos a través de herramientas teóricas y conceptuales, como el intercambio de experiencias, permitirá que cada municipio pueda abordar su problemática concreta desde una perspectiva integral. Esta práctica de trabajo sustentada en una metodología basada en la interrelación entre el sector público y privado, redundará en un mejoramiento de la gestión del territorio en la interfase ciudad-puerto-industria.

Esta cualificación del gobierno municipal se verá reflejada en una revisión y adecuación de la normativa a los lineamientos que surjan de los productos del proyecto común.

Se pretende también, que la experiencia aprehendida promueva una voluntad de cambio y una actitud reflexiva frente a la problemática, no sólo dentro de la estructura municipal sino también en las instituciones privadas (sector empresarial, portuario, industrial y Ongs). Este enfoque intersectorial, permitirá conformar una mesa de negociación y concertación que lleve a planificar y elaborar políticas de manejo sustentable del territorio en cuestión.

### **3. Presupuesto del proyecto**

Se ruega presentar un presupuesto para toda la duración del proyecto y para los 12 primeros meses del mismo.

Se ruega referirse a la «Guía para los solicitantes de subvenciones en el contexto de la convocatoria de propuestas para la coordinación de proyectos comunes» para una información más detallada.

► [ver presupuesto](#)

#### 4. Fuentes de financiación previstas

Se ruega proporcionar información sobre las fuentes de financiación previstas para el proyecto.

##### Fuentes de financiación previstas

		<b>Cantidad en Euro</b>	<b>Porcentaje del total %</b>
	Contribución financiera de los solicitantes	<b>81.840</b>	<b>30</b>
	Contribución de la Comisión en esta solicitud	<b>190.958</b>	<b>70</b>
	Contribución(es) de otras instituciones europeas o Estados Miembros	<b>0</b>	
	Contribución de otras organizaciones:	<b>0</b>	
<i>Nombre</i>	<i>Condiciones</i>		
	<b>TOTAL DE LAS CONTRIBUCIONES</b>	<b>272.798</b>	<b>100</b>
	Ingresos directos del proyecto		
	<b>TOTAL</b>		

## SOLICITANTE

### 1. Identidad

Denominación legal completa:	Municipalidad de Bahía Blanca
Acrónimo (si existe):	
Estatuto legal:	Municipalidad conforme a la Ley N° 6769/58 Orgánica de Municipalidades de la Provincia de Buenos Aires.
Número de IVA (si existe):	30-99900209 ( IVA exento)
Dirección oficial:	Alsina 65 - Bahía Blanca
Dirección postal:	Chiclana 354 piso 1 -8000- Bahía Blanca . Provincia de Buenos Aires . Argentina
Persona de contacto:	Arq. José María Zingoni
Nº de teléfono:	00-54-291-5506006
Nº de fax:	00-54- 291-5506006
Correo electrónico:	dir.pebb@bb.mun.gba.gov.ar
Sitio Internet:	www.bahiablanca.gov.ar

### 2. Referencias bancarias

Denominación de la cuenta:	Municipalidad de Bahía Blanca-Servicio Ordinario Ejercicio 2002
Nº de cuenta.	6229-28072/9
Código del banco:	014
Código SWIFT:	PRBAARBABAH
Nombre del banco:	Provincia de Buenos Aires
Dirección del banco:	Chiclana y Undiano
Nombre del signatario o signatarios:	Jaime Linares o Leonardo Villegas y Miriam Poljak
Función del signatario o signatarios:	Intendente o Contador Municipal y Tesorero Municipal

### Banco corresponsal (en su caso)

Denominación de la cuenta:	
Nº de cuenta.	
Código del banco:	
Código SWIFT:	
Nombre del banco:	
Dirección del banco:	

## **Descripción del solicitante**

### **Caracterización socio - económica del Partido de Bahía Blanca<sup>2</sup>**

#### **Características demográficas**

De acuerdo al Censo Nacional de 1991 la población del Partido alcanzaba 272.191 habitantes, los datos preliminares del Censo 2001 indican que el número asciende a 284.313. La tasa de crecimiento anual medio registraba una tendencia decreciente y presentaba un crecimiento demográfico moderado (1,42% en el período 1980-1991).

En 1991, el nivel de urbanización del partido era 98,5%, concentrándose el 95,6% de la población en la ciudad cabecera. Según estimaciones de la Encuesta Permanente de Hogares (mayo 1998) la población del aglomerado<sup>3</sup> de Bahía Blanca asciende a 294.508 habitantes.

En cuanto a la estructura por edad, la población mayor de 70 años representa 7,7% del total y la menor de 14 años, 26% aproximadamente (E.P.H., mayo 1998). Respecto al lugar de nacimiento, es importante destacar que el 35% de los habitantes nació fuera de la localidad.

En otro orden, el Censo Nacional de 1991 registró un total de 81.970 viviendas particulares ocupadas. El 8% presentaba condiciones deficitarias de habitabilidad, mientras que el 92% restante se encontraba en buen estado. Con relación al régimen de tenencia de los 91.676 hogares del aglomerado (E.P.H., mayo 1998), se puede señalar que la gran mayoría (65,6%) son propietarios, luego inquilinos (20%) y el 14,4% se encuentra bajo otros regímenes.

#### **Nivel de educación**

Para el año 1991 se advierte una elevada tasa de escolarización de 6 a 12 años, alcanzando la cifra de 98,8%. Sin embargo, la correspondiente al grupo de 13 a 17 años (76,5%) indica cierto grado de deserción escolar en este segmento etario. Para ese mismo año la tasa de analfabetismo de adultos era de 1,3%. En síntesis, puede decirse que aproximadamente un 31% de la población posee un bajo grado de instrucción (sin instrucción y primario incompleto) y un 18% tiene un nivel alto (superior o universitario incompleto o completo).

#### **Servicios de Salud**

El equipamiento sanitario se compone tanto de establecimientos públicos como privados de mediana y alta complejidad que atienden la población de la comuna y también de su área de influencia. La capacidad de los Hospitales Públicos es de 518 camas, la de Nosocomios y Clínicas Privadas de especialización general es de 569, y la de Psiquiatría 234.

Teniendo en cuenta el total general de consultas llevadas a cabo en el sector público (488.500 aprox.), el 72% se efectuaron en los servicios municipales de salud y el 28% en el Hospital Penna. Cabe aclarar que los primeros incluyen la atención en Unidades Sanitarias (206.500 consultas). En este contexto es importante destacar que, según un Informe elaborado por la Secretaría de Salud y Acción Social, el 36% de la población del aglomerado de Bahía Blanca carece de cobertura social, lo cual representa cerca de 105.000 personas.

#### **Índice de Desarrollo Humano**

El Informe de Desarrollo Humano de 1996 establecía un índice de 0,675 para el partido, ocupando el decimosexto lugar en la Pcia de Buenos Aires. De acuerdo a la clasificación ensayada por el PNUD, el partido se ubicaría en el rango considerado de desarrollo humano medio. Sin embargo no es posible aplicar esta clasificación al Informe de 1997, puesto que el procedimiento de cálculo fue modificado. Según el mismo, el partido de Bahía Blanca se encontraba en la sexta posición entre los municipios bonaerenses, con un IDH de 0,8974.

Se puede concluir que el partido se encuentra bien posicionado con respecto al resto de los municipios de la provincia en las tres dimensiones -sanitaria, educativa y de nivel de vida-.

#### **Empleo y Desocupación**

Según la E.P.H. de octubre de 1997, la tasa de desempleo (13,4%) en el aglomerado de Bahía Blanca registraba una importante disminución con respecto a los altos niveles prevalecientes desde fines de 1994 cuando alcanzó el 21,36%. Para 1997, la ciudad ocupaba el séptimo puesto nacional por su nivel de desempleo; durante 1998 los niveles se mantuvieron alrededor del 14% y, en mayo de

---

<sup>2</sup> Los siguientes datos corresponden al documento de Diagnóstico elaborado por el Plan Estratégico en el período 1998-2000. Los mismos están siendo actualizados por la Dirección de Planificación Estratégica.

<sup>3</sup> Según el criterio metodológico adoptado por la E.P.H., se entiende por aglomerado a la mancha urbana que comprende a la ciudad de Bahía Blanca, Ingeniero White y General Daniel Cerri, quedando excluida de esta manera la localidad de Cabildo.



1999 se registró una importante disminución en la tasa al 8,8%. En octubre de 1999 el nivel de desempleo volvió a incrementarse al 14,6%, la tasa de actividad se ubicó en 41,1 % y la tasa de ocupación fue del 35,1%.

Con respecto a la población empleada según categoría ocupacional, la E.P.H. de 1998 (onda mayo) indica que el 72% de la población es asalariada, el 21% es cuentapropista y el 6% patrón o empleador. Aproximadamente el 34% de las personas que cuenta con trabajo es ocupado pleno, el 17% subocupado visible y el 44% sobreocupado.

### **Marginalidad y pobreza urbana**

En los últimos años, una proporción cada vez mayor de hogares ve reducir sus ingresos y nivel de vida, mientras que unos pocos los aumentan. Mientras que el 40% más pobre del aglomerado recibe el 14% de los ingresos de la ciudad, el 20% que reúne a la población de mayor ingreso percibe el 50% del total<sup>4</sup>. Los datos de la E.P.H. de los últimos años muestran un proceso de deterioro de los estratos medio y bajo, y a ello se añade que el 50% de la población ocupada recibe valores inferiores a \$440.

Según la E.P.H. (onda mayo, 1998), el 10% inferior de los hogares con ingresos del aglomerado de Bahía Blanca que aloja a 19.500 personas aproximadamente, tiene un ingreso total familiar que oscila entre \$35 y \$225. Estos hogares estarían en una situación de indigencia al no poder cubrir el costo de la canasta básica de alimentos y bebidas para familias de bajos ingresos.

### **Los asentamientos poblacionales carenciados**

Dentro de la trama urbana bahiense, los grupos más carenciados se ubican generalmente en áreas periféricas de menor valor inmobiliario, con déficit de infraestructura de servicios y caracterizadas por su precariedad. Según un relevamiento estimativo realizado por el Departamento Municipal de Catastro, se registran en la ciudad 28 asentamientos. En 1997 el total de viviendas llegaba a 3.000 aproximadamente y se estima que la población que habitaba en ellos ascendía a 14.000<sup>5</sup> en 1996 (4,9% del total de población del aglomerado, E.P.H. onda mayo 1996).

## **Caracterización económica de la Ciudad de Bahía Blanca**

### **1- Sector Industrial**

Dentro de la estructura industrial de la ciudad se destaca un conjunto de grandes empresas vinculadas básicamente a la actividad petroquímica, agroindustria y de refinerías de petróleo que, si bien conforman un número reducido de establecimientos, participan en más del 65% del valor de la producción industrial local. Se trata además del grupo de empresas más dinámico del sector, situación que se refleja en los últimos años a través del considerable aumento del valor de su producción, así como de las ventas y exportaciones.

Las importantes inversiones realizadas en el área industrial-portuaria que en conjunto oscilan los U\$S 2.000 millones, representan -por su magnitud y características- un proceso acelerado de industrialización inédito en la ciudad. La importancia de estos proyectos de expansión y radicación de nuevos emprendimientos, junto con la puesta en marcha de la Zona Franca Bahía Blanca-Coronel Rosales, sin duda constituyen los elementos sobre los cuales se basa el cambio en las expectativas acerca del futuro económico de la ciudad.

El conjunto de pequeñas y medianas empresas representa un universo caracterizado por actividades vinculadas principalmente a la industria alimenticia, metalmecánica y procesamiento de la madera. Del total de establecimientos industriales, las pequeñas empresas (5 ó menos empleados) son las que tienen mayor presencia. El porcentaje correspondiente a este grupo en el total de empresas en la ciudad (86%) es sensiblemente mayor al registrado en el plano nacional (72%).

### **2- Sector Transporte y de Comunicaciones**

#### **Puerto de Bahía Blanca**

La vinculación de la ciudad con los mercados externos se realiza fundamentalmente a través del puerto local. Su calado de 45 pies de profundidad y su localización estratégica en relación a los centros agrícolas de la zona pampeana, lo convierten en el punto de salida natural de la producción granaria, de subproductos y oleaginosas hacia los mercados internacionales. Un factor fundamental que contribuyó a su mejor desempeño fue la creación del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca en el año 1993.

<sup>4</sup> Estas cifras se refieren al total de población con ingreso, que representa aproximadamente el 46% de la población total del aglomerado. INDEC: E.P.H. onda mayo 1998.

<sup>5</sup> Nidia Formiga y Eduardo Gárriz: La marginalidad socio-espacial en un centro urbano intermedio. Inédito, 1997.

La operatoria del Puerto de Bahía Blanca tiene un marcado sesgo a la exportación de productos primarios. El notable incremento alcanzado en el movimiento de granos lo posiciona entre los primeros puertos cerealeros del país<sup>6</sup>. Con respecto a las mercaderías generales, los volúmenes exportados son poco significativos. Sin embargo, el incremento en la producción del Complejo Petroquímico significará una mayor diversificación y un aumento de los niveles de exportación de productos manufacturados, así como también del volumen del tráfico portuario.

### **Transporte automotor de cargas**

El sector transporte automotor es un rubro destacado en la estructura de servicios local. Se observa que el mismo presenta un alto nivel de concentración; en efecto, estudios realizados reflejan que alrededor de una docena de empresas poseen gran parte de la flota, los depósitos y el movimiento de cargas desde y hacia la ciudad<sup>7</sup>. Dentro del transporte de cargas se destacan fundamentalmente aquellos vinculados a la actividad del Polo Petroquímico, así como los dedicados a la actividad cerealera.

### **Transporte ferroviario de cargas**

Está orientado predominantemente al traslado de cereales al puerto local con destino a los mercados externos. A partir de las transformaciones operadas en el sector como consecuencia del proceso de transferencia de los ramales a concesionarios privados, producida en 1991, las líneas férreas vinculadas a la ciudad fueron otorgadas a las empresas Ferro Expreso Pampeano y Ferrosur Roca. La primera de ellas realiza el mayor porcentaje del traslado de cereales y subproductos a las terminales graneleras localizadas en el Puerto de Bahía Blanca<sup>8</sup>.

También presenta una importancia destacada el transporte de productos petroquímicos desde las plantas del Complejo Petroquímico local hacia Buenos Aires. Los traslados se realizan principalmente por Ferrosur Roca y estos productos constituyen el principal rubro que opera esta empresa en la ciudad<sup>9</sup>.

## **3- Sector Comercial**

Se destaca la presencia de un importante sector comercial ampliamente diversificado que presenta una participación relativa preponderante dentro de la economía local. Los rubros más importantes son aquellos orientados a la venta minorista de alimentos y bebidas, repuestos y accesorios de automotores, prendas de vestir y calzados. Es importante destacar los impactos de la llegada a la ciudad de los hipermercados Wal Mart y Disco; la apertura de estos locales supone una nueva competencia para el comercio bahiense y sus efectos han repercutido fundamentalmente en negocios tradicionales. Otro hecho destacable en el sector comercial local es la puesta en marcha de dos shoppings.

## **4- Sector Servicios**

La ciudad está conformada por una estructura de servicios de una amplia variedad y con una importancia relativa, medida en valor de la producción similar al sector comercial, según datos del Censo Nacional Económico de 1994<sup>10</sup>. En este universo se destacan, en cuanto al nivel de ocupación dedicado a cada actividad, los servicios financieros e inmobiliarios, la enseñanza y el transporte, almacenamiento, comunicaciones, los hoteles y restaurantes, servicios sociales de salud y otros. En total representan el mayor porcentaje de la población ocupada de la ciudad.

---

<sup>6</sup> Las salidas de granos y subproductos significaron en 1996 el 66% de las exportaciones totales realizadas, mientras que los inflamables representaron el 27%. Estas cifras fueron para 1997 del 74% y del 21% respectivamente. En 1998 el movimiento de granos y subproductos representó el 82% del total, denotando un progresivo aumento desde 1996. Durante 1999 esta participación fue del 71%..

<sup>7</sup> Se estima que el movimiento mensual de carga de la ciudad gira en torno a las 2.000 unidades de salida, siendo esta cifra algo menor para la cantidad de unidades que entran a Bahía Blanca.

<sup>8</sup> Las cifras referidas a los volúmenes transportados, denotan que ha existido un notable incremento de los mismos desde el inicio de sus actividades (de 74.400 ton. en 1991 a 2.301.373 ton. en 1997)

<sup>9</sup> Presenta un movimiento anual de aproximadamente 300.000 toneladas de productos procedentes de Polisor e Indupa, tanto a granel como en contenedores.

<sup>10</sup> Según el Anuario '97 de Estadística Bonaerense, el valor de la producción del sector comercial y del sector servicios en el año 1994 fue de \$ 305.178.050 y \$ 294.600.429, respectivamente.

#### **4. Capacidad para gestionar y ejecutar proyectos**

La gestión del municipio de Bahía Blanca posee una importante tradición en la formulación de Planes que orienten el desarrollo de la ciudad y el partido. En los escenarios actuales, la búsqueda de una mayor participación de los actores sociales y la construcción de una propuesta orientadora del desarrollo ajustada a los procesos de transformación que impactaron en la ciudad respecto a los actuales modelos económicos y al nuevo rol del estado, dio lugar a la puesta en marcha del Plan Estratégico de Bahía Blanca.

Este instrumento de planificación y gestión tiene como premisa básica alcanzar el desarrollo sustentable, asumiendo por tal a un proceso de bases participativas que contempla la racionalidad económica junto a la responsabilidad social, ambiental y la funcionalidad institucional.

Esta visión integral, tras la elaboración de un diagnóstico participativo, permitió arribar a la formulación de nueve programas de los cuales se desprenden 67 proyectos que atienden a la dimensión social, urbana, ambiental, económica y regional del partido de Bahía Blanca. Actualmente el Plan Estratégico se encuentra transitando la etapa de implementación de 32 proyectos.

Es importante destacar que el equipo técnico que tuvo a su cargo la formulación del Plan, también está llevando adelante la gestión y ejecución de los proyectos correspondientes. La experiencia adquirida en este proceso, es una de las razones principales por las cuales este grupo ha sido designado para constituir el soporte técnico de la Coordinación General del proyecto común.

##### **4.1. Experiencia en proyectos similares**

- (a) la finalidad y localización del proyecto.
- (b) los resultados del proyecto.
- (c) el papel que desempeñó su organización (responsable o socio) y su grado de implicación en el proyecto.
- (d) los costes del proyecto.
- (e) los donantes que contribuyeron al proyecto (nombre, dirección y correo electrónico, número de teléfono, importe de la subvención/donación).

El municipio de Bahía Blanca ha llevado adelante en los últimos años diversos proyectos de cooperación e intercambio internacional, entre los cuáles pueden mencionarse:

##### **1- Convenios de hermanamiento de ciudades**

Se trata de un experiencia de relaciones institucionales para promover el integración cultural y comercial entre ciudades portuarias de España, Estados Unidos, Italia, Chile y Argentina.

En este sentido, la municipalidad de Bahía Blanca en el año 1997 organizó el primer encuentro de integración de ciudades hermanas en el cual participaron las delegaciones de las ciudades de: Reus (España), Jacksonville (EE.UU.), Fermo (Italia), Talcahuano (Chile) y Bahía Blanca en carácter de ciudad anfitriona.

Este proyecto tiene como finalidad propiciar el intercambio de estudiantes, representantes del ambiente artístico y cultural de las ciudades hermanadas, como así también promover espacios de relaciones comerciales y rondas de negocios entre instituciones del ámbito privado.

En el marco del hermanamiento, delegaciones públicas y privadas de las ciudades (universidades, cámaras empresariales, municipio), han asistido a distintos eventos internacionales que consolidan la integración. Asimismo este convenio permite que alumnos de universidades y escuelas medias tengan la posibilidad de participar en programas de intercambio diseñados especialmente para cumplimentar los objetivos de esta iniciativa.

El rol que desempeña el municipio de Bahía Blanca es oficiar de nexo entre las entidades interesadas en entablar algún tipo de contacto, comercial, institucional, etc., con las ciudades hermanas de esta ciudad e impulsar la concreción de los convenios respectivos. A tal efecto el municipio, mediante una ordenanza de promoción, ha financiado parte de los traslados de los funcionarios y representantes privados que participaron en las rondas de negocios y encuentros comerciales realizados en otras ciudades hermanas.

## **2 - Coordinación de la Unidad temática de Planificación Estratégica de la Red de Mercocidades Período 2000-2002**

Mercocidades es la red que reúne a los alcaldes, intendentes y prefectos de ciudades que participan del Mercosur, cuya tarea es propender al fortalecimiento de las administraciones locales en la toma de decisiones sobre integración regional. Su creación data del 7 de Marzo de 1995, en la ciudad de Asunción del Paraguay e intervienen como miembros plenos numerosas ciudades de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay y Uruguay.

La red está constituida por una Asamblea que conforman los jefes de gobierno de las ciudades miembro, un Consejo del que participa un representante de cada jefe de gobierno, una Secretaría Ejecutiva, una Comisión Directiva y las Unidades temáticas que desarrollan temas específicos.

La municipalidad de Bahía Blanca a través de la Dirección de Planificación Estratégica, tuvo a su cargo la coordinación de la Unidad Temática de Planificación Estratégica por designación de la reunión Cumbre de Jefes de Gobierno Locales, realizada en la ciudad de Rosario, Argentina, en septiembre del año 2000.

La propuesta de trabajo presentada por la coordinación, tuvo como objetivo avanzar sobre dos aspectos esenciales de la Red: la colaboración entre ciudades y las relaciones entre éstas y los gobiernos nacionales. Sobre esta base, se planteó arribar a los siguientes resultados:

- a) definición del estado de avance de los Planes Estratégicos de las ciudades del Mercosur.
- b) elaboración de una agenda de proyectos estratégicos que tengan impacto en el Mercosur, y que por lo tanto contribuyan a mejorar y potenciar la integración de las ciudades miembros en ese ámbito regional.

El primer objetivo del trabajo fue abordado en la reunión de la Unidad Temática de la ciudad de Mar del Plata, Argentina -Abril de 2001- en la que participaron trece ciudades argentinas, seis brasileras y una representante de Chile y otra de Uruguay.

Entre esta primera reunión y la segunda reunión anual, realizada en la ciudad de Juiz de Fora, la Coordinación sistematizó el relevamiento y procesamiento de los datos cuali y cuantitativos proporcionados por las ciudades miembros de la Unidad Temática. Esta metodología permitió acceder a una completa información de las ciudades en relación a los Planes Estratégicos.

En la segunda reunión anual- Juiz de Fora agosto 2001- participaron tres ciudades de Argentina, catorce de Brasil y tres de Uruguay. En la misma se concluyó con la clasificación del estado de los Planes Estratégicos.

Para el año 2002, la Coordinación (Bahía Blanca-Dirección de Planificación Estratégica), propuso avanzar sobre el segundo objetivo de la unidad temática para este período. En la tercer reunión de la Unidad Temática - Mar del Plata, Argentina -Abril de 2002- se debatió la agenda de proyectos estratégicos posibles de impulsar desde los gobiernos locales con impacto sobre el MERCOSUR.

En la segunda reunión anual -Curitiba, Brasil -Agosto 2002- se continuó con los lineamientos de este trabajo.

La Coordinación como resultado final confeccionó una página web en donde se encuentra las conclusiones de este trabajo en común. [www.bahiablanca.gov.ar/planestrategico](http://www.bahiablanca.gov.ar/planestrategico)

Con respecto a los costes del proyecto, cabe señalar que las ciudades anfitrionas donde se desarrollaron las reuniones de la Unidad Temática, tuvieron a su cargo los gastos de organización y alojamiento de los miembros de la Red, mientras que los gastos de traslado y viáticos de los representantes fueron solventados por los respectivos municipios.

## **3- Seminario Taller Internacional: Nuevos paradigmas de la gestión urbano ambiental. Actualización de los instrumentos de gestión en Bahía Blanca.**

Entre los programas y proyectos de actuación que fueron consensuados en el marco del Plan Estratégico, una de las principales propuestas fue la de actualizar y reformular los instrumentos de regulación y gestión de la ciudad.

El seminario encuadrado en este proyecto, tiene como objetivo central debatir diferentes enfoques sobre los instrumentos de planificación del territorio, a la luz de los nuevos paradigmas de la gestión urbano - ambiental y enfatizar, al mismo tiempo, el pensamiento estratégico e integral del desarrollo urbano. En este sentido, se proponen tres objetivos de aprendizaje:

- Mejorar las capacidades del gobierno municipal y de las entidades directamente vinculadas en la gestión del desarrollo urbano.
- Definir los principales puntos de una metodología general para la actualización de la legislación urbanística y el diseño de nuevos instrumentos y procedimientos de gestión.
- Incorporar nuevos enfoques y conocimientos a la luz de la experiencia nacional e internacional en la materia.

La Metodología propuesta para alcanzar estos objetivos está estructurada en dos modalidades de trabajo:

- Conferencias a cargo de expertos invitados que girarán en torno a los nuevos paradigmas en materia de planificación urbano - ambiental.
- Trabajo conjunto, con la modalidad de taller, entre expertos invitados y asistentes al seminario, coordinado por el equipo técnico del Plan Estratégico de Bahía Blanca.

El seminario - taller se desarrollará a partir de tres temas prioritarios de la problemática urbanística de Bahía Blanca que permitan, a su vez ampliar el debate a otras cuestiones de carácter mas general.

Asimismo, la metodología prevé una instancia de plenario final para generar un debate que permita lograr una visión integrada de los resultados de los trabajos de los talleres por tema.

#### **Tema 1 : Ambiente urbano y gestión de la ciudad**

La incorporación de la variable ambiental a los instrumentos de gestión de la ciudad supone adoptar el concepto de desarrollo sostenible como marco para el diseño e implementación de las políticas urbanas. Así, el concepto "sostenibilidad" desde una visión integral, deberá cualificar y enfatizar el desarrollo de la ciudad como aumento de la calidad de vida, como incremento de riqueza material y cultural y como reproducción de las condiciones sociales, materiales e institucionales que permitan lograr un desarrollo equilibrado.

Especialistas invitados: Arq. Roberto Fernández (Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina), Arq. Ramón Gutiérrez (CEDODAL, Buenos Aires, Argentina) y Arq. Sergio Trujillo (Universidad de Manizales, Colombia)

#### **Tema 2 : Periferia, crecimiento de la ciudad y nuevos instrumentos de gestión urbana**

Las ciudades de Argentina se enfrentan a un abanico de nuevos y viejos problemas entre los que se destacan: el crecimiento expansivo de la periferia y una acentuación de la fragmentación y del desequilibrio tanto territorial como social del espacio urbano.

Bahía Blanca no escapa a esta situación y en este contexto, interesa profundizar el conocimiento sobre los procesos socio - espaciales que se verifican en los bordes urbanos. Este interés persigue la posibilidad de discutir también políticas y acciones dirigidas especialmente a los sectores populares en la búsqueda de una ciudad mas equilibrada y equitativa.

Especialistas invitados: Arquitecto Carlos González Lobo (UNAM, México) y Arquitecto Alfredo Garay (Universidad Nacional de General Sarmiento, Buenos Aires, Argentina)

#### **Tema 3 : Actividades económicas, estructuración urbana y gestión de la ciudad**

La estructura de la base económica de Bahía Blanca está caracterizada por:

- la presencia de un conjunto de grandes empresas vinculadas a la actividad petroquímica, agroindustrial y de refinerías de petróleo;
- la consolidación de un importante sector de servicios de alta especialización donde se destaca el subsector comercial, el administrativo, el financiero, el educativo y el de salud; y,
- la consolidación de la ciudad como nodo regional y nacional de transportes a partir del complejo ferro-portuario y vial existente.

Todos estos sectores se encuentran en una fase expansiva de actividades e inversiones que requieren respuestas efectivas de carácter urbanístico basadas no sólo en la regulación sino también, y fundamentalmente, en un conjunto de instrumentos de gestión operativos concertados.

Especialistas invitados: Arq. Luis Felipe Alonso Teixidor (Madrid, España) y Lic. Pablo Trivelli (Santiago, Chile)

La organización y coordinación del evento, a cargo del equipo técnico del Plan Estratégico de Bahía Blanca, también llevó adelante las tareas de compilación y publicación en formato digital del balance y ponencias del Seminario. Este material está a disposición en [www.bahiablanca.gov.ar/pebb](http://www.bahiablanca.gov.ar/pebb)

Los costes del Seminario (traslados, viáticos, honorarios) que ascendieron a la suma de u\$s 10.000, fueron cubiertos por el municipio organizador. Asimismo se contó con el auspicio de importantes firmas locales que aportaron insumos de logística para el evento: BIG-SIX calle Donado n°28-tel:54-291-4565553, Cooperativa Obrera Limitada calle Paraguay n°445-tel.54-291-4550152 - email holacooperativa@cooperativaobrera.com.ar Redención avenida Alem n°1530 tel.54-291-4565677.

#### **4- I Encuentro de Alcaldes e Intendentes de las ciudades del Corredor Bioceánico Bahía Blanca - Tacahuano**

En el marco de implementación del proyecto del Plan Estratégico: *Consolidación de Bahía Blanca en la red de ciudades del Corredor Bioceánico*, la Municipalidad de Bahía Blanca, a través de la Dirección de Planificación Estratégica de la Secretaría de Política Urbano Ambiental, realizó el Primer Encuentro de Alcaldes e Intendentes de las Ciudades del Corredor Bahía Blanca -Talcahuano. (Septiembre de 2001).

Este proyecto tuvo como finalidad la conformación de una red entre las ciudades argentinas y chilenas que integran la ruta del Corredor.

Los objetivos de la Red apuntan a formalizar la relación institucional entre los gobiernos de las ciudades ubicadas en el área de influencia del Corredor Bioceánico, con el propósito de iniciar acciones conjuntas de planificación y gestión vinculadas a la concreción del proyecto ferroviario del Trasandino del Sur y a la promoción de oportunidades de desarrollo regional.

En el marco de una asistencia de doscientos participantes, el encuentro de ciudades contó con la presencia de autoridades y funcionarios de los gobiernos nacionales, regionales y municipales de los países de Argentina y Chile, quienes aportaron sus enfoques vinculados al tema. En este sentido, las disertaciones abordaron las siguientes cuestiones: i) análisis regional de los gobiernos locales frente a la concreción del Ferrocarril Trasandino del Sur: Tarifas, normas, leyes, seguridad, costos. Aspectos técnicos y legales a resolver para la concreción del Corredor Bioceánico y del Trasandino del Sur; ii) el corredor bioceánico como oportunidad de desarrollo económico de las regiones: Aspectos relevantes para la formación de un mercado virtual en el Corredor Bioceánico Bahía Blanca - Talcahuano, que permita proyectar a empresas argentinas y chilenas en un mercado global y Escenarios y estrategias de desarrollo del Corredor Bioceánico.

Metodología: el trabajo se organizó en paneles regionales y provinciales. Así se conformó el panel de las ciudades de Talcahuano, Concepción, Temuco y Lonquimay por la VIII-IX y X Región de Chile, los paneles correspondientes a las ciudades de las Provincias de Neuquén, Río Negro y Buenos Aires, por Argentina, el panel conformado por las empresas ferroviarias y los entes portuarios y el correspondiente a zonas francas y los organismos de promoción económica de los dos países (Pro-Chile y ExportAr).

Como resultado del encuentro, se procedió a la firma del Acta Constitutiva de la Red de ciudades del Corredor Bioceánico Bahía Blanca- Talcahuano. Así, quedaron establecidas las pautas de funcionamiento y la agenda de trabajo de la red que actualmente se encuentra en marcha.

La dirección y el equipo técnico del plan estratégico tuvieron a cargo la organización y coordinación del encuentro. Actualmente son los responsables por el municipio de llevar adelante el proyecto. El material documentado de la reunión de ciudades del Corredor Bioceánico fue sistematizado en formato digital y entregado a los asistentes.

Los costes de la reunión ascendieron a U\$s 2000 que fueron cubiertos con el aporte de donaciones especiales del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Zona Franca Bahía Blanca- Coronel Rosales y La bolsa de Comercio de Bahía Blanca. Los gastos de traslado y viáticos de las delegaciones participantes, fueron solventados por los municipios y gobernaciones respectivas de Chile y Argentina.

Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca: calle T. Guido s/n – Puerto de Ingeniero White .  
Te. 54-291-4573213- email: cgpbb@puertobahia blanca.com.ar.

Zona Franca Bahía Blanca – Coronel Rosales: calle Donado 80. Te. 54-291-4559292. Email: zonafrancabbcr@infovia.com.ar

Bolsa de Comercio de Bahía Blanca, calle Av. Colón 2 – Te. 54-291-4596100 email secretaria@bolsacombbca.com.ar

## 4.2 Pericia en el tema del proyecto común

La problemática propuesta en el proyecto común, el manejo del territorio en la interfase ciudad-puerto-industria, conforma uno de los temas principales en la actual gestión del municipio.

Esto se ve reflejado dos ámbitos de la acción municipal: 1) en su relación con el proceso de planificación y 2) en su relación con la estructura municipal.

Con respecto al primer punto, cabe señalar que la decisión de poner en marcha el Plan Estratégico obedece a la intención de avanzar sobre la modernización del estado a partir de la implementación de un modelo de planificación de base participativa y también contar con una herramienta capaz de captar las oportunidades que supuso para la ciudad el arribo de un fuerte flujo de inversiones industriales del sector químico y petroquímico, ocurrido entre 1997-2000, como así también minimizar los conflictos e impactos de esta situación

En relación al segundo punto, el significativo crecimiento industrial y la expansión del sector portuario, de transporte y logística, complejizó la relación ciudad-puerto-industria. Esta nueva dinámica dio lugar a una modificación importante en la estructura municipal, que tuvo por objeto priorizar el tema y atender las demandas que surgen de esta nueva dinámica. En este sentido, fue creada en el año 1999 la Secretaría de Política Urbano Ambiental.

En el proceso de formulación del Plan Estratégico, las problemáticas vinculadas a la relación ciudad-puerto-industria han ocupado un lugar central en los análisis, los debates y en el Diagnóstico de la ciudad. Así su relevancia queda reflejada en la definición de dos programas, que pretenden abordar en forma integradora esta temática: el Programa de Gestión Urbano Ambiental y el Programa de Desarrollo Integral de la Franja Costera.

Con respecto al Programa de Gestión Urbano Ambiental, sus objetivos apuntan a:

- Definir las orientaciones para la protección y mejoramiento del ambiente urbano.
- Promover un crecimiento urbano sustentable, controlado y equilibrado social y territorialmente.
- Favorecer la articulación espacial y social en los diferentes sectores urbanos.
- Promover las zonas actualmente desfavorecidas y/o ambientalmente degradadas.
- Refuncionalizar áreas con actividades obsoletas y recuperar tierras vacantes.

Entre los proyectos de este Programa que tienen pertinencia directa con el tema del proyecto común, deben mencionarse:

- Proyecto de actualización del Código de Planeamiento Urbano.
- Proyecto de generación de un sistema urbano de áreas verdes.
- Plan Director de infraestructura urbana.

El Programa de Desarrollo Integral de la Franja Costera trata específicamente la problemática de la interfase ciudad-puerto-industria en Bahía Blanca.

Como objetivos de este programa se señala:

- Minimizar los conflictos entre las actividades de la Franja Costera.
- Aumentar la competitividad de la franja Costera como área de logística, transporte, industria y comunicaciones en el ámbito local, regional y del Mercosur.
- Integrar la Franja Costera con la estructura urbana.
- Mejorar la conectividad y accesibilidad vial y ferroviaria.
- Posibilitar el acceso de la población al área costera con fines recreativos.
- Mejorar la calidad ambiental.
- Coordinar proyectos y acciones consensuadas entre los actores involucrados.
- Concertar políticas intermunicipales para el tratamiento integral de la Franja Costera.

Este Programa comprende los siguientes proyectos:

- Reordenamiento y recuperación de tierras del sector costero de Bahía Blanca.
- Desarrollo de un área deportivo-recreativa.
- Sistema de prevención de accidentes tecnológicos.
- Creación de un área natural protegida en la Franja Costera.
- Creación de un Comité Ejecutivo Intersectorial.

Dada la importancia que para el municipio tiene avanzar en la gestión de este proceso, se dispuso que el Plan Estratégico los manejara en el marco de la Secretaría de Política Urbano Ambiental, a fin de otorgarle mayor jerarquía institucional y con ello mayor capacidad de recursos y de decisión.

De esta manera, la Secretaría quedó conformada por la Dirección de Planificación Estratégica y la Dirección de Medio Ambiente. Esta estructura permite alcanzar una visión integral de la problemática urbano ambiental de Bahía Blanca, al articularse la planificación con la gestión promoviendo el mejoramiento de la calidad de vida de la población.

La Secretaría a través de sus dependencias, lleva adelante las siguientes acciones:

- Control y fiscalización de las industria de tercera categoría
- Monitoreo y control de las emisiones gaseosas y efluentes líquidos de origen industrial
- Asistencia de patología ambiental
- Programa de Preservación y optimización de la calidad ambiental
- Implementación del Plan Estratégico Bahía Blanca, formulado consensuadamente por las instituciones públicas y privadas de la ciudad entre 1997 y 1999.

A partir del presente año, el Plan Estratégico continua llevando adelante la etapa de implementación de los programas dentro de la Estructura de la Sexcretaría de Obras y Servicios Públicos, en el marco de la Dirección de Planeamiento Urbano y Planificación Estratégica.



### 4.3 Recursos

■ El presupuesto anual de los últimos tres años del departamento que se responsabilizará de la gestión de la coordinación del proyecto común (indicando, en su caso, para cada año los nombres de los principales prestatarios de fondos y el importe de su contribución con respecto a los ingresos anuales de la colectividad local).

Nombre del área	Unidad de decisión	2000	2001	2002
Dir. Ordenamiento Urbano	4411	114190	115863	255546
Dir. Planificación Estratégica	6211	251330	233934	
Depto. Planeamiento Urbano	4424	230710	233369	196465
Depto. Vivienda	4423	224309	230740	163734
Depto. Control Obras Particulares	4422	355863	358010	323036
<b>totales</b>		<b>1176402</b>	<b>1171916</b>	<b>938781</b>

nombre del área	unidad de decisión	2000	personal	2001	personal	2002	personal
Dir. Ordenamiento Urbano	4411	114190		115863		255546	
	personal		90146		93209		140704
Dir. Planificación Estratégica	6211	251330		233934			
	personal		113649		107902		
Depto. Planeamiento Urbano	4424	230710		233369		196465	
	personal		215893		218025		190833
Depto. Vivienda	4423	124118		230740		163734	
	personal				125865		96749
Depto. Control Obras Particulares	4422	355863		358010		323036	
	personal		330164		334173		309464
<b>totales</b>		<b>1076211</b>		<b>1171916</b>			

**subtotal personal**

879174

75%

■ El número de personas empleadas a tiempo completo y a tiempo parcial por categoría en el departamento que será responsable de la gestión de la coordinación del proyecto común (p.ej. el número de gestores de proyectos, contables, etc.)

## **DIRECCION DE ORDENAMIENTO URBANO Y PLANIFICACION ESTRATEGICA**

### Cargos Jerárquicos

1	Director	48 horas
2	Jefe de Departamento	40 horas
4	Jefe de División	30 horas

### Profesionales y Técnicos

5	Cat. 04/01.01	30 horas
1	Cat. 04/01.02	35 horas
1	Cat. 04/02.02	30 horas
1	Cat. 04/02.01	30 horas
1	Cat. 04/03.01	30 horas
2	Cat. 03/03.01	30 horas
3	Cat. 03/02.01	35 horas
1	Cat. 03/01.00	30 horas
1	Cat. 03/01.01	30 horas
3	Cat. 03/23.03	40 horas
6	Cat. 03/23.03	30 horas

### Administrativos

1	Cat. 05/01.02	30 horas
2	Cat. 05/01.01	30 horas
3	Cat. 05/02.01	35 horas
1	Cat. 05/03.01	30 horas
1	Cat. 05/04.01	30 horas
1	Becaria	25 horas
1	Secretaria	30 horas

■ Material y oficinas del departamento que se responsabilizará de la gestión de la coordinación del proyecto común

### **Computadoras**

1 PC Pentium Pro (r) con 192 MB de RAM  
2 PC Pentium (r) con 16 MB de RAM  
1 Notebook Toshiba con 192 MB de RAM  
2 PC 486 Dx2 con 32 MB de RAM  
1 PC X86 Family 6 Model 8 Stepping 3 con 124 MB de RAM  
1 PC Pentium (r) II con 48 MB de RAM  
1 PC con 112 MB de RAM X86 Family 6 Model 8 Stepping 6  
2 PC Pentium (r) con 64 MB de  
1 PC Pentium Pro (r) con 24 MB de RAM  
2 PC Pentium (r II) Processor con 32 MB de RAM  
1 PC X86 Family 6 Model 8 Stepping 6 con 128 MB

### **Impresoras**

1 Hewlett Packard Deskjet 840  
2 Hewlett Packard Deskjet 640  
3 Epson Color 1520 Stylus  
1 Hewlett Packard Deskjet 850 C  
1 Hewlett Packard Deskjet 610 C  
1 Hewlett Packard Deskjet 695 C  
1 Hewlett Packard Laserjet 1100  
1 Plotter Hewlett Packard Designjet 450 C

### **Teléfonos**

Se cuenta con 14 aparatos telefónicos

### **Faxes**

Se cuenta con un fax Intellifax 770

### **Otros elementos**

Se cuenta además con un televisor de 20 pulgadas, una videgrabadora, 9 tableros de dibujo, 2 rotafolios, 2 scanners, 1 retroproyector y 1 máquina de escribir electrónica.

---

## **CARTAS DE ADHESION**


- ▶ [ver carta de adhesión Municipalidad de Bahía Blanca](#)
- ▶ [ver carta de adhesión Delegación Territorial de Catalunya](#)
- ▶ [ver carta de adhesión Ayuntamiento de Tarragona](#)
- ▶ [ver carta de adhesión Municipalidad de Talcahuano](#)
- ▶ [ver carta de adhesión Municipalidad de Berisso](#)
- ▶ [ver carta de adhesión Municipalidad de Ensenada](#)
- ▶ [ver carta de adhesión socio externo Les Eco Maires](#)

**DECLARACIÓN DEL SOLICITANTE** (candidato a coordinar un proyecto común)

El (la) abajo firmante, en su calidad de persona responsable de este proyecto en el organismo solicitante, certifica que:

(a) las informaciones proporcionadas en la presente solicitud son correctas; y

(b) el solicitante y sus socios son admisibles con arreglo a lo estipulado en los puntos 2.1.1 y 2.1.2 del documento «Guía para los solicitantes de subvenciones en el contexto de la convocatoria de propuestas para la coordinación de proyectos comunes», cuyo contenido han consultado con atención.

Nombre:	Jaime Linares
Función:	Intendente Municipal del Partido de Bahía Blanca
Firma:	 Agr. JAIME LINARES INTENDENTE MUNICIPALIDAD DE BAHIA BLANCA
Lugar y fecha:	Bahía Blanca, 28 de Septiembre de 2002

---

**ANEXO**

► [ver Marco Lógico de la Intervención](#)