



Municipalidad de Necochea



INSTRUMENTO DE GESTION ESTRATEGICO

Edición
Plan Urbano Ambiental – Municipalidad de Necochea – Necochea - 2008

Intendente Municipal

Dr. Daniel Molina

Coordinación General

Arq. Martín Sarasíbar

Secretario de Planeamiento y Medio Ambiente

Coordinación Equipo de Trabajo

Mgs. José María Zingoni – Mgs. Silvia Mónica Martínez

Equipo de Trabajo

Arq. Juana Odriozola

Lic. Gabriel Molina Fávero

Estudiante avanzada en Prof. de Matemáticas Adriana Díaz

A.S. Stella Zallocco

Lic. en Turismo Jorgelina Cases Mazzina

Equipo de Seguimiento

*Arq. Marcelo Etchegoyen, Lic. Mónica Fávero, Lic. Carlos Bergara,
Lic. Martín Issín, Cdor. Alejo Ojeda, Ing. Guillermo Botella, MMO. Liliana Bottán,
Dr. Carlos Gallego, Dr. Juan Barrera, Lic. Matías Rizzo,
Dra. Susana Salas, Virginia Salanueva,
Dr. Fernando Kuhn, Dra. Alejandra Manis, Lic. Josefina Ignacio, Prof. Norberto Armani,
Diego Cersósimo, Prof. Horacio Tellechea, Andres Ale,
Tec. Carla Angeletti, Delegados Municipales: Hugo Roldán, Sergio Sampayo,
Miguel Arrizubieta, Alberto Taarning y Alberto De la Hera.
Secretarías, Subsecretarías y Direcciones de la Municipalidad de Necochea*

Colaboradores

Ing. Paula Tristán, Arq. María del Pilar Diez, Lic. Karen Albeck, Lic. Paula Polizzi, Dra. Carola Betoldi, Cdora. Paola Lacoste

Lugar de Trabajo

Municipalidad de Necochea
Secretaría de Planeamiento y Medio Ambiente

PLAN URBANO AMBIENTAL DE NECOCHEA
Formulación de Programas y Proyectos

Documento número 8

Menú de Programas y Proyectos



Documento borrador de Programas y Proyectos

PLAN URBANO AMBIENTAL DE NECOCHEA
Formulación de Programas y Proyectos

Índice

Introducción.....	7
Menú de Programas y Proyectos.....	13
Programa 1: Infraestructuras y Servicios Urbanos.....	19
Programa 2: Equipamiento Urbano Comunitario.....	45
Programa 3: Valorización del Espacio Público.....	61
Programa 4: Gestión del Desarrollo Urbano Ambiental	94
Programa 5: Gestión Integral de Residuos	141
Programa 6: Índices de calidad de vida.....	152
Programa 7: Atención a la emergencia urbana.....	164
Programa 8: Desarrollo urbano de las localidades del interior	166
Programa A: Intervenciones Urbanas Estratégicas orientadas a la Competitividad	194
Programa B: Intervenciones urbanas estratégicas orientadas a la Equidad.....	212

PLAN URBANO AMBIENTAL DE NECOCHEA
Formulación de Programas y Proyectos

Introducción

Abordar participativamente la etapa de formulación de programas y proyectos implica, por un lado, el haber superado las etapas de diagnóstico y la determinación de los lineamientos estratégicos, para introducirnos de lleno en la definición de las propuestas concretas del Plan. Pero también, por otro lado, esta etapa significa el fin del proceso de formulación y, lo que es más importante, el inicio de la implementación del Plan.

Los talleres participativos desembocarán, inevitablemente, en éste fin anunciado, el cual sin duda, será motivo de festejo, como cualquier logro (laboral, en éste caso) en dónde un gran equipo (la comunidad) ha brindado un importante esfuerzo. Pero, más allá de los reconocimientos, es fundamental comprender que el gran objetivo de un plan es transformar una realidad que no es satisfactoria, en un futuro deseado; y, en tal sentido, el Plan es una herramienta significativa pero necesita del impulso de los dirigentes locales para que se convierta en realidad.

Ciertamente, un Plan es un proceso por el cual identificamos los temas más significativos de desarrollo, construimos un camino de acciones y actuamos consecuentemente en el impulso y realización del mismo. Sin acciones coordinadas, el Plan sólo es un documento y, en el mejor de los casos, un lindo libro.

Por eso, esta etapa participativa de Programas y Proyectos es tan importante; por que, además de la formulación de los proyectos, en ella se tienen que celebrar los acuerdos entre diferentes organizaciones y dirigentes para el impulso de las propuestas, las que lógicamente deben ser lo más explícitas posibles para que las acciones pueden encaminarse rápidamente.

¿Cómo se ha definido el menú de Programas y Proyectos?

La definición de tal menú se basó íntegramente en lo definido tanto en los talleres participativos de diagnóstico, como en los consecuentes de lineamientos estratégicos. Para el equipo técnico del Plan, lo trabajado por la comunidad ha sido el insumo central e indispensable en la definición de dicho menú.

Lógicamente, tal insumo fue acompañado de una aplicación metodológica en la definición de Programas y Proyectos, como también en la fundamentación técnica de los conceptos y datos utilizados.

En tal sentido es importante una breve explicación metodológica, con el fin de que el lector entienda más claramente el proceso de formulación del Plan y la importancia de lo que la comunidad ha definido en los talleres.

Así como en la etapa anterior, señalamos que los objetivos específicos de cada Línea Estratégica de Desarrollo, se formularon en función de los problemas identificados en los talleres de diagnóstico participativo; ahora, cada programa o sub-programa se definió en torno a dichos objetivos específicos.

De tal forma, a lo largo del proceso del Plan, podemos visualizar una linealidad entre problemas – objetivos – programas; éste último comprende el conjunto de acciones e inversiones necesarias para cumplir un objetivo específico y satisfacer un gran problema.

Debemos recordar que, en su momento, durante el diagnóstico participativo, la comunidad realizó un estudio muy profundo de la problemática local, no sólo identificando los grandes problemas, sino construyendo valiosas herramientas de análisis como el árbol de problemas

(causas y efectos generados por un problema complejo) y el posicionamiento de las organizaciones locales en torno a la solución de dicho problema (matriz FODA, por actor y por problema).

Todo este material, lo mismo que el producido en los talleres siguientes, más la información compilada durante el proceso, ha sido esencial para la conformación de éste documento.

Como señalaba, el Programa implica el conjunto de proyectos necesarios para cumplir un objetivo específico. Tal definición es importante, ya que nos dice que un solo proyecto en sí mismo, no satisface estas grandes demandas, no alcanza. Necesitamos ver de manera más integral, el conjunto de acciones e inversiones necesarias a producir para cumplir los objetivos propuestos.

Ahora bien, ¿cómo se definieron los proyectos?

Básicamente, partiendo de lo que se hace actualmente en el distrito, lo que se ha hecho, lo propuesto y que por determinada razón no se ha concretado, e incluso aquello que se ha dejado de realizar por alguna circunstancia. Dicho de otra manera, en una primera instancia, no se inventó nada.

Con el material disponible para analizar, se ajustaron los proyectos o propuestas relevadas en función de los objetivos a cumplir. Se trató de analizar el mejor conjunto de propuestas para satisfacer en la menor cantidad de tiempo los objetivos ya definidos, cuidando de que los proyectos sean posibles de realizar.

En otras palabras, es necesario identificar todas las propuestas (o proyectos) necesarios para cumplir todos los objetivos específicos ya enunciados, pero la menor cantidad posible para que el Plan tenga verdaderas posibilidades de concretarse.

El lector encontrará proyectos conocidos y otros nuevos, algunos muestran modificaciones y asociaciones, pero siempre sobre la base de lo que se venía definiendo en el proceso de participación.

Lo más importante que tiene un Plan Estratégico es la visión de integralidad, equidad y justeza de su menú de Proyectos.

- Integralidad, por que el conjunto muestra una preocupación por satisfacer intereses diversos y no sectoriales.
- Equidad, por que identifica la intervención decidida para provocar equilibrios sociales, urbanos, ambientales y económicos, en pos de un mejor desarrollo del territorio.
- Justeza, por que se nota un esfuerzo por sintetizar en aquellas acciones consideradas esencialmente como estratégicas para el futuro del Partido de Necochea.

Entendemos que el Menú de Programas y Proyectos que ponemos a consideración de la comunidad, cumple con estos requisitos.

Pero quisiera comentar más sobre la metodología aplicada en la definición de cada proyecto. Alguna vez he comentado, en alguna de las charlas brindadas en Necochea, que existen tres tipos de planificación en función de su horizonte temporal y sus características de definición; esas son: estratégica, táctica y operativa.

La planificación estratégica tiene una visión de largo plazo, es muy integral en su concepción y, si bien identifica claramente sus propuestas, estas tienen una definición general de sus acciones.

La planificación táctica tiene una visión de mediano plazo, sus tiempos se acotan a uno o dos períodos de acción, en función de los cuales se pueden dar certezas sobre la distribución de recursos humanos, técnicos, económicos y financieros en pos de los proyectos identificados.

La planificación operativa tiene una visión de corto plazo, generalmente se la programa sobre el año, siendo la más común entre los gestores locales por que implica un trabajo sobre la coyuntura.

He querido subrayar estas diferencias por que, luego de algo más de diez años de planificación estratégica de ciudades en nuestro país, una de las reflexiones más compartidas ha sido que una de las principales dificultades en la implementación de los mismos ha sido la falta de articulación entre la visión de largo plazo y las tácticas y operativas.

Por eso, desde el Equipo Técnico hemos trabajado en la definición de los proyectos de una manera más específica, queriendo con ello acortar esas distancias a las que me he referido. Por lo tanto, el lector encontrará en éste documento que cada proyecto cuenta con un desarrollo bastante específico, en el cual se detallan:

- 1- Fundamento y antecedentes; en dónde se asienta la justificación de la elección del proyecto y la identificación de los antecedentes más importantes del mismo. Sin duda, esto último es fundamental por que deja en claro la experiencia social que existe en la materia.
- 2- Contribución al objetivo específico; ya señalamos que los objetivos se identifican en función de los programas, por eso es fundamental que cada proyecto detalle con que parte del objetivo específico esta colaborando.
- 3- Descripción de las actividades a realizar, dando cuenta específicamente de ¿qué es lo que se va a hacer con el proyecto?, señalando lo más claramente posible las acciones a emprender, aunque las mismas serán más desarrolladas en reuniones posteriores.

Durante los talleres participativos, se espera que se puedan debatir tanto en el nivel general los proyectos seleccionados (¿son todos los necesarios?) y principalmente al interior de cada una de las propuestas realizadas (¿están bien definidas?, ¿podemos definir las mejor?)

Al principio del documento, el lector encontrará el índice que pretende dar claridad como también comprensión respecto a la integralidad de la propuesta. Como se verá, el índice se estructura en torno a diez programas que fueron organizados numéricamente del 1 al 8 y otros dos identificados como A y B.

Los programas señalados con números dan cuenta de una visión abarcativa de la dimensión urbana, regional y ambiental; es decir que ellos conjugan los diversos proyectos que entendemos son imprescindibles para lograr un desarrollo sustentable.

La cantidad de proyectos da cuenta de la complejidad del tema y de la necesidad de un abordaje concienzudo, sin dejar de lado aspectos que implican luego demandas o deterioros. Este debe ser uno de los fundamentos del Plan, la posibilidad de abordar esta realidad compleja y no la gestión espasmódica en función de necesidades, urgencias o reclamos.

Los ocho programas mencionados se estructuran temáticamente de la siguiente forma:

El Programa 1, **Infraestructuras y Servicios Urbanos**; conjuga desde los estudios necesarios para conocer concretamente las capacidades de las redes existentes y sus potenciales, a los planes de expansión de las infraestructuras públicas o concesionadas. Diversos aspectos sobre la gestión de los recursos hídricos, la jerarquización de la trama vial y la política de tránsito se pretenden contemplar en éste programa. También el rol del Estado en la articulación con las empresas privadas o concesionadas que tienen a su cargo distintos servicios públicos.

El Programa 2, **Equipamiento Urbano Comunitario**; está orientado a establecer el diagnóstico y potencial del parque edilicio que satisface las distintas actividades comunitarias, sean construcciones municipales, de otros niveles del estado o de las organizaciones civiles. Un aspecto central de éste programa es la determinación de procedimientos que aborden desde la identificación de problemas hasta la definición de alternativas para mejorar las situaciones actuales.

El Programa 3, **Valorización del Espacio Público**; da cuenta de uno de los temas centrales del planeamiento urbano, como lo es la determinación de su espacio público. Éste programa se estructura en siete partes, a saber: los espacios verdes públicos, el Parque Miguel Lillo (destacado por sus propias características), la franja del litoral costero, el Río Quequén, la vía pública (calles y veredas propiamente dichas), el arbolado urbano en las arterias públicas y, el patrimonio arquitectónico urbano. Cada uno de estos puntos cuenta con diversos proyectos que abordan más específicamente cada una de las temáticas propuestas.

El Programa 4, **Gestión del Desarrollo Urbano Ambiental**, es clave dentro de todo el menú de propuestas; en éste se conjugan cuatro aspectos centrales de un plan como son: el normativo, los procedimientos de gestión, los instrumentos de financiamiento y el sistema de comunicación-educación-concientización. Aquí se conjugan los aspectos normativos claves del planeamiento tradicional, con la incorporación de una visión más completa y novedosa, no sólo por la incorporación de diversos proyectos de gestión y financieros, sino también de las propuestas más novedosas que se manejan actualmente en las administraciones públicas.

El Programa 5, **Gestión Integral de Residuos**; está orientado al conjunto de propuestas que, en una ciudad moderna, satisfacen sustentablemente los residuos que en ella se generan. También se ocupa de problemas específicos de las ciudades latinoamericanas, como es la existencia de basurales clandestinos y, de aspectos propios de nuestra región como los envases de agroquímicos.

El Programa 6, **Índices y mediciones de calidad de vida**; congrega tres conjuntos de proyectos diferentes pero que hacen a las características de una ciudad moderna, como son: la accesibilidad para personas con capacidades diferentes, la incorporación de nuevas tecnologías urbanas y, la elaboración de un sistema de indicadores que permitan medir y evaluar el progreso del soporte natural del medio urbano-regional en el mediano y largo plazo.

El Programa 7, **Atención a la Emergencia Urbana**; es una innovación de éste Plan, ya que aborda la problemática de respuestas frente a distintas hipótesis de riesgo. Desde ya, tal abordaje implica reconocer que existen riesgos urbanos que pueden materializarse en desastres, pero que también pueden evitarse o mitigarse.

El Programa 8, **Desarrollo Urbano en las localidades del Interior**, conjuga cuatro grupos de proyectos organizados por localidad, a saber: La Dulce, Santamarina, Claraz y J. N. Fernández. En ellos se abordan las realidades específicas de cada localidad, planteando los diversos temas de infraestructuras, servicios públicos, equipamientos, espacios públicos y obras especiales.

Como señalamos, además de estos ocho programas, hay otros dos que tienen un enfoque diferente, que podríamos decir estratégico. Tal visión es fundamental para que el Plan tenga una mayor dinámica y para diferenciar las acciones que diríamos de una rutina abarcativa, a aquellas que deben realizarse de manera profunda para revertir una situación no deseada y convertirla en una potencialidad.

El Programa A, **Intervenciones urbanas estratégicas orientadas a la competitividad productiva y turística**; es por excelencia el conjunto de proyectos que se orientan a los procesos socio-económicos del Partido, para mejorar su dinámica y posicionar mejor a los centros urbanos y a la región. En éste programa se conjugan propuestas vinculadas al fortalecimiento del sector productivo local como el complejo agro-exportador y el desarrollo turístico, como también obras claves como ser la revalorización de las áreas centrales, las infraestructuras de accesos y transferencias, y el Plan Integral Costero.

El Programa B, **Intervenciones urbanas estratégicas orientadas a la equidad urbana**; conjuga diversos proyectos para atender las situaciones más críticas de la realidad socio-urbana, tanto desde los procedimientos, la oferta de nuevos productos para la construcción de ciudad, las nuevas intervenciones de barrios con fondos estatales, como las necesarias de mejoramientos barriales.

Dada la amplitud de éste abordaje, se ha decidido llegar al vecino en tres entregas diferentes, pero muy próximas en el tiempo. La primera de ellas se ha organizado con los Programas 1, 3, 5 y B; luego de la cual se organizarán los primeros talleres participativos. La segunda constará de los Programas 2, 4 y A; y de la misma manera se realizarán los respectivos talleres. La tercera se realizará con los Programas 6, 7 y 8. Después de ello, continuarán las rondas de talleres, ya organizados en reuniones focales en función de cada uno de ellos, con el fin de poder precisar de la mejor manera posible las definiciones y acuerdos entre los diferentes sectores.

Entiendo que, la planificación participativa es básicamente un proceso de construcción de espacios en dónde poder debatir y ponerse de acuerdo sobre el futuro. En el Partido de Necochea, desde hace un tiempo, en forma ordenada y metodológica, hemos avanzado en tal sentido. Éste es el último esfuerzo de un proceso que se ha consolidando.

José María Zingoni¹; Coordinador Externo - Plan Estratégico de Necochea

¹ Arquitecto (Universidad Nacional de Buenos Aires), Especialista en Planificación y Administración del Desarrollo Regional (Universidad de los Andes, Bogotá), Magíster en Gestión Ambiental del Desarrollo Urbano (Universidad Nacional de Mar del Plata).

PLAN URBANO AMBIENTAL DE NECOCHEA
Formulación de Programas y Proyectos

Menú de Programas y Proyectos

OBJETIVO 1	"Contar con infraestructuras y servicios urbanos (públicos y privados) extensivos a todos los vecinos y muy especialmente a aquellos que más lo necesitan, con calidades adecuadas y progresivas mejoras en el sistema.
-------------------	--

Programa 1 Infraestructuras y Servicios Urbanos

Proyecto 1.1	* Estudio de la capacidad de carga de cada zona urbana en función de la infraestructura y servicios disponibles y proyectados.
Proyecto 1.2	* Intervención del estado municipal en la gestión de otras infraestructuras.
Subprograma 1.A	Gestión integrada de recursos hídricos
Proyecto 1.A.1	* Agua potable: producción y transporte
Proyecto 1.A.2	* Planta de tratamiento de efluentes cloacales
Subprograma 1.B	Jerarquización de la trama vial
Proyecto 1.B.1	* Mejoramiento y expansión de la infraestructura vial
Proyecto 1.B.2	* Construcción de biciesendas.
Proyecto 1.B.3	* Señalética vial y nomencladores urbanos
Subprograma 1.C	Calidad del Tránsito y Transporte Público de Pasajeros
Proyecto 1.C.1	* Optimización del equipamiento y control de tránsito y transporte
Proyecto 1.C.2	* Reformulación uso del espacio público para el estacionamiento vehicular.
Proyecto 1.C.3	* Mejoras del sistema de transporte público

OBJETIVO 2	Disponer del equipamiento urbano necesario para que las distintas organizaciones de la comunidad brinden servicios de la manera más segura y adecuada
-------------------	--

Programa 2 Equipamiento Urbano Comunitario.

Proyecto 2.1	* Diagnóstico Integral del equipamiento urbano comunitario
Subprograma 2.A	Edificios municipales. RIAM
Proyecto 2.A.1	* Establecimientos de salud
Proyecto 2.A.2	* Establecimientos educativos
Proyecto 2.A.3	* Establecimientos de seguridad
Proyecto 2.A.4	* Establecimientos culturales y deportivos
Subprograma 2.B	Gestión integrada con otras dependencias públicas
Proyecto 2.B.1	* Establecimientos de salud
Proyecto 2.B.2	* Establecimientos educativos
Proyecto 2.B.3	* Establecimientos de seguridad
Proyecto 2.B.4	Establecimientos del Poder Judicial
Subprograma 2.C	Gestión integrada con Organizaciones de la Sociedad Civil

Objetivo 3	Contar con un espacio público valorizado, principalmente aquellos sitios de reconocido valor urbano o barrial, que permitan una mayor identificación y lugar para las actividades recreativas de la población y de los turistas
-------------------	--

Programa 3 Valorización del Espacio Público

Subprograma 3.A

Espacios verdes públicos

- Proyecto 3.A.1 * Relevamiento de la totalidad de los componentes de los espacios verdes públicos
- Proyecto 3.A.2 * Diagnóstico y mejoramiento de plazas fundacionales
- Proyecto 3.A.3 * Inversión en plazas barriales y otros espacios públicos

subprograma 3.B

Parque Micuel Lillo

- Proyecto 3.B.1 * Plan de Manejo del PML

Subprograma 3.C

Franja Litoral Costera

- Proyecto 3.C.1 * Ejecución de los paradores en la playa
- Proyecto 3.C.2 * Re-estructuración de las unidades balnearias
- Proyecto 3.C.3 * Obras de control y mitigación costero
- Proyecto 3.C.4 * Plan de manejo de áridos
- Proyecto 3.C.5 * Funcionalización de nuevos espacios dentro del borde costero
- Proyecto 3.C.6 * Reserva Natural de Usos Múltiples de Arroyo Zabala,

Subprograma 3.D

Río Quequén integrado y accesible

- Proyecto 3.D.1 * Equipamiento e infraestructuras del espacio ribereño
- Proyecto 3.D.2 * Desarrollo de actividades turísticas
- Proyecto 3.D.3 * Puesta en valor del espacio ribereño
- Proyecto 3.D.4 * Estación de Piscicultura

Subprograma 3.E

Vía pública

- Proyecto 3.E.1 * Cercos y Veredas
- Proyecto 3.E.2 * Publicidad y propaganda
- Proyecto 3.E.3 * Mobiliario urbano
- Proyecto 3.E.4 * Reordenamiento del tendido aéreo y subterráneo.

Subprograma 3.F

Arbolado de alineación

- Proyecto 3.F.1 * Actualización del Censo de Arbolado Público
- Proyecto 3.F.2 * Plan Regulador del arbolado público

Subprograma 3.G

Patrimonio Arquitectónico Urbano

- Proyecto 3.G.1 * Capacitación en oficios vinculados a la intervención patrimonial
- Proyecto 3.G.2 * Intervención en edificios municipales y espacios públicos patrimoniales
- Proyecto 3.G.3 * Convenios con particulares orientados a la recuperación del patrimonio arquitectónico

Objetivo 4	Lograr un sistema que articule legislación, gestión y control sobre la localización y funcionamiento de las actividades residenciales y económicas que permitan el mejor aprovechamiento del suelo urbano -sus infraestructuras y equipamientos, a la par que reduzca los conflictos ambientales generados por las mismas, controlando la intensidad y expansión del suelo urbano, y preservando aquellos patrimonios naturales y culturales que componen el valor público local
-------------------	---

Programa 4 Gestión del Desarrollo Urbano Ambiental

Subprograma 4.A

Proyecto 4.A.1
Proyecto 4.A.2
Proyecto 4.A.3
Proyecto 4.A.4
Proyecto 4.A.5
Proyecto 4.A.6

Normativo

- * Código de Ordenamiento Territorial
- * Código del Espacio Público
- * Código de Edificación
- * Código del Patrimonio Arquitectónico Urbano-Rural
- * Código Ambiental
- * Carta Municipal para una accesibilidad diferente

Subprograma 4.B

Proyecto 4.B.1
Proyecto 4.B.2
Proyecto 4.B.3
Proyecto 4.B.4
Proyecto 4.B.5
Proyecto 4.B.6
Proyecto 4.B.7
Proyecto 4.B.8
Proyecto 4.B.9
Proyecto 4.B.10

Gestión

- * Catástro Multifinalitario
- * Gobierno Electrónico
- * Unidad de Gestión Plan Urbano Ambiental
- * Unidad de control de servicios públicos
- * Unidad de control de obras públicas y privadas
- * Unidad de gestión de cobros
- * Corporación de Desarrollo Urbano
- * Unidad de Control Ambiental
- * Gestión del Comité Organizador de Emergencias
- * Formación + capacitación continua del personal municipal.

Subprograma 4.C

Proyecto 4.C.1

Proyecto 4.C.2
Proyecto 4.C.3
Proyecto 4.C.4
Proyecto 4.C.5
Proyecto 4.C.6

Financiamiento

- * Articulación del Desarrollo Urbano Ambiental con la Política Fiscal municipal
- * Convenios con vecinos, empresas y otros sectores públicos
- * Revisión del código de multas y sanciones
- * Fondo de Desarrollo Urbano
- * Fondo de Reparación Histórica de Quequén
- * Fondo de Desarrollo del interior del distrito

Subprograma 4.D

Proyecto 4.D.1
Proyecto 4.D.2
Proyecto 4.D.3
Proyecto 4.D.4

Comunicación, educación y concientización

- * Comunicación de los proyectos Plan Urbano Ambiental
- * Educación y concientización para la accesibilidad diferente
- * Educación y concientización en emergencias.
- * Promoción de los principios de sostenibilidad y equilibrio ambiental.

Objetivo 5	Contar con un servicio integral de residuos que contemple todo el proceso desde la generación del mismo a su tratamiento final, brindando soluciones adecuadas y diferentes según sea la característica del mismo, y con una higiene urbana que se destaque por su tarea, control y compromiso ciudadano, erradicando los basurales clandestinos fundamentalmente de las áreas residenciales
-------------------	---

Programa 5 Gestión Integral de Residuos

Proyecto 5.1	* Gestión de residuos sólidos urbanos
Proyecto 5.2	* Gestión operativa en baldíos y basurales
Proyecto 5.3	* Planta de almacenamiento de residuos especiales
Proyecto 5.4	* Gestión operativa local de los residuos patogénicos.
Proyecto 5.5	* Manejo adecuado de envases de agroquímicos
Proyecto 5.6	* Biodiesel - Reciclado de aceites usados como fuente de energía
Proyecto 5.7	* Recuperación del ex basurero municipal

Objetivo 6	Alcanzar la excelencia en el desarrollo, con características que se imponen en ciudades modernas, como ser: la adaptación de espacios a personas con capacidades diferentes, la incorporación de mayores tecnologías y desarrollando un sistema que permita medir (y controlar) la calidad del soporte natural (aire, agua, suelo) y de la evolución urbana
-------------------	--

Programa 6 Índices y mediciones de calidad de vida.

Subprograma 6.A	Accesibilidad para personas con capacidades diferentes
Proyecto 6.A.1	* Adecuación constructiva en la vía pública y en edificios
Proyecto 6.A.2	* Señalización sonora
Proyecto 6.A.3	* Accesibilidad en el Transporte público de pasajeros
Subprograma 6.B	Nuevas Tecnologías Urbanas
Proyecto 6.B.1	* Áreas de Internet por aire
Proyecto 6.B.2	* Control de Tránsito y semaforización
Proyecto 6.B.3	* Cámaras de vigilancia urbanas
Proyecto 6.B.4	* Telecentros barriales
subprograma 6.C	Sistema de medición y control del soporte natural
Proyecto 6.C.1	* Monitoreo del soporte natural costero

Objetivo 7	Desarrollar un sistema integral de prevención de accidentes y desastres naturales y tecnológicos que permita darle previsibilidad al crecimiento urbano
-------------------	--

Programa 7 Atención a la Emergencia Urbana

Proyecto 7.1	* Determinación del mapa de riesgo
Proyecto 7.2	* Protocolo de intervención en contingencias
Proyecto 7.3	* Formación para la atención de desastres
Proyecto 7.4	* Sistema de Respuesta Inmediata para la atención de desastres

Objetivo 8	Impulsar el desarrollo urbano de las localidades rurales del interior del Partido, para que sean sitios en dónde la calidad de una vida sana se equilibre con las oportunidades de desarrollo de la población en sus diferentes edades
-------------------	---

Programa 8 Desarrollo Urbano en las localidades del interior

Proyecto 8.1	* Recuperación de tierras de ex FFCC para espacios públicos en las localidades del interior del Distrito
Proyecto 8.2	* Diagnóstico de situación de desarrollos urbanos potenciales (Los Angeles, El Albardón, Médano Blanco, Energía, etc)

La Dulce

Proyecto 8.3	* Infraestructuras y servicios
Proyecto 8.4	* Equipamiento urbano comunitario
Proyecto 8.5	* Espacios Públicos
Proyecto 8.6	* Desarrollo de actividades promotoras de crecimiento de la localidad
Proyecto 8.7	* Polo tecnológico e informático.

Santamarina

Proyecto 8.8	* Infraestructuras y servicios
Proyecto 8.9	* Equipamiento urbano comunitario
Proyecto 8.10	* Espacios Públicos
Proyecto 8.11	* Desarrollo de actividades promotoras de crecimiento de la localidad
Proyecto 8.12	* Acceso ruta 228

Claraz

Proyecto 8.13	* Infraestructuras y servicios
Proyecto 8.14	* Equipamiento urbano comunitario
Proyecto 8.15	* Espacios Públicos
Proyecto 8.16	* Desarrollo de actividades promotoras de crecimiento de la localidad
Proyecto 8.17	* Ruta 80

J. N. Fernández

Proyecto 8.18	* Infraestructuras y servicios
Proyecto 8.19	* Equipamiento urbano comunitario
Proyecto 8.20	* Espacios Públicos
Proyecto 8.21	* Desarrollo de actividades promotoras de crecimiento de la localidad
Proyecto 8.22	* Integración de la trama urbana

Programa A	Intervenciones Urbanas Estratégicas orientadas a la COMPETITIVIDAD productiva y turística
-------------------	--

Subprograma A.1

Proyecto A.1.1
Proyecto A.1.2
Proyecto A.1.3
Proyecto A.1.4

Fortalecimiento del sector productivo local

- * Desarrollo del Complejo Agro-Exportador
- * Promoción del desarrollo turístico
- * Parque Industrial
- * Diversificación productiva.

Subprograma A.2

Proyecto A.2.1
Proyecto A.2.2

Revalorización de las áreas centrales

- * Areas centrales de Necochea
- * Areas centrales de Quequén

Subprograma A.3

Proyecto A.3.1

Plan Integral Costero

Monitoreo y gestión

Subprograma A.4

Proyecto A.4.1
Proyecto A.4.2
Proyecto A.4.3
Proyecto A.4.4
Proyecto A.4.5

Accesos y Transferencias

- * Aeródromo
- * Puerto Quequén
- * Ruta 88; repavimentación y ensanche
- * Puente vial, entre Necochea y Quequén
- * Ferrocarril

Programa B	Intervenciones Urbanas Estratégicas orientadas a la EQUIDAD
-------------------	--

Proyecto B.1
Proyecto B.2
Proyecto B.3
Proyecto B.4
Proyecto B.5
Proyecto B.6

- * Focalización de la población y del área objetivo
- * Conformación del Ente Municipal de Vivienda y Hábitat
- * Micro-créditos para la inversión en el hábitat barrial
- * Producción de materiales
- * Presupuesto participativo en barrios
- * Fortalecimiento de las capacidades dirigenciales en Organizaciones de la Sociedad Civil

Subprograma B.1

Proyecto B.1.1

Producción de viviendas nuevas

- * Plan Federal II

Subprograma B.2

Proyecto B.2.1
Proyecto B.2.2
Proyecto B.2.3

Mejoramiento Barrial

- * Intervención en Quequén
- * Intervención en Necochea, área Norte
- * Intervención en Necochea, área Sur

"Contar con infraestructuras y servicios urbanos (públicos y privados) extensivos a todos los vecinos y muy especialmente a aquellos que más lo necesitan, con calidades adecuadas y progresivas mejoras en el sistema".

OBJETIVO

1

PROGRAMA

1

Infraestructuras y Servicios Urbanos

Este programa apunta a desarrollar aspectos relacionados con la promoción, gestión e inversión pública y mantenimiento, en áreas tales como recursos hídricos, trama vial, tránsito y transporte público. Asimismo se incluyen otros servicios como gas, energía eléctrica, alumbrado público, telefonía.

Los proyectos están planteados en función de una propuesta orientadora del proceso de desarrollo urbano y territorial, que tienda a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, priorizados de acuerdo al beneficio social que generan y evaluados en la disposición y posibilidad de la propia comunidad para afrontarlos, según los lineamientos estratégicos surgidos de las diferentes instancias participativas del Plan Urbano Ambiental.

Estas herramientas permiten orientar la gestión urbana planificando los servicios públicos bajo la órbita estatal o de empresas privadas.

El proyecto ***Estudio de la capacidad de carga de cada zona urbana en función de la infraestructura y servicios disponibles y proyectados***, apunta los pasos a seguir para establecer una política urbana que fortalezca la densificación adecuada y restrinja la expansión indefinida del tejido, teniendo en cuenta además las diversidades de cada servicio e infraestructura y su lógica en el territorio.

A partir de una visión integral, el proyecto ***Intervención del Estado Municipal en la gestión público – privada de infraestructuras***, tiene como objetivo encontrar un instrumento de planificación indicativa para los diferentes servicios e infraestructuras a cargo de entes públicos o privados. Es decir orientar y coordinar las decisiones a tomar, con el propósito de maximizar la función económica, ambiental y social de los servicios e infraestructuras.

El subprograma ***Gestión integrada de recursos hídricos***, desarrolla una propuesta con mirada integradora sobre un recurso tan esencial como el agua. Comprende todo el circuito del agua, comenzando desde la producción y transporte y finalmente la evacuación, desplegados de esta manera en dos proyectos.

Por su parte, el subprograma ***Jerarquización de la trama vial***, abarca las cuestiones vinculadas a la trama vial contemplando las necesidades de la población. Dicho subprograma incluye las variables respecto al completamiento, mejoramiento y jerarquización de la misma, con una propuesta integradora en articulación con lo urbano y lo regional. Comprende de este modo, los proyectos: ***Mejoramiento y expansión de la infraestructura vial, Construcción de bicusendas y Señalética vial y nomencladores urbanos***:

Finalmente, **Calidad del tránsito y transporte público de pasajeros**, constituye el subprograma que contempla la dinámica de movilidad de nuestro territorio con una visión global de los distintos componentes implicados. Intenta precisar cuales son las acciones necesarias para lograr la mejor utilización del espacio público, considerando que el tránsito y el transporte urbano deben ser compatibles con un ambiente en equilibrio y brindar un servicio con calidad.

PROGRAMA 1

PROYECTO

1.1

Estudio de la capacidad de carga de cada zona urbana en función de la infraestructura y servicios disponibles y proyectados

El funcionamiento de la ciudad debe estar asegurado por el equilibrio entre las demandas y las provisiones de infraestructuras. Las ciudades de Necochea y Quequén tienen la particularidad de ser turísticas, por lo tanto varía significativamente la demanda local del año con el incremento turístico en la época estival. Ello implica tener en cuenta la situación más crítica, es decir la cantidad de gente prevista en el verano o proyectada.

La expansión de la ciudad es otro aspecto sustancial que debe considerarse, ya que tal acción debe darse en concordancia con las infraestructuras.

No sólo se trata de redes, sino de plantas de energía, provisión, tratamiento u otras infraestructuras que permiten el crecimiento urbano. Cada servicio tiene características propias, si de expansión se trata. Pero en todos los casos es necesario contemplar nuevas instalaciones cuando la densidad (cantidad de habitantes en la extensión del territorio) va aumentando.

Una primera aproximación nos permite relacionar la actual provisión con las demandas, y dicha situación es totalmente satisfactoria. Así, podemos decir que la provisión de agua alcanza para los períodos críticos e incluso más también.

Sin embargo, dicha análisis puede variar cuando la información se estructura por zonas.

No es lo mismo que la ciudad crezca en densidad de población, repartida uniformemente sobre el territorio, a que la población se vaya concentrando en el área costera. Tampoco es lo mismo que la población vaya densificando las parcelas libres dentro del tejido urbano servido, que vaya presionando sobre la periferia sub-urbana o rural, obligando a las empresas a tender redes a una nueva frontera.

Éste estudio permitirá fundamentar firmemente una política urbana que fortalezca la densificación adecuada, cubriendo los intersticios vacíos que se mantienen en varias zonas urbanas y restrinja la expansión indefinida del tejido.

Cada servicio (gas, energía, agua –provisión y evacuación-, recolección de residuos, transporte público) tiene características diferentes y por lo tanto el estudio deberá comprender su lógica en el territorio.

PROGRAMA 1

PROYECTO

1.2

Intervención del Estado Municipal en la gestión de otras infraestructuras

Tradicionalmente los servicios públicos eran ejercidos por un organismo estatal, pero desde la época de las privatizaciones/concesiones, eso también pueden hacerlo los particulares, bajo la autorización, control, vigilancia y fiscalización del Estado, con sujeción al ordenamiento jurídico permanente. En sentido general, están sometidos al régimen legal de derecho público, pero, también pueden estar sometidos a un régimen de derecho privado, siempre y cuando así lo disponga expresamente la Ley.

Lo cierto es que, en el país, la mayor parte de las infraestructuras se encuentran en manos privadas, por algún tipo de venta o concesión. Algunas de ellas son básicas para el desarrollo de las actividades de producción o reproducción; otras contribuyen a lograr cierta calidad de bienestar.

A nivel local, la producción y distribución de agua, cloacas, pavimentación y entosado de calles, desagües pluviales, barrido de calles asfaltadas, limpieza y conservación de la vía pública, son provistos enteramente por el municipio. Los servicios de energía eléctrica, alumbrado público –incluyendo su mantenimiento–, recolección y tratamiento de residuos, se encuentran concesionados. Por su parte los servicios de gas, telefonía y canal por cable, se hallan privatizados.

En la actualidad, existen limitaciones en cuanto a la planificación y gestión de los servicios e infraestructuras, evidenciado en la escasez de herramientas de gestión público-privadas, orientadas a la coordinación de políticas y articulación de procesos. Los diferentes planes de extensión, que en general acompañan el crecimiento urbano espontáneo y discontinuo, son elaborados por los entes prestatarios en función de estas necesidades y no se realizan en forma coordinada con el municipio.

Así también, muchas de las empresas privadas de servicios desconsideraron la existencia de mapeos urbanos registrados en el Catastro Municipal (en parte de forma justificada debido a su grado de desactualización) y contrataron nuevos levantamientos creando bases de datos y cartográficas detalladas y actualizadas, pero desconectadas de todos los sistemas de información preexistentes.

Se necesita de una información ágil y precisa para responder a las distintas demandas para extensiones de servicios, reparaciones de los existentes, coordinación de tareas, etc. Los datos con los que cuentan las distintas empresas, no están estandarizados lo que dificulta su intercambio e integración.

A partir de una visión global, el proyecto tiene como objetivo el constituirse en un instrumento de planificación indicativa que, considerando las diversas intervenciones individuales, las demandas futuras y conflictos potenciales, contribuya a orientar y coordinar las decisiones públicas y privadas, con el fin último de maximizar la función económica, ambiental y social de los servicios e infraestructuras.

A partir de lo anterior esta propuesta se orienta a alcanzar los siguientes resultados concretos:

- Generación de un ámbito de concertación para la gestión integrada, en el cual participen tanto el municipio como las empresas prestadoras de servicios (Camuzzi, Telpín, Telefónica, Telecom, Canales de TV, UPC y otras) con el propósito de construir -

implantar y desarrollar- acuerdos institucionales armónicos con la naturaleza, competencias, restricciones y expectativas del sistema o ámbito bajo consideración.

- Formular un marco indicativo de carácter amplio en el cual se establezcan un conjunto de criterios que orienten los procesos a seguir, por ejemplo a través de la elaboración de un Manual de Procedimientos común a las empresas públicas y privadas (información, trámites, tareas en la vía pública, emergencias, etc.)
- La actualización de datos, relevamiento e incorporación de información faltante sobre tendidos, redes, ductos y otros aspectos técnicos de los servicios, integrada bajo un mismo identificador. Todo ello, irá perfilando la implementación del Catastro de Servicios que será parte del Catastro Multifinalitario.
- Gestión de fondos público-privados para promoción y desarrollo de infraestructuras locales, orientadas a un desarrollo urbano sustentable en todo sentido.

PROGRAMA 1

**Subprograma
1.A**

Gestión integrada de recursos hídricos

El agua es un elemento escaso y fundamental para el desarrollo de la vida, así como también condicionante del progreso de la sociedad en su conjunto.

Existen diferentes usos del recurso los cuales son interdependientes. Por ejemplo, la gran demanda de agua para riego en el sector rural del Partido y los drenajes contaminados por la agricultura significan menos agua dulce para beber o para usos industriales. Así mismo, los desagües cloacales e industriales pueden estar contaminando el río y el mar. Como estos ejemplos, hay muchos más que muestran como un uso no adecuado del agua desperdicia muchos recursos.

El aumento de la población, el incremento en las actividades económicas industriales y portuarias, la gran demanda del recurso en época estival por el turismo, conducen a una mayor competencia por, y a conflictos sobre, el recurso del agua.

Por otra parte el crecimiento disperso sobre todo en sectores periféricos tanto de Necochea como Quequén, en muchos casos, por las condiciones socioeconómicas, conforman sectores en situaciones de marginalidad espacial con falta de acceso o diferencial acceso a recursos propiamente urbanos, como tierra urbanizada, a servicios de redes, equipamientos, etc. No contar con el servicio de agua corriente instalado en el domicilio se traduce en la vida cotidiana de las familias de diferentes formas, implicando entre otras cosas, el hacerlos más vulnerables a cierto tipo de enfermedades.

Esta situación económica, sumada a la escasa concientización por parte de la población, empuja a las personas que viven en condiciones de pobreza a conectarse en forma clandestina a las diferentes redes que conforman el circuito del agua (abastecimiento, desagües cloacales y pluviales), con los consiguientes impactos perjudiciales en el recurso hídrico.

Queda claro que el aprovechamiento sustentable del agua debe trascender a los aspectos de orden técnico, y constituir un desafío político, social, económico y cultural que comprometa a la

sociedad en su conjunto a definir y aplicar estrategias adecuadas de gestión que permitan satisfacer las demandas crecientes frente a la evidencia de un recurso limitado. Asimismo, lograr un mayor desarrollo tecnológico para afrontar los problemas, así como de la toma de conciencia de la población sobre el valor económico, social y ambiental del agua.

La propuesta *gestión integrada de recursos hídricos* tiene que constituirse es un proceso sistemático para el desarrollo, asignación y monitoreo de los usos del agua, de acuerdo con objetivos sociales, económicos y ambientales que buscan el desarrollo sostenible. Una visión integrada brinda la oportunidad para considerar diversos instrumentos desde un abordaje interdisciplinario, intersectorial e interinstitucional.

PROGRAMA 1
Subprograma
1.A
PROYECTO
1.A.1

Agua potable: producción y transporte

La Provisión de los Servicios Sanitarios de Agua Corriente y Cloacas en el Sistema Urbano Necochea – Quequén, se encuentra a cargo de la Dirección de Obras Sanitarias, dependiente de la Secretaría de Obras y Servicios Públicos de la Municipalidad.

El agua de abastecimiento es de origen subterráneo, extraída desde de pozos por electrobombas y en términos generales su calidad es buena. Dentro de Necochea, las aguas de menor calidad corresponden al sector Centro y Centro-Este, posiblemente con relación a la densidad poblacional. Adicionalmente se puede comprobar el aumento de la salinización y la intrusión de la cuña salina en las napas subterráneas, problemas típicos de las ciudades de costa marina. La cobertura para el servicio de agua corriente alcanza un 93% y el porcentaje de conexiones clandestinas se calcula en un 10 % de la totalidad de la red según datos oficiales, el cual ha disminuido debido a la provisión legal de este servicio a las zonas que no poseían.

La cobertura de la red cloacal por su parte, se calcula en un 82% para la totalidad de Necochea-Quequén. Debido a una planialtimetría desfavorable, parte del sistema requiere de plantas de bombeo intermedias. El resto del conjunto funciona por gravedad y se une a la ciudad de Quequén a través de una importante obra hidráulica. Finalmente en Punta Carballido, se produce la descarga al mar de los efluentes crudos. Las condiciones generales de la red cloacal son buenas y su funcionamiento puede calificarse de igual modo, estos aspectos se vieron mejorados entre otras, con la construcción de las colectoras ejecutadas en los últimos años. Por otro lado, se estima que el sistema registra pérdidas o “fugas” del 10 %, en su mayoría a las pérdidas de las instalaciones domiciliarias. El porcentaje de conexiones ilegales a la red pluvial se estima entre un 10 % y un 30% de conexiones de desagües pluviales a la red cloacal.

Algunos de los problemas detectados están referidos al comportamiento de la población acerca de lo irracional de las actuales pautas de uso, que derivan en elevados consumos, despilfarro y mal uso del agua potable, conexiones clandestinas a las distintas redes, contaminación por efluentes cloacales industriales, etc.

Asimismo, la capacidad de control y monitoreo de los servicios por parte de la Municipalidad es deficitaria. Por ejemplo, referido a conexiones clandestinas a la red de saneamiento cloacal, existe un proyecto el cual estipula el modo de corregir esta situación, sin embargo la puesta en práctica de tales tareas conllevaría un tiempo prolongado, dado el escaso personal con que

cuenta el área de aplicación. Por otra parte, no existe un control de las instalaciones sanitarias dentro de la propiedad privada, al momento de aprobar una obra.

Respecto a la cobertura cuantitativa, se observa un déficit de los servicios sanitarios, sobre todo en lo que respecta a la población más vulnerable en la periferia de Necochea e importantes sectores en Quequén. Abona esta situación, una ocupación discontinua del suelo la cual produce altos costos de urbanización y déficit en el tendido de las redes de servicios.

En referencia a la conservación de suelos y aguas, y control de la contaminación del recurso, la Ordenanza 3895/98 de Preservación de Acuíferos, indica el sector tanto urbano como rural para futura extracción de agua, de acuerdo a estudios realizados respecto a la calidad del agua. Asimismo la Ley 5965/58 "Ley de protección de las fuentes de provisión y de los cursos y cuerpos receptores de agua y de la atmósfera", la aplica Obras Sanitarias de la Provincia. El Código de Aguas - Ley 12257/98- contempla un procedimiento integral de conservación de suelos y aguas.

El proyecto *Agua potable: producción y transporte*, es una propuesta con un enfoque integrado de planificación y gestión de los recursos hídricos teniendo en cuenta todas las fuentes y usos del agua.

El mismo, contempla el manejo de múltiples usos de ese recurso tanto el servicio domiciliario, uso industrial, de riego, etc. de modo que con el tiempo surjan sistemas de suministro y modalidades de uso de recursos hídricos más eficientes, al mismo tiempo que se mantiene o mejora la calidad ambiente del agua.

También debe lograrse a través de este proyecto, una mejor utilización y calidad de los recursos hídricos a través de la reducción de las pérdidas de los sistemas de agua y regulación de la descarga de aguas residuales clandestinas, a partir del control y aplicación coercitiva de normas. Por ejemplo, a través de planos de instalación sanitaria firmados por el profesional respectivo o contralor por parte del municipio, lo cual evitaría algunas conexiones clandestinas a las redes públicas.

Resulta importante dictar normas a nivel local basadas en la legislación vigente respecto a la conservación y control de la contaminación de suelos y aguas. Asimismo es necesario generar mecanismos de articulación entre los organismos provinciales de aplicación y el municipio a efectos de ejercer un mejor control y fiscalización sobre el recurso.

Por otra parte se requeriría una mayor participación de la población que supere la instancia limitada de denuncia o reclamo individual, permitiendo articular estrategias de cooperación entre el Estado local y la acción vecinal. Es fundamental además, fortalecer las campañas de concientización sobre el uso racional del agua y del sistema cloacal.

A fin de propiciar el equilibrio socio-territorial del sistema urbano es necesario incentivar la consolidación ocupacional en sectores que posean servicios de agua y cloaca, reduciendo los costos de extensión de redes y evitando la dispersión espacial. Una medida que puede cooperar en este sentido es aplicar políticas fiscales vinculadas a la regulación del suelo.

Completar la cobertura de ambos servicios en "zonas de riesgo", analizando la posibilidad económica de subsidiar los costos de los materiales para el tendido de redes. Asimismo es fundamental propiciar la extensión de la red de agua y red cloacal en forma conjunta a fin de evitar la proliferación de pozos negros.

Como una medida a corto plazo con el objetivo de impulsar un uso más racional del agua, es la colocación de medidores de agua a grandes consumidores, cobrando consecuentemente de acuerdo a lo utilizado. En una segunda instancia, estudiar la factibilidad de hacer extensivo

este sistema al resto de los usuarios.

Finalmente, es importante destacar que el encendido y apagado de las bombas de explotación de agua se realiza en forma manual ya que la operación del sistema no se halla automatizada. El servicio requiere entonces, una automatización para arranques y paradas y control de caudales y consumos eléctricos de las electrobombas.

PROGRAMA 1
Subprograma
1.A
PROYECTO
1.A.2

Planta de tratamiento de efluente cloacales

Dado el gran crecimiento de la población del sistema urbano Necochea-Quequén y teniendo en cuenta que aprox. el 82 % se encuentra servida con red cloacal y que las aguas residuales no son tratadas, volcándose en crudo al mar en el sector denominado Punta Carballido, es indispensable realizar obras básicas de saneamiento para depurar las aguas residuales.

Actualmente el emisario principal, construido en el año 1947 en cañería de hormigón, transporta los líquidos cloacales del núcleo urbano Necochea-Quequén. El efluente se vuelca a aproximadamente a 8 km del centro de la ciudad de Necochea y a menos distancia Quequén. Es un servicio municipal que se presta a través de la Dirección de Obras Sanitarias que a su vez se hace cargo del servicio de agua potable para Necochea y Quequén.

En función de ello, el municipio procedió a la compra de terrenos en cercanías del punto de vuelco antes mencionado, a fin de instalar la Planta de Pretratamiento de Efluentes Cloacales. La superficie del predio es de 14 ha aproximadamente, donde se prevé realizar el cerramiento con alambrado olímpico, realizar la forestación a fines lograr una adecuada barrera para mitigar los impactos visuales, construir calles y caminos pavimentados de manera que permitan un cómodo acceso a todos los sectores o módulos de la planta.

Cabe acotar que para el municipio, los trabajos a desarrollar en la planta serán de real envergadura, pudiendo realizarse por módulos según la necesidad y crecimiento poblacional. Pero esta primera etapa tiene contemplado el crecimiento poblacional futuro. Es decir, en la actualidad la población ronda los 80.000 habitantes y la planta está proyectada para 150.000 habitantes.

El efluente cloacal que se recibe, se puede considerar débil debido a su baja concentración de sólidos. Se compone principalmente por efluentes domésticos, ya que el aporte de efluentes de origen industrial es mínimo. Asimismo, las industrias más importantes en cuanto a generación de efluentes poseen sistemas de tratamiento y vuelcan a río Quequén.

El proyecto contempla en esta etapa la remoción de los sólidos (gruesos, finos) y arenas que puedan interferir en la operación y/o funcionamiento tanto del emisario submarino (contemplado como segunda etapa de la planta), como en la fase de bombeo u otros equipos electromecánicos previos. En cada una de las etapas de tratamiento no solamente se removerán los sólidos sino que también se realizarán los procesos necesarios para facilitar su disposición final. Es decir, su lavado, compactación, deshidratación, elevación y descarga a contenedores especialmente diseñados para este fin.

Este proyecto cambia sustancialmente la política en materia de gestión ambiental de los

efluentes cloacales de las localidades de Necochea-Quequén, que desde el año 1947 viene desarrollándose sin ningún tipo de mejoras en términos de obras de saneamiento, por lo que resultará en una mayor calidad ambiental del ambiente costero.

La primer etapa de la planta de efluentes cloacales se realizará en el transcurso de este año mediante la factibilidad económica otorgada por el Poder Ejecutivo Nacional a través del convenio firmado con la Municipalidad de Necochea el 7 de Mayo de 2007, en el cuál se establece la transferencia de recursos desde la orbita nacional a la municipal. El monto de esta etapa asciende a 6.000.000 de pesos; sobre un total aproximado de 35.000.000 de pesos; lo que da cuenta de la magnitud de recursos que insume este vital emprendimiento de carácter social, y de la necesidad de contar con el apoyo nacional para éste tipo de obras.

PROGRAMA 1

**Subprograma
1.B**

Jerarquización de la trama vial

La trama de espacios circulatorios de un municipio está compuesta por la totalidad de las vías de tránsito destinadas a peatones y vehículos, siendo su función principal la de posibilitar una eficaz conectividad interna de los distintos sectores de la ciudad y la articulación con la región que la circunda.

El soporte físico de esta trama lo constituye una red externa a la ciudad que comprende las rutas troncales y de circunvalación, vías ferroviarias, accesos urbanos, puentes y caminos vecinales; y una red interna que conforma el sistema urbano de espacios circulatorios (peatonales y vehiculares) compuesta por avenidas, calles principales y secundarias, vías ferroviarias, senderos peatonales, ciclovías, puentes, y espacios de estacionamiento vehicular.

El crecimiento urbano sin servicios que lo sustenten, entre ellos el de pavimento, así como las escasas ampliaciones realizadas en relación a la demanda existente plantea un escenario en el cual se conjugan una deficiente integración entre los distintos sectores de la ciudad, una escasa y limitada articulación regional, y un mantenimiento costoso -y en definitiva ineficiente en términos económicos y ambientales- de las arterias sin pavimentar.

Dentro de los objetivos específicos definidos por el PUA a través de los distintos talleres realizados, se establece para el Distrito de Necochea “contar con infraestructura y servicios (públicos y privados) extensivos a todos los vecinos y muy especialmente a aquellos que más lo necesiten, con calidades adecuadas y progresivas mejoras en el sistema”.

En este sentido resulta necesario adecuar la trama vial existente a las necesidades de la población, mediante el completamiento, mejoramiento y jerarquización de la misma, y posibilitando una adecuada integración y articulación urbana y regional.

Componen este subprograma los siguientes proyectos:

- PROYECTO 1.B.1: “*Mejoramiento y Expansión de la Infraestructura Vial*”: Determinación estado de situación de arterias urbanas y caminos vecinales. Aplicación de mecanismos de participación directa de los vecinos en obras de pavimentación. Medidas compensatorias a industrias que generan movimiento de transporte pesado en la ciudad. Tratamiento integral (forestación, limpieza y señalización) de accesos a la

ciudad y bordes de rutas.

- PROYECTO 1.B.2: “*Construcción de Bicisendas*”: Diseño y planificación del sistema. Determinación etapas y modalidad de Implementación. Instalación de señalética vial.
- PROYECTO 1.B.3: “*Señalética Vial y Nomencladores Urbanos*”: Diseño y articulación de la señalización y cartelería.

ORGANISMOS INVOLUCRADOS:

- Áreas Municipales (Planeamiento, Obras Públicas, Medio Ambiente, Espacios Públicos, Tránsito, Vialidad Municipal, Comisión Vial, etc.)
- Áreas Provinciales (Ministerio de Obras y Servicios Públicos, Dirección de Vialidad Provincial, Ministerio de Hacienda, etc.)
- Organismos de Financiamiento
- Entidades vecinalistas.
- Empresas de acopio de cereal, terminales de carga, industrias, vinculadas a la operatoria portuaria.
- Otros (a definir).

PROGRAMA 1

Subprograma

1.B

PROYECTO

1.B.1

Mejoramiento y expansión de la infraestructura vial

En las distintas instancias participativas desarrolladas en el marco del Plan Urbano Ambiental de Necochea, los ciudadanos han detectado numerosos problemas y formulado demandas y propuestas concretas respecto a la trama vial, vinculadas fundamentalmente a la ampliación, mejoramiento y jerarquización de la misma.

Desde distintas lógicas de pensamiento, vecinos, empresarios y técnicos, coinciden en la necesidad de hacer más eficiente el sistema circulatorio, a fin de lograr una mejor conectividad del tránsito y el transporte a nivel urbano y regional, una mayor accesibilidad e integración social, y finalmente una articulación más eficaz del territorio.

El soporte físico de esta trama lo constituye una red externa a la ciudad que comprende las rutas troncales y de circunvalación, vías ferroviarias, accesos urbanos, puentes y caminos vecinales; y una red interna que conforma el sistema urbano de espacios circulatorios (peatonales y vehiculares) compuesta por avenidas, calles principales y secundarias, vías ferroviarias, senderos peatonales, ciclovías, puentes, y espacios de estacionamiento vehicular.

A nivel regional el ramal Quequén del ex Ferrocarril Roca se encuentra concesionado a Ferrosur Roca S.A., la cual no ha realizado inversiones significativas tendientes a reactivar la infraestructura ferroviaria existente. En la actualidad el servicio de pasajeros ha dejado de prestarse y el transporte de cargas se reduce a unas pocas formaciones que debido al estado de las vías deben circular a muy baja velocidad por el riesgo de descarrilamiento.

Respecto a las rutas llegan a la ciudad las Rutas nacionales 227 y 228 y provinciales 86 y 88, lo cual le permite vincularse en forma fluida con la ciudad de Mar del Plata y con el corredor atlántico por Ruta 88-11; con el norte y centro del país por Ruta 86-RN 3, con Buenos Aires por

Ruta 227-55-autovía 2, y con el sur patagónico por RN 228-RN 3. El mantenimiento de rutas y puentes está a cargo de la dirección Provincial de Vialidad y presenta deficiencias en cuanto a estado de banquetas, demarcaciones de cinta asfáltica, desmalezado y limpieza de accesos y señalética.

Los caminos rurales y vecinales vinculan los establecimientos rurales con las rutas principales, localidades del interior del Partido, escuelas rurales, etc. Esta red de 1.600 km de extensión es mantenida por el municipio a través de la Dirección de Servicios Públicos y la Comisión Vial Rural, integrada por propietarios de campos y representantes municipales que manejan fondos provenientes de la tasa a la hectárea. El mantenimiento realizado es bueno no existiendo puntos críticos en tal sentido. Se complementa con obras tales como construcción y reparación de alcantarillas, accesos a campos, puentes y señalización vial.

El mayor déficit en esta materia lo constituye el deplorable estado de la ruta 88 a Mar del Plata y la falta de pavimentación de los caminos de acceso a las localidades de Ramón Santamarina y Claraz.

Deben destacarse como obras significativas para la consolidación de la estructura regional la repavimentación de la Ruta 227 a Lobería y de la Avenida de Circunvalación de Necochea-Quequén que une los 4 accesos al núcleo urbano. Respecto a la trama de caminos rurales se han realizado recientemente las siguientes obras:

- Mantenimiento de los caminos rurales por valores superiores al \$ 1 500 000. - promedios anuales de los últimos tres años - provenientes de la afectación de la Tasa Vial y de la recuperación de tributos provinciales con la recuperación de mas de 300 Km. de caminos rurales, vecinales y Provinciales por convenio.
- Construcción del Puente de La Luisa. Reemplazo de obras de arte rotas en caminos rurales.
- Entoscado del camino 076-07 tramo La Negra – limite Tandil y entoscado y reconstrucción del Camino Viejo a La Dulce, entre otros.
- Se reconstruyó el camino provincial de los 3 puentes, así como el conocido como “De Rossi”.
- Obra por licitación entoscado camino provincial 076-05 en el tramo La Dulce – De Ferrari.
- Entoscado tramo camino rural entre La Magnolia y acceso a La Dulce.
- Camino entre localidades de Claraz y La Negra.

Se encuentran en ejecución a cargo de empresa el entoscado camino La Dulce – Lumb adjudicado por licitación, y el entoscado y mejoramiento del camino rural que une Necochea con Balneario Los Angeles y el Complejo Termal “médano Blanco”, que se realiza mediante convenio de colaboración con el Sindicato UATRE.

A nivel urbano los accesos a la ciudad están conectados entre sí por la Avenida de Circunvalación, la cual constituye el principal elemento estructurador de las accesibilidades regionales al sistema urbano Necochea - Quequén.

En el caso de Necochea la conectividad interna es buena estructurándose la trama a través de las Avenidas 58, 59 y 75 que vinculan los extremos de la ciudad, las Avenidas 2 y 10 que estructuran el sector costero Turístico – Portuario, y la Diagonal San Martín que une el casco histórico con el sector balneario “Villa Díaz Vélez”. En el caso de Quequén puede verificarse una clara desestructuración de su conectividad interna, prevaleciendo más el vínculo de la accesibilidad a Necochea que su articulación interna. Solo la calle 519 y sus contiguas 517- 521 se conforman como ejes articuladores internos de las diferentes áreas adyacentes.

La vinculación de ambos subsistemas urbanos se da a través del puente Taraborelli (Ex Aramburu) que forma parte de la Avenida de Circunvalación, y a nivel interno al sistema por los puentes Hipólito Yrigoyen y Dardo Rocha. La conectividad entre ambas localidades es aún deficitaria, especialmente en el sector portuario, donde aún no ha sido reemplazado el puente Ignacio Ezcurra que unía ambas márgenes portuarias y que fuera destruido por la inundación del año 1980.

La infraestructura vial urbana en Necochea se encuentra en un aceptable estado de desarrollo y mantenimiento, no siendo así en Quequén en donde se localizan zonas de mayor desgaste, utilizadas mayoritariamente por el transporte de cargas pesadas relacionadas con la actividad agro exportadora y un marcado déficit en materia de pavimentación, agravado por el deterioro del entoscado de las calles de tierra por la circulación de camiones.

Necochea – Quequén posee un total de aprox. 780 cuadras pavimentadas, en el interior Juan N. Fernández es el núcleo urbano que posee mayor cantidad de cuadras asfaltadas contando con 69, siguiéndole La Dulce con 54, mientras que Claraz y Santamarina no poseen pavimentos.

El mantenimiento de los pavimentos se hace con presupuesto, maquinaria y mano de obra del municipio, donde si bien se hacen obras de bacheo, no se realiza en forma periódica la limpieza y tomado de juntas de las losas, lo cual contribuye al deterioro del pavimento. En lo que respecta al entoscado de las calles de tierra se utiliza tosca extraída de cavas localizadas en predios fiscales y en algunos casos mediante convenios como el realizado con la Municipalidad de Azul, en donde se cambio piedra partida por arena.

La actividad extractiva de tosca realizada por el municipio para el mantenimiento de las calles de tierra -prolongada y ampliada en el tiempo- ha dado como resultado deterioro ambiental, pérdida del recurso suelo y agotamiento de afloramientos de tosca de buena calidad. Los trabajos realizados resultan de todos modos insuficientes ante la gran cantidad de calles sin pavimentar y el deterioro producido principalmente por el tránsito pesado vinculado con la actividad agroexportadora.

En tal sentido, la expansión urbana sin servicios que lo sustenten, entre ellos el de pavimento, así como las escasas ampliaciones realizadas en relación a la demanda existente plantea un escenario en el cual se conjugan una deficiente integración entre los distintos sectores de la ciudad, una escasa y limitada articulación regional, y un mantenimiento costoso (en términos económicos y ambientales) de las arterias sin pavimentar

En términos generales las acciones necesarias vinculadas al mejoramiento y expansión de la trama vial, incluye la consolidación de los conectores que ya integran el sistema, la reasignación de roles a otros, y el trazado de nuevos conectores, debiendo contemplar un requerimiento máximo en función de las demandas estacionales vinculadas al turismo y a la actividad portuaria (temática desarrollada en el proyecto 4.7.B “Optimización del equipamiento y control del transporte”).

Deben destacarse como obras significativas para la consolidación de la conectividad intraurbana obras recientemente realizadas, por ej:

- Repavimentación de la Avenida de Circunvalación incluyendo la calle Juncal, y pavimentación de la 2º mano de la Avda. 542 en convenio con Provincia (Obra financiada por la Provincia de BsAs)
- Arterias urbanas de acceso a Quequén como y la repavimentación de la calle Juncal de acceso portuario.
- La repavimentación de la Avda A. Brown y la calle Juncal, conjuntamente con la pavimentación de 2ª mano de la Avda. 542 y la calle 568 que une la Circunvalación con

la Avda. Alte. Brown, completan el sistema de accesos portuarios conformando un sistema fundamental en el movimiento de cargas.

- Repavimentación calle 46 entre J. Cardiel y Avda 59. (Acceso a Necochea centro por Puente Colgante)
- Pavimentación de la calle 519 desde 526 hasta 502. (Acceso a sector balneario de Quequén).
- Repavimentación Av. Costanera 502 de Quequén.
- Pavimentación de calles 61 (84 y 86); calle 30 (de 77 a 85); calle 77 (34 a 36); 36 (de 75 a 77); y calle 89 (e/ 28 y 30)
- Repavimentación de arterias de la Villa Díaz Velez, desde Avda 2 a calle 6 y desde 79 a 89.
- Repavimentación de la Avda Costanera 2 de Necochea hasta Avda Pinolandia (Parque Miguel Lillo).
- Repavimentación de las calles interiores de la Plaza Central de Necochea.
- Cordón –cuneta: se realizaron obras en 34 cuadras de Necochea y Quequén.
- Se realizó la planimetría y altimetría de Quequén en su totalidad: obra imprescindible para planificar los desagües pluviales.
- Fueron construidos desagües pluviales: 665 m en Necochea y 1200 m en Quequén entre ellos el de la calle 71, calle 55, y el “Bajo Gil” de Quequén.
- Construcción de veredas en distintos puntos. (Plaza Yrigoyen de Quequén, Plaza D. Rocha, Terminal de Ómnibus, Avda. Pinolandia)

Sin duda entre una de las obras más importantes en curso figura la remodelación de la Avenida 75, importante arteria de la ciudad de Necochea que vincula el área de playa, el area central y el sector de conjuntos habitacionales localizados a lo largo de la Av. 98. Las obras programadas incluyen ensanche de ambas manos, iluminación, semaforización y reforestación de la avenida, como así también ejecución de rampas, adecuación de pluviales y señalización. El monto total del proyecto es de \$2.725.372 (U\$S 884.000), del cual se financiará el 75%: \$2.044.0290 (U\$S 663.000), con un plazo de amortización a 48 meses y 12 meses de período de gracia, a un interés del 4% anual en dólares.

Recientemente se dio comienzo a la primera etapa de las obras comprendidas por los tramos 1 y 2 entre las Avenidas 106 y 74, que incluye la materialización de separadores centrales, bisisenda, forestación en ambas aceras, iluminación general, y estacionamientos. El plazo de finalización de la obra es de un año.

La obra se realiza con financiación provincial enmarcada en el Programa de Fortalecimiento y Desarrollo Municipal (PFM) mediante un préstamo que cubre el 75% del monto de la obra, mientras que el 25% restante lo aporta el municipio, es decir que la obra resulta sin cargo para el frentista.

Asimismo se encuentran actualmente en ejecución obras correspondientes a la 1º etapa de pavimentación en el barrio parque de Necochea, que abarcan el radio delimitado por Av.91 a calle 99 y Av. 10 a calle 32 con un total de aprox. 33 cuadras donde se está ejecutando pavimento en concreto asfáltico en caliente con cuneta de hormigón con perfil “ala de gaviota” (sin cordón) de 6,5 m de ancho total. El valor aproximado por cuadra es de \$ 100.000. La obra fue adjudicada a las empresas PLANTEL SA e IMEPHO SA en UTE que acuerdan la financiación con el vecino al contado o un máximo de 12 cuotas con un 10% de interés anual directo. El plazo de obra es de un (1) año. Como obras complementarias figuran: instalación de diez (10) reductores de velocidad; reparación de desagües pluviales existentes y señalización vertical en todas las esquinas.

El otro sector donde se realizan obras de pavimentación es el comprendido por calle 32 entre 77 y 91 con un total aprox. de 10 cuadras, consistiendo en asfalto con cordón cuneta de

hormigón. El municipio contribuye con los trabajos preliminares lo cual reduce los costos al vecino en un 45 % por lo cual el valor aproximado por cuadra resulta de \$ 80.000. En este caso el municipio paga a la empresa y financia al vecino.

En ambos casos se ha respondido a demandas de los vecinos y al hecho de constituir los mismos sectores urbanos consolidados y en condiciones de garantizar el recupero de la inversión a través del pago de los frentistas. Es decir que no se ha respondido a una programación previa.

Los componentes del proyecto *"Mejoramiento y expansión de la infraestructura vial"* son:

a) NIVEL REGIONAL:

Respecto a la trama externa de conectividad y accesibilidades regionales, los desafíos futuros en esta materia se orientan a:

- Reconstrucción, ensanche y repavimentación de la Ruta Provincial 88 a Mar del Plata. El Directorio del Banco Mundial aprobó recientemente un crédito para la Provincia de Buenos Aires por un monto de 270 millones de dólares destinado a la realización de una serie de obras de infraestructura en territorio bonaerense, entre las que se encuentra la repavimentación de la ruta 88, obra que se considera prioritaria debido al pésimo estado de la carretera. La obra contempla la reconstrucción, ensanche y repavimentación de 124 kilómetros de la ruta 88.
- Resulta necesario continuar las gestiones realizadas ante los organismos correspondientes tendientes a la reactivación del servicio de ferrocarril de cargas a Puerto Quequén y el servicio de pasajeros hacia Quequén – Necochea, como así también el reestablecimiento de los ramales existentes en las localidades del interior del partido.
- Conformación de un consorcio de gestión del ramal ferroviario a Puerto Quequén.
- Pavimentación de las Rutas Provincial 80 (tramo Barker – Juan N. Fernández), la continuidad de la Ruta Interbalnearia 11 hasta Necochea, y también la 30 de Lobería. Actualmente el municipio gestiona ante los organismos competentes de la Nación la concreción de estas obras necesarias para tanto para el desarrollo turístico del distrito en el caso de la Ruta 11 como para el ingreso de mercaderías a Puerto Quequén respecto a las rutas 80 y 30.
- Pavimentación de los accesos a las localidades de Ramón Santamarina y Claraz.
- Renovación y ampliación del parque de maquinarias viales existente.
- Reparación de los caminos rurales prioritarios y/o que necesiten urgentes mejoras

b) NIVEL INTRAURBANO:

Respecto a la trama vial interna las acciones deben tender a lograr una mejor conectividad entre Quequén y Necochea de manera de consolidar su función de sistema urbano, la consolidación y optimización de la trama intraurbana de Necochea y revertir la desestructuración de la conectividad interna de Quequén, a través de obras tales como:

- Completamiento por etapas de la Avenida de Circunvalación Tramo S.O. (progresivamente hasta Av. 75 - Av. 91 – Calle 107 – Calle 123) y Tramo E (hasta sector playas de Quequén – Costa Bonita)
- Ordenamiento y mejoramiento de las vías circulatorias pesadas de acceso a puerto Quequén, en especial las Av. 542, Alte Brown, y el circuito urbano de calles 536-507-524.
- Construcción de un nuevo puente ferroviario portuario a la altura de la Av 542 de Quequén (prolongación de la RP 88), en reemplazo del Puente Ignacio Ezcurra, destruido por las inundaciones de 1980. Recientemente el Presidente de la Nación y el Intendente de Necochea rubricaron un acuerdo de Obras por cien (100) millones de pesos con destino a diversas obras en el Distrito, entre ellas la construcción del Puente

Ferrovial. Debe darse continuidad -conjuntamente con las autoridades portuarias- a estas gestiones ante al estado provincial a fin de concretar esta obra, fundamental para el desarrollo de Puerto Quequén, mejoramiento de accesibilidad portuaria y ordenamiento del tránsito de cargas.

- “Reparación y remodelación del Puente Colgante sobre el Río Quequén Grande”. Este es un proyecto de la Dirección Provincial de Vialidad que obra en exp. 2410-1-151/2000. El Departamento zonal Necochea solicitó con fecha 19/11/04 (exp. 2400-4378/04) la actualización del presupuesto oficial y su inclusión presupuestaria. Según lo informado por la Dirección Provincial este proyecto figura en el Sistema de Gerenciamiento de Puentes para obras de actualización, rehabilitación, y reemplazo en el orden de prioridad 15. Esta obra deberá incluir la realización de las veredas en voladizo del lado externo de la estructura, previstas en el proyecto original del Puente Colgante., lo cual permitirá ampliar la calzada de los actuales 6 mts. a 8 mts. y separar la circulación peatonal de la vehicular.
- Repavimentación del Puente Dardo Rocha (Jurisdicción Vialidad Provincia).
- Pavimentación de la Avenida 91 por etapas: Etapa I e/ Avdas 10 y 42; Etapa II e/ Avdas. 42 y 58; Etapa III e/ Avdas. 58 y 74; Etapa IV e/ Avdas. 74 y 98; Etapa V e/ Av. 98 y calle 114 (prolongación Avda. de Circunvalación).
- Pavimentación Avda. 10 entre Av. Pinolandia y Sector Campings Las Grutas. Dos manos con boulevard central similar al existente en Av. 58. Permitirá estructurar las accesibilidades en forma de peine al sector costero a través del Parque Miguel Lillo. Existe un proyecto realizado oportunamente por la Dirección de Vialidad que deberá adecuarse a estos lineamientos.
- Evaluación de factibilidad técnico-económica de construcción de un puente peatonal sobre el Río Quequén a la altura de la calle 38 aprovechando los pilares existentes de un antiguo puente. (propuesto en el subprograma 3.D. “Río Quequén: integrado y accesible”)
- Apertura camino ribereño sobre la margen Quequén a fin de completar el circuito turístico entre ambas márgenes y facilitar a la comunidad local y al turismo las accesibilidades al Río Quequén como eje turístico - recreativo integrador y regenerador del tejido urbano existente. Comprende gestiones administrativas (amojonamiento, deslinde) y obras tales como alambrado, trazado, nivelación, forestación, cartelería, miradores, equipamiento y mobiliario urbano.
- Pavimentación Av. 531 de Quequén: Esta arteria es la única avenida de Quequén que vincula el Río Quequén con el mar, constituyendo una vía directa de accesibilidad al sector balneario de Quequén. Debe recordarse que actualmente para llegar a las playas de Quequén debe atravesarse la zona portuaria con presencia de fábricas, tránsito pesado, etc.
- Materialización de red de ciclovías urbanas integradas al circuito turístico de la ciudad promoviendo el uso de la bicicleta como medio de transporte y el desarrollo de nuevas modalidades de turismo aventura como el cicloturismo. (desarrollado en el Proyecto 1.B.2 “Construcción de Bicisendas”)
- Continuidad de las gestiones realizadas hasta el momento ante los organismos competentes del Estado Nacional tendientes a obtener los recursos necesarios para la pavimentación de la Avenida 554 de Quequén y Av. 10, 91, 43, 42 de Necochea.
- Plan Construcción de cordón cuneta y pavimentos en arterias de Necochea – Quequén y localidades del interior mediante convenio vecino – municipio., donde el frentista aportará los materiales (aprox. un 30% del valor de obra) y el municipio mano de obra y maquinarias. Las calles con cordón cuneta posibilitan un adecuado escurrimiento del agua de lluvia, la posibilidad de realizar veredas, el consolidado del entoscado, etc. Estas calles complementarán la trama de arterias pavimentadas. El plan priorizará las áreas más densamente pobladas y su integración a la trama existente.
- Pavimentación de calles con ancho de calzada de 7 mts. por modalidad vecino - empresa, en el cual el municipio realizará los trabajos preliminares (movimiento de

suelo, suelo base, sub base y nivelación), lo cual reduce los costos en un 40-45 %. Por otra parte la disminución del ancho de calzada actual de 10 a 7 mts permite, además de los beneficios ecológicos y paisajísticos (mayor ancho de vereda – mayor superficie absorbente), y mayor seguridad para los peatones, una reducción de costos de obra cercanos al 20-25%.

- Tratamiento de calles de tierra con piedra partida y arena de piedra mediante convenios con los municipios serranos que posibiliten intercambiar arena de playa por piedra molida y arena de piedra. Esto ya se realizó con excelente resultado en la Av. 42 entre 75 y 91 donde se utilizó piedra traída de canteras de Azul.
- Implementación de herramientas para financiar obras como por ej.: “Fondo Solidario para obras de infraestructura” y “Tasa de contribución por mejoras”. Este tema es desarrollado en el Subprograma 4.C. “Financiamiento”. En el caso de Quequén a través del Fondo de Reparación Histórica (ver proyecto PUA 4.P.64).

PROGRAMA 1
Subprograma
1.B
PROYECTO
1.B.2

Construcción de Bicisendas

El Honorable Concejo Deliberante de Necochea sancionó en el año 1999 la Resolución N° 1783 por la cual encomienda al Departamento Ejecutivo estudiar la factibilidad de construir bicisendas en distintos sectores de Necochea – Quequén. A tal efecto solicita al DE la conformación de una Unidad de Gestión para que conjuntamente con la Comisión de Obras Públicas del HCD se diagrame el futuro trazado de la red de ciclovías y se avance en las gestiones necesarias para su materialización.

El Departamento Ejecutivo a través de la Dirección de Planeamiento proyectó en el año 2000 bicisendas centrales de doble sentido en las Avenidas 59 y Diagonal San Martín, lo cual no fue llevado a la práctica.

En diciembre de 2004 el Congreso de la Nación aprobó la modificación de la Ley Nacional del Tránsito, que incluye a la bicicleta como medio de transporte y obliga a desarrollar estudios para la construcción de carriles en la red vial.

A pesar de esto Necochea – Quequén no cuentan hasta la fecha con bicisendas ni carriles diferenciados para ciclistas, con la sola excepción de la bisisenda sobre Avenida 75 - actualmente en etapa de obra- que comprende un trazado de doble sentido ubicado sobre la plazoleta central en el tramo comprendido entre las Avdas. 98 y 74 totalizando doce cuadras. Esto resulta significativo, especialmente tomando en consideración la escala de la ciudad que se presta para este medio de transporte, el notorio incremento del uso de la bicicleta, en especial entre los adolescentes, y los múltiples beneficios que reporta a la ciudad, en materia ambiental, de seguridad y calidad del espacio urbano.

El estado tiene en definitiva la obligación de tomar decisiones para cuidar las vidas de las personas y también tiene la obligación de brindar vías de comunicación que permitan un tránsito fluido, seguro y ordenado, todo en el marco de una preeminencia de cuidar las vidas de las personas y de asegurarles el derecho de transitar.

Resulta necesario entonces planificar y disponer de distintas alternativas que se complementen entre sí, a fin de garantizar la seguridad de los ciclistas y fomentar el uso de la bicicleta, tales

como ciclovías, bisisendas, carriles preferenciales y vías exclusivas para bicicletas en los lugares más riesgosos, a la luz de experiencias ya concretadas en otras ciudades del país y las particularidades de nuestro medio.

Además una red de ciclovías puede tener un impacto positivo en la calidad del espacio urbano, ayudando a que vuelva a ser un ámbito más favorable para la vida en la ciudad, disminuyendo la contaminación. El gran incremento del uso del automóvil particular durante el siglo XX ha llevado a una fuerte degradación del espacio urbano, perdiendo su condición de lugar de encuentro humano y transformándose en una enorme playa de estacionamiento y un mero pasaje para los automóviles.

Las bisisendas pueden también formar parte de un circuito turístico de la ciudad, tanto para bicicletas de paseo como para las del tipo todo terreno. El cicloturismo con mountain bike (MTB) es una modalidad de turismo aventura que consiste en recorrer un lugar, preferentemente natural, montado en una bicicleta de características especiales para todo tipo de terreno. A diferencia de la bicicleta de paseo, cuya utilidad está circunscripta a la ciudad y a recorridos cortos, o las bicis de carrera (normalmente, diseñadas para circular sobre asfalto), este tipo de bicicletas puede salir de la ruta e internarse en caminos de tierra y ripio, huellas, sendas peatonales o ir a campo traviesa, subir sierras, cruzar arroyos o trasponer arenales.

Por todo lo expuesto, resulta necesario aunar criterios y avanzar en la conformación de una red de conectores destinados al tránsito de bicicletas, como medio alternativo rápido y seguro de circulación y desplazamiento, comenzando por las áreas prioritarias en función del riesgo que sufren los ciclistas, por ej:

- Ciclovía en Av. Jesuita Cardiel 1º etapa entre el Puente D. Rocha y Av 74. Esta es un área de accesos a clubes deportivos, escuelas, parques ribereños, puentes, etc. donde concurren gran cantidad de jóvenes. Se complementa con señalización y demarcación de carriles preferenciales en entradas y salidas a la ciclovía, como asimismo en los puentes Dardo Rocha e Hipólito Yrigoyen que vinculan con Quequén.
- Prolongación de la ciclovía en ejecución sobre Av. 75 mediante carriles preferenciales en los tramos faltantes, incluyendo señalización
- En Quequén: Avenida Lobería, Alte Brown, calles Machado y Del Valle, Puentes D. Rocha y Colgante,
- En Necochea Avdas. 75 – 59 – 58 – 10 – 98.
- Trazado de circuitos turísticos que promuevan el “cicloturismo” como modalidad de turismo aventura o simplemente paseos recreativos, por ejemplo:
 - a) Circuito Costero de Quequén: Puerto, Av. 502, Faro, Bahía de Los Vientos, Costa Bonita.
 - b) Circuito Costero de Necochea: Puerto, Villa Díaz Vélez, Parque Miguel Lillo, Las Grutas, Punta Negra.
 - c) Circuito Ribereño Necochea – Quequén: previa apertura del camino de ribera en la margen Quequén. Vincula Puente Rocha, Muelle de Pedro Luro, Puente Colgante, Puente Taraborelli sobre Circunvalación, Paraje Los Manantiales, camino ribereño Torsa de Calcuta y Av. Jesuita

Para su diseño y construcción deberán tenerse en cuenta normas internacionales, por ej. el ancho de las vías deberá ser de 1,5 metros, cuando sean de una sola mano, o de tres si es de doble sentido. También deberán instalar elementos físicos, que pueden ser desde conos de plásticos hasta pequeñas murallas, para delimitar las rutas. En cuanto a los materiales a utilizar en el futuro podrían ser de asfalto de diferente color al habitual, por ejemplo rojo. En los casos donde estén ubicados a desnivel o sobre canteros deben realizarse rampas con características que no molesten a los peatones. Asimismo y para el respeto y reconocimiento de la senda, la misma será demarcada utilizando material termoplástico y/o triángulos lumínicos que marcarán

el límite de la misma y con leyendas y signos pintados dentro de su traza.

El proyecto abarca otros aspectos como por ej.: cartelería y señalización, previsión de espacios de estacionamiento y/o guarda de bicicletas y formulación de reglamentación correspondiente vinculada a velocidades máximas vehiculares en carriles diferenciados, elementos de seguridad para ciclistas (cascos, luces intermitentes, etc.).

PROGRAMA 1 Subprograma 1.B PROYECTO 1.B.3	Señalética vial y nomencladores urbanos
--	--

La señalética vial sirve para informar, prevenir y reglamentar. Comprende señalización vertical y horizontal.

La señalización vertical de calles comprende un conjunto de elementos destinados a informar y ordenar la circulación por las mismas, tales como nomencladores de calles, señales viales, de información turística, histórica, etc. Por señal se designa a uno de estos elementos, compuesto por símbolos o leyendas inscriptos sobre una superficie (generalmente una placa) con dispositivos específicos de sustentación (en general postes, aunque también se pueden emplear otros cuya función específica es otra: obras de paso, muros, etc.)

La señalización horizontal está referida a las marcas viales pintadas en rutas, avenidas y calles, como por ej.: sendas peatonales, líneas de frenado, demarcación carriles y bicisendas, flechas direccionales, velocidades máximas, etc. Cumplen la función de acompañar la señalización vertical y la de imponer alcance reglamentario, aún cuando no exista esta.

La señalización horizontal es poco tomada en cuenta tanto por conductores como por peatones. No obstante son también señales que se deben respetar ya que tienen como objeto regular y ordenar el tránsito. La ley de tránsito establece al respecto que los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce siempre y cuando no esté expresamente prohibido realizarlas.

Información obtenida de relevamientos de la vía pública, encuestas turísticas y talleres participativos del Plan Urbano Ambiental realizados en nuestro medio, ha permitido constatar el déficit existente en materia de señalización vial y turística, así como la demanda en tal sentido formulada tanto por turistas como por la población local.

Datos provenientes del relevamiento de vía pública que se viene realizando para el SMIT (Sistema Municipal de Información Territorial) consignan que en las áreas centrales (Centro histórico, Villa Balnearia) y en las principales arterias de Necochea (Avdas. 59, 75 y Diagonal San Martín) solamente el 20 % de las bocacalles cuenta con cartelería vertical, esto sin considerar el elevado déficit existente en materia de señalización horizontal (demarcación de sendas peatonales, líneas de frenado, etc.).

Por su parte, la encuesta turística municipal correspondiente a la temporada 2006/07 y realizada sobre un universo de 2600 personas, permite identificar demandas al respecto:

- Falta de señalización en rutas: 4,32 %
- Falta de señalización en el atractivo: 10 %
- Falta de información en general: 8,50 %

Corresponde aclarar que los tres ítems señalados no configuraban una pregunta específica de la encuesta sino que surgieron de reclamos y sugerencias espontáneas realizadas por los encuestados.

Por último, cabe mencionar que en los distintos talleres participativos realizados en el marco del Plan Urbano Ambiental de Necochea – Quequén, los participantes han identificado carencias y formulado demandas en relación a:

- Señalización de sitios históricos del distrito
- Señalización vial en los ingresos a la ciudad
- Educación y control vial

La cartelería vertical existente se ha deteriorado fundamentalmente por corrosión debido al aire marino predominante y ha debido ser paulatinamente retirado de la vía pública sin reposición posterior. Por otra parte la demarcación horizontal es realizada por el municipio con pinturas no apropiadas para tal fin, por lo cual la duración de la misma es breve y obliga al repintado periódico por parte del personal municipal.

Como se ha dicho existe menos de un 20 % de señalización vertical en las bocacalles de Necochea zona central. No hay datos en áreas suburbanas, como tampoco en localidades del interior del partido, aunque un somero relevamiento permite visualizar un elevado déficit en esta materia.

Entre las acciones que llevó adelante el municipio en este último tiempo, puede mencionarse la colocación de 111 carteles de información turística realizados en el marco del proyecto “Ruta del Turista”, de los cuales 11 carteles esponsorados fueron realizados por la CATUR (Cámara de Turismo Necochea - Quequén) y colocados por personal municipal, y 100 carteles realizados por decisión de la Comisión Municipal de Turismo, con fondos provenientes de la tasa de turismo, que están siendo instalados por la municipalidad a través de la Dirección de Servicios Públicos y la Delegación Quequén. Además 5 de ellos se reservaron para colocar en la ribera del Río Quequén donde se instalarán miradores, y 12 para la señalización de atractivos turísticos en el marco del proyecto “El Turismo va a la escuela”.

Las tareas vinculadas con confección y colocación de cartelería vertical y la demarcación de señales horizontales está a cargo del área municipal de Señalización que depende de la Dirección de Seguridad Pública. Si bien cuenta con personal idóneo y capacitado para esta tarea, y a fin de mejorar su prestación requiere mayor dotación de personal, asignación presupuestaria y equipamiento adecuado (computadora y plotter).

Las tareas necesarias para la concreción de este proyecto son:

- Diseño del sistema completo de señalización vial y turística en el distrito de Necochea, teniendo como objetivo lograr un correcto sistema de señalización flexible y abarcativo del área turística, urbana y vial que permita mejorar la imagen turística de la ciudad, como así también su funcionalidad urbana y de tránsito tanto para turistas como residentes.
- Implementación mediante licitación pública y en base al sistema diseñado, de la instalación por etapas de cartelería vertical en áreas centrales de Necochea-Quequén y localidades del interior. Las placas indicadoras de n° de calle, alturas y sentido de circulación dispondrán de un espacio de publicidad a explotar comercialmente por la empresa adjudicataria.
- Complementando la señalización licitada el municipio a través de sus áreas operativas implementará un plan intensivo de señalización vial en las paredes de inmuebles de esquina. Se propone utilizar para ello un sistema de bajo costo consistente en plantillas de aluminio que permiten pintar en las paredes las señales indicativas de n°

de calle y sentido de circulación.

- En cuanto a la demarcación horizontal se utilizará pintura vial adecuada para tal fin e incluirá sendas peatonales, carriles en avenidas, velocidades máximas. También se pintarán de color amarillo los cordones de ochavas a fin de garantizar el cono de visibilidad, como asimismo las paradas de micros, taxis, etc.
- Adecuación de cartelera vertical en casos de sectores de la ciudad como Barrio Parque Lillo, Villa Arce, Villa del Deportista, Villa Marítima Zabala, Bahía de los Vientos, Costa Bonita, camino de sirga del río quequén, etc. Para estos casos se propone cartelera en madera tallada y pintada.
- Convenio de colaboración con Vialidad Provincia para incrementar la cartelera vial y turística existente en rutas, caminos rurales, y accesos a las localidades del interior del Partido.
- La señalización turística referida a atractivos paisajísticos, culturales, sitios históricos, etc. se realizará en un todo de acuerdo con las pautas establecidas en el Sistema de Señalética Turística Nacional elaborado por la Secretaría de Turismo de la Nación.

PROGRAMA 1

**Subprograma
1.C**

Calidad del tránsito y transporte público de pasajeros

Ese subprograma tiene la intención de fijar el modelo de movilidad para los próximos años en el sistema urbano Necochea-Quequén, el cual debe contener los conceptos básicos expresados en forma participativa a través del Plan Urbano Ambiental.

Es necesario entender la dinámica de movilidad de nuestro territorio integrando todos los sectores y partes implicadas para definir el mejor aprovechamiento posible del espacio público, permitiendo un correcto desarrollo social y económico de la ciudad. Deberán tenerse en claro las deficiencias actuales en este tema, a partir de los correspondientes estudios técnicos. En ese sentido, el *estudio del comportamiento de la red de transporte público del distrito de Necochea* a cargo de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, en desarrollo, es una contribución esencial.

La propuesta se basa en ofrecer un transporte digno y eficiente a los usuarios que diariamente se trasladan a través de la ciudad. La importancia de hacer compatible el transporte urbano con un ambiente de equilibrio es un concepto que afecta directa o indirectamente a todos los habitantes. El transporte urbano es un servicio primordial; un enlace entre las personas y el lugar al que quieren llegar. El transporte urbano no produce bienes de consumo tangibles, pero hace posible que éstos se produzcan al trasladar diariamente a los trabajadores, bienes y mercancías. Asimismo, buscar soluciones para las personas con discapacidades será una prioridad en el proyecto de transporte público.

Algunos factores que promueven el buen transporte automotor de superficie son: el diseño tecnológico, la infraestructura y diseño de rutas, redes y sistemas compatibles con las necesidades de los usuarios, los vehículos y el planeamiento y operación acorde con otros modos, la educación vial, el respeto a las normas y el sistema de control. A su vez, la organización interna de las empresas y gremios que lo operan, la evaluación que se requiere para dar transparencia y eficiencia a los recursos con que se cuenta y los aspectos económicos que inducen, de alguna manera, el aseguramiento de una calidad y un mejor nivel de servicio

en condiciones accesibles, son algunos de los temas pendientes a resolver para encarar el futuro inmediato.

Como puede verse, para el logro de estos objetivos, un compromiso entre los actores sociales es condición necesaria para que esos factores puedan tener una evolución favorable para la ciudad.

PROGRAMA 1 Subprograma 1.C PROYECTO 1.C.1	Optimización del equipamiento y control del tránsito y transporte
--	--

La poca planificación y gestión y falta de controles, orientados a mejorar la calidad de vida de la población, fue uno de los principales problemas expresados durante el desarrollo de los talleres participativos del Plan Urbano Ambiental.

La municipalidad de Necochea, dentro de su sistema administrativo, tiene a la Oficina de Transporte que depende de la Dirección de Seguridad Pública. Dicha oficina tiene a cargo el control y la regulación del sistema de transporte local, incluyendo la inspección de las unidades y aspectos administrativos de taxis, remises y transporte escolar.

El servicio de transporte escolar es un servicio de especial cuidado y control ya que se encarga del traslado de niños menores de edad. En la actualidad se encuentra regulado por la Ordenanza Municipal 5231/04 sin reglamentar lo que provoca la imposibilidad de aplicación de la misma. Al igual que pasa con el servicio de remises es una ordenanza moderna pero que contiene aspectos legales de empleo que impide su reglamentación. Otro problema del servicio es la dificultad de detectar la prestación ilegal del mismo.

Por su parte, el servicio de taxis se encuentra regulado por la Ordenanza Municipal N° 2836/93. Con solo observar el año de promulgación se destaca la desactualización. Hubo numerosos intentos de actualizar la misma pero aun no se ha logrado dicha adecuación.

Como se ha mencionado en el proyecto *Mejora del Sistema de Transporte Público*, el servicio de taxis y remises, ha incrementado su participación en el mercado de viajes debilitando aún más el transporte público tradicional.

Además, al transporte público de pasajeros no cuenta actualmente con el control municipal. Anteriormente se realizaba cada 6 meses controles generales, pero hoy el control está dado por la verificación técnica vehicular cada 6 meses y por la póliza de seguros nacional. El servicio de taxis y remises es controlado cada dos meses (desinfección, estado del vehículo, documentación, etc).

Se detecta en cuanto al poder de contralor, el escaso personal de la Oficina Municipal de Transporte- tan solo tres inspectores- la obsolescencia de la legislación vigente y los problemas burocrático y de gestión, que provocan que no existan "reglas claras" para la correcta prestación del servicio. Los

Respecto al tránsito vehicular, fundamentalmente en Quequén, el volumen del tráfico tiene variaciones importantes de acuerdo a las distintas épocas del año. El período crítico, que va de diciembre a enero, en que se lleva a cabo la cosecha fina, deriva en el gran aumento de

vehículos de carga que circulan en la ciudad (un movimiento de 2.000 camiones diarios aproximadamente). Esto se ve agravado por la simultaneidad con la actividad turística estival. Un ciclo posterior se da desde marzo hasta abril (cosecha gruesa), con un nuevo aumento en el flujo del tránsito pesado. Queda claro que esto provoca serios conflictos, ya que el tránsito pesado, circula por diversas calles vecinales en Quequén, causando muchos accidentes, algunos incluso mortales. Para mejorar el control de tránsito se creó a partir de enero de 2007, la Subdirección de tránsito de Quequén.

Por otra parte, las playas y sectores medanosos tanto de Necochea como de Costa Bonita, se ven transitadas por numerosos vehículos particulares. Esto trae aparejado la degradación del recurso costero y también algunos accidentes. La circulación vehicular en esta franja, muchas veces trata de ser justificada esgrimiendo la dificultosa accesibilidad que presentan las amplias playas de Necochea. Seguramente un equipamiento tal como las pasarelas peatonales, puede ofrecer una accesibilidad adecuada.

Se detecta además falta de equipamiento urbano para optimizar el tránsito, considerando en este punto, señalización, semáforos correctamente sincronizados, dársenas de estacionamiento, refugios para espera de transporte público, etc. Vale destacar, que en Quequén se encuentran dos cruces a nivel ferroviario que no cuentan con el equipamiento adecuado.

De acuerdo a esta situación planteada, resulta sensato iniciar acciones que permitan una sustancial mejora en la calidad del tránsito y transporte. Para ello se propone realizar el proyecto "*Optimización del equipamiento y control del tránsito y transporte*", el cual abarcará cuestiones tales como, el estudio sobre los desplazamientos, cantidad y porte de los vehículos, capacidad de las diferentes arterias y accesos de la ciudad, condiciones de las circulaciones que promueven conflictos de tránsito, etc. Este proyecto tiene una fuerte vinculación con el subprograma *Jerarquización de la trama vial*.

Otro ítem a considerar son condiciones que tiene el transporte de carga en la zona urbana, mayormente en Quequén. Vale destacar que existen estudios de tránsito realizados por el municipio, los cuales servirán de base para desarrollar la propuesta. Ésta debe contener una definición clara de la red de tránsito pesado, contemplando las necesidades de derivación y de conexión de los accesos de la ciudad, la playa de transferencia de cargas y el puerto Quequén.

Algunos de los equipamientos a adecuar e integrar, son los que permitan un sistema de cruce más seguro en paso a nivel de avenida 78 y calle 519, utilización de separadores de carril para vehículos pesados. Asimismo, rediseñar las intersecciones conflictivas, reguladas con señal de prioridad, rotondas, etc.

Definir y diseñar entre otros, los espacios propios para el transporte público para las operatorias de ascenso y descenso de pasajeros; el estacionamiento para vehículos particulares en dársenas; plazoletas centrales y separadores de carril. Respecto a este último punto, se encuentran desarrolladas algunas propuestas que abarcan las avenidas Diagonal San Martín, 10, 79, 59. Con estas acciones además de controlar la velocidad del tránsito, se incorpora arbolado al paisaje urbano y mejora la transitabilidad peatonal, principalmente en la avenida Diagonal San Martín.

En este sentido, se está trabajando actualmente sobre la avenida 75. La obra comprende el ensanche de dicha avenida, separador central y bicisenda en un tramo de la misma. Incluye además, la señalización, iluminación y forestación.

Es deseable también en este proyecto, analizar la posibilidad de habilitar paradas de transporte público y taxis suficientemente equipadas, con información actualizada sobre la oferta del servicio y en óptimas condiciones de seguridad y accesibilidad para los usuarios

Estos equipamientos deben acompañarse además, de un estudio para la optimización de tiempos en los semáforos y señalamiento vial horizontal y vertical.

Por último, y dada la desactualización de la legislación vigente, es primordial la confección de un código de transporte, el cual regularizaría la situación del tránsito y del transporte de manera notable. La norma debería ser acompañada por sistemas de control y sanción que aseguren el cumplimiento de la misma y que castiguen fuertemente a quienes la incumplen. Esto debe ir acompañado además, de un incremento de los recursos humanos y capacitación adecuada para el personal.

El Código de Tránsito y Transporte debería contemplar criterios generales para la planificación urbana, buscando preservar la seguridad vial y el medio ambiente y asegurar la fluidez de la circulación; la señalización vial; la educación vial, entre otros. También debería establecer normas para los conductores, la circulación vehicular, la circulación peatonal, el estacionamiento y detención, el transporte de pasajeros y de cargas, el transporte con movilidad reducida y el cuerpo de agentes del control del tránsito.

PROGRAMA 1 Subprograma 1.C PROYECTO 1.C.2	Reformulación del uso del espacio público para el estacionamiento vehicular
--	--

La revalorización del espacio público también debe contemplar soluciones a su uso indiscriminado para el estacionamiento de vehículos, demanda que irá creciendo en relación directa al aumento del parque automotor.

Los intereses y los hábitos particulares de los ciudadanos establecen distintos significados y apropiaciones de lo público, regularizando situaciones incompatibles con el desarrollo urbano sustentable y de desigualdad respecto a necesidades del conjunto social y al cumplimiento de las leyes.

Estas miradas individuales afirman que los automotores tienen derechos “exclusivos” en detrimento del lugar público (circulación, estacionamiento, etc.) respondiendo a la demanda de parte de la población en detrimento de los requerimientos del resto, fundamentalmente de niños, discapacitados y ancianos.

La demanda de estacionamiento es directamente proporcional a la reducción del espacio público.

El Código de Espacios Públicos contemplará todas las modalidades de estacionamiento a los fines de regularizar los hechos consumados en razón de la costumbre, la diversidad de interpretaciones de la normativa existente y de la falta de controles por parte de la autoridad municipal.

Como alternativas posibles para el logro de los objetivos propuestos, se sugieren acciones tales como:

Prohibición de construcción de dársenas: prohibir expresamente la construcción de dársenas de estacionamiento y/o de ascenso y descenso de pasajeros en función de priorizar el tránsito peatonal y dejar sin efecto las autorizaciones previas a la sanción de la presente en relación a la indeterminación de pautas y usos claros de las mismas.

Restricción de estacionamiento: priorizar la autorización de espacios de restricción de estacionamiento sólo en los casos de excepción ligados a la asistencia de urgencias en salud y discapacidad que necesariamente así lo requieran y el ascenso y descenso de pasajeros frente a edificios públicos, establecimientos educacionales y hoteleros y los espacios destinados a los servicios de transporte públicos de pasajeros.

Estacionamientos para discapacitados: establecer en los centros comerciales, estacionamientos para vehículos conducidos por discapacitados, equivalente a 2½ vehículos ó 10.00 m., debiéndose identificar de amarillo el espacio propiamente dicho con el símbolo universal, complementándose con señalización vertical. Contar con el asesoramiento del Consejo Municipal del Discapacitado (Ord. 2470/92) en los aspectos técnicos y de distribución del circuito, sosteniendo como base los requerimientos de la Res.460/88.

Estacionamientos de temporada: Considerado por Ord, 5339/04 y Dec. 2858/04 para la explotación de los estacionamientos públicos de autos y vehículos menores en los espacios remanentes de las unidades turísticas concesionadas, destinados a entidades de bien público debidamente registradas, bajo la modalidad de pago voluntario.

Estacionamiento de motos, ciclomotores y bicicletas: prohibir la colocación de bicicleteros sobre las aceras de áreas céntricas y/o peatonales fuera de los contemplados en los proyectos de Recuperación de Espacios Públicos, "REP", fijándose sobre calzada, los espacios destinados al estacionamiento de motos, ciclomotores y bicicletas. Toda instalación de bicicleteros por fuera del espacio restringido, debería contar con el dictamen de la Secretaría de Planeamiento y Medio Ambiente u otra oficina que se establezca como autoridad de aplicación, acreditando la necesidad y conveniencia de su instalación.

Estacionamiento de autoportantes o "Motorhome": permitirlo en avenidas y espacios públicos exclusivamente de 7.00 a 22.00 horas, cumpliendo con las limitaciones de urbanidad y convivencia, y de 22.00 a 7.00 horas en lugares habilitados al efecto.

Estacionamiento trailers o stand móviles públicos o privados. Los permisos para el estacionamiento de este tipo de vehículos deberán tener carácter estrictamente precario y por un breve lapso de tiempo, de acuerdo a lo establecido por Ord. 5354/04.

Estacionamiento de vehículos para excursiones de turismo:- Deben estacionarse en un mismo lugar a los efectos de evitar una competencia desleal entre los distintos oferentes de los servicios de excursiones: Los permisos serán de carácter precario y por temporada solicitada. Ord. 5745/06.

Contenedores de carga de escombros en obras de construcción y demoliciones y afines: regirse de acuerdo a la Ord. 5767/06 y su Dec. Reglamentario 2112/06.

Estacionamiento de stand de promoción de productos y/o demostración de capacitación gratuita u otros similares: Regirse según norma específica que se genere para cada caso en particular.

Espacios y horarios para la carga y descarga de mercadería. La carga y descarga de productos alimenticios, materiales y mercadería en general deberá obedecer a lo estipulado por la Ord. 3747/97, modificatoria de la Ord.1648/77, en horario de 4.30 a 11.00 y de 14.00 a 18.00 horas, siempre que los vehículos circulen sin acoplado.

Si bien este proyecto involucra la reformulación del estacionamiento de vehículos (permanente y transitorio) en la vía y otros espacios públicos, será la base de sustentación de un proyecto

que revea la articulación e interrelación del transporte público y privado con un diseño de espacio público que garantice servicios a todos la ciudadanía.

“Un grupo de niños, propusieron que en sus ciudades deben tener tanto espacio libre para su juego como los adultos para estacionar sus automóviles.”

PROGRAMA 1 Subprograma 1.C PROYECTO 1.C.3	Mejoras del sistema del transporte público
--	---

La prestación del servicio de microómnibus de pasajeros fueron concesionados por la Municipalidad de Necochea, a la Empresa Microómnibus Nueva Pompeya y la Compañía de Transporte Necochea S.R.L. hasta el año 2008, con 5 años de extensión. Cubren el sistema urbano de Necochea Quequén con cinco y dos líneas respectivamente, tomando como ejes primarios las principales avenidas. Circulan con una frecuencia de entre 15 y 30 minutos siendo las que unen la ciudad de Necochea y Quequén las que mayor déficit presentan, dificultando la integración de ambos núcleos. Es de subrayar que la baja frecuencia es una de las cuestiones mas críticas que presenta este servicio público.

Desde el punto de vista cualitativo del servicio, se observa que las unidades (colectivos) no responden a la calidad que los pasajeros merecen. Las empresas actualmente presentan serios problemas económicos encontrándose en un periodo de subsistencia sin posibilidad de inversión. Esta falta de mejoramiento y renovación de vehículos afecta a la sociedad en su conjunto ya que eliminan gases en exceso, intenso ruido en frenos y en motor, entre otros aspectos.

En los talleres participativos del Plan Urbano Ambiental, se detectó claramente que el servicio de transporte público es deficiente respecto al desplazamiento de los usuarios en relación al acceso a las distintas ofertas urbanas y los recorridos son reducidos, los cuales no comunican algunos sectores de la ciudad. Por ejemplo, no llega a lugares claves como el Hospital de Quequén. Se señaló además, que es necesario lograr una buena relación calidad-precio y una franca accesibilidad en el ascenso y descenso de pasajeros.

En este sentido, el servicio de taxis y remises que constituye un servicio semipúblico, ha incrementado su participación en el mercado de viajes en desmedro del transporte público tradicional.

El proyecto *Mejoras del Sistema del Transporte Público*, pretende optimizar el sistema de transporte público para promover su uso masivo, disminuyendo la utilización de vehículos particulares. Asimismo, satisfacer las demandas de movilidad para los habitantes del sistema urbano Necochea-Quequén, mejorar la circulación interna, favoreciendo además, la conectividad entre los diferentes sectores urbanos.

La propuesta contempla el rediseño de los recorridos, para ello es fundamental evaluar los circuitos y pautas de comportamiento del transporte de colectivos y su vinculación con el transporte de taxis y remises. Se propone, entre otras opciones posibles, la incorporación de variables de interconexión barrial y accesibilidad a equipamiento urbano como hospitales, escuelas, etc. Fundamental para este punto, es mejorar la integración de algunos sectores

entre Necochea y Quequén. Algunos sectores a integrar podrían ser: Playa Necochea- Playa Quequén; Costa Bonita; camping las Grutas; Hospital Quequén; avenida 91 desde avenida 10 hasta avenida 74 y cementerio; etc.

Deben incorporarse en este proyecto alternativas de circuitos en red, recorridos directos y variantes de combinaciones. Por ejemplo, un recorrido directo sobre avenida 59, otros sobre las principales avenidas transversales a estas, los cuales se articularían con circuitos secundarios. Esta nueva modalidad implicaría estar frente diferentes frecuencias optimizando el servicio.

Se tendrá en cuenta además para la adecuación a un sistema de transporte urbano moderno, eficaz, seguro y confortable, la exploración de nuevas modalidades financieras para el desarrollo empresarial, considerando opciones económicamente viables aptas para mejorar la prestación actual, por ejemplo, el uso de vehículos menores.

Es necesario que el proyecto comprometa una variante en época estival, ya que se está frente a ciudades con actividad turística, aumentando notablemente el uso del transporte público. Asimismo, ver como mejorar el servicio que comunica la zona sur de la Playa de Necochea (campings y cabañas), como también Costa Bonita en playa Quequén.

Como aporte fundamental a este proyecto, se encuentra en elaboración el *estudio del comportamiento de la red de transporte público del distrito de Necochea* a cargo de la Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, a través de un convenio firmado entre el municipio y dicha institución. El convenio fue homologado por el HCD y comprende las siguientes actividades:

- Recopilación y Validación de la Información.
- Modelado de la red de transporte público.
- Modelado y desarrollo de una Herramienta Computacional.
- Evaluación de propuestas de extensión del servicio.
- Análisis de resultados.
- Conclusión y Capacitación para el uso de la herramienta.

Este estudio –que analizará la extensión de la red de transporte público existente en el Municipio de Necochea– será importante tanto para la Municipalidad como para las empresas consignatarias de colectivos, interesadas en extender los recorridos, a fin de adaptarse al crecimiento demográfico y al desarrollo urbanístico de la ciudad.

Existen antecedentes de reforma exitosa en la movilidad urbana, Curitiba, Bogotá, Santiago de Chile, son ciudades latinoamericanas que ya pusieron en marcha o están implementando medidas a favor de un reordenamiento del transporte público. Estos proyectos, rápidos de ejecutar y de baja inversión garantizan la accesibilidad al centro, mejoran la calidad de los desplazamientos y disminuyen los niveles de contaminación ambiental.

Algunos ejemplos de otras ciudades, marcan la tendencia a implementar la intermodalidad como medida para alcanzar un uso eficiente de los diferentes modos de transporte en cada tramo del sistema vial de manera natural, práctica y en el menor tiempo posible. Se han previsto espacios para la regulación del transporte y su correspondiente alimentación para los centros de trasbordo concibiendo un sistema público integral, tanto desde el punto de vista de los servicios (coordinación de horarios y localización de paradas) como de las tarifas. Potenciar la utilización de unidades de dimensiones adecuadas para el pasaje y la trama urbana del recorrido, ha sido otro de los conceptos aplicados.

En el caso de Curitiba, además, el viajero con discapacidades tiene varias opciones como por ejemplo, (taxi de múltiples propósitos, trasbordos con transportes públicos especiales, terminales

de integración para llegar a su destino) Este aspecto esta desarrollado en el Programa 6 - Proyecto *Accesibilidad en el Transporte Público de pasajeros*

"Disponer del equipamiento urbano necesario para que las distintas organizaciones de la comunidad brinden servicios de la manera más segura y adecuada".

OBJETIVO

2

PROGRAMA

2

Equipamiento Urbano Comunitario

Este programa está orientado a establecer el diagnóstico y potencial del parque edilicio que satisface las distintas actividades comunitarias, sean construcciones municipales, de otros niveles del estado o de las organizaciones civiles. Un aspecto central de éste programa es la determinación de procedimientos que aborden desde la identificación de problemas hasta la definición de alternativas para mejorar las situaciones actuales.

PROGRAMA 2

PROYECTO

2.1

Diagnóstico Integral del equipamiento urbano comunitario

Las actividades comunitarias, sean públicas, privadas o impulsadas por organizaciones civiles, son un pilar básico del desarrollo de una comunidad. La dinámica de relaciones formales y no formales, que se dan en una sociedad determina en gran medida las posibilidades de desarrollo. La dotación de equipamiento comunitario es el soporte de la generación y acumulación de capital social (las relaciones sociales asociativas a las que aludimos), condiciona los niveles de eficiencia y eficacia de los distintos grupos de la población, lo que influye a su vez en la seguridad e integración social de las comunidades.

Tradicionalmente cada sector o entidad atiende sus problemas y soluciones en forma aislada y, a lo sumo, existen interacciones para cubrir ciertas urgencias. En cierta forma es lógico que así sea, pero los resultados no son óptimos. Por ello, basados en la importancia que tiene el asegurar la buena calidad edilicia y urbana en aquellos equipamientos que verdaderamente comportan un aporte a la comunidad, se propone éste conjunto de proyectos.

Esto no implica eximir de las responsabilidades que tiene cada organismo público u organización civil, sino de potenciar las posibilidades de brindar soluciones a dichos requerimientos.

La acción del municipio debe ser la de colaborar en todas las acciones que se dirijan a una mejor calidad de las infraestructuras y equipamientos comunitarios, gestionando y accionando para que los ciudadanos puedan tener las instalaciones y construcciones que hagan posible su educación, su enriquecimiento cultural, su salud y, en definitiva, su bienestar, proporcionando los servicios propios de la vida cotidiana, tanto los de carácter administrativo como los de abastecimiento.

La acción del municipio se vuelve esencial cuando cambiamos de escala y pasamos de observar al equipamiento como edificio y lo analizamos como infraestructura. Entonces, más allá de las características y carencias que puede tener una escuela, una sala de salud o un centro barrial, pensamos en su entorno inmediato. Es allí donde comienzan las posibilidades de que dicho equipamiento funcione bien, en las características de accesibilidad de sus calles, veredas, de la iluminación, el estado de los espacios verdes y la seguridad de dicho ámbito.

Las acciones que se dan entorno a la dotación y operación de equipamiento urbano son fundamentales en la constitución de sistema de soporte para elevar la calidad de vida de las zonas de atención prioritaria, zonas identificadas como áreas de pobreza.

La distribución del mismo debe facilitar la accesibilidad y debe disminuir las diferencias de orden social, económico, cultural y físico.

El proyecto está dirigido a diagnosticar la situación del equipamiento urbano, tanto en sus aspectos propios como en su entorno inmediato, con el fin de poder intervenirlo, reestructurándolo para poder cumplir mejor sus roles actuales. El diagnóstico debe ser una acción sostenida en el tiempo que permita verificar si los mismos se encuentran a la altura de las demandas, si la localización es conveniente para el normal funcionamiento de la ciudad, si las instalaciones son acordes con las nuevas exigencias, pero además analizar la evolución del mismo y de los proyectos de renovación.

Desde ya, se requerirá de la puesta en valor de los distintos elementos que conforman el espacio comunitario para que la comunidad pueda desarrollar sus actividades. Sobre ello versan los proyectos centrales de éste programa. Pero éste proyecto es sustancial por que clarifica el análisis para elaborar la táctica de renovación y ampliación de los equipamientos comunitarios.

El Municipio deberá generar un rol de liderazgo para coordinar, acompañar y gestionar las acciones necesarias para la construcción o reparación de los equipamientos comunitarios (escuelas, sedes sociales, centros de rehabilitación social, etc.); surgidos a partir del diagnóstico, y de esta manera potenciar espacios comunitarios que permitan el desarrollo de actividades de encuentro y sociabilidad a nivel local.

El diagnóstico debe estar orientado no sólo a identificar una situación, sino a entender un proceso que permita mejorar la calidad edilicia de los complejos hospitalarios, infraestructura educativa y los equipamientos comunitarios en las distintas áreas de la ciudad, dando como resultado una mayor integración social. Principalmente impulsando el mejoramiento integral y la renovación de áreas que sufren procesos de deterioro.

Específicamente, como se desarrollará, el diagnóstico permitirá entender dónde se encuentran las necesidades, como el de construir, rehabilitar o acondicionar Casas de Atención Infantil, Centros de Desarrollo Comunitario, Centros Especializados de Atención a las Víctimas de la Violencia, Espacios Recreativos y Deportivos, Plazas Públicas, Obras para Recolección de Basura y Rescate de Cauces.

El Diagnóstico Integral proporcionará al Municipio una información sustancial para la planificación que permita, en un tema tan crucial como lo es el equipamiento comunitario, poder determinar la proyección de equipamiento básico de acuerdo al nivel que corresponda por población en las diferentes zonas del Partido de Necochea, y las demandas derivadas del mismo.

En lo particular, el Diagnóstico deberá determinar la necesidad de dotación a ampliación de la

capacidad instalada, permitir contrastar los niveles de servicio, evaluar la condición deficitaria del servicio y los radios de cobertura.

PROGRAMA 2 Subprograma 2.A	Edificios Municipales- RIAM
--	------------------------------------

A comienzos de la gestión la Secretaría de Planeamiento y Medio Ambiente elaboró una propuesta cuyo objetivo principal era mejorar el funcionamiento de las distintas áreas municipales; así se da comienzo al proyecto que se denominó R.I.A.M. (Refuncionalización Integral de Áreas Municipales), expediente municipal N° 5548/03.

En base a la evaluación del estado edilicio, se elaboró una propuesta tentativa de refuncionalización de distintas áreas, con el objetivo de satisfacer las demandas requeridas y que las mismas se adapten a la realidad existente en materia de disponibilidad edilicia. Estas obras se ubicaron de acuerdo a su complejidad, magnitud, y a las necesidades operativas más urgentes, en horizontes de corto, mediano y largo plazo.

Entre las acciones que se llevaron a cabo están:

- Traslado del IPS al Centro Cívico
- Obras de terapia y quirófanos, mejoras integradas en todo el edificio, sistema de seguridad y alumbrado exterior del Hospital Municipal E. Ferreira.
- Obras de seguridad, realización de la guardia pediátrica, del Hospital Municipal Irurzun.
- Obras de mejoramiento del Puente Colgante y mejoras en la Escuela de Artes, ex Estación del Ferrocarril de mejoras y refacción.
- Asignación de la Dirección de la Juventud en el 4ª piso del Centro Cívico.
- Traslado de la oficina de programas de Empleo al inmueble donde funciona la Dirección de Desarrollo Social.
- En materia de educación la municipalidad conlleva un cronograma de obras y necesidades de acuerdo a las demandas del establecimiento escolar con una apoyatura en logística técnica como se efectuó en la Escuela N° 49, situada en la localidad de Quequén. Cabe señalar que este campo es ingerencia de la Dirección General de Escuelas de la provincia de Buenos Aires.
- Reacondicionamiento de las instalaciones de la estación de Piscicultura.
- Refacción y Acondicionamiento de la vivienda ubicada en el Parque Miguel Lillo, donde funcionara una dependencia de Bomberos.

La vigencia del tema, motiva la presencia, continuidad y profundización del proyecto RIAM en el Plan de Desarrollo Urbano Ambiental.

PROGRAMA 2 PROYECTO 2.A.1	Establecimientos de salud
---	----------------------------------

El Municipio ha efectuado anualmente diversas inversiones en edificios municipales vinculados a la salud, sea en construcciones nuevas, reparaciones, mejoras o ampliaciones. Sin embargo, es fundamental que el Municipio diseñe una política sobre estos equipamientos con un horizonte de mediano tiempo para llevar a cabo las acciones necesarias destinadas a que los establecimientos de salud cuenten con instalaciones acordes para su mejor funcionamiento, ya que se parte de considerar la salud como calidad de vida, como derecho humano, como posibilidad de desarrollo y crecimiento integral del ser humano, en su faceta psicológica, biológica y social.

El objetivo es que el sistema de salud cumpla su rol en las escalas de atención que corresponda, con el sentido de hacer más eficiente el servicio en función de las demandas pertinentes a cada escala. De lo contrario se generaría efectos contrarios con disminución en la calidad de atención, disfuncionalidad en los roles de los eslabones del sistema., sobresaturación en el funcionamiento de los Hospitales Municipales, desequilibrio en la asignación de recursos.

Actualmente el Municipio cuenta con: 11 Centros de Salud Municipales, 4 Unidades Sanitarias, 2 Salas de 1º auxilios, 1 Puesto Sanitario en Costa Bonita en Temporada de verano, y 2 postas Sanitarias. 3 Hospitales Municipales, uno de ellos con servicio de Rehabilitación.

Unidades Sanitarias: Claraz, Ramón Santamarina y Centro de Jubilados de la Dulce. Hospital Catón de Juan N. Fernández.

En los últimos años, el Municipio ha profundizado su política sanitaria, realizando obras que consisten en resolver las necesidades edilicias de los centros de salud, y de los organismos hospitalarios. Entre ellas, cabe citar:

Hospital E. Ferreyra:

- Obras de terapia y quirófanos
- Mejoras integradas en todo el edificio (pintura, electricidad y sanitarios)
- Sistema de seguridad y alumbrado exterior

Hospital Irurzun:

- Obras de seguridad (cerramiento perimetral del predio)
- Refuncionalización de instalaciones para Jardín Maternal
- Reparación de techos
- Construcción de depósito para residuos patogénicos.
- Remodelación sector guardia

Centro de Salud 6 esquinas:

- Se refaccionaron y ampliaron los consultorios, la sala médica, la sala de asistencia social y la sala de espera.

Centro de Salud el Puerto:

- Se amplió la sala de espera y una oficina para la asistencia social y se concluyeron 2 consultorios, uno destinado a odontología y otro a obstetricia y psicología.
- Se refaccionó la sala de espera y la sala de enfermería.

Centro de Salud General San Martín:

- Reparación de techos.

Centro de Salud Teresa de Calcuta

- Consultorio odontológico
- Sala de espera.

En el área de salud, si bien cuenta con un buen equipamiento edilicio, el acceso al servicio no depende sólo de tener derecho sino que depende también de la posibilidad real de obtener la prestación del servicio en el momento en que se lo necesita y en condiciones accesibles. El traslado a la ciudad de Necochea, y por consiguiente, la pérdida del día de trabajo, para ser atendido va determinando la posibilidad de sus usos para algunas familias, restringiéndolo a las situaciones de enfermedad y volviendo poco factible una atención médica. La accesibilidad a estos servicios es esencial.

La gran extensión territorial dificulta la cobertura de los servicios de salud (equipamiento adecuado y personal capacitado), provocando que la población de estas localidades sufra los efectos de encontrarse alejados de los servicios que brinda la ciudad cabecera.

El interior del distrito tiene una prioridad, lograr el equipamiento básico para cubrir las necesidades elementales y las unidades de traslado de pacientes adecuados (ambulancias en buen estado). El Equipamiento edilicio en Quequén, resulta de difícil mantenimiento, demanda de edificios adecuados.

El presente proyecto tiene como misión asegurar el desarrollo de la infraestructura, equipamiento y mantenimiento en los establecimientos de salud sea el apropiado, brindando un soporte tecnológico con calidad para la atención integral de la salud.

Se propone continuar desarrollando acciones que hagan posible la jerarquización, mantenimiento y mejoras de todo el equipamiento sanitario del Partido de Necochea, entre ellas están:

- Evaluación del recurso físico existente.
- Planificación y programación de obras.
- Continuar con la valoración de los Centros de Salud del Partido como herramienta de acción, proponiendo a dotarlos del equipamiento sanitario adecuado a las necesidades detectadas y a la incorporación de nuevas especialidades médicas y puestos de vacunación.
- Garantizar la accesibilidad a los servicios de salud a aquellas personas con problemas motrices o discapacidades permanentes o temporarias.
- Mejorar la calidad en la prestación del sistema, aumentando y mejorando la cobertura de los servicios de salud, equipamiento adecuado y personal capacitado, en las localidades del Interior, ya que actualmente la población de estas localidades debe recorrer varios kilómetros para poder obtener la prestación del servicio de salud en el momento que lo necesite sin tener que desplazarse hacia Necochea. La accesibilidad a estos servicios es esencial.
- Se considera prioridad los casos de Claraz y Santamarina, ya que esta situación se ve agudizada por falta de pavimentación, haciendo aún más dificultosa, la accesibilidad a la ciudad cabecera.
- Acondicionamiento de la sala de Neonatología del Hospital Ferreira.
- Proyecto de reubicación del Centro de Salud Norte, se desea trasladarlo a un sector de uno de los barrios del Plan Federal de Viviendas, en ese caso se construiría uno nuevo. Hoy en día funciona en una propiedad alquilada.
- Hospital Irurzun: refuncionalización en el sector de sala de parto y áreas de integración. Ampliación del sector de emergencias y refuncionalización previendo un sector de

guardia. Acceso diferenciado para sala de internación. Ampliación de cocheras para ambulancias y morgue.

PROGRAMA 2 PROYECTO 2.A.2	Establecimientos educativos
--	------------------------------------

El Municipio debe llevar en forma efectiva, políticas sociales dirigidas a los sectores de la población más desfavorecidas socio-económicamente que se ubican en una situación de riesgo y exclusión social. La educación, con su esencial componente de integración social permanente en la vida de los individuos, es una de estas necesidades básicas que en el caso de los niños que habitan muchos de los barrios de nuestra ciudad, constituye una carencia.

El juego, actividad preponderante en el desarrollo infantil, es esencial para incorporar distintos aprendizajes, que serán la base de aprendizajes superiores. Así lo comprenden las familias y las instituciones barriales que reclaman la creación de estos espacios de contención y aprendizaje. Y lo reclaman al poder más cercano que es el Municipio.

A partir de observar de la distribución espacial de los establecimientos educativos, se puede decir que el mayor grado de cobertura se encuentra en Necochea, encontrándose 2 Jardines maternos que funcionan en dependencias municipales, Jardín “Evita” y Jardín “Acuario”; mientras que en el Hospital Irurzun de Quequén funciona el jardín “Barquitos de Papel”. Funcionan de lunes a viernes todos los meses del año.

Los servicios que ofrecen son:

- Atención integral de niños menores de 3 años.
- Desayuno, almuerzo y merienda.
- Actividades pedagógicas.
- Actividades recreativas.
- Control de salud.
- Desarrollo psicosocial.

Por otra parte la ciudad de Necochea cuenta con un establecimiento de Educación Inicial Municipal, que es el Jardín Lasalle.

Los beneficiarios de estas prestaciones deben ser prioritariamente los niños pertenecientes a familias desfavorecidas socio-económicas, especialmente aquellos que se hayan en situaciones de riesgo nutricional, y en segundo lugar, aquellas madres que se ven en la necesidad de trabajar.

El Jardín Maternal Municipal -de acceso gratuito- le permite a niños provenientes de los sectores más desfavorecidos ejercer el derecho a la igualdad de oportunidades educativas que antes manifestábamos.

Esta concepción del Jardín de Infantes y la realidad social cada vez más demandante, nos impulsa a presentar este proyecto que pretende incentivar la creación de este tipo de instituciones, ubicar dentro de la estructura municipal existente a los jardines Maternos ya funcionando, determinando a través de la legislación, la necesidad de establecer políticas de promoción de la actividad.

Es necesario asumir la carencia de una educación sistematizada en los sectores de la población en situación de riesgo social en donde los niños transitan los primeros años de su vida. Según el documento pre-diagnóstico las áreas detectadas con menor cobertura en Educación inicial y maternal son las zonas de Necochea Norte y Necochea Sur, y en Quequén hay un área que no tiene cobertura. Son zonas desfavorecidas, que cuentan con poca infraestructura urbana, donde es necesario una transformación física y contar con lugares de contención.

El Departamento Ejecutivo Municipal promoverá la creación de Jardines de Infantes Municipales en función de las necesidades detectadas en los distintos barrios.

Políticas activas para la concreción del objetivo planteado nos parecen los caminos mas concretos para hacerlo realidad.

Desde esta perspectiva se hace necesaria la creación y/o la promoción de instituciones que, puedan dar formación, educación e inclusive el resguardo de este sector de la población comprendido entre el nacimiento y los 5 años de edad. Asimismo es importante colaborar con los sectores privados en este objetivo. Hay muy pocos Jardines Maternales dependientes del Estado. El Municipio cuenta hoy con solo 3, por lo que es imprescindible asociarnos en este propósito con otros sectores como el privado y la Instituciones de formación docente para generar mecanismos que permitan hacer posible una actividad que, obviamente debe ser económicamente posible.

A partir de la formulación de convenios así como la utilización de infraestructura y recursos existentes para alentar la creación de estas Instituciones, tanto en la órbita del Estado como así también como actividad privada.

PROGRAMA 2

PROYECTO

2.A.3

Establecimientos de seguridad

La Defensa Civil es la parte de la Defensa Nacional que comprende el conjunto de medidas y actividades no agresivas tendientes a evitar, anular o disminuir los efectos que la acción del enemigo o de la naturaleza o cualquier desastre de otro rígen puedan provocar sobre la población y sus bienes y contribuir a restablecer el ritmo normal de vida en la zona afectada.

La Defensa civil es el adiestramiento organizado para la protección de civiles, propiedades y medios de producción antes, durante y después de las emergencias a larga escala.

La defensa civil incluye la organización y el entrenamiento de voluntarios en los métodos de autoprotección y en el aprendizaje para reducir la pérdida de vidas humanas en las emergencias.

La defensa civil incluye sistema de alarma efectivos, refugios adecuados dentro y fuera de las residencias privadas, almacenamiento de víveres y medicinas, servicios de lucha contra fuego, desarrollo de operaciones de rescate (incluyendo naufragios) y el cuidado de los heridos.

Cada servicio de Protección Civil se conforma en base a un aprovechamiento integral de los medios públicos y privados disponibles en jurisdicción municipal, para afrontar la emergencia en coordinación con los restantes Servicios.

- Centros de evacuados: Campo Scout, Escuela N° 28 y Colegio capuchino, universidad de Quequén, Club Huracán.
- Centros asistenciales
- Centros de reunión
- Transporte a los evacuados
- Asistencia social a los evacuados
- Material de apoyo

Es necesario contar con una organización de carácter permanente que en forma rápida y eficiente, permita restablecer la normalidad, en aquellos casos imprevisibles, alterando el normal desarrollo de vida de la población. Entre las acciones a llevar a cabo para cumplir con lo antedicho sería importante armonizar y coordinar las tareas con Comisiones Vecinales para mejor desempeño de su cometido, promover la ejecución de ejercitaciones de los Servicios de D.C.

Hace falta la implementación de estos conceptos mediante acciones efectivas que busquen la eficiencia en la resolución de eventuales emergencias y desastres, naturales u ocasionados por el hombre.

Esto debería ser una constante en las políticas implementadas por las administraciones en los distintos niveles.

La importancia de coordinación y complementación entre las distintas instituciones que ejercen tareas de control y prevención en los sectores turísticos (bomberos, policía, inspectores de playa, guardavidas, guardaparques, policía montada, etc.

Entre las dificultades que hoy se presentan son la carencia de pautas de prevención en las concesiones otorgadas, no obstante el municipio puede exigir las; como así también se consideran insuficientes los tres puestos médicos de atención pública existentes en el sector costero (playa Necochea-paya Quequén- Costa Bonita). El déficit mayor estaría localizado en el sector de playas ubicadas en dirección S.O. en dirección a Las Grutas, a las cuales concurren gran número de bañistas.

PROGRAMA 2

PROYECTO

2.A.4

Edificios culturales y deportivos

Resulta imprescindible que Necochea siga brindando a sus habitantes posibilidades concretas de esparcimiento y recreación, por tal motivo este proyecto considera fundamental para el completamiento de la ciudad, la necesidad de ampliar y mejorar el equipamiento deportivo y cultural existente para adaptarlo a los requerimientos actuales.

Fomentar las diferentes formas de recreación sana y práctica constante del deporte, constituyen líneas de acción prioritarias para la formación de aptitudes, capacidades, hábitos de la población, que posibilite el desarrollo humano en beneficio del bienestar social, la integración familiar. Es importante desde el Municipio impulsar el desarrollo de la actividad física cultural y educativa, generar un cambio de actitud, hábitos y valor entre niños, adolescentes y adultos. El deporte fomenta el trabajo en equipo, fortalece algo esencial que es

la comunicación entre los niños, les enseña a crear alianzas, desarrollar habilidades para lograr objetivos.

El acceso al deporte y la cultura nos habla de una sociedad que brinda más oportunidades, oportunidades más integrales.

Complementando el desarrollo deportivo, las actividades culturales hacen a la integridad del ser y a la inserción de la persona en la propia construcción de ciudadanía. Esta idea, expresa en los objetivos y lineamientos del Plan Urbano Ambiental demanda la necesidad de materializarlo en hechos y acciones concretas.

Por lo motivos anteriormente descriptos, se elabora este proyecto que propone relevar, diagnosticar, poner en valor y ampliar si resultara necesario, el equipamiento cultural y deportivo de dominio municipal.

Actualmente los edificios municipales culturales y deportivos son los siguientes:

Polideportivo Municipal “Eduardo Hugo Yelpe”; La Escuela Municipal de Artes de Necochea (EMAN); La Escuela Municipal de Artes de Quequén; Museo Histórico Regional “Egisto Ratti”, Museo de Ciencias Naturales; Teatro Municipal “Luis Sandrini”, Complejo Casino de Necochea y el Anfiteatro “Dr. Don Pedro Arozarena”.

Algunas de las acciones concretas de intervención propuestas son:

- **Polideportivo Municipal “Eduardo Hugo Yelpe”:** gestionar el proyecto elaborado por la Secretaría de Planeamiento y Medio Ambiente para llevar a cabo nuevas instalaciones en el actual predio, que incluye pista de atletismo, cancha de básquet-voley, sector de juegos infantiles, administración, SUM, dormis, canchas de tenis, pileta olímpica, estadio, vestuarios y estacionamientos. Así mismo, dar continuidad a la gestión administrativa de cesión definitiva del predio a favor de la Municipalidad de Necochea, proceso iniciado en el año 2004 y que ya cuenta con el aval de la empresa Centrales de la Costa Atlántica S.A.
- **Museo Histórico Regional:** con el propósito de rescatar, preservar y hacer conocer los elementos que han quedado como recuperación, preservación, conservación, custodia, exhibición y exposición de datos se requieren las siguientes modificaciones edilicias:
 - Para la sala de guarda de documentación: un climatización adecuada, instalación de prevención de incendios, luminosidad, evitando la luz solar; para el área de consulta, acondicionamiento para el público, mesas, sillas y buena iluminación.
 - Resulta necesario la ampliación del edificio para depósito de diferentes elementos pertenecientes al museo, como así también de la construcción de un bar literario, y sala de conferencias.
- **Escuela de Arte de Necochea:** Continuar con las intervenciones llevadas a cabo hasta el día de hoy, recuperación de toda la estructura y de la cubierta de los andenes, reacondicionar los galpones aledaños a la estación para albergar una sala de exposiciones permanentes, sala de ensayos y puestas teatrales, salón de conferencias o talleres y sanitarios; construcción de un nuevo edificio para que funcione allí la Dirección de Cultura, La Dirección de la Juventud, café literario, como alguna otra dependencia municipal que necesite de más espacio; parquización del corredor cultural donde se desarrollan actividades culturales, artísticas y de esparcimiento. En este sentido gestionar nuevos recursos financieros provinciales a través del Instituto Cultural.

- **Teatro Municipal “Luis Sandrini”:** Provisión de un sistema de aro magnético, la instalación es obligatoria en todas las salas de teatros y espectáculos; señalización de avisos, información visual y sistemas de alarmas o de emergencias luminosos.
- **Complejo Turístico Casino de Necochea:** La administración actual ha tenido y tiene la decisión de recuperar lo que por derecho nos pertenece a todos, dándole nueva vida a una de las obras de arquitectura más imponentes de la argentina, que es la postal de necochea. En este caso se hace necesario contar con un plan de mantenimiento y conservación permanente, con presupuesto, para que su funcionamiento sea lo más eficaz posible. Por otra parte es de vital importancia generar una alternativa de usos y explotación sustentable en el tiempo para utilizar a este equipamiento como vector de desarrollo para toda el área circundante.

En todos los casos, se pondrá en debate las acciones más urgentes a llevar a cabo de acuerdo a la demanda existente. El objetivo es que a través de las distintas intervenciones, la ciudad abastezca a todos los sectores de la población para que puedan desarrollar una práctica constante del deporte y recreación sana, cuente con espacios donde puedan crear, jugar y que cada uno descubra su modo de expresión.

PROGRAMA 2 Subprograma 2.B	Gestión Integrada con otras dependencias públicas
PROGRAMA 2 PROYECTO 2.B.1	Establecimientos de salud

De los 4 Establecimientos Hospitalarios con internación que posee el Distrito de Necochea, 3 son municipales: el Hospital Dr .Emilio Ferreyra, el Hospital José Irurzun, y el Hospital Cattoni de Juan N: Fernández. El 4º efector de salud es el Hospital Especializado Neuropsiquiátrico Dr. José Taraborelli que pertenece al Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires siendo el único de su tipo en toda el área de la Región Sanitaria VIII.

El Hospital Taraborelli, para su modo de gestión, modo de atención y modo de financiamiento de Recursos Humanos, equipamiento e insumos depende del Presupuesto Provincial. Las prácticas asistenciales que brinda son en internación de pacientes agudos y crónicos, en hospital de día y en consultorios externos de la especialidad.

Su Área Programática se compone de la población usuaria de Necochea y por ser centro de Referencia también recibe derivaciones de los demás municipios que integran la Región Sanitaria VIII.

La articulación con el Sistema de Salud Publico Municipal se opera a modo de convenio o pasantía de ciertos profesionales del Taraborelli que prestan servicios en los efectores municipales en reciprocidad por la atención que en estos últimos reciben los pacientes

neuropsiquiátricos cuando deben ser asistidos por otras especialidades médicas (en internación o ambulatorio).

Se debería profundizar y desarrollar más esa articulación a través de:

- la Implementación de un Área de Atención de Salud Mental Infantojuvenil (falta en la Región un efector de salud que de cobertura en la especialidad a ese grupo etáreo)
- la descentralización del Neuropsiquiátrico, puertas afuera, articulando con los Centros de Salud que componen la red de Atención Primaria del Distrito mejorando así la accesibilidad de la población usuaria a las consultas de salud mental.

Por otra parte cuenta con El " HOGAR DE ANCIANOS A. A RAIMONDI ", que comienza a funcionar como tal el 22 de septiembre de 1978. El HOGAR depende del gobierno de la ciudad autónoma de Buenos Aires. La inauguración oficial fue el día 22/ 09/ 78.

El objetivo del hogar es el abordaje del adulto mayor con el fin de satisfacer las necesidades de los mismos : alimentación - salud - vivienda - vestimenta propiciando el desarrollo personal y social a través de proyectos que permitan una adaptación dinámica y saludable .

Desde el comienzo el Hogar funciona como una Institución de puertas abiertas. En el transcurso de los años las instalaciones se fueron adecuando a las características y necesidades del adulto mayor. Se instalaron ascensores se adecuaron sanitarios, se colocaron materiales antideslizantes y elementos de ayuda para conservar la independencia del residente en sus A.V.D (actividades de la vida diaria)

En sus comienzos fue creado como "COLONIA MARITIMA DE NIÑOS DEBILES" para que los pequeños de capital federal pudieran disfrutar de las bondades del clima local . El 1º de marzo de 1928 abrió la citada colonia, que recibió un contingente de 180 niños, acompañados por el entonces director del Hospital Tornú de Buenos Aires, Dr. Alejandro Raimondi.

Cuenta con 2 amplios pabellones. Un salón de Actos para distintas actividades socio-culturales y recreativas : radio- yoga-gimnasia- proyección de películas- teatro etc. Una capilla abierta a la comunidad.

Los comedores centrales con capacidad para más de 200 personas en ambos pabellones. En los pisos superiores (primero y segundo) se encuentran los dormitorios y en planta baja un dormitorio especial para residentes con problemas de movilidad. También se cuenta con un sector para matrimonios.

La biblioteca interna "JULIO CORTAZAR" con más de 3000 volúmenes, producto de donaciones de la comunidad, rigurosamente inventariados por la comisión interna quien coordina el manejo de la misma. Se cuenta además con un cómodo salón de T.V .

Rodeando la amplia y bella estructura del Hogar nos encontramos con cuidados espacios verdes. La glorieta, un lugar para la recreación y el cultivo de flores. Además de canchas de básquet y voleibol que disfrutan nuestros huéspedes, niños y jóvenes que nos visitan cada temporada estival.

La Dirección de Museos, Sitios y Monumentos de la Provincia de Buenos Aires ha relevado al Hogar Raimondi (entre otros) para ser declarado Patrimonio Provincial (año 2002)

PROGRAMA 2

PROYECTO

2.B.2

Establecimientos educativos

El Municipio en materia de educación conlleva un cronograma de obras y necesidades de acuerdo a las demandas del establecimiento escolar con una apoyatura en logística técnica como se efectuó en la Escuela N° 49, situada en la localidad de Quequén. Cabe señalar que este campo es ingerencia de la Dirección General de Escuelas de la provincia de Buenos Aires.

A partir de observar la distribución espacial de los establecimientos educativos se puede decir que el mayor grado de cobertura se encuentra en Necochea respecto del resto del Partido. Al interior del núcleo urbano las diferencias con Quequén salen a la luz en los diferentes niveles educativos, lo que funcionalmente se equilibra por la gran proporción de población de Quequén que asiste a los establecimientos de Necochea.

En términos de accesibilidad física las áreas de mayor déficit, por la particular distribución de las escuelas primarias se registran en gran medida en Quequén, como también en algunas áreas intermedias de Necochea. En el caso de los establecimientos de educación inicial y secundaria, aumenta ligeramente el área de cobertura.

Respecto al estado edilicio del distrito de Necochea se destaca que, en general, no hay problemas que impidan el normal funcionamiento de la actividad educativa, no existiendo interrupciones del dictado de clases. A efectos de mejorar la condición habitable y lograr la mejor utilización de los recursos, se trabaja en el distrito en forma permanente con diversos entes como Consejo Escolar, inspectoras distritales, directivos, cooperadoras, entes municipales, etcétera.

Los edificios de la Dirección General de Cultura y Educación, en su mayoría son de mucha antigüedad, gran porcentaje datan de mediados de siglo pasado, parte de ellos son viviendas transformadas en escuelas, no habiendo tenido en general el mantenimiento adecuado, sufriendo transformaciones en su uso (espacios para comedores en las escuelas, edificios colmados superados en cantidad de habitantes, edificios por casos rurales sin matrícula). Se suman deficiencias por tener algunos sistemas constructivos inapropiados y mal ejecutados además de aquellos con un uso inapropiado por parte de la matrícula. Se produce así un desgaste mayor de las construcciones, sumándose a las necesidades de las construcciones existentes, la demanda de nuevos edificios y ampliaciones en sectores de la ciudad con mayor concentración de habitantes no acompañando el crecimiento habitacional con el crecimiento de construcciones educativas.

Todo lo indicado debe tener una política superadora, para lo cual se trabaja en el distrito, por lo tanto la mayor inversión se realiza en el mantenimiento de la superficie educativa existente, básicamente por la problemática enunciada anteriormente, completándose un porcentaje menor de inversiones en la ampliación edilicia.

Se hace necesario multiplicar los niveles educativos en las áreas con mayor déficit, procurando además generar nuevos ámbitos de capacitación que cubran las nuevas demandas laborales y ampliar la oferta educativa para adultos y adolescentes en centros barriales.

A continuación se describe el trabajo que actualmente se ejecuta en el Partido de Necochea:

- A la fecha se están ejecutando 3 ampliaciones- refacciones del plan de obra 2005-2006 en una inversión aproximada al millón de pesos (ampliación JARDIN DE INFANTES 915, ampliación AGROPECUARIA 1, refacción E. TÉCNICA 2,), indicando que tienen ejecutado un importante avance de obra incluyendo la primera que se esta finalizando.
- Próximo a compulsa económica, la construcción de pileta de natación del CEF de la localidad de NICANOR OLIVERA.
- Con fondos descentralizados se están ejecutando obras varias, básicamente refacciones apuntando a resolver los inconvenientes básicos de los edificios como filtraciones en cubiertas, refacción en baños, etc. y como importante se destaca la construcción y refacción de patio de la EPB 31, próximo a finalizarse. Se incluye la ampliación de un aula taller y comedor de la E.E.E. 502, licitada en esta semana y con inicio de obra a la fecha.
- Gestión de adquisición y ordenamiento de terrenos para construcción de los edificios: EPB 49; EPB 52, J. INFANTES 905; J. INFANTES 908; Gestión y ejecución de proyecto para construcción de J. INFANTES 911, incluido un plan de obras 2006- 2007.
- Gestión y ejecución de saneamiento de instalaciones de agua garantizando la potabilidad y salud. Mantenimiento en desagües cloacales y pozos absorbentes.

Control y mantenimiento de todos los sistemas de gas y calefacción

Actores involucrados:

- Dirección General de Escuelas de la Provincia de Buenos Aires.
- Dirección de Infraestructura del Ministerio de Educación de la Provincia de Buenos Aires.
- Municipalidad de Necochea
- Consejo Escolar
- Cooperadoras escolares

El objetivo de este proyecto es garantizar la infraestructura arquitectónica y urbana para tener un óptimo soporte de las acciones de educación básica, haciendo extensivo este concepto a todas las personas que no pudieran acceder al sistema, incorporando además el concepto de “formación profesional” como respuesta a la demanda del mercado laboral.

PROGRAMA 2

PROYECTO

2.B.3

Establecimientos de seguridad

Se considera fundamental prestar atención a las condiciones de seguridad ciudadana, atendiendo a las particularidades del Municipio. La seguridad es considerada un valor estratégico básico y diferencial de la actividad turística.

De acuerdo a los planes de las fuerzas de seguridad se destacó:

- Creación de la Comisaría de la mujer y la Familia cuyo objetivo es contar con instancias especializadas para la administración de justicia, en materia de violencia intrafamiliar,

brindando a las mujeres orientación, apoyo legal, psicológico y social. Donde contará con un equipo interdisciplinario compuesto por abogados, psicólogos y asistentes sociales, para asegurar un apoyo integral a las víctimas de abuso sexual y violencia familiar en la región. Esperamos brindar a la mujer y su familia un ambiente de contención y esperanza. La situación existente impone la necesidad de incrementar la cantidad de elementos operativos en el marco de las restricciones presupuestarias, instrumentando un nuevo sistema de atención a las víctimas de Violencia Familiar y/o Abuso Sexual.

- Dotar a las comisarías con nuevos móviles y equipamiento informático para su trabajo también, la atención brindada por el personal de las Policías de la Provincia de Buenos Aires.
- Destacamento vial sobre rutas de acceso (mutiifuncionales)
- Puesto de vigilancia en playa de Quequén.
- Destacamento de Caballería en Parque Lillo durante la temporada de verano. El resto del año una división de la policía que se encarga del traslado de los detenidos. Policía montada.
- Destacamento de Bomberos en el parque Miguel Lillo.
- Prefectura Naval Argentina, institución policial de características especializadas, dirigidas al ejercicio del servicio público de policía de seguridad de la navegación, policía de seguridad y orden público, policía judicial y de la jurisdicción administrativa de la navegación.
- La seguridad de la vida humana y bienes en las aguas, puertos y costas es un elemento superior que subyace en toda circunstancia, demandando repuestas oportunas y precisas, la Prefectura Naval argentina es la institución policial que ejerce el poder de policía de seguridad y orden público, policía judicial y de la jurisdicción administrativa de la navegación. Interviene, también en todo lo relacionado a la policía de caza y pesca marítima y fluvial y ejerce, por delegación, funciones de policía auxiliar aduanera, migratoria.

PROGRAMA 2

PROYECTO

2.B.4

Establecimientos del Poder Judicial

Esta propuesta tiene como objetivo la realización del anteproyecto del inmueble y su inclusión en el marco de los programas en ejecución que la Municipalidad de Necochea posee a través de la Secretaría de Planeamiento y Medio Ambiente.

La misma esta dada por la importante oferta territorial pública: la franja verde norte como único acceso público al río, la “manzana de los circos”, las barrancas de la calle 45-47, las tierras de la Dirección General de Cultura y Educación, los dominios del ONABE donde la Municipalidad de Necochea esta desarrollando las instalaciones de la Escuela de Arte y futuro Polo Casa de la Cultura, la Estación Terminal de ómnibus Necochea-Quequén y las tierras destinadas para la realización de este emprendimiento cedidas por la Municipalidad de Necochea al Ministerio de Justicia de la Provincia de Buenos Aires.

En la articulación de estas ofertas, y en el marco del proyecto ya elaborado a través del concurso provincial consideramos que el desarrollo de una nueva instancia de concurso para el diseño del edificio judicial de Necochea, esta vez de alcance nacional, es posible generar una

óptima propuesta que tienda fundamentalmente a la integración del mismo a los criterios detallados.

El ámbito de intervención posee un potencial de alto valor paisajístico, social y económico, cimentados en recursos naturales y culturales de gran significación para la comunidad que requieren de un proceso de desarrollo sostenible concertado por parte de los agentes sociales públicos y privados.

La Municipalidad de Necochea, el Colegio de Abogados de Necochea y la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires son las entidades Promotoras y el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires Distrito IX actuará como Organizador, sometiendo las Bases a la aprobación de FADEA, la cual patrocinará el Concurso de Anteproyectos, que será de alcance Nacional y a una sola vuelta.

La Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires a través de quien determine elaborará el listado de sus necesidades físicas, de los condicionantes específicos que hubiere y de los recursos de toda índole disponibles para ser incorporados en las Bases del Concurso.

Tanto estas articulaciones, soportes técnicos y principalmente los esfuerzos personales deben confluir en la promoción e instrumentación de procesos de acción estratégica que estimulen la implicancia directa de la comunidad en las decisiones centrales de nuestro desarrollo local. El estado debe generar productos y estrategias de desarrollo premeditadas, es prioritario trabajar en la generación de herramientas que prioricen un compromiso para nuestro futuro.

Por ello, en conjunto con las autoridades de la Suprema Corte de Justicia, el Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires y el Colegio de Abogados Necochea esperamos que esta propuesta sea considerada como un aporte contributivo para la comunidad del Distrito de Necochea y, entonces será necesario arbitrar los medios para que la propuesta sea concretada.

PROGRAMA 2 Subprograma 2.C	Gestión Integrada con Organizaciones de la Sociedad Civil
PROGRAMA 2 PROYECTO 2.C.1	Establecimientos de las organizaciones civiles

Es indispensable para el desarrollo urbano de las ciudades, consolidar y fortalecer la continuidad de las instituciones y organizaciones civiles, promoviendo la participación de los vecinos.

Resulta necesario generar un espacio democrático en donde las distintas organizaciones y el municipio analicen la problemática de los vecinos, sus necesidades y evalúen las posibles soluciones.

Surge de la escasa integración y participación de la comunidad para articular procesos y

herramientas de planificación y gestión, del poco compromiso solidario e insuficiente articulación dentro y entre los sectores públicos y de las organizaciones de la sociedad civil (ONG).

También se apunta a fortalecer los espacios ya existentes procurando la integración de las sociedades de fomento con el resto de las organizaciones vinculadas al sector. Las Asociaciones de Fomento han venido funcionando con distintos grados de participación vecinal, y que, éstas formas de participación son legítima expresión de los deseos de quienes, compartiendo un mismo espacio físico, el barrio, aúnan esfuerzos para la promoción individual, familiar y del conjunto, en aspectos tan importantes como la cultura, la salud y el mejoramiento de sus infraestructuras de servicios.

Dado que estas asociaciones de vecinos, junto a las demás asociaciones no gubernamentales, son una verdadera red en donde se expresa la organización comunitaria.

Se propone con este proyecto:

- crear y fortalecer las redes sociales que contribuyan a la formulación y ejecución de las políticas.
- Fortalecer y articular las instituciones de la ciudad.
- Posibilitar el acceso a la información a todas aquellas instituciones que lo requieran.
- Promover la concertación de políticas de acciones público-privadas que contribuyan a la satisfacción de necesidades básica y al desarrollo humano.
- Optimizar el uso de recursos institucionales.
- Gestionar ayuda municipal para diferentes organizaciones, a los efectos de contar con sede propia o realizar las ampliaciones o refacciones necesarias a las finalidades establecidas
- Gestionar y recibir sin cargo la colaboración que puedan facilitar las dependencias municipales, para la realización de eventos culturales, deportivos, públicos o privados en la medida de las disponibilidades.
- En sedes de las distintas organizaciones civiles podrían ponerse en marcha los los “centros de información y orientación al vecino”, facilitando el acceso a la información sobre recursos comunitarios (centros de salud, escuelas, clubes, actividades culturales, iglesias, etc.), instituciones de asistencia a problemáticas sociales y familiares puntuales, requisitos para la realización de trámites varios dentro del municipio. Brindar información referente a actividades sociales, deportivas, recreativas y culturales. Derivar a los vecinos a la institución correspondiente al trámite por realizar. Propiciar la organización de cursos y talleres de capacitación con profesionales locales y externos que permitan el fortalecimiento institucional.
- Se busca con este proyecto buscar las formas de hacer un diagnóstico del estado edilicio, del potencial, de las actividades que se realizan, de las posibles obras y de la forma de gestionarlas.
- El diagnóstico debe ser una acción sostenida en el tiempo que permita verificar si los mismos se encuentran a la altura de las demandas; si la localización es conveniente, si las instalaciones son acordes con las nuevas exigencias.

"Contar con un espacio público valorizado, principalmente aquellos sitios de reconocido valor urbano o barrial, que permitan una mayor identificación y lugar para las actividades recreativas de la población y de los turistas"

OBJETIVO

3

PROGRAMA

3

Valorización del Espacio Público

Los espacios públicos comprenden los espacios verdes de uso comunitario, el Parque Miguel Lillo, la franja litoral costera, las riberas del Río Quequén y la vía pública (calzada y aceras). Los espacios públicos son el soporte para la convivencia social, son lugares vitales para el equilibrio y el desarrollo humano, son el lugar de reunión, la recreación y la práctica de deportes, son el componente de la renovación urbana y el testimonio de la identidad y la memoria colectiva.

Valorizar el espacio público no sólo implica dotar en cantidad, calidad y distribución equitativa (infraestructura y equipamiento), lo que en mayor o menor medida puede ser satisfecho desde el estado municipal a través de sus áreas con incumbencias.

Significa ser eco de las necesidades de los usuarios y, asimismo, comprometerlos en su uso correcto y manejo responsable de los espacios públicos urbanos creados por el estado municipal o por la práctica de los ciudadanos en la recuperación de espacios barriales.

Significa consolidar un modelo justo surgido de las alternativas planteadas, el debate, la negociación y la construcción de consensos.

Significa conocer los requerimientos de todos los usuarios, fundamentalmente conocer las aspiraciones de los grupos sociales que requieren de atención especial, niños, ancianos y discapacitados.

Significa asegurar apropiación ciudadana y colectiva, relaciones, reciprocidad y comportamientos confiables desde el diseño mismo y la determinación de funciones.

Para Jordi Borja, la historia de la ciudad es la de su espacio público, *"...al espacio público se le pide ni más ni menos que contribuya a proporcionar sentido a nuestra vida urbana. La calidad, la multiplicación la accesibilidad de los espacios públicos definirán en buena medida el progreso de la ciudadanía."*

Para Francesco Tonucci, significa *"...pensar en un futuro en el cual la ciudad pueda ser más ligera, más sana, con más espacio público...para que los niños puedan jugar, para que los ancianos puedan encontrarse.."*

Para el Plan Urbano Ambiental, cristalizar las ideas y los sueños de los participantes a los distintos talleres que repararon en la importancia de los espacios públicos como moderadores de la ciudadanía.

PROGRAMA 3

**Subprograma
3.A**

Recuperación de Espacios verdes Públicos

PROGRAMA 3

**Subprograma
3.A**

PROYECTO

3.A.1

**Relevamiento de la totalidad de los componentes de
los Espacios Públicos**

En la actualidad no se cuenta con información actualizada en referencia a los espacios comunes, en particular los “verdes públicos” existentes en los centros urbanos del partido. Conocerlos, estudiarlos, investigarlos conformará el soporte para la elaboración de procedimientos, pautas y recomendaciones de intervención y la determinación de la dotación económica apropiada que garantice una conservación y mantenimiento de calidad.

Se trata de precisar el estado ambiental de los espacios comunes, sus factores condicionantes y el equipamiento de que disponen a los fines de identificar las estrategias alternativas para su recuperación efectiva que garantice el desarrollo de una vida social plena.

Se evaluarán los aspectos relacionados con el estado de mantenimiento, limpieza y conservación de su flora (césped, arbolado, arbustos y flores), su nivel de equipamiento, mobiliario e infraestructura básica (bancos, cestos de residuos, juegos infantiles e integrales, fuentes, farolas, monumentos, sanitarios, iluminación y riego), los servicios complementarios (playones deportivos, instalaciones para realizar actividades culturales) información existente (explicativos, orientación, otros) y el grado de accesibilidad y seguridad que los mismos ofrecen.

Para ello se confeccionará una planilla en la que se vuelque la existencia y el estado en que se observan cada uno de los aspectos involucrados, asignando un puntaje que informará de la situación real en cada espacio.

Asimismo la participación de los ciudadanos resultará imprescindible para la determinación de sus reales necesidades, la búsqueda de diseños apropiados, la construcción, mantenimiento y administración de los espacios públicos, fundamentalmente la evaluación y seguimiento de las acciones y obras comprometidas.

Para ello se realizará una encuesta de percepción a la comunidad en su conjunto para conocer su opinión acerca de los aspectos relacionados con el estado de mantenimiento, limpieza y conservación de los espacios públicos, su nivel de equipamiento, accesibilidad y su seguridad.

Se apunta a plazas “usadas” e “integrales” y tendrá como soporte la figura del “Padrinazgo de espacios públicos”, que aporte al financiamiento y ejecución.

El objetivo del presente proyecto es conocer el estado en que se encuentran los espacios verdes públicos del Partido de Necochea.

Ello permitirá revalorizar y adecuar los espacios públicos, parque, riberas del río, las plazas, plazoletas como, así también los espacios generados por los vecinos (terrenos baldíos recuperados) a las necesidades presentes y proporcionar las alternativas viables ante nuevos escenarios sociales y espaciales.

La información que resulte de ambas evaluaciones será la base para sostener una política para con los espacios públicos, consecuente con las necesidades de toda la población y en especial de la que menos capacidad de elección tiene, por contar con menos recursos y/o menor movilidad, especialmente los ancianos, niños y personas con capacidades diferentes.

Accesibilidad como objetivo implica la creación de espacios abiertos para todos. Espacios que posibiliten el desarrollo comunitario y el fortalecimiento de los valores solidarios que, asimismo, promuevan la integración ciudadana.

Preservar, enriquecer y diversificar los espacios públicos significa impulsar el desarrollo de “plazas de uso” para la reunión y la recreación activa.

Procurar una **planificación armónica y equitativa** supone espacios que pueden ser compartidos por todos los ciudadanos.

Consolidar los espacios públicos conforme a **marcos ambientales satisfactorios** significa “lugares de buena calidad”, parquización, arbolado, césped, mobiliario, iluminación, saneamiento.

Fijar prioridades en política de espacios públicos permite mejorar la distribución de los recursos bajo la consigna de economía de medios, eficiencia y eficacia.

La **participación ciudadana** en la determinación de nuevos usos, nuevas apropiaciones, nuevas experiencias y en la sustentabilidad de los espacios públicos es un derecho y a su vez un deber que garantizará la consolidación, recuperación, mejoramiento de los espacios públicos.

Finalmente la voluntad política de implicar a los ciudadanos y ciudadanas en el **correcto uso** de los espacios comunes y creando las estructuras necesarias para **vigilar y sancionar lo incorrecto**.

El gran objetivo es: “**garantizar espacios públicos consolidados y de calidad para todos.**”

PROGRAMA 3 Subprograma 3.A PROYECTO 3.A.2	Diagnóstico y mejoramiento de plazas fundacionales
--	---

El objeto del proyecto es recuperar y potenciar la condición de ámbito de convivencia democrática de las plazas fundacionales bajo la mirada histórica, además de la social y medioambiental observadas para todos los espacios de uso público.

Ello importa la búsqueda de los antecedentes en cuanto a sus implicancias públicas, su sentido auténtico y de pertenencia. El rastreo histórico, su morfología, sus significados y transformaciones en el tiempo sumará valiosa información al relevamiento de campo contemplado en el proyecto “Relevamiento de la totalidad de los componentes de los Espacios Públicos”.

El trazado propuesto en el proyecto de fundación de la Ciudad de Necochea contempló una plaza central, denominada desde su creación, Plaza Dardo Rocha y cuatro plazas esquineras,

Plaza de las Carretas, Plaza de los Boy Scout, Plaza Isabel La Católica y la Plaza Alem, recientemente creada y –probablemente- no respetando la ubicación exacta en razón de su proximidad al río.

La Plaza Dardo Rocha “generadora concéntrica del asentamiento” se cristalizó como articuladora urbana de gran significación, manteniendo esa condición hasta la actualidad. Estos espacios no escapan a la crisis de la ciudad misma fundamentalmente por la inseguridad que caracteriza el presente.

Las otras plazas, relegadas en el tiempo a diversas actividades adicionales y complementarias del quehacer urbano fueron abordadas desde las distintas gestiones administrativas concibiendo intervenciones sin un diseño paisajístico que las jerarquice.

La Plaza San Martín, en pleno centro de la villa balnearia, la plaza Hipólito Irigoyen en Quequén y cada una de las plazas existentes en las localidades del interior requieren de un tratamiento particularizado que fortalezca la pertenencia comunitaria y su condición de ámbito de encuentros.

Con el tiempo, estos espacios centrales, han sufrido un vaciamiento participativo y se constató el deterioro de la condición de áreas funcionales públicas y el incremento de de las apropiaciones indebidas. Sólo mantienen su capacidad de convocatoria para fechas patrias y el aniversario de los pueblos.

Respetando la reacomodación e interrelación de las propuestas parciales que corresponden a los espacios públicos en general, en este proyecto las plazas fundacionales, piezas estratégicas de dicha política, garantizará el tratamiento paisajístico, recorridos y circulación, áreas de canteros, criterios de forestación y reforestación, localización de mobiliario, manejo y recuperación de monumentos y otros objetos artísticos, etc. dentro del marco simbólico y de pertenencia ciudadana.

Este proyecto de recuperación de los espacios públicos como sistema planificado, promueve buenas prácticas e intervenciones recalificadoras y de renovación urbana con un criterio ampliado en el caso de las plazas fundacionales, para el equilibrio y desarrollo humano con sentido de pertenencia. Se reconoce al espacio público como contenedor de procesos de integración y formador de identidad, sentido de pertenencia y confianza colectiva.

El proyecto plantea la realización de las obras y acciones que mejoren la calidad ambiental de las plazas fundacionales adecuando la presencia verde y paisajista como elemento integrador, su equipamiento y conservación a las necesidades de los ciudadanos. Rescatar su sentido histórico común y la noción de territorio compartido y memoria colectiva.

En otras palabras, recobrar su condición de espacio central, activo y patrimonial, lo que implica un desafío cultural y urbano, y un proceso de construcción social para la defensa de los intereses comunes de los miembros de la comunidad.

Potenciar la gestión público-privada, social e individual (circulo virtuoso), facilitando acciones coordinadas y confiables, por consiguiente aumentando su eficiencia.

Las intervenciones no deben limitarse al espacio concreto que ocupan las plazas, por el contrario debe contemplarse el conjunto

- Ampliar las intervenciones al espacio envolvente de las plazas (frentes edilicios).
- Intensificar sus aspectos significativos, color, gráfica, vegetación y el arte en todas sus formas.

PROGRAMA 3
Subprograma
3.A
PROYECTO
3.A.3

Inversión en plazas barriales y otros espacios públicos

En particular, este proyecto observa el tratamiento de los espacios definidos a escala vecinal (de uso diario), reservado al desarrollo de las actividades fundamentalmente espontáneas, como asimismo aquellas programadas para responder a los requerimientos de los diferentes grupos étnicos que habitan el barrio. La cercanía al usuario es una de las claves que garantiza su accesibilidad.

Estas plazas (u otros espacios públicos) barriales, desde sus mismos umbrales, fue objeto de la desatención pública y no contaron con planificación alguna, consolidando desigualdad y progresiva pérdida de la consideración que merecen.

En muchos de los casos, el área encargada de la gestión, desconocía su existencia por falta de información en referencia a la ubicación de los mismos, ya que su creación fue consecuencia de las “...*reservas para la localización de equipamiento comunitario de uso público...*” cedidos por ley (Ley 8912) por subdivisiones, creación y/o ampliación del núcleo urbano, y/o construcción de barrios. A esto se suma el hecho de que en la mayoría de los casos, el espacio cedido cumplió la función de obrador de las empresas constructoras y las condiciones de entrega, al final de obra, no fueron las mejores.

Esta desinformación administrativa que desemboca en la ausencia de planificación y fundamentalmente de la gestión operativa, ha contribuido a perjudicar su ordenamiento con los resultados observables de degradación y pérdida de sus condiciones (esperables) de usos social.

Revalorizar los espacios verdes públicos en las áreas periféricas, pareciera incierto por lo antedicho con el agravante que significa la falta de recursos económicos y de gestión de sus pobladores. Pero por otro lado, es claro, que los desafíos son importantes, pero existen iniciativas y experiencias donde la participación del barrio ha generado y recuperado espacios para el desarrollo de sus actividades sociales y deportivas.

Las aspiraciones (intereses, necesidades y expectativas) de los grupos sociales que harán uso de estas plazas barriales, fundamentalmente de los grupos sociales que requieren de especial atención, los niños, jóvenes, mujeres, discapacitados y ancianos se materializarán en el los proyectos particularizados de cada espacio lo que garantizará la preservación de las identidad barrial.

Para ello se contará con la información generada por el diagnóstico y por las encuestas que deberán realizarse a la población vecina potencialmente usuaria del espacio. Pero es fundamental que los vecinos puedan ser parte desde el inicio del proyecto, volcando junto a los técnicos las inquietudes y necesidades de ellos.

Cada barrio es único y los intereses de sus habitantes distintos. Ello obliga a contar con información particular de cada uno, complementando la información obtenida de ambos análisis, (diagnóstico y encuestas) con datos referidos a la consolidación del barrio y el nivel socioeconómico de la población residente, información que será rescatada del Sistema Municipal de Información Territorial.

El conjunto de la información aludida, posibilitará diseñar una política clara en materia de los espacios de uso público en los barrios, que buscará distinguirse por la apertura de los canales para la deliberación e interacción social, los que en última instancia definirán los proyectos particulares, los instrumentos de gestión, los controles y la evaluación de las actuaciones.

La participación, por un lado, compromete a la comunidad generando conductas de responsabilidad y respeto por el patrimonio público y compele al sector público a definir las actuaciones para la creación, mantenimiento, equipamiento y consolidación de espacios verdes funcionales y accesibles.

Con programas culturales, deportivos, u otros, se potenciará la competencia dentro y entre los barrios, potenciando aún más la integración social tan anhelada.

PROGRAMA 3 Subprograma 3.B	Parque Miguel Lillo
PROGRAMA 3 Subprograma 3.B PROYECTO 3.B.1	Plan de Manejo del Parque Miguel Lillo

El Parque Miguel Lillo es un atractivo turístico por excelencia, ofreciendo un espacio natural que muy pocos centros turísticos poseen, conformando con el recurso playa, un sistema articulado que responde a la demanda de la población local y turística, único en el litoral atlántico.

Intereses opuestos han pretendido definir su futuro. Desde aquellos, con una marcada tendencia a reducir su superficie a su mínima expresión y urbanizar el resto, otros, promoviendo el loteo de sólo su franja costera, otros, incorporando los usos urbanísticos complementarios a los usos actuales y también aquellos que pretenden su conservación plena.

Desaciertos administrativos, legales, técnicos y presupuestarios condujeron a la situación actual de deterioro de la masa forestal y de pérdida de la calidad de sus servicios. No existen dudas respecto a la necesidad de acordar acciones y obras que aseguren su integridad y su uso colectivo, regulando las intervenciones y fijando las condiciones de uso por encima de las distintas administraciones y de la especulación del suelo urbano.

En este sentido, los lineamientos estratégicos surgidos del Plan Urbano Ambiental, definieron claramente la necesidad de contar con un instrumento de planificación y gestión para esta valiosa pieza urbana. Estas premisas establecen que se deben generar respuestas racionales y propuestas de gestión apoyadas en los informes calificados, en una administración integrada y contar con la participación de la ciudadanía a través de sus organizaciones de base.

A partir de esta situación, se ha elaborado el *Plan de Manejo del Parque Miguel Lillo 2007: Actualización y Propuestas*, componente primordial de este proyecto. El documento, se basa en antecedentes tales como el Plan de Manejo del Parque Miguel Lillo, elaborado por el

Laboratorio de Investigación de Sistemas Ecológicos y Ambientales (LISEA, Universidad Nacional de La Plata); Estudio Particularizado del Parque Miguel Lillo (Dec. 2494/73); Interpretación y aplicación de dicho estudio, Bases mínimas de Convenio para cesión de tierras en el sector Las Grutas, etc.

Este Plan contiene el diagnóstico el cual comprende la actualización del inventario de la masa forestal y el litoral costero marítimo, considerando ambos componentes como parte de una misma unidad ambiental. También el análisis del modelo de gestión del Parque. Seguidamente, plantea los objetivos del Plan y las propuestas para esta unidad espacial, tanto para el manejo de la masa forestal, usos, trama circulatoria como para el modelo de gestión. Vale aclarar que la faz propositiva se encuentra abierta a los aportes que puedan surgir a través de las distintas instancias participativas.

Entre las principales propuestas a nivel de usos y trama circulatoria, se puede detallar lo siguiente:

El sistema de espacios circulatorios del PML contempla la trama externa de acceso urbano y la trama interna que incluye calles principales y secundarias, accesos al sector de playas, calles de penetración y retorno, senderos peatonales, vías del Tren del Parque con estaciones intermedias. Asimismo se contempla la localización de espacios destinados a estacionamiento vehicular, zonas de equipamiento de playa, y miradores.

En relación a la trama externa se propone jerarquizar la Avenida 10 y los distintos conectores con el sector playas que rematarán en miradores al mar y zonas de equipamiento de playa. En la av. 10 se plantea un esquema de boulevard central con forestación similar al existente en la Av 58, que permitirá la reducción de velocidades de tránsito y atenuará las molestias derivadas del polvillo en suspensión.

Los conectores principales al sector playas son:

Respecto a la trama interna se plantea la reformulación de la traza y características de la actual Av. 2, otorgándole características de paseo/recorrido paisajístico de tránsito lento. Se cambia la traza en el sector lago de los Cisnes hacia el interior del parque. En la zona que corresponde al Lote mar 3, se interrumpe su continuidad a fin de preservar la continuidad ambiental del sistema dunícola en su interfaz con el parque Lillo. En toda su extensión debe preservarse el primer cordón medanoso defendiendo el acantilado de la erosión provocada por el escurrimiento de aguas de lluvia a la playa. Enlaza los conectores con la Av. 10 y articula distintas áreas de uso costero (paradores, miradores, concesiones, áreas de estacionamiento, etc.,)

En cuanto a las calles secundarias, se propone mantener y mejorar a fin de permitir accesibilidad al interior del Parque y conexiones con áreas de uso y servicios.

La red ferroviaria del tren del Bosque propuesta, comprende la 1º y 2º etapa con la estación principal y 4 apeaderos, se prevé asimismo, la instalación de señalización vial y ferroviaria, como así también paseos guiados para escolares. El trazado uniría sectores de uso como Circuito aeróbico, área de fogones, Camping Parque M.Lillo, y Lago de los Cisnes. La 3º etapa plantea la extensión hasta el actual Camping del STM, con cuatro estaciones más y uniría en su recorrido el sector más urbano del Parque con el paraje Las Grutas.

Se plantea un circuito peatonal a partir del acceso al PML ubicado en 89 y 6 hasta Pinolandia, enlazando el sector contiguo al Anfiteatro con el futuro predio ferial y el Jardín Botánico. A partir de Pinolandia se conecta con el área de recorrido del Tren del Bosque y con el hasta culminar en la calle Pinos del Japón.

Se contempla además, la localización de espacios para estacionamiento vehicular en distintos sectores de la costa.

Por otra parte el proyecto propone, un nuevo modelo de administración del Parque, basado en la Dirección del Parque Miguel Lillo y la creación de un Cuerpo de Asesores permanente conformado por distintas entidades e instituciones de la comunidad tales como Asociaciones con incumbencia en el PML, Federación Asociaciones Vecinales, Comisión de Turismo, Consorcio u organismo a crearse por los concesionarios de PML, Consejo Escolar, ONGs Ambientalistas, Defensa Civil, Consejo de Profesionales de la Ingeniería, Departamento Ejecutivo, Honorable Concejo Deliberante. Estas entidades que conformarían el Cuerpo Asesor, en conjunto con la Dirección del Parque Miguel Lillo, deben tener como función monitorear el cumplimiento de los objetivos de centralidad, coordinación y planificación integral del Parque.

PROGRAMA 3 Subprograma 3.C	Franja Litoral Marítima
PROGRAMA 3 Subprograma 3.C PROYECTO 3.C.1	Ejecución de paradores en la playa

Las nuevas tendencias de la población de buscar lugares alejados del área balnearia central genera la necesidad de adecuar la oferta de servicios.

La ampliación de las zonas de uso de la playa en la temporada estival como consecuencia principalmente de la búsqueda de una modelo de uso diferente, mas descomprimido y con menos congestión que en las zonas clásicas del área central balnearia, obliga a readecuar e instalar los servicios mínimos y básicos para satisfacer tal demanda.

Los paradores deben contar con los servicios mínimos como ser: guarda-vidas, sistema de provisión y evacuación de agua corriente (baños y duchas) y expendios de bebidas y comidas, pero con un criterio estructural diferente al de las unidades balnearias ya conocidas.

Ante tal situación y de acuerdo a las nuevas tendencias que se dan en la costa de la provincia de Buenos Aires, los paradores de playa son una excelente alternativa. Se entiende por tal a una estructura de madera que brinda servicios básicos y diferenciados, con una inversión inicial baja en comparación con estructuras clásicas balnearias y, fundamentalmente, que genera un bajo impacto.

En tal sentido, el municipio redactó un pliego para licitar cuatro zonas destinadas a paradores de playa, dos ubicadas en Quequén y dos en Necochea. De ellos se concretó solo uno -en Quequén-, el denominado BQ5, ubicado en cercanías de "Pinocho". Sin embargo, en las dos áreas destinadas del lado necochense, se presentaron y están en etapa de análisis dos iniciativas privadas. Por lo que se puede deducir que, además de haber habido una escasa comunicación de la licitación, la iniciativa privada parece tener más flexibilidad que una

licitación.

Los diseños se regularon bajo nuevas directrices respetando los criterios y demandas actuales pero asegurando una batería de servicios mínimos e indispensables como el acceso al baño público -incluido para discapacitados-, una ducha externa de agua fría, bajadas públicas, snack bar y agua.

Las unidades de sombra deben ser móviles y en una baja escala rompiendo con el clásico modelo de estructuras rígidas (carpas), sin estacionamiento y con una estructura construida en pilotes para permitir el libre tránsito de la arena, exceptuando los núcleos húmedos que por su calidad lógicamente se permiten hacerlos de material.

La ampliación de la oferta de servicios y por sobre todo la diferenciación de los mismos, aumentan la capacidad de atracción de nuestras playas. Y por consiguiente la cobertura de demandas que ya han demostrado ser exitosas en diferentes localidades costeras de la provincia.

Es importante destacar que el modelo con el que se armaron las características técnicas (particulares) de los pliegos son las mismas con las cuales se evalúa cualquier iniciativa presentada del mismo tipo.

PROGRAMA 3 Subprograma 3.C PROYECTO 3.C.2	Reestructuración de las unidades balnearias
--	--

Entre los años 1981 y 1983 se reestructuro el Área Balnearia con la conformación de un nuevo modelo de unidades. Este se basaba en la subdivisión de la Zona Equipamiento de Playa en 14 balnearios (BN) y 3 áreas públicas (PN), las que brindarían servicios de estacionamiento, unidades de sombra, servicios sanitarios, confitería y actividades deportivas).

Pasado el tiempo, éste modelo sufrió intervenciones que movilizaban las últimas tendencias en cuanto a las demandas que se requerían del sector. Cada cambio introdujo nuevas formas estructurales y con ello se fue congestionando el frente actual. Canchas de paddle, quinchos, peluquerías y demás servicios modificaron la fisonomía edilicia, a una escala, que logro desvincular el área balnearia de los otros espacios aledaños.

Diferentes conflictos en el control de obras por parte del Municipio, desinterés y falta de mantenimiento por parte de los concesionarios, crisis económicas y demás acciones, terminaron generando un área de servicios degradada y desfuncionalizada con la tendencia y demanda actual.

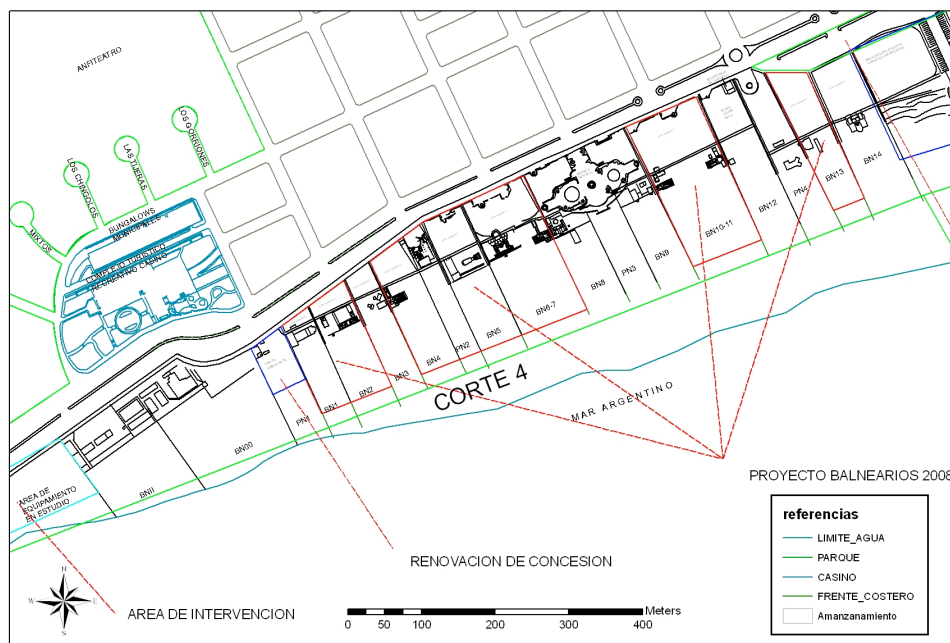
Este proyecto, también conocido como “Balnearios 2008”, busca revertir esa situación actualizando las directrices y formatos en el frente costero a partir de la finalización de los plazos de las unidades concesionadas que se dará durante el año venidero.

Las nuevas directrices son respaldadas por la normativa IRAM 42.100 s/ “Directrices para la calidad de la gestión ambiental de playas y balnearios”. La norma IRAM 42.100 constituye una herramienta que aporta las reglas básicas para la gestión de playas, combinando el concepto de calidad y el respeto por la naturaleza, en un marco de seguridad para los visitantes, los

proveedores de servicios, los empleados, los gestores de las unidades turísticas y las comunidades en las que están emplazadas.

Este proyecto se encuentra bajo el marco del Plan Integral Costero, siendo un pilar esencial en la “integralidad” de la zona costera, debido a la importancia y relevancia que tiene la misma en la dinámica de la ciudad. Las actuaciones comprenden la Zona Equipamiento de Playa, más específicamente las unidades 1, 2, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 13.

Básicamente las pautas del proyecto ponen énfasis en la reducción de estructuras ociosas como: canchas de paddle, quinchos, expansiones, techos voladizos, aleros, etc; la adecuación y obligación de contar con servicios públicos (baños, agua, duchas externas de agua fría) incluido un sector específico para discapacitados; la forestación, de acuerdo a pautas propuestas por la Dirección de Espacios Públicos de la Municipalidad de Necochea; el embellecimiento del camino inter-balneario; la readecuación de los estacionamientos vehiculares y demás obras que sean pertinentes.



Estos ejes de acción tienden a: i) descomprimir al área y recuperar visuales, ii) lograr unidades concentradas pero más eficientes, iii) recuperar la costanera, iv) modernizar y adaptar el área a las demandas actuales, v) mejorar las gestiones y controles entre el Municipio y los concesionarios y, vi) dar por terminado un modelo que desarticuló un criterio uniforme.

PROGRAMA 3
Subprograma
3.C
PROYECTO
3.C.3

Obras de control y mitigación costera

Los ambientes litorales tienen la característica de ser lugares de mucha dinámica y movimiento. La costa de Quequén y más específicamente Bahía de los Vientos no es ajena a esta situación.

El retroceso de la línea de acantilados por erosión y consecuentemente la pérdida de suelo que había sido loteado desconociendo esta dinámica, dio como resultado un área en una situación ambiental delicada. Sumando el hecho de que ciertas intervenciones del hombre tales como: la construcción de las escolleras, la forestación y fijación de algunas áreas de la franja costera como por ejemplo el Parque Miguel Lillo y la edificación misma de la ciudad, aceleraron esa dinámica de retroceso.

Ante tal escenario el Municipio en conjunto el Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos, Dirección Provincial de Saneamiento y Obras Hidráulicas, departamento Zona V – Tandil, los vecinos afectados, diferentes comisiones vecinales y barriales y el Consorcio de Gestión del Puerto Quequén están llevando a cabo los estudios y detalles operativos de la obra.

Una cuestión clave en el desarrollo de la situación es la falta de datos que se necesitan para un diagnóstico acertado y la necesidad y urgencia de una obra que mitigue tal proceso. Por eso el Ministerio y en forma acertada, contando con algunos medios que facilitan aun mas la construcción, como lo es el remanente de piedra de la obra de extensión de la escollera, esta terminando el pliego licitatorio donde en sus cláusulas particulares se establece la disposición de un pedraplen (escollerado paralelo al pie del acantilado) de unos 480 metros, a ubicarse en el sector mas critico.

Asimismo se cedió por el término de 12 meses con opción a 12 meses más un predio fiscal, específicamente una plaza, con el fin de ser utilizada para la disposición de las piedras durante la obra. Este espacio se localiza a 300 metros del lugar de volcado de las piedras acelerando las operaciones de la obra.

Es importante mencionar que las obras de mitigación costera están bajo el marco del Plan Integral Costero y por consiguiente muchas pautas de manejo se establecen con la Universidad de Mar del Plata, específicamente el Centro de Geología de Costas y del Cuaternario.

Finalmente, es necesario y de vital importancia, continuar con la recopilación de datos para entender mejor la dinámica, y rubricar aquellos convenios que sirven para actualizar y compartir la información. Poner en un plano muy alto a nivel social la importancia de concebir el frente costero como un sistema que debe equilibrarse, y entender que debido al propio desarrollo de una ciudad debe compensarse aquellos desajustes que se hacen con cualquier tipo de intervención.

PROGRAMA 3

Subprograma
3.C

PROYECTO

3.C.4

Plan de manejo de áridos

El plan de manejo de áridos se confeccionó y se sigue actualizando con la colaboración operativa de las diferentes secretarías del municipio así como de los datos aportados por el Centro de Geología de Costas y del Cuaternario, de la Universidad de Mar del Plata y los estudios realizados por la Universidad Nacional del Centro.

Tal plan consta de una serie de procedimientos para la recuperación de la primera línea de medanos. Acciones tales como el armado de un terraplén paralelo de tierra y greda, el cambio

de pendiente de las calles costaneras, la fijación y forestación de los taludes así como la restricción y control vehicular forman parte de un programa que busca controlar y mitigar los procesos erosivos.

Ya se han iniciado pruebas piloto como la ejecución de terraplenes en la zona denominada "Neptuno", dando en un lapso de 2 años, signos de funcionar adecuadamente en la recuperación del espaldon y talud de arena. Por tal motivo se formaron en Quequén varios tramos lineales a la Avenida 502 y en la zona de Bahía de los Vientos, esperándose los mismos resultados que la prueba realizada.

Además en aquellas zonas donde la avenida costanera es de tosca y es mantenida con maquinarias, se esta invirtiendo su pendiente para organizar la escorrentía superficial de agua y controlar uno de los procesos erosivos mas fuertes, que son los provenientes del agrietamiento del acantilado.

La restricción vehicular es un procedimiento que busca alivianar la carga que soportan las áreas litorales, hecho que ya esta en etapa de ejecución con el desplazamiento de las calles costaneras hacia tierra adentro. Puntualmente hay dos sectores con posibilidades de hacerse: uno y que ya esta en marcha, es la apertura de la 502 entre 561 y 571 cerrando la actual arteria para desplazarla unos 100 metros hacia adentro y el otro, es la avenida 2 en la zona del parque Miguel Lillo, la cual se encuentra en proceso de evaluación dentro del Plan de Manejo del Parque Miguel Lillo, que viene realizando la comuna.

La fijación de aquellas áreas dinámicas favorece el control siempre y cuando no desequilibre su entorno. Para este caso la Dirección de Espacios Públicos ha realizado una serie de pruebas con éxito, como lo es la fijación de los terraplenes con uña de gato y tamariscos.

La implementación de este plan y la generación de un manual de procedimientos son las acciones que se están realizando en este momento y las que guiaran a priori a todo el sistema integrado litoral.

Cabe mencionar que este plan de manejo queda bajo la orbita del Plan Integral Costero.

PROGRAMA 3 Subprograma 3.C PROYECTO 3.C.5	Funcionalización de nuevos espacios dentro del borde costero
--	---

El frente costero de una ciudad es un espacio de características singulares, con carácter propio y que muchas veces suele tener el peso de ser la "imagen" de una ciudad.

El frente marítimo tiene características diferentes al frente ribereño. Tal se caracteriza por tener una fuerte dinámica de movimiento de arena lo que condiciona cualquier intervención. Su manejo por lo tanto debe conocer tal situación y plantear estructuras y/o funciones que se adapten a las demandas y no interfieran con su equilibrio.

En cambio el frente ribereño tiene una característica que debe anticiparse. Las crecidas extraordinarias del río suelen ser de una considerada magnitud por lo que cualquier intervención debe prever esa situación.

Por estas condiciones especiales planteadas anteriormente se deduce un uso del espacio con

una baja densidad de estructuras, espacios verdes públicos, sendas peatonales y demás usos que cumplan con la función demandada del sector pero que a su vez contemplen su condición ambiental particular.

El Municipio a través de la Secretaria de Planeamiento y Medio Ambiente elaboro una serie de programas como la Recuperación de Espacios Públicos y el Plan Integral Costero con el fin de revalorizar y adecuar espacios. Entre estos, se diseñaron las plazas “Azua” -ubicada en la ex unidad BN12-, “3 de agosto” -ubicada en 502 y 521-, “Neptuno” -ubicada en la Avenida 2 y el ex parador “Wayne”, “L. N. Alem” -ubicada en la 42 y el río- y, la plazoleta central del playón del sector Neptuno, en la concesión PN00. También se encuentran en desarrollo algunos proyectos como el reacondicionamiento del playón de “Pinocho” -en la Avenida 502 y 535-, el mirador a ubicarse en la 502 y 539, el cerramiento y puesta en valor de la 502 -entre la 551 y la 571- y, el cerramiento y puesta en valor de la Avenida Costanera entre el PN00 y la concesión “Kabril”.

Cabe aclarar que pese a no estar concluidos, muchos sitios cuentan ya con la funcionalidad propuesta para esos espacios, entendida como aquel uso que se considera apropiado para un fin.

Como ultimo, el mantenimiento, embellecimiento y equipamiento de los espacios funcionarizados se pueden revolver de diversas maneras. Una, y muy práctica consiste en el padrinazgo de espacios públicos que es la cesión del mantenimiento a un tercero, generalmente asociaciones vecinales, clubes o sociedades de fomento. Otra forma consiste en la generación de actividades lucrativas in situ, que mediante la afectación de sus ganancias permita el mantenimiento del mismo. Una tercera y la más utilizada es el mantenimiento realizado por la administración municipal a través de la Dirección de Espacios Públicos.

La Funcionalización de espacios permite además la planificación de la circulación de acuerdo a las necesidades que demande cada sector. Así por ejemplo se modifico la trama circulatoria en la zona del playón del Neptuno y está en estudio la reforma de parte de la 502 y la actual Avenida 2.

PROGRAMA 3

Subprograma
3.C

PROYECTO

3.C.6

**Reserva Natural Provincial de usos múltiples Arroyo
Zabala**

El 22 de Agosto de 2001 se aprueba la Ley 12.743, que declara a 322 hectáreas del Partido de San Cayetano y 495 del partido de Necochea, como Reserva Natural de Usos Múltiples, pasando a integrar el Sistema Provincial de Áreas Protegidas. La misma, está ubicada en zona costera medanosa y se encuentra orientada a la investigación, educación y experimentación del uso racional y sostenido del ambiente y sus recursos naturales.

En el sitio se pueden identificar sistemas costeros de gran importancia biológica como:

- Playa marina, sumergida por las mareas altas.
- Barrancas calcáreas, que resultan la parte aflorante del sustrato.
- Medanos vivos y fijos.
- Depresiones intermedanasas, que conforman valles vegetados por pastizales y presentando lagunitas transitorias.
- Arroyos y cañadas, que aportan gran biodiversidad.

Estos ecosistemas constituyen un refugio para especies en retroceso numérico como el Puma, Pecho colorado, Loica pampeana, Ñandú, Cauquén colorado y varias especies de aves costeras y migratorias, aparte de diversas especies de insectos, reptiles, anfibios y vegetación típica de ambientes de dunas.

Desde principios de 2003 la Reserva cuenta con personal efectivo, que media entre problemáticas de conservación como travesías todo terreno, forestaciones exóticas, sobrepastoreo de ganado, caza y pesca.

Recientemente el área cuenta con movilidad y equipos de comunicación, lo cual permite implementar programas de gestión y zonificación. Sin embargo, no se cuenta con infraestructura necesaria para recibir visitantes y poder realizar actividades turísticas y educativas.

Existen informaciones contradictorias sobre el estado dominial del área, lo cual impide la realización de acciones concretas en defensa de la conservación de la Reserva, creada por Ley N° 12.743 en el marco de la Ley N° 10.907 y sus modificatorias. Se hace necesario solicitar el informe catastral de la Reserva para apoyar las gestiones oportunas llevadas a cabo por el personal de la misma y así poder proteger un ambiente tan frágil en el cual conviven especies de fauna y flora típicas de dunas costeras poco impactadas por acciones antrópicas, las cuales son valiosas no solo desde el punto de vista biológico, sino también educativo y turístico.

PROGRAMA 3 Subprograma 3.D	Río Quequén integrado y accesible
--	--

El Río Quequén recorre aproximadamente 250 km desde el partido de Benito Juárez hasta su desembocadura en el Océano Atlántico, donde se ubica Puerto Quequén. A lo largo de su recorrido se encuentran pronunciadas barrancas, saltos de agua, pequeñas playas.

La franja ribereña cuenta con sectores que presentan diversas situaciones, respecto a su uso, tratamiento, formas litorales, etc. Así, algunos de ellos aparecen con deficiencias en su mantenimiento, forestación, iluminación, equipamiento, accesibilidad, valorización desde el punto de vista paisajístico, etc.

Se trata además de una porción del territorio donde intervienen distintas jurisdicciones del estado, municipal, provincial, nacional que implican diferentes dominios y gestiones a realizar.

En este marco se busca entonces, diseñar una estrategia tendiente a facilitar a la comunidad local y al turismo las accesibilidades al Río Quequén, desarrollando condiciones para el ejercicio de actividades recreativas, cívicas, culturales o deportivas, en espacios de uso predominantemente libre. La franja costera ribereña debe constituirse como un eje turístico - recreativo integrador y regenerador del tejido urbano existente.

El subprograma “*Río Quequén Integrado y Accesible*” tiene como objetivos, consolidar, recuperar y ordenar sectores urbanos alineados a lo largo de la ribera del río Quequén, como punto de partida para la planificación y gestión integral de esta zona de gran potencial turístico

- recreativo.

Dadas las especiales características que reviste esta extensa franja ribereña, se ha procedido al agrupamiento en tres zonas de desarrollo, que se describen a continuación:

El **circuito urbano** se extiende desde Puerto Quequén hasta el ex puente del ferrocarril. Este tramo ribereño coincide con el sector urbano más densamente poblado que contacta con el río, dotado de parques públicos, pavimento, servicios, transporte público.

El **circuito interurbano** se inicia en el ex puente del ferrocarril y llega hasta el puente D. Taraborelli. El sector corresponde al área complementaria según la zonificación vigente, cuenta con baja densidad de ocupación, camino ribereño solo del la margen Necochea, escaso equipamiento y servicios.

Finalmente el **circuito rural**, va desde el puente D. Taraborelli hasta el límite del Partido. Este trayecto coincide con el área rural del Partido, presentando parajes como “Cura Meucó” y “Puente Blanco” los cuales constituyen puntos relevantes en los itinerarios turísticos. El camino de ribera acompaña este circuito hasta este primer paraje.

Proyectos que componen este Subprograma:

- Equipamiento e infraestructuras del paseo ribereño
- Desarrollo de Actividades turísticas y deportivas
- Puesta en valor del espacio ribereño
- Estación de piscicultura
- Detección y control de fuentes emisoras de contaminantes.
- Diagnóstico de situación de concesiones actuales

El desarrollo de estos dos últimos proyectos se encuentra definido en el Programa 6.

PROGRAMA 3 Subprograma 3.D PROYECTO 3.D.1	Equipamientos e infraestructuras del paseo ribereño
--	--

La margen Necochea cuenta con la mayor cantidad de equipamiento recreativo y deportivo, sin embargo los escasos puentes que comunican ambas márgenes, hacen del río una barrera a su accesibilidad desde la margen Quequén. Se exceptúa de este condicionante el sector que cuenta con integración entre ambas orillas a través de los puentes Colgante y Rocha.

La accesibilidad vehicular se ve favorecida por una vía de acceso rápida constituida por la avenida Jesuita Cardiel, sin embargo esta misma situación se configura como una barrera al uso peatonal. Con relación a los medios de transporte público, solo una parte de este sector se halla cubierto.

En cuanto a los espacios recreativos de carácter público, existen tres bien definidos, de los cuales solo uno de ellos cuenta con equipamiento adecuado -Plaza Alem-. Por su parte, el parque contiguo al puente D. Rocha, si bien es muy utilizado por la población no cuenta con equipamiento acorde.

En general esta franja ribereña, carece del alumbrado público necesario para el uso más allá

del horario diurno. Este punto fue señalado reiteradamente en los talleres participativos del Plan Urbano Ambiental.

Este proyecto pretende entonces, potenciar el desarrollo urbano de los diferentes sectores. Para ello se propone dotar de modo adecuado, una red de espacios circulatorios, equipamiento recreativo (fogones, bancos, mesas) y deportivo, servicios e infraestructuras (alumbrado público) y señalética en ambas márgenes.

Para el circuito urbano se propone el reordenamiento de accesibilidades peatonales y vehiculares que incluya ciclo-vía, circuito aeróbico, y sendero vehicular diferenciado. Deberá contemplarse asimismo la jerarquización de accesos a clubes y distintas entidades.

Para garantizar la accesibilidad a los magníficos paisajes que ofrece la costa ribereña, es primordial para el circuito interurbano la mensura y posterior apertura del camino de sirga del lado Quequén.

Otro punto a realizar es evaluar la factibilidad del puente peatonal a la altura calle 38, como así también otras formas de integración entre ambas orillas.

PROGRAMA 3 Subprograma 3.D PROYECTO 3.D.2	Desarrollo de actividades turísticas y deportivas
--	--

El Río Quequén atraviesa el partido de Necochea pasando por las localidades de La Dulce, J. N. Fernández y Necochea – Quequén. Sobre este río se realizan diferentes actividades náuticas como el kayak, rafting, canotaje, slalom, sky y demás.

Su belleza natural y todo su entorno potencian la promoción de actividades relacionadas al turismo complementando el producto principal de sol y playa, favoreciendo así la diversificación del destino "Necochea" jerarquizándolo y diferenciándolo de otros destinos similares.

En marco a la utilización del recurso es fundamental dar fuerza y fomentar el desarrollo de eventos claves y distintivos durante todo el año. Como son concursos de pesca de diferentes modalidades como son pesca en mosca y desde la costa. Las demostraciones de slalom (descenso de los rápidos en kayaks), competencias en Kayaks, kayak polo, entre otras opciones.

Dentro de las actividades hoy en marcha se destaca el rafting, ya que Necochea es el único destino de playa que se puede desarrollar esta actividad.

El turismo de aventura, tan de moda por estos tiempos, puede implementarse perfectamente sobre este espacio. Es así que lugares tales como Las cascadas, Puente Blanco, paso Otero son tan frecuentados por los buscadores de sensaciones diferentes.

La implementación de proyectos específicos, a través de la Integración con otros municipios vecinos, utilizando un recurso compartido y formalizando un circuito turístico regional, potencia el recurso mismo y las relaciones ya establecidas.

Por tal motivo y ya en proceso de esa implementación se ha realizado en conjunto con Lobería

y Balcarce, promociones como FEBAT (Feria Bonaerense de Turismo) trabajos gráficos como planos y demás actividades que muestran información regional

Asimismo el Río Quequén es escenario ideal para la realización de un centro de interpretación de la naturaleza con el doble objetivo de concienciar a la población residente y turista sobre la importancia del cuidado del medio natural y el de dinamizar y jerarquizar la zona marcando el punta pie inicial para la atracción de la inversión privada en emprendimientos deportivos y de alojamiento, carencia principal de la zona.

De esta manera el rol del Estado se centra en cuidar y mantener este espacio público brindando a través de la modalidad de concesión el marco ideal para el desarrollo de emprendimientos privados concordados al entorno. Ejemplo de ello es la existencia de diferentes clubes donde se desarrollan actividades náuticas y brindan servicios de calidad para disfrutar de un entorno natural único y atractivo para toda la familia.

Además, es importante explorar las condiciones de promoción para inversiones particulares que permitan nuevas y/o mejores actividades recreativas orientadas tanto a los residentes como a los turistas, ampliando así la oferta actual existente. Para ello es necesario orientar el sector hacia determinadas actividades, definiendo un perfil específico que pueda ser potenciado.

PROGRAMA 3

Subprograma
3.D

PROYECTO

3.D.3

Puesta en valor del espacio ribereño

La ribera del Río Quequén cuenta con lugares de alto valor paisajístico de uso público, privado y concesionado. Sin embargo, esta franja dotada de características paisajísticas singulares, no se encuentra estructurada en un paseo o circuito claramente definido. En algunos casos, el camino ribereño se encuentra interrumpido por predios que han sido concesionados o cedidos a entidades deportivas o educativas.

Los espacios verdes públicos, muchas veces son considerados de poca utilidad, debido a que el valor de la tierra se encuentra disociado de la valuación paisajístico - ambiental. Su recuperación constituye hoy una pieza fundamental en la revalorización de la ciudad. Estos lugares conforman elementos de recreación e integración social, ordenadores urbanísticos de otros espacios y funciones, además de poseer un alto valor económico, ya que jerarquizan su entorno como consecuencia del enriquecimiento de la calidad paisajística.

En este sentido, el proyecto **"Puesta en valor del espacio ribereño"** tiene como objetivo alcanzar un desarrollo equilibrado del recurso natural, planteando estrategias de recuperación de sectores de ribera para el uso público que posibiliten y garanticen el acceso de la población al paisaje natural, convenientemente equipados y mantenidos. Además, se espera con ello, encontrar el adecuado equilibrio entre beneficios públicos y beneficios privados.

La intervención urbanística que se propone a través de este proyecto consiste, en el tratamiento del frente ribereño del Río Quequén, a partir de la conformación a lo largo del mismo de distintos espacios recreativos, parques públicos, miradores, paradores, etc.

Es fundamental para ello, la detección, identificación y valorización de puntos paisajísticos relevantes. Asimismo, lograr la recuperación para el uso público de áreas degradadas, la parquización y forestación de la franja ribereña y de tierras fiscales para futuros parques públicos.

En sintonía con este proyecto, el Departamento de Espacios Públicos, ha realizado forestación sobre el camino de sirga y predios fiscales ribereños, con la idea de iniciar acciones tendientes a jerarquizar estas tierras que bordean el río.

En el marco del Plan Integral Costero (PIC) y del Programa Recuperación de Espacios Públicos (REP) se estableció priorizar a la Terminal de Ómnibus de transporte de media y larga distancia para su refuncionalización como equipamiento de carácter esencial. A partir de un concurso de anteproyectos e ideas se desarrollo el proyecto, el cual aspira a generar una óptima propuesta urbano-ambiental, considerando fundamentalmente la integración del Río Quequén a la trama urbana. La propuesta contempla la puesta en valor del sector público ribereño frente a este edificio denominada "franja verde norte".

También dentro del REP, se llevo a cabo la revitalización del sector ubicado en inmediaciones del Puente Colgante y la Escuela Técnica 1, creando un área de esparcimiento con áreas de juegos, canchas deportivas, fogones, articuladas entre si a través de forestación, senderos peatonales y calle vehicular. Este lugar es conocido actualmente como Paseo de los Robles y Plaza Alem.

De este mismo modo, el proyecto "puesta en valor del espacio ribereño", propone equipar otros sectores con usos recreativos, gastronómicos, con actividades complementarias de pesca y deportes, a través de un modelo de concesiones que no implique cerrar su uso a la comunidad. Ejemplo de ello pueden ser kioscos, restaurantes, paradores como los existentes en playas y Parque M. Lillo.

También es necesario acordar con los interesados y titulares de las concesiones en curso, mecanismos que posibiliten y garanticen el acceso de la población al paisaje natural, por ejemplo, redefinir los límites de lo concesionado, demarcar el camino de sirga, etc.

Vale destacar que desde el municipio se han iniciado gestiones para solicitar tierras para futuros parques públicos, localizadas en este sector, las cuales están actualmente reservadas por la Provincia de Buenos Aires ante el ONABE.

Dentro del Circuito Urbano, como una primera etapa de este proyecto, se han propuesto los siguientes parques públicos, rescatando sitios de interés paisajístico e histórico.

- **PARQUE "CARDIEL":** sector contiguo al ex puente de FF.CC. Se propone un parque público con equipamiento recreativo (canchas, fogones, kiosco), playa de estacionamiento, muelle, mirador, etc. La denominación de "Parque Cardiel" surge por sus connotaciones históricas, dado que por ese lugar cruzó el río el Jesuita Cardiel. Asimismo, con posterioridad, se ubicó en este sitio una de las dos balsas que unían ambas orillas, el cual se conoció como "Paso Cardiel".
- **PARQUE LINEAL "VIA VERDE":** En el ex ramal de vías del FF. CC. "General Roca" que une la Estación Quequén con la cabecera del desaparecido Puente Ferroviario. Se plantea la materialización de un corredor verde o parque lineal. El proyecto incluye un sendero peatonal, circuito aeróbico, bicisenda, como así también una calle colectora del tránsito vehicular. Este corredor verde remata al final de su recorrido en el Parque Público "Cardiel", constituyéndose en un acceso directo al sector ribereño de Quequén.
- **PASEO DEL PUENTE:** Acorde al carácter de Monumento Histórico del Puente Colgante Hipólito Yrigoyen, se plantea el tratamiento y parquización de los sectores de ribera próximos al mismo, como así también materializar claras accesibilidades peatonales y vehiculares desde el puente hacia el frente ribereño.
- **PASEO LOMA DE GIL:** Se proyecta la parquización, forestación, y equipamiento de este sector del río, de modo de posibilitar su uso público y su vinculación con la Plaza Hipólito Yrigoyen y con el camino de sirga existente. Asimismo se plantea la recuperación y puesta en valor de sus lugares históricos (Balsa de Gil, Muelle de Luro, etc.), y la construcción

futura del puente peatonal y para bicicletas sobre los pilares del 1er. puente a la altura de la calle 38 de Necochea.

PROGRAMA 3
Subprograma
3.D
PROYECTO
3.D.4

Estación de piscicultura

La Estación de Piscicultura local, fue creada a fines de la década del 70 para la producción de trucha y su posterior siembra en el Río Quequén a razón de estimular la pesca deportiva en ese medio. Como todos los estamentos públicos ha sido objeto de las oscilaciones de las políticas generadas por los distintos gobiernos municipales públicas en cuanto a sus propósitos y mantenimiento.

Ya en la plataforma del área se propuso de un manejo integrado de la Estación de Piscicultura con las áreas de Turismo y de Producción, ya que la actividad (producción de trucha) contradice los criterios de conservación de la fauna autóctona que debe pretender el área ambiental a diferencia del concreto papel que cumple la estación como atractivo turístico y como recurso productivo, respectivamente. Asimismo se planteó la necesidad de compartir gestión y presupuesto, situación que a la fecha no se ha modificado.

En las condiciones descriptas y a los efectos de reactivar la estación, se incorporó personal profesional y técnico capacitado en referencia a la producción de trucha y la imperiosa “diversificación” en lo que hace a la cría y el desarrollo de especies continentales y marítimas de interés ambiental, turístico y de producción. También se han suscripto convenios con diferentes casas de estudios, para realizar investigaciones y prácticas de capacitación para alumnos y docentes y con diferentes organismos públicos y privados para el redoblamiento ictícola de los diferentes cuerpos de agua del partido y la región.

El pejerrey, sin suplantarse a la producción de trucha, debe constituirse en el producto local por excelencia, para lo cual se hicieron los contactos con la Dirección de Desarrollo Pesquero y por su intermedio con la Estación Hidrobiológica de Chascomus para la entrega de ovas que a posteriori fueron incubados y sembrados en distintos espejos de agua del distrito y partidos vecinos.

En este contexto, la estación se encuentra en ventaja comparativa a los efectos de constituirse en proveedora de alevinos y juveniles de pejerreyes para el sudeste de la provincia, aprovechando sus antecedentes, conocimientos y fundamentalmente sus instalaciones, ya que cuenta con 30 frascos de incubación y 6 bateas de alevinaje y otros materiales complementarios.

El “Plan de desarrollo del pejerrey en estanques” contempla la construcción de seis piletas de 5 metros de diámetro con una capacidad de 20.000 litros donde se alojarán los reproductores. En la actualidad se están comprando los materiales para la instalación del primer módulo a instancias de la donación realizada por el Consorcio de Puerto Quequén.

De esta manera se cumple con los propósitos turísticos, constituyendo un paseo de relevancia el camino hasta llegar a ella, enmarcado por el Río Quequén y los saltos vecinos, sumándose la visita guiada por los distintos módulos, el acuario y el microcine.

Asimismo podemos hablar que la pesca deportiva, ampliamente promocionada por la Provincia de Buenos Aires, engloba los objetivos turísticos como producción en cuanto la pesca se constituye en un atractivo generador de recursos económicos.

El desarrollo de programas de extensión para la producción de distintas especies potencia sus cualidades, brindando apoyo a productores acompañando las investigaciones de adaptabilidad, asesoramiento y servicio de laboratorio.

Por su parte, la docencia y la investigación se canaliza a través de convenios con las universidades e instituciones educativas, que han incorporado la acuicultura como una actividad a desarrollar en relación al aumento de la demanda mundial de los productos pesqueros. Precisamente, la Estación de Piscicultura de Necochea brinda un lugar apropiado para llevar a cabo actividades relacionadas con la formación de prácticos en acuicultura, capacitaciones y pasantías donde profesores y alumnos encuentran el ámbito para realizar las prácticas de desove, incubación, alevinaje, crecimiento, terapéutica, nutrición, salida a campo, etc.

PROGRAMA 3 Subprograma 3.E	Vía Pública
PROGRAMA 3 Subprograma 3.E PROYECTO 3.E.1	Cercos y veredas

La normativa vigente, (Ord. 4343/00 y modificatoria), se refiere a la obligatoriedad de la construcción de cercos y veredas sobre calles pavimentadas del sector urbanizado de la ciudad de Necochea y Quequén, tanto construido, baldío u obras paralizadas, trabajos que deben ser realizadas a cargo de los propietarios frentistas. Asimismo se puntualizan los materiales y particularidades que pueden utilizarse para ello. No considera al resto de las localidades, ni exige premisas de mínimas para calles no asfaltadas.

Por otra parte, un importante número de resoluciones insta al Departamento Ejecutivo a realizar las intimaciones a todos los frentistas para la construcción, la conservación o reconstrucción de cercos y aceras.

La parcialidad de la norma y el incumplimiento manifiesto obliga a reconsiderar otros aspectos involucrados, en particular la capacidad económica de los vecinos para realizar las obras a su cargo.

En la práctica se ha “admitido” la construcción de veredas sin criterio uniforme, hasta el mismo estado municipal ha utilizado baldosas no permitidas en proyectos de remodelación de la Villa Balnearia.

Se han consentido o aceptado de hecho la construcción de dársenas “..para fines no autorizados, o que no signifiquen un aporte desde el punto de vista del ordenamiento urbano.”

(art.7º inc.b. Ord. 4628/01).

La prohibición de exhibición de mercadería en la vía pública (art. 7º Código Contravencional) es un hecho cotidiano, ocupando el espacio de lo que en realidad está destinado al uso exclusivo de los peatones.

No se ha impuesto a vecinos de esquina a construir las rampas para discapacitados en sus las veredas. (art. 8º Ord.4343/00 y modificatoria)

La forestación y la construcción de cazuela para albergar al árbol a implantar, forma parte de la legislación ya mencionada referida a veredas y en particular en la correspondiente a forestación y reforestación urbana.(Ord.5085/03 y su reglamentación Dec. 2431/05).

El Código contravencional es claro en la aplicación de multas en relación a estado del cerco y la vereda, sus usos indebidos, conservación de cazuelas, protección del arbolado público, etc, lo que falta es continuidad en los controles, procedimientos y la aplicación de sanciones.

El Censo Integral de Recursos –CIR- contempló en su Capítulo I “Relevamiento Urbanístico Primario” el relevamiento del estado de la vereda (bueno, malo, inexistente) y la existencia de forestación y de cazuela de todos los lotes urbanos del partido.

Dicha información será procesada y en algunos casos actualizada a los efectos de constituir la base de análisis que determine los casos y la forma en que se atenderá la construcción, conservación y construcción de las aceras por parte de los frentistas como así también establecer aquellos en que la municipalidad se hará cargo de los trabajos.

La actualización de la normativa, que deberá formar parte del “**Código de los Espacios Públicos**”, debe reforzar la responsabilidad del propietario del inmueble respecto a la construcción, mantenimiento y reparación de las veredas, incorporando los lotes frente a calles no pavimentadas y será clara en los plazos de ejecución que se determinen y las sanciones a las que se expone quien incumple en el cometido. Asimismo, determinará las características según zonas, materiales (baldosa, color, tamaño, contrapisos, etc), las condiciones para las reservas de espacios verdes, los accesos de vehículos, etc.

La otra cara de la solución estará dada por la capacitación de los inspectores de vía pública respecto a la función que deben cumplir y cual la normativa de control del estado de los cercos y veredas, los usos permitidos e indebidos, la adecuación de los procedimientos de constatación de faltas y las sanciones concretas.

Las multas que se apliquen al incumplimiento de la normativa, conformarán un “**Fondo para financiar la construcción y reparación de cercos veredas**” que resulten de interés social ante la imposibilidad económica de los propietarios frentistas para realizar las obras. Los gastos administrativos (procedimientos, licitación) y de construcción de los cercos y aceras en los casos que se determine el reintegro ya sea en forma parcial o total, a cargo de los beneficiarios, el prorratio será efectuado conforme a lo que determine la Dirección General de Ingresos Públicos para su cobro, incorporado a la Tasa de Barrido y Limpieza.

PROGRAMA 3

Subprograma

3.E

PROYECTO

3.E.2

Publicidad y propaganda

Sin ser una manifestación del presente, reconocemos a diario las consecuencias de las intervenciones humanas sobre la naturaleza, contaminación de suelos, agua, aire, poluciones químicas y bacterianas, campos electromagnéticos y contaminación sonora.

Pero existen otros tipos de contaminación que no percibimos como tal, por ejemplo, la contaminación visual como producto de la proliferación de avisos, carteles y toda otra forma de publicidad ubicada en los espacios públicos, edificios, locales comerciales, etc. que afectan de manera desfavorable el entorno, alterando su estética y la imagen del paisaje urbano. La ciudad, las calles, los espacios y vía pública, las fachadas se ven o no se ven, a través de la superposición de carteles, estructuras mecánicas, cables y antenas, postes, refugios, etc. Estos últimos formarán parte de otros proyectos dentro de la misma línea, pero lo que se intenta aquí, es observar el cúmulo de obstáculos que agreden al ciudadano común y fundamentalmente a acianos, discapacitados y niños muy por encima de los beneficios que dicen tener dichos elementos.

Además de producir un gran impacto negativo en el paisaje y reducir la calidad de vida de los ciudadanos, existe un aspecto que pasa desapercibido para la población, que es la sobrestimulación o stress visual que va saturando la capacidad de absorción de datos que tiene el cerebro humano, provocando ausencia de concentración, agresividad, estados de estrés y ansiedad.

Las Ordenanzas 4628/01 y 5499/05 regulan la ubicación, requisitos administrativos y técnicos, características, registro y control de la publicidad exterior en la vía pública a los fines de posibilitar la integración de la comunicación sensorial con el entorno y fortalecer la preservación del paisaje como patrimonio arquitectónico y urbano.

Las trasgresiones a la presente, (emisor, productor y propietario del mensaje solidariamente responsables), se castigan según artículos 146° a 151° de la Ord. 0502/84 Código Contravencional del Partido de Necochea.

La situación muestra que la normativa (no necesariamente incorrecta), fiscalización, las sanciones y la realidad no se dan la mano en este aspecto y que los males que afectan a los espacios comunes son producto de la pérdida de contacto de los ciudadanos con ese espacio común transformándolo en ajeno, lo que sumado a la inseguridad presente, hace de él un catalogo de males de no imposible pero si difícil solución.

La intención, es observar esta problemática en su conjunto de los usos ilegítimos del espacio público, donde la publicidad y propaganda debe encauzarse en el estricto respeto de la norma, lo que estará contemplado en el Código de los Espacios Públicos.

La fiscalización del estado municipal debe ser estricta y sancionarse lo incorrecto, para ello la capacitación del inspector de vía pública es el eslabón más apreciado.

La participación ciudadana es vital, por un lado sensibilizar a quien intenta por medios publicitarios incrementar su capacidad comercial que tiene el deber de evitar publicidad ilegítima, protegiendo su frente y la composición del lugar, pero en general, todos debemos observar, controlar, denunciar y exigir un paisaje limpio de elementos publicitarios.

Si bien en etapas y como parte integrante del proyecto, se relevan todos los componentes del la vía pública y se georreferencian, se investiga sus antecedentes, se denuncia los usos

indebidos y se procederá a su erradicación con excepción de los que expresamente permitan los reglamentos y cuenten con las tramitaciones y el pago de los derechos correspondiente que contempla la Ord. 5209/04 Fiscal Impositiva- Derechos de Publicidad y Propaganda.

Se pretende resguardar y exaltar las calidades urbanísticas y arquitectónicas de los centros urbanos.

Proteger las calidades espaciales y ambientales de las vías públicas en cuyas zonas verdes, separadores, boulevards andenes y puentes, no podrán colocarse elementos de publicidad visual, propaganda política ni institucional.

Proteger todos los elementos del amoblamiento urbano de los cuales no deben colgarse banderolas, ni adosarse avisos de acuerdo con las normas vigentes.

Proteger el espacio aéreo, la estética y el paisaje urbano y abstenerse de colocar estructuras y vallas publicitarias sobre las cubiertas de las edificaciones o adosadas a las fachadas o culatas de las mismas.

PROGRAMA 3 Subprograma 3.E PROYECTO 3.E.3	Mobiliario urbano
--	--------------------------

El mobiliario urbano contempla todo aquello, que ubicado en los espacios públicos, presta un determinado “servicio a los ciudadanos”, contribuyendo a la configuración del paisaje urbano y a la calidad de vida de los ciudadanos.

Planteado de esta manera, la simple abundancia redundaría en favor de las necesidades de la población.

Pero, la correspondencia no es tan directa, ni tan perfecta la interacción del ciudadano con su contexto “acondicionado”, donde los aspectos culturales, ambientales y las “reales” demandas vivenciales de los ciudadanos son muchas veces relegadas.

A esto debemos sumar la distribución espacial, la concentración, jerarquía, diseño y el estado de esos componentes, no necesariamente correlacionados a las exigencias de los habitantes y en permanente conflicto con la habitabilidad de la ciudad y el ambiente y sus elementos naturales.

La falta de presencia del Estado, la no aplicación de normas y de controles y las intervenciones individuales (autorizadas o no) han generado una situación, que lejos está de beneficiar a la comunidad en general y a los peatones en particular que deben hacer peripecias para transitar por las veredas.

Las módulos destinados a *Seguridad* (Ordenamiento y prevención del tránsito, señalización, semáforos, bolardos y defensas de esquinas, mesetas de reducción de velocidad, sendas peatonales, etc.), *Servicios Directos al ciudadano* (refugios, parada de taxis, cestos de residuos –públicos y privados- bebederos, contenedores de PET, cabinas de información, teléfonos públicos, farolas, quioscos, venta ambulante, etc.), *Decorativos* (marquesinas, toldos, pérgolas,

maceteros y jardineras, bancos, etc.), las destinadas al *esparcimiento, práctica de deportes y al desarrollo artístico* (equipamiento infantil, obras de arte, monumentos, etc.) *equipamientos móviles* (mesas y sillas, etc.) colmatan el espacio público y lo entorpecen más que mejorar la vida ciudadana.

El Proyecto “Publicidad y Propaganda” contempló lo referente a fuentes de información y propaganda en el espacio público y observaron los potenciales impactos anímicos y saturación visual.

Las instalaciones de los servicios públicos (electricidad, teléfono, cable) serán objeto de tratamiento en el “Proyecto Reordenamiento del tendido aéreo y subterráneo”

El relevamiento de usos e instalaciones en la vía pública, indicado en el Proyecto Publicidad y Propaganda, contempla, además, los componente antes manifestados, información que será georreferenciada y permitirá tener un panorama completo.

La intención, es observar esta problemática en su conjunto que permita ordenar, estructurar y dimensionar los dispositivos existentes.

1. Analizar la legitimidad de su disposición.
2. La distribución espacial y la densidad del equipamiento y el mobiliario.
3. Sus características, (diseño, materiales, color, etc.) y su adecuación al espacio y a los requerimientos sociales.
4. Mantenimiento

Contar con esta información y planteadas las pautas de medición de calidad de del equipamiento y mobiliario, favorecerá planificaciones y políticas enfocadas a ofrecer una mejor interacción del ciudadano con su ámbito urbano, el equilibrio entre usos (racionalidad), el bienestar de la comunidad y la satisfacción de las expectativas de sostenibilidad medioambiental y social.

PROGRAMA 3

Subprograma

3.E

PROYECTO

3.E.4

Reordenamiento del tendido aéreo y subterráneo

Se trata adecuar, modificar, reparar las estructuras indispensables para el funcionamiento de los servicios públicos necesarios para el desarrollo normal de las actividades urbanas que se sitúan en el nivel de subsuelo, en superficie y aéreos y que impactan fuertemente sobre el paisaje urbano.

Todos los servicios públicos, en mayor y menor medida, producen impactos sobre el espacio público ya que la mayoría de sus redes adquieren relevancia en la composición de la imagen urbana.

En una primera etapa se reparará en la aplicación de las reglamentaciones específicas para cada servicio y/o empresa, acordando principios que a posteriori, deberán integrarse en una sola normatividad urbanística.

Este proyecto contempla:

- Generación, conducción y transformación de energía para usos públicos y privados.
 - Tendidos aéreos de media y baja tensión.
 - Luminarias: Incandescentes y de columna.
 - Cámaras o cajas de inspección.
 - Transformadores.
 - Ductos subterráneos.
- Comunicaciones y telefonía.
 - Postes de teléfono en redes aéreas.
 - Ductos subterráneos.
 - Cajas de control.
 - Teléfonos públicos.
 - Saneamiento.
- Producción y distribución de agua potable.
 - Acueducto
 - Pozos de extracción.
 - Red subterránea.
 - Entrada domiciliaria.
- Efluentes cloacales.
 - Red subterránea
 - Colectora.
 - Pozos de inspección.
- Desagües pluviales.
 - Red subterránea.
 - Alcantarillas
- Recolección de residuos.
 - Contenedores.
 - Basurines.
- Televisión por cable.
 - Postes para el cableado aéreo.
- Transmisión de datos.

Las instalaciones se sujetarán a los usos permitidos según el Código del Ordenamiento territorial, (Programa 4 - Subprograma Gestión) cumpliendo con las reglamentaciones específicas del servicio en cuanto a adecuaciones, zonas y plazos acordados a las distintas empresas para proceder al enterramiento de los cables y adecuaciones de todas las infraestructuras de apoyo.

Tanto en los casos de tendido eléctrico, como telefonía y cable se incentivará la construcción de ductos subterráneos y compartidos si ello fuera posible

Solucionar un problema de larga data, tal el caso de la proliferación de cableado aéreo y agresión al paisaje urbano, debe contemplar acuerdos con las empresas en cuanto a etapas (zonificación) y plazos para su sustitución progresiva por conexiones subterráneas, y con ello adecuar esta situación a las nuevas exigencias y necesidades de las sociedades que como la nuestra tienden al desarrollo, progreso y mejora de la calidad de vida de todos los ciudadanos.

PROGRAMA 3

**Subprograma
3.F**

Arbolado de alineación

PROGRAMA 3

Subprograma
3.E

PROYECTO

3.F.1

Actualización del Censo de Arbolado Público

Se entiende como censo de arbolado público al conjunto de procedimientos destinados a proveer información cualitativa y cuantitativa de los árboles que componen el arbolado público.

“La realización de un inventario implica el relevamiento del arbolado público existente en todo el ejido urbano (calles, avenidas, paseos públicos) y periurbano, con el objeto de determinar las especies, el número de ejemplares por especie y total, el estado general y ciertas características asociadas a cada uno de los lugares donde se encuentran implantados”².

El censo del arbolado constituye la herramienta imprescindible para la elaboración del Plan Regulador del Arbolado Público. Del mismo surgirá una visión global de la realidad que posibilite planear las líneas de acción primarias para la elaboración del Plan Regulador. Actualmente el Departamento de Espacios Públicos cuenta con un censo de arbolado realizado en el año 2004, que abarca una cuadrícula limitada por las Avenidas 74, 2, 75 y calle 47.

Se hace necesaria la actualización del censo mencionado y la extensión al resto de las ciudades de Necochea, Quequén y al resto de las localidades del Partido.

Las características fundamentales serán la ubicación (lugares aptos con planta o no), la descripción (parámetros arbóreos (especie, estado, diámetro, altura, etc.) y su entorno) y la prescripción (base técnica para la toma de decisiones en el plan regulador).-

Metodología de relevamiento

- 1- El mismo será ejecutado por censistas debidamente capacitados (en gabinete y campo) quienes recorrerán el área a pie, relevando árbol por árbol.
- 2- Previamente deberá haberse sectorizado el área de manera tal de disponer de una cantidad importante de circuitos racionalmente elaborados para dar una continuidad a la tarea del relevamiento efectuando la cobertura total del área a censar.
- 3- Los datos serán volcados a una planilla a tal efecto. La misma incluirá las siguientes variables:

Por número de frente se relevará el número de ejemplares correspondiente a esa acera, reconociendo las especies ubicadas (*detallando el estado sanitario, inclinación del tronco, ahuecamiento (en porcentaje), altura intermedia donde pasa cableado, altura intermedia de la luminaria, daños a muros y veredas ocasionados por el ejemplar en cuestión, dimensiones de la cazuela, distancia a los muros (paredones, vivienda, etc.), tratamientos anteriores en el ejemplar, diámetro, altura, distancia de plantación al cordón de la vereda y entre ejemplares, en observaciones se detallará si fuese necesario la proximidad de cabinas de gas, cloaca, agua, etc.*).- Todos estos datos por cada ejemplar, identificados por domicilio, nombre del relevador, y fecha del censo.-

Las tareas se realizarán en el período de vegetación de los árboles debido a que la presencia del follaje facilita la identificación de los ejemplares y nos posibilita evaluar eficazmente la vitalidad de los mismos.

² Ley Provincial del Arbolado Público Nro. 12276. Decreto Reglamenario 2386/3. Anexo 1

En cuanto al período de vigencia, el mismo media entre 5 y 10 años. Una vez realizada la toma de datos se procederá a la recopilación de la información en un sistema informático (ARC-VIEW).-

Un aspecto sustancial es la accesibilidad a la información. De nada sirve semejante trabajo si el mismo queda en el gabinete de una oficina. Es imprescindible que el censo sea una herramienta dinámica para aquellos que operan en la vía pública, pero también para quienes controlan cívicamente.

Por lo tanto, es recomendable que el acceso a la información sea sencillo y abierto a la comunidad. Sería óptimo poder trabajar con las organizaciones civiles vinculadas a la temática, no sólo en la elaboración sino esencialmente en el manejo de esta herramienta. Más aún, sería ideal posibilitar el acceso al censo por Internet, con el fin de poder realizar cualquier consulta; hay mucha población que, sin estar directamente vinculada con el tema podría estar muy interesada en algún momento.

PROGRAMA 3

Subprograma

3.E

PROYECTO

3.F.2

Plan Regulador del Arbolado Público

“Las políticas, regulaciones e incluso las actividades departamentales de los gobiernos locales referentes a los árboles y espacios verdes son a menudo supuestas en la planificación urbana y en las tradiciones de diseño que ven a la naturaleza urbana como un mal proyecto. Existen excepciones notables, pero pocos gobiernos han desarrollado marcos integrales para toda la ciudad para que la planificación y la gestión de los espacios verdes alcance propósitos o funciones específicas.”³ Así comienza un artículo escrito publicado recientemente y nos cuenta una tendencia que en el urbanismo se va revirtiendo.

Necochea tiene un patrimonio arbóreo muy significativo, tanto en calidad como en cantidad. Los beneficios de éste verdadero capital son varios; entre ellos podemos señalar que controlan el medio ambiente, reduciendo las precipitaciones y renovando el aire contaminado, conforman productos urbanos que mejoran el paisaje y, consecuentemente, aumentan los valores de las propiedades y de las zonas. También podemos decir que, bajo un correcto manejo, son productores de materias primas (como la madera) o del producido de los cultivos.

La denominación de “arbolado público” refiere a las características del dominio en el que se encuentra (no privado) y nos cuenta de algo que es de todos, es decir de un bien social. Más allá de las potestades que tiene el Municipio en la gestión de estos bienes, es clara la necesidad de que la comunidad esté involucrada, sea a través de organizaciones civiles y/o de los propios vecinos.

Por ello es fundamental contar con un Plan que posibilite planificar el futuro del arbolado público a sabiendas de que la mayoría de las veces lo ejecuta una generación para que la disfruten las siguientes, de allí la necesidad de no fallar en el presente para no trasladar los

³ Wolf, Kathleen; “Economía y valor público de los bosques urbanos”, Universidad de Washington, Seattle, EEUU, en **Revista AU**, Centro de Recursos para la Agricultura Urbana (RUAF), Número 14, diciembre de 2005, edición en español IPES-Perú.

errores en el futuro.

El plan regulador propiamente dicho constituye un documento básico y central para planificar, administrar, regular y manejar el Arbolado Urbano de una ciudad, pensado para períodos no inferiores a treinta años, pero de ejecución inmediata. Es decir, que debe contener acciones inmediatas que permitan orientar el desarrollo con horizontes de corto, mediano y largo plazo.

Como se señalaba, son pocas las administraciones municipales que cuentan con estas herramientas, por lo general hay instrumentos básicos pero no integrales. Éste es el gran desafío en la materia que se propone abordar; pasar del manejo de instrumentos que en sí mismos pueden ser muy buenos, a una política más integral que involucre a la comunidad y otras áreas municipales, como seguramente también otros recursos.

Actualmente la Municipalidad cuenta con diversos instrumentos que serán seguramente parte del Plan Regulador, aunque podrán ser discutidos para ser mejorados. Entre ellos podemos mencionar el cronograma de poda (Decreto 2431), herramienta esencial para ser eficientes en la utilización de los recursos y eficaces en los tiempos de ejecución de los mismos.

También existe un marco legal provincial el cuál debe dar las referencias sustanciales, como ser las “Pautas Generales” según la Ley Provincial 12276 y su reglamentación por decreto 2386/3.-

Es importante que el Plan compile todos los antecedentes que existen en el orden local en la materia y, desde ya, que defina con claridad los objetivos general/es y específicos.

En su fase diagnóstica es esencial determinar las características del Distrito y específicamente los principales aspectos que hacen al objeto de estudio, a saber: los componentes climáticos, edáficos, poblacionales (número, estratificación, y otros), urbanísticos (características de las zonas, tipos de construcción, y otros), forestales (estado general, porcentaje de forestación por zonas o barrios, especies relevantes, habituales y especiales, entre otros), orgánico-funcionales (estructura de gestión, legislación, dependencias específicas, etc.)

En su fase propositiva, hay que determinar todos los proyectos que sean necesarios para cumplir con los objetivos propuestos, aunque será imprescindible tener en cuenta las posibilidades reales de ejecución. Esto no quiere decir limitarse a una realidad que dista de lo deseable, sino definir desafíos importantes pero posibles. Es fundamental entender que una planificación de largo plazo como la que se pretende, tiene en su horizonte temporal uno de los recursos más preciados, que es el tiempo. Por lo tanto, variaciones pequeñas pero constantes, pueden generar en dicho horizonte cambios sustanciales.

Justamente, ya que esta es una característica de éste Plan, es necesario que los proyectos definan con claridad y la mayor precisión posible las distintas metas que se proponen, con el fin de poder monitorear la concreción de dichos cambios. Entre ellos, habrá que especificar: i) aplicación de tratamientos mejoradores del arbolado existente, reposición, recambio de especies decrepitas o perjudiciales, cursos de capacitación, campañas de concientización y otros.

Para el cumplimiento de las metas que se han enumerado será necesario establecer prioridades y dividir el trabajo en distintas etapas en función de las características que se han detallado y de los objetivos fijados para el cumplimiento del Plan Regulador del Arbolado Público.

PROGRAMA 3

**Subprograma
3.G**

Patrimonio Arquitectónico Urbano

PROGRAMA 3

**Subprograma
3.G**

**PROYECTO
3.G.1**

**Capacitación en oficios vinculados a la intervención
patrimonial**

La recuperación del patrimonio implica una acción física sobre el objeto que debe ser consciente tanto en su nivel profesional como en los operarios. Los edificios históricos han sido construidos con maneras que en el tiempo pueden haberse consolidado o cambiado; en todo caso, es un saber que debe mantenerse latente.

Además, las técnicas y los materiales de restauración son muchos y requieren de conocimiento para su aplicación. Estos, pueden ajustarse según las características propias del medio y las tipológicas de los edificios. Por ejemplo, al ser Necochea una zona costera marítima y tener una significativa cantidad de frentes edilicios en simil-piedra, da unas pautas que permiten centrar la capacitación en determinados materiales y prácticas.

El impulso de una política patrimonial que aborde aspectos conceptuales, técnicos y financieros, necesariamente debe contemplar el aumento de conocimiento en los oficios orientado a la recuperación patrimonial. Esto, además, conlleva una mejora para el operario ya que amplía sus conocimientos y por lo tanto se “especializa”.

La capacitación de oficios puede organizarse con un módulo general, que permita abordar lo que significa una intervención en un edificio histórico, y módulos específicos que el interesado pueda elegir a gusto. Para ello, podrían organizarse las tareas con algunas entidades como la Universidad de Mar del Plata⁴, la UOCRA y empresas fabricantes de productos o tecnologías de la restauración⁵.

A los efectos de sustentar la política patrimonial es necesario que los cursos de capacitación tengan cupos limitados, que sea mayoritariamente gratuito y que contenga becas pagas para determinados inscriptos (según su condición social).

Una alternativa interesante para desarrollar el proyecto es complementarlo con cursos de oficios que dictan tradicionalmente los Centros de Formación Profesional, especializando lo que corresponda.

Un aspecto central es el trabajo de aprendizaje y el momento post-capacitación. El Municipio debe colaborar en formar una cadena de valorización al respecto.

En tal sentido, es importante que los aprendices puedan realizar tareas sobre hechos reales, obviamente controlados por sus maestros y cuando las mismas no impliquen riesgo alguno

⁴ En la UNMdP se dicta la Maestría en Intervención y Gestión del Patrimonio Arquitectónico, específicamente en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, y ellos cuentan con profesores especializados y contactos suficientes para abordar parte del tema.

⁵ Por ejemplo, IGGAM se ha especializado en revoques y ha editado recientemente un libro sobre intervenciones en edificios históricos.

para el objeto.

Además, es posible pensar en una divulgación entre las empresas constructoras locales de la plantilla de personal especializado. De la misma manera, dicha lista puede estar disponible para propietarios interesados en realizar obras de intervención patrimonial. Sería algo así como la entrega de un certificado de calidad, sobre el personal capacitado.

Un incentivo fundamental podría ser que, al finalizar la capacitación, se le entregue a todos aquellos que aprueban (o a los mejores) algunas herramientas básicas con las que realizar sus labores.

Mejor aún, podría ser disponer de un micro-crédito para aquellos que opten por formar una cooperativa de trabajo. En tal sentido, sería bueno en forma conjunta con el micro-crédito que se entregue un contrato laboral por un año para la realización de alguna obra que no implique tiempo completo, así pueden insertarse en el mercado laboral en forma paulatina.

Las tareas a capacitar pueden variar desde el tratamiento de revoques, herrería, herrajes, techumbres, pisos antiguos, vidrios, carpintería (de madera) u otros temas, pero siempre con un enfoque en dónde se valore la preservación del inmueble.

Con las capacitaciones terminadas es posible iniciar acciones de recuperación patrimonial dirigidas a elementos constructivos. Por ejemplo, si ha finalizado un curso sobre tratamiento de carpinterías de madera, es posible iniciar una campaña en dónde el propietario presenta la propuesta, asegura la contratación del capacitado y el municipio aporta un porcentaje de los materiales que sean necesarios (supongamos un 30% o un valor variable según el interés patrimonial o situación económica del dueño).

Lo fundamental del proyecto es asegurar el ciclo completo para que la capacitación se transforma en una actividad sustentable, es decir que se logre verdaderamente el sentido de trabajo rentable.

PROGRAMA 3

Subprograma
3.G

PROYECTO

3.G.2

**Intervención en edificios municipales y espacios
públicos patrimoniales**

El Municipio es un actor clave en la implementación de una política patrimonial, en gran parte por que de él depende el trazado de la gestión, con todas las acciones que ello implica, pero además por que generalmente tiene el dominio de varios edificios, monumentos, muebles urbanos o espacios públicos que son considerados patrimoniales.

Tal situación brinda una gran oportunidad para que, dentro de la política que se quiere implementar, formen parte las acciones directas en recuperación del patrimonio. Queda claro que la recuperación de los inmuebles no puede quedar acotada a aquellos que son de dominio municipal y por eso hay proyectos que versan sobre la normativa, los procedimientos y el financiamiento que puede darse en la materia. Pero convengamos que el Municipio puede dar señales muy claras a partir de ejecutar una política que se define para el tratamiento de aquellos valores culturales que existen en el Partido.

Dentro del dominio municipal podemos destacar significativas obras como ser el mismo

Palacio, la Escuela de Artes (primera estación del ferrocarril), el Puente Colgante y el Complejo Casino, entre otras. Estas edificaciones corresponden a distintas épocas de la ciudad, tienen diferentes características estilísticas y constructivas y reportan diversos hechos históricos, pero siempre emblemáticos de la historia local.

Es importante realizar en una primera instancia una lista completa de las edificaciones patrimoniales que posee el municipio y, fundamentalmente determinar su estado de situación. A partir de un diagnóstico que contemple el relevamiento edilicio y la identificación de agregados y patologías, es posible definir un estado de situación.

Con ello, se puede avanzar en estudios específicos que se entienda como necesarios o directamente en la determinación de los criterios de intervención. Cabe aclarar que estos estudios en sí mismos son una manera de enriquecer culturalmente al patrimonio por que se abordan nuevas facetas de conocimiento que, además pueden servir para la divulgación y crecimiento de su interés como objeto, tanto para residentes como para turistas.

Con estas tareas realizadas se debe comenzar a realizar los proyectos de intervención y/o mantenimiento de cada uno de los edificios patrimoniales del municipio. Lo que se busca con dichos proyectos es lograr una puesta en valor de los inmuebles, de forma tal que se destaquen por su calidad, tanto en un horario diurno como nocturno.

Lógicamente, depende del estado del edificio, será el tipo de intervención posible a realizar. En algunos se puede observar a simple vista que las acciones tienen más que ver con mantenimientos propios del envejecimiento de los materiales y, tal vez, con una mejor puesta en escena nocturna. En otros, las intervenciones son más específicas.

Obviamente, de acuerdo al grado de intervención será la necesidad de inversión. Si las tareas no son muy complejas, es posible que los recursos económicos se puedan realizar con el presupuesto ordinario y por lo tanto programar las tareas en un plazo de tiempo aceptable. De no ser así, se deberán analizar las alternativas para conseguir los recursos, sea de fondos especiales del ámbito local o con gestiones en otros niveles de gobierno.

Lo que queda claro es que en todos los casos se necesita de los proyectos. Siempre será un requisito contar con la propuesta de intervención y las posibilidades de financiamiento externo aumentarán cuando se demuestre que existe una política integral en la materia.

Por eso es auspicioso que se pueda invertir en un primer momento en el diseño de las intervenciones de cada uno de estos inmuebles.

Más aún, siguiendo con éste concepto, es posible colaborar con otras organizaciones –públicas o de organizaciones no gubernamentales- en la formulación de proyectos, cuando existan certezas sobre el inicio de las obras. Esto puede formalizarse mediante convenios entre la organización y el municipio.

Sin embargo, se debe tener mucho cuidado con éste tipo de asistencias para que las mismas no constituyan un avance sobre el trabajo profesional independiente. Por eso debe quedar claramente acotado a la participación junto a entidades que demuestren insolvencia económica para la realización de estas tareas. No obstante, es posible pensar en propuestas intermedias, que asocien al municipio pero también tengan la alternativa de contratación de profesionales jóvenes del ámbito local.

Desde ya, es fundamental contar con el asesoramiento de especialistas, que pueda jerarquizar la tarea de los profesionales locales y paralelamente generar una capacitación de los mismos. Ello puede ser complementado con charlas abiertas al público y así sacar el máximo provecho de dichos especialistas con el menor costo posible.

PROGRAMA 3

Subprograma

3.G

PROYECTO

3.G.3

**Convenios con particulares orientados a la
recuperación del patrimonio arquitectónico**

El patrimonio arquitectónico y urbano lo definimos como un valor público que se basa en la relación entre un objeto físico (aunque puede tener componentes intangibles) y la sociedad. Sin embargo, desde el punto de vista del dominio, dichos bienes culturales pertenecen a personas físicas o jurídicas bien identificadas.

Por lo tanto, para efectivizar una política patrimonial, es necesario inducir un comportamiento específico en aquellas obras que han sido identificadas como valiosas pero que se encuentran dentro del dominio privado.

Desde ya, es el código de preservación el proyecto que debe enmarcar todos los procedimientos a realizarse para una correcta gestión de la política en la materia. En dicho proyecto se señalan las acciones realizadas en torno al inventario y la normativa, como también las tareas pendientes. Pero es necesario abordar algunas especificidades de los convenios.

El Municipio tiene la facultad de restringir el dominio en pos de un valor superior, pero no puede legislar sobre lo particular (una parcela). Esta es una clara limitación cuando la política patrimonial se basa en identificar objetos arquitectónicos aislados y no zonas. Pero es posible, partiendo del conjunto de inmuebles identificados, otorgar ciertas condiciones beneficiosas para acciones que involucren la recuperación o el mantenimiento de los edificios.

Es necesario comenzar por analizar las características del objeto a preservar y la situación de su propietario, para saber cuál es la herramienta adecuada. Sin dicho análisis, sería repetir "recetas" para el financiamiento de la recuperación patrimonial.

Convengamos en establecer, en principio, dos grandes grupos de propietarios: los que no tienen posibilidades económicas y aquellos que teniéndolas, necesitan de un incentivo significativo para realizar las obras. En el primer grupo es necesario constituir instrumentos de financiamiento que subsidien las obras de recuperación y que obliguen a un uso público o al menos compartido del inmueble. En el segundo grupo, lo ideal es trabajar con instrumentos de incentivos que ofrezcan reducciones en los costos de inversión o de funcionamiento.

También es importante identificar el uso que se le da al bien, ya que puede permitir diversas gestiones y por lo tanto caracterizar convenios de manera diferente. Por ejemplo, tendremos inmuebles que pertenecen a dependencias del sector público no municipal, a organizaciones civiles, a empresas, comercios o residencias particulares. En todos ellos se pueden presentar diferentes alternativas de gestión del financiamiento y por lo tanto es bueno tener presente ello.

De todas formas, siempre se va a necesitar un impulso desde el gobierno local si lo que se quiere es acordar una política específica. Pero, es importante subrayar que la inversión en patrimonio genera: i) impactos económicos locales por que implican obras de construcción, ii) buena distribución de la riqueza por que involucra mano de obra diversa, iii) aumento visible del valor público del paisaje urbano, iv) refuerzo de la identidad local y, v) mayores atractivos para los turistas, entre otras características que podemos señalar.

Al definir los beneficios, es esencial establecer claramente cuáles deben ser los criterios de intervención que deben aplicarse en las obras. No es posible dar beneficios sin tener seguridad

en lo que se va a hacer. de ser posible, lo ideal es desarrollar un pliego de especificaciones técnicas generales, abordando los diferentes rubros clásicos que componen una obra de estas características.

Los beneficios a otorgar deben ser significativos para que el propietario o inversor sea inducido a realizar éste tipo de acción y no otra. Los beneficios más tradicionales no siempre son suficientes, por que no implican sumas de dinero consideradas; entre ellos podemos mencionar la exención de derechos de construcción, por ejemplo.

La reducción de tasas municipales puede o no ser un instrumento significativo, pero por lo general no alcanza. Distinto es cuando se trata de una actividad comercial y se tributa en base a la facturación; en tal sentido es recomendable eximir del pago de dicha tasa hasta completar el equivalente al monto de inversión realizada.

Un instrumento muy interesante es el subsidio de parte de la tasa de interés de un crédito bancario. A partir de un convenio que debería formalizarse entre municipio y una entidad bancaria, se define una línea crediticia específica en la cuál el municipio pagará un porcentaje del crédito que dicha entidad estipule. Sin embargo, tal subsidio tiene la particularidad de transformar una buena tasa de interés en un negocio imperdible y por lo tanto inducir mucho al propietario en la toma del préstamo y el cumplimiento de las obligaciones.

Otros beneficios menores son también recomendables, como ser la conexión al alumbrado público de la iluminación externa del edificio, o el asesoramiento en materia de intervención.

Sin embargo, cuando se trata de bienes patrimoniales en estado deteriorado y con propietarios no solventes, lo único que resta es la intervención del gobierno. Aquí lo importante es analizar la posibilidad de convenios de usos o justificar la prestación social del bien. Un caso particular lo constituyen las viviendas patrimoniales de interés social, en dónde la línea de mejoramiento barrial deberían reconocer esta particularidad.

Para estos casos es indispensable contar con un Fondo de Preservación Patrimonial que, si bien se encuentra definido por Ordenanza 2307/00, debería constituirse con imposiciones que repercutan positivamente en la disposición del recurso económico.

"Lograr un sistema que articule legislación, gestión y control sobre la localización y funcionamiento de las actividades residenciales y económicas que permitan el mejor aprovechamiento del suelo urbano - sus infraestructuras y equipamientos, a la par que reduzca los conflictos ambientales generados por las mismas, controlando la intensidad y expansión del suelo urbano, y preservando aquellos patrimonios naturales y culturales que componen el valor público local".

OBJETIVO

4

PROGRAMA

4

Gestión del Desarrollo Urbano Ambiental

En este programa se conjugan cuatro aspectos centrales de un plan como son: el normativo, los procedimientos de gestión, los instrumentos de financiamiento y el sistema de comunicación-educación-concientización. Aquí se conjugan los aspectos normativos claves del planeamiento tradicional, con la incorporación de una visión más completa y novedosa, no sólo por la incorporación de diversos proyectos de gestión y financieros, sino también de las propuestas más novedosas que se manejan actualmente en las administraciones públicas.

PROGRAMA 4

Subprograma
4.A

Normativo

PROGRAMA 4

PROYECTO
4.A.1

Código de Ordenamiento Territorial- COT

El Código Urbano es uno de los instrumentos normativos más importantes del Plan Urbano Ambiental y constituye una herramienta fundamental para el crecimiento armónico de la ciudad y el desarrollo de su territorio en base a objetivos previamente definidos en materia de ordenamiento urbano y territorial. En tal sentido regula aspectos referentes a uso y ocupación del suelo, zonificación, patrimonio urbano, modificaciones parcelarias, circulación vial y otros.

El actual Código Urbanístico vigente en nuestro distrito data del año 1981, y si bien ha sufrido numerosas modificaciones y ajustes a lo largo de los años, ha demostrado en su aplicación concreta numerosas falencias e inadecuaciones respecto a la realidad actual. Esto ha derivado en la proliferación de modificaciones puntuales por vía de excepción y distorsiones a la ley marco.

Existe asimismo un considerable atraso respecto a la adecuación municipal a las etapas previstas por la Ley Provincial 8912/77 de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo respecto al

proceso de ordenamiento territorial del partido. En efecto, las localidades del interior (La Dulce, Fernández, Claraz, Santamarina) se encuentran recién en la primera etapa correspondiente a “Delimitación Preliminar de Areas” establecida por Ordenanza Municipal 1928/80 y la localidad cabecera de partido (Necochea-Quequén) en la segunda etapa de “Zonificación según Usos” mediante Ordenanza Municipal 2005/81. Se encuentra pendiente en tal sentido la concreción de la tercera etapa fijada por la Ley 8912/77 correspondiente a “Planes de Ordenamiento Municipal”.

Necochea-Quequén y su ámbito territorial enfrentan problemáticas complejas propias de una aglomeración de más de 90.000 habitantes con un puerto de escala internacional que canaliza las demandas del complejo agro exportador de la región y con un creciente desarrollo de la actividad turística en distintas modalidades (playas, turismo aventura, estancias, pesca, etc.).

El sobredimensionamiento de las áreas urbanas y complementarias de Necochea Quequén, la falta de planificación y control del crecimiento urbano y la desregulación del mercado del suelo alentó procesos de desarrollo urbano dispersivo con estratificación de sectores sociales que obedecen a distintas lógicas de apropiación de la periferia. El problema de este mecanismo de implantación territorial se evidencia junto a otros aspectos negativos en el sobrecosto social y económico que se genera a la ciudad y a las empresas de servicios.

Puede decirse en este sentido que la ciudad se plantea como un escenario donde la relación entre lo público y lo privado plantea tensiones en un contexto en el cual conviven los nuevos modelos de desarrollo urbano con la inercia del modelo de desarrollo tradicional.

El agravamiento progresivo de los conflictos entre los usos residenciales permanentes y las actividades del complejo agro exportador -fundamentalmente en Quequén- demandan que el estado municipal genere herramientas de gestión que incorporen formas y mecanismos más eficaces para encauzar los procesos de transformación urbana y regional optimizando las relaciones entre la sociedad y su soporte natural.

Por todo ello se requiere definir la elaboración –en el marco de un ámbito participativo y desde un enfoque multidisciplinario - de un nuevo Código de Ordenamiento Territorial del Partido de Necochea, articulado con los lineamientos estratégicos surgidos del Plan Urbano Ambiental y que contenga los programas y proyectos resultantes de las distintas instancias participativas de desarrolladas en el mismo.

En tal sentido la municipalidad de Necochea viene desarrollando en los últimos tiempos una serie de acciones y gestiones preliminares en relación al objetivo propuesto:

- Concreción del Sistema Municipal de Información Territorial (S.M.I.T.) el cual conforma un sistema integrado de bases de datos que reúne la información sobre características físicas, valuación de propiedades, zonificación, sistemas de información geográfica, transporte y datos ambientales, socioeconómicos y demográficos. Ello nos permite contar con información actualizada que resultará de fundamental importancia para el desarrollo de la nueva propuesta de Código Urbano y Territorial.
- Gestiones de regularización y convalidación provincial de ordenanzas modificatorias de la Ordenanza 2005/81, entre ellas la Ordenanza 2358/91 de zonificación de Quequén, ampliaciones de área urbana, desafectaciones de zonas de reserva, modificaciones de zonas de usos específicos, creación de nuevas zonas, etc.
- Se formalizó con la Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial un convenio de seguimiento y asesoramiento técnico para la elaboración del nuevo Código de Ordenamiento Urbano y Territorial lo cual fue autorizado por el Honorable Concejo

Deliberante mediante Ordenanza N° 5904/06 y promulgado por Decreto del Departamento Ejecutivo N° 2561/06.

- Se han concretado las tres primeras etapas del Plan Urbano Ambiental del Partido de Necochea, habiéndose definido ya los ejes estratégicos de actuación y el menú de programas y proyectos que será puesto a consideración de la comunidad en talleres participativos a realizarse en el transcurso del presente año.
- Se está trabajando actualmente en tareas relativas a la Fase I del proceso de elaboración del nuevo Código de Ordenamiento Urbano y Territorial de Necochea – Quequén acordado con la Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial a fin de poder contar con información completa de la estructura física del partido (Estructura circulatoria, Ocupación y Usos del Suelo, Servicios de Infraestructura, Morfología, Espacios Públicos, etc.) y la definición de los principales conflictos, tendencias y potencialidades.

Las próximas etapas que resulta necesario abordar para la concreción de este proyecto corresponden a:

- **Fase II:** armado de escenarios posibles alternativos. Articulación con los lineamientos estratégicos del PUA. Plan de Ordenamiento Territorial como expresión de la política urbana del gobierno municipal.
- **Fase III:** redacción del cuerpo normativo del Código con la formulación de normas generales y particulares. Aprobación por Ordenanza del HCD y posterior Convalidación Provincial según lo requerido por el Decreto Ley 8912/77 de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo.

Los actores involucrados en la elaboración del nuevo COUT del Partido de Necochea son:

- Áreas Provinciales (Dirección de Ordenamiento Urbano y Territorial, Secretaría de Asuntos Municipales, Dirección de Tierras, Geodesia, Hidráulica, etc.)
- Áreas Municipales (Planeamiento, Medio Ambiente, Espacios Públicos, Obras Públicas, Obras Privadas, Catastro, etc.)
- Colegios Profesionales (Arquitectos, Agrimensores, Martilleros, etc)
- Sector Privado, Organizaciones de la comunidad, vecinos.

A pesar de no formar parte de un mismo cuerpo normativo, los Códigos del Espacio Público, de Edificación, de Preservación del Patrimonio, así como la Agenda Ambiental y la Carta Municipal para una Accesibilidad Diferente, que también forman parte del menú de programas y proyecto del PUA, constituirán herramientas de gestión complementarias del Código Urbanístico.

El conjunto de reglas a establecer a través del COT (criterios para loteo y edificación, delimitación de la zonas, organización del uso y ocupación del suelo y del trazado urbano, etc.) tiene fuerte influencia sobre los precios de los inmuebles.

Por ejemplo, el permiso o prohibición de determinados usos puede inhibir la competencia entre usos comerciales y residenciales, alterando los precios. Los casos en los que se otorga permisos para el desarrollo de usos específicos de la tierra o cambios de densidades (barrios de vivienda, barrios cerrados, etc), incrementan el valor de la tierra.

La elaboración de un nuevo código de ordenamiento urbano, brinda la posibilidad de implementar los cambios en las regulaciones del uso de la tierra y de desarrollos que pueden usualmente llevar a incrementos substanciales del valor de la tierra, y por lo tanto, impactar en las ganancias de los desarrolladores.

En este sentido, deberá tenerse en cuenta que mas allá de la recaudación de recursos, los

impuestos sobre la propiedad y sobre la transmisión de bienes pueden tener otras finalidades con un aspecto extra-fiscal. El impuesto sobre la propiedad, como los instrumentos de captura de plusvalías, pueden estimular determinados comportamientos sociales con objetivos de interés colectivo, tales como el ordenamiento del crecimiento urbano y el combate a la especulación inmobiliaria, a través de alícuotas progresivas o diferenciadas en el espacio urbano

Por ejemplo, diferentes tasas o contribuciones pueden ser utilizadas como un incentivo para lograr alguna combinación específica de usos o desarrollos de la tierra dentro de una zona específica. En este enfoque, el costo más elevado deberían imponerse en áreas o para tipos de desarrollos que son menos deseables, cobros más elevados en cambio pueden aplicarse en áreas que son más caras o más difíciles para la provisión de servicios.

Las políticas urbanas que orientan este proyecto tendrán especial atención a la tierra vacante considerando su diversidad de condiciones y utilizarla para promover una mayor "racionalidad urbana" a fin de estimular la ocupación de lotes disponibles en los sectores donde ya exista una infraestructura apropiada, y de suprimir el crecimiento urbano en aquellas áreas carentes de infraestructura. Aquí también, la incorporación de mecanismos que permitan la aplicación de una política progresiva de impuestos sobre inmuebles a fin de desalentar la retención de tierras por parte de los propietarios (sobretasa al baldío), deben ser tenidas en cuenta.

Como se observa, resulta esencial articular las normas de regulación del suelo con las políticas fiscales desarrolladas en el Subprograma 4.C – Financiamiento, tendientes a generar recursos que posibiliten la gestión del planeamiento y la construcción de ciudad.

Controlar el desarrollo urbano dispersivo requiere entre otras cosas un conocimiento acabado de la situación de las tierras suburbanas y de los componentes no solo planialtimétricos, geométricos, jurídicos y económicos sino además, aspectos como los ambientales y físicos del soporte natural. Es fundamental contar con cartas temáticas que muestren claramente donde están las tierras bajas, de riesgo y de protección ambiental pues solamente de esa forma será posible fiscalizar eficientemente áreas que ya tienen problemas crónicos de drenaje, de deslizamientos o de contaminación. Para ello, el Catastro Multifinalitario (proyecto 4.B.1), será un importante aporte de información.

En tal sentido el nuevo Código de Ordenamiento Urbano y Territorial del Partido de Necochea incluirá instrumentos urbanísticos que permitan la aplicación de los lineamientos estratégicos y los programas y proyectos desarrollados por el Plan Urbano Ambiental en el marco de los objetivos y estrategias definidas por el Gobierno Provincial en materia de ordenamiento territorial (Art. 3º Decreto Ley 8912/77).

Estos instrumentos proveen herramientas de intervención, regulación, actuación, operativas, de participación, etc. Entre ellos –sin agotar las posibilidades– pueden mencionarse:

- **Determinación de sectores especiales de desarrollo:** áreas del territorio que requieran regímenes urbanísticos particularizados con independencia de las características de ordenamiento territorial de la zona en la cual se insertan. Comprende por ejemplo a sectores sociales suburbanos o marginales, áreas de interés patrimonial, zonas de usos específicos, áreas de equipamiento comunitario, y de intervenciones urbanísticas de gran escala y complejidad.
- **Aportaciones urbanísticas:** comprenden los recursos económicos que provienen de la aplicación de las normas de ordenamiento urbano ambiental, por ejemplo cambio de indicadores urbanísticos, valorizaciones de inmuebles por inversiones municipales en obras de servicios y equipamiento, autorizaciones para urbanizaciones cerradas, etc.

- **Convenios urbanísticos:** es un instrumento operativo que permite acordar acciones conjuntas entre al municipio y la comunidad tendientes a desarrollar las propuestas urbanísticas en base a los consensos obtenidos en el marco del desarrollo del Plan Urbano Ambiental del Municipio de Necochea. Incluye entre otras intervenciones: proyectos especiales, edificaciones inconclusas o en estado de obsolescencia, desarrollos en áreas de interés histórico, arquitectónico y paisajístico, áreas de desarrollo prioritario, etc.
- **Asociaciones público/privadas:** este instrumento de actuación se utiliza generalmente para desarrollar grandes proyectos en sectores específicos de la ciudad. Comprenden permisos para desarrollos privados y la provisión de beneficios públicos por parte del socio del sector privado.
- **Compensaciones urbanísticas:** en el caso de parcelamientos de manzanas originadas con anterioridad a la vigencia de la Ley 8912/77 posibilita el incremento de los indicadores urbanísticos de ocupación total y densidad neta a cambio de donaciones de áreas verdes y libres públicas y reservas fiscales para equipamiento.
- **Mecanismos participativos de consulta y ajuste del código:** mediante este instrumento, y cumplimentando determinados requisitos, la comunidad puede proponer modificaciones a la normativa urbanística enmarcadas en los lineamientos estratégicos del Plan Urbano y los generales del Código de Ordenamiento Urbano y Territorial.
- **Certificados de derecho potencial a construir:** se aplican para áreas específicas que se verán beneficiadas por inversiones públicas, a su vez financiada con los ingresos generados por la venta de dichos certificados. Requiere que los potenciales compradores tengan confianza en que dichas inversiones efectivamente se realizarán.
- **Zonificación inclusiva:** permite otorgar incrementos de indicadores para desarrollos urbanísticos a cambio que el mismo incluya una proporción de viviendas de interés social.
- **Venta de derechos sobre edificios:** este instrumento se basa conceptualmente en la diferenciación entre los derechos sobre edificios por una parte y de los derechos de propiedad de la tierra, por la otra. Esto permite a la comunidad recuperar el incremento del valor de la tierra resultante de los derechos sobre los edificios que están por encima de un nivel preestablecido en forma general.
- **Programas de bancos de tierra** en los cuales el Estado adquiere grandes extensiones de tierra (con tenencia por períodos de tiempo relativamente largos) para controlar mejor el ritmo y el uso de la tierra y prevenir las especulaciones. Asimismo, pueden plantearse iniciativas de **reajuste de tierras** en las cuales, usualmente a través de un fondo de tierras fiscales, el gobierno reajusta los patrones de propiedad, redistribuyendo parte o toda la tierra a los propietarios de tierra existentes o a nuevos propietarios.
- **Participación en plusvalías:** permite que un porcentaje de los incrementos en los valores de las tierras derivados de cambios en las regulaciones urbanas (nuevas zonificaciones, indicadores urbanísticos de densidad, ocupación, etc) sea percibido por la comunidad y utilizados por el municipio para construcción de viviendas de interés social, infraestructura, equipamiento de espacios públicos, etc.

- **Bonificaciones por zonificación:** en este caso el desarrollador se beneficia con incrementos en los indicadores urbanísticos a cambio de proveer algún tipo de beneficio público (vivienda social, espacios públicos, infraestructura).

PROGRAMA 4 PROYECTO 4.A.2	Código del Espacio Público
--	-----------------------------------

Se ha cristalizado en el tiempo, una suerte de ocupación indebida, caótica y por supuesto, no planificada, de los espacios y vía pública acreditando una impunidad injustificada, hasta el punto de que lo incorrecto es aceptado por el propio ciudadano como lo normal.

La normativa vigente, dispersa, superpuesta y desactualizada genera interpretaciones contradictorias para su correcta administración.

Las intervenciones ejecutivas, legislativas y del juzgamiento de las faltas no siempre están coordinadas en el campo del ordenamiento y la revalorización del espacio público. El valor de la cosa pública y las sanciones a lo que se expone el infractor cuando atenta en su contra no tiene correlación.

La falta de continuidad y sistematización de los controles permitió –y consolidó- esa permanente invasión del espacio público con publicidad –fija y móvil-, exhibición de productos utilizando la vía pública como virtuales expansiones de los locales de concesionarias de coches, mueblerías, verdulerías, sillas, mesas, cerramientos plásticos de establecimientos gastronómicos, mobiliario urbano que no cumplen con los servicios propuestos, ausencia de representatividad social de las implantaciones monumentales, la lista es infinita.

Este proyecto busca lograr niveles adecuados de calidad en la gestión, evitando, como mínimo, la ocupación indebida de los espacios públicos y racionalizar sus usos. De esta forma el estado municipal debe ejercer el rol, basado en la eficiencia, eficacia y transparencia, que le compete, para regular y articular del patrimonio socio-ambiental que renueve la confianza ciudadana. Como máximo, recuperar el espacio público como soporte físico para el ejercicio y la construcción de ciudadanía, resguardando su dominio público que garantice la accesibilidad y el uso social y colectivo.

Construir un espacio de contención, de integración y de constitución de nuevas identidades que estimule la construcción de lazos sociales basados en valores solidarios como antídoto frente a los peligros que encierra la vida en la ciudad. El reconocimiento de las necesidades de toda la población, fundamentalmente de los ancianos, niños y personas con capacidades diferentes, destruyendo las barreras arquitectónicas.

Modificar hechos y costumbres requiere de la elaboración de un instrumento de gestión que unifique el conjunto de normas y donde se establezca claramente lo permitido, lo prohibido, el diseño, los materiales y todo aquello que garantice las condiciones que deben cumplirse para garantizar la convivencia social y la preservación del patrimonio común para cada espacio particular.

Es necesario contar con una normativa única e integradora, la cual debe fijar la racionalidad

necesaria para la protección y el control del espacio y la vía pública, su mantenimiento y restauración en defensa del ambiente, el paisaje urbano y el adecuado desarrollo de las actividades planificadas y espontáneas. Todo ello deberá plasmarse en el nuevo Código de Espacios Públicos.

En este sentido, se viene desarrollando desde la Dirección de Medio Ambiente, la elaboración de este nuevo cuerpo normativo. La propuesta considera como objetos del Código de Espacios Públicos, el patrimonio integrado por los espacios verdes libres públicos, reservas fiscales, playas marítimas y las vías de circulación tanto peatonal como vehicular existentes y a crearse en el Partido de Necochea, su equipamiento e infraestructura.

Asimismo, propone contemplar ingerencias sobre fachadas de inmuebles públicos y privados y elementos arquitectónicos, escultóricos, ornamentales y naturales que son percibidos desde el espacio público a fin de mantener y /o recuperar los valores ambientales y urbanos esenciales y la calidad morfológica de sus componentes. Estos aspectos estarán articulados con los proyectos del *Código de Edificación y el Código de Patrimonio Arquitectónico Urbano y Rural*.

Se reconoce como fundamental la capacitación de quienes deberán asumir la responsabilidad de mejorar los servicios de control, perfeccionando los procedimientos que faciliten la vigilancia y la sanción de los usos indebidos y/o excesivos o degradantes del espacio común. El objetivo es lograr trabajadores profesionalizados, sensibilizados y asistidos para la consecución de los fines propuestos. Estas cuestiones se profundizan en los proyectos: *Capacitación + Formación del personal municipal y Unidad de Control de obras Públicas y Privadas*.

De igual forma, se promoverá la participación ciudadana en la protección y el ejercicio pleno de sus derechos y deberes, a fin de garantizar el compromiso social de cumplimiento efectivo.

Como se mencionó, la propuesta que está siendo elaborada, contempla para este código el ordenamiento y uso de los siguientes componentes:

- Las áreas verdes libres públicas, las reservas fiscales, el arbolado urbano, las costas marítimas y fluviales y Reserva Natural Arroyo Zabala.
- La trama vial y sistemas circulatorios o vía pública y antejardines. (incluye: cercos, veredas, cazuelas para arbolado, calzadas, ciclovías, estacionamientos, espacios de carga y descarga)
- El mobiliario urbano:
 - de seguridad: bolardos, señalización, semáforos, reductores de velocidad, etc.
 - de servicio: refugios de colectivos, paradas de taxis, cestos de residuos, bebederos, cabinas de información.
 - decorativos: marquesinas, toldos, salientes, maceteros, etc.
 - de esparcimiento: monumentos, placas recordatorias, esculturas, murales, fuentes, juegos, playones deportivos, etc.
- El uso transitorio de la vía pública para obras de infraestructura y privadas. En articulación con lo señalado en el proyecto *Reordenamiento del tendido aéreo y subterráneo- Programa 3*.
- Las barreras arquitectónicas. En este punto además, deberá coordinarse y elaborar en conjunto con las otras reparticiones públicas y con las prestatarias de los servicios públicos los programas oportunos, debiendo establecer las prioridades de obras y de áreas de intervención, fijar acciones y plazos de concreción en etapas y determinar un cronograma de readecuación.

- La señalización, imagen y comunicación visual privada e institucional. Este ítem debe incluir su uso según sea:
orientadora: señalización de tránsito y el ordenamiento de las circulaciones en la ciudad, incluyendo recomendaciones a los ciudadanos.
informativa: hitos históricos, culturales, turísticos y naturales.
de promoción: difusión y desarrollo de actividades comerciales, administrativas, culturales, deportivas y recreativas.
- Los usos comerciales (escaparates, kioscos, puestos móviles, venta ambulante, etc.), las ferias artesanales, venta de antigüedades y afines y ferias de microemprendedores.
- Los eventos públicos (deportivos, turísticos, culturales, recreativos)
- La tipología de usos y espacios de localización.

Como palabras finales, vale decir que a partir de este proyecto, se busca generar y aplicar una nueva y verdadera filosofía de gobierno urbano, ciudades seguras, ciudades educadoras, ciudad del encuentro.

“Con su habilidad de dibujante, diseña una ciudad viva y colorida, poblada heterogéneamente, con espacios abiertos y lugar para todos sus habitantes...incluso los niños.” Marta Pesenti en referencia a Francesco Tonucci.

PROGRAMA 4 PROYECTO 4.A.3	Código de Edificación
--	------------------------------

El actual Código vigente en el distrito data del año 1982. Si bien en su momento su implementación mediante la Ordenanza 2181/82 significó un importante avance en materia normativa, en la actualidad ha quedado claramente desactualizado, a pesar de haber sufrido numerosas modificaciones a lo largo de los años.

Resulta necesario por lo tanto contar con una herramienta de gestión actualizada que incorpore nuevos conceptos y procedimientos relacionados con modalidades constructivas, soluciones tecnológicas y materiales acordes a la realidad actual, articulada con los lineamientos estratégicos surgidos del Plan Urbano Ambiental relacionados con la morfología urbana, régimen edilicio, preservación del Patrimonio Histórico, Urbano y Arquitectónico. etc.

Asimismo su ámbito de aplicación debe comprender no sólo a la ciudad cabecera del Distrito, sino también a las localidades del interior, área rural del Partido, como así también el ámbito litoral costero.

Las tareas que resulta necesario abordar para la concreción de este proyecto comprenden:

- **Fase I:** Conformación del Equipo técnico. Obtención de información necesaria. Compilación de ordenanzas relacionadas a las construcciones privadas y de inversión privada en la vía pública. (Ejemplo: Ordenanza Vía Pública, cercos y veredas,

Ord.4100/99 de Instalaciones eléctricas domiciliarias y electromecánicas, barreras arquitectónicas, edificios históricos, Parque industrial, etc.). Identificación de principales conflictos y tendencias. Articulación con los lineamientos estratégicos y programas y proyectos del Plan Urbano Ambiental. Definición de mecanismos participativos.

- **Fase II:** Redacción del cuerpo normativo del nuevo instrumento de gestión. Elevación al Honorable Concejo Deliberante para su aprobación por Ordenanza.
- **Fase III:** Implementación. Control y Monitoreo. Comisión de Interpretación. Definición mecanismos de ajustes y actualización.

Entre los actores involucrados en este proyecto pueden mencionarse:

- Areas Municipales (Planeamiento, Obras Públicas, Obras Privadas, Consejo del Discapacitado, Seguridad Pública, Higiene y Bromatología, Comisión Honoraria de Patrimonio, Defensa Civil,)
- Areas Provinciales (Dirección de Ordenamiento Urbano y Territorial, Instituto Cultural de la Provincia, etc.)
- Colegios Profesionales (Arquitectos, Agrimensores, Técnicos, Ingenieros, Martilleros, etc.)
- Sector Privado, Organizaciones de la comunidad, Vecinos.

Se considera el cambio del actual Código de Edificación, por un Reglamento General de Construcciones que establezca los requisitos mínimos para el diseño y ejecución de edificaciones dentro del ámbito del Partido de Necochea y sea de aplicación obligatoria para quienes desarrollen proyectos de edificación de carácter permanente, público o privado; todo ello para garantizar la seguridad de las personas, la calidad de vida y la protección del medio ambiente.

A pesar de no formar parte del mismo cuerpo normativo, los Códigos del Espacio Público, de Edificación, de Preservación del Patrimonio, así como la Agenda Ambiental y la Carta Municipal para una accesibilidad diferente, que también forman parte del menú de programas y proyecto del PUA, constituirán herramientas de gestión complementarias del nuevo Reglamento de Construcciones.

Este instrumento normativo incluirá entre otros aspectos:

- Cambios nivel de parcelas; terraplenamientos y excavaciones.
- Cercos y veredas, plazo de ejecución, niveles, anchos de acera, materiales, arbolado, pendientes, acera frente a entrada de vehículos, dársenas.
- Fachadas: Alturas s/ Línea Municipal, retiros, conservación de fachadas.
- Servicios sanitarios domiciliarios: Instalaciones imprescindibles, servicios mínimos, instalaciones en obras industriales. Piletas de natación.
- Reglamentación sobre viviendas premoldeadas y viviendas de sistemas constructivos no tradicionales.
- Implementación del Certificado de cota de predio, que estará referido al estudio de desagües pluviales y/o pavimentación actuales o a futuro.
- Reglamentos de seguridad contra incendios, normas generales de seguridad.(Bomberos)
- Reglamentación referida a emisión de ruidos molestos, aislaciones acústicas, de locales, etc.
- Incorporación al presente Reglamento de planos y bosquejos referidos a las normas constructivas, entre ellas la carátula reglamentaria de presentación de documentación de obra.

- Introducir cambios que reformen y actualicen los puntos ya tratados en la Ordenanza 2181/82.

PROGRAMA 4

PROYECTO

4.A.4

Código de Patrimonio Arquitectónico Urbano-Rural

Entendemos por “patrimonio urbano y arquitectónico” de una ciudad, a aquellos edificios, áreas urbanas, espacios abiertos o muebles (farolas, buzones, etc.) que identifican las particularidades de su evolución histórica y la definen de una manera especial. Lo “patrimonial” es, básicamente, una relación entre un objeto (en nuestro caso, un hecho físico como lo son los edificios) y el sujeto social.

En términos generales, podemos señalar que para abordar un análisis del patrimonio construido local, debemos distinguir tres tipos de valores: el histórico-social, el artístico-arquitectónico y, el urbano-paisajístico; a su vez, cada uno de ellos presenta diversas categorías de análisis.

Es claro que los edificios y/o espacios patrimoniales constituyen un valor público destacado en una ciudad. En mayor o menor medida, la población reclama por ciertas obras que han sido o son fundamentales en el paisaje urbano. Sin embargo, al momento de repartir responsabilidades, la situación dominial del bien pasa a ser un dato sustancial.

La elaboración de un Código Patrimonial parte de la necesidad de identificar aquellos valores públicos que son importantes preservar para la sociedad y que demandan un tratamiento particular.

Hay aspectos sobre los que se han ido trabajando en los últimos años; entre los más destacados debemos mencionar el Inventario y el Código del Patrimonio Arquitectónico.

El Registro de bienes patrimoniales, o Inventario, es una pieza esencial de una política patrimonial, por que es el instrumento que identifica la población edilicia sobre la que se debe operar, brinda un conocimiento de la misma y la clasifica de acuerdo a su importancia.

La existencia de un registro como el elaborado oportunamente con el Colegio de Arquitectos, con especialistas en la materia, es muy auspiciosa. Pero, el Inventario debe ser un instrumento de gestión dinámico; por lo tanto es fundamental que se encuentren los mecanismos para evaluar periódicamente las propiedades y desarrollar un sistema que permita incorporar con criterio, nuevas obras.

El Código del Patrimonio está promulgado por Ordenanza 4238/00, dando un marco legislativo a las acciones en defensa de la preservación cultural de los bienes inmuebles. Sin embargo, es esencial reglamentar dicha ordenanza con el fin de que la misma pueda ser aplicada en los casos particulares.

Un aspecto central a dilucidar es la vinculación formal del registro o inventario con los derechos y obligaciones que señala el Código en cuestión. Como señala el artículo 5 de dicha normativa, la declaración de “interés patrimonial” debe ser sancionada por ordenanza.

Es recomendable que, todos aquellos inmuebles o muebles urbanos que integren el registro

patrimonial sean inmediatamente formalizados por ordenanza para definir una preservación preventiva.

Es deseable también que el inventario y las normativas puedan ser difundidos o, al menos, de fácil acceso. Una alternativa medianamente sencilla es la edición en formato digital, tanto del inventario como de la norma, y su presencia en línea en el sitio virtual del municipio.

La edición en papel no es, en la actualidad, lo más adecuado. Pero sí sería muy valiosa la publicación de un material escrito (dirigido a público general) que se elabore a partir del inventario. Éste tipo de trabajos ayuda mucho a la formación de una conciencia sobre el valor de los bienes culturales y a la divulgación de los mismos entre los turistas o visitantes.

Más allá de la identificación de los bienes y de su protección por la ordenanza, es imprescindible asegurar mecanismos administrativos que encaucen correctamente los procedimientos relacionados con éste tipo de bienes. En tal sentido, es fundamental que desde la obtención de la información catastral, aparezca el dato de que es un bien tutelado. Más aún, es deseable que dicha información sea utilizada por otras organizaciones o empresas, como ser las inmobiliarias.

Desde ya, es fundamental articular la política patrimonial con las posibilidades financieras de la recuperación edilicia o del mantenimiento que demanden las obras. En tal sentido, es inevitable reconocer al menos tres grupos: los inmuebles de dominio público municipal, los de dominio público no municipal y los de dominio privado.

Es importante tener un conjunto de beneficios significativos, adecuados a las características de cada inmueble (y de sus propietarios) para poder efectivizar acuerdos de preservación patrimonial que se traduzcan en mayores inversiones en la materia, sea en la recuperación de edificios como también en su mantenimiento.

Sin duda, también es necesario acompañar dichos beneficios con sanciones que ayuden a percibir claramente cuál es la política en la materia.

El proyecto reconoce lo actuado hasta la fecha, pero es necesario definir los términos de la reglamentación del Código Patrimonial para ajustar dichos conceptos a lo local y, de ser necesario, introducir las modificaciones que se crean oportunas en la normativa en cuestión.

PROGRAMA 4 PROYECTO 4.A.5	Código Ambiental
--	-------------------------

La elaboración de un código supone la definición de una estructura normativa que pondere la importancia que tiene la **“sustentabilidad ambiental en el desarrollo local.”**

Más allá de los impactos a nivel mundial que tienen las acciones antrópicas, no todos ellos se visualizan con la misma intensidad en lo local, por lo tanto, es muy importante establecer las medidas particulares principalmente de aquellas acciones que efectivamente impactan (negativamente) sobre el medio en el cuál vivimos.

Es decir, es importante tener presente los compromisos mundiales asumidos, especialmente

los objetivos y metas del Milenio apuntados Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible, Johannesburgo, 2002. Cabe recordar que Argentina ha adherido a esta declaración y ha ajustado las metas mundiales a la realidad del país.

Con las reformas constitucionales de 1994, lo ambiental se incorpora a la Carta Magna en sus artículos 41 y 43 y en la Constitución de la Provincia de Buenos Aires en su artículo 28. En la actualidad existen leyes, decretos y ordenanzas de aplicación directa sobre nuestro territorio que se basan en los principios de protección y sustentabilidad ambiental.

Dentro de las múltiples normativas cabe mencionar la Ley 25675 “Ley General del Ambiente” que establece los presupuestos mínimos para una gestión ambiental, la Ley 11.723, conocida como la Ley Integral del Medio Ambiente para la Provincia de Buenos Aires que tiene por objeto la protección, conservación, mejoramiento y restauración de los recursos naturales y del medio ambiente en general y se enmarca en el principio de sustentabilidad ambiental.

Otras normativas son más específicas de los usos que hace el hombre a través de diversas actividades, por ejemplo: la Ley N° 10.699 (uso de agroquímicos), Ley N° 11.347 (residuos patogénicos), Ley 11.459 (radicación industrial), Decreto 908/97 (radicación minera), Ley N° 5.965 (protección de cuerpos de agua y aire), 12.257 (código de aguas), 10.081 (código rural), 8.912 (uso del suelo), entre otras.

Pero son los municipios quienes deben enfrentar los problemas concretos dentro de una estructura carente de recursos humanos capacitados y sin la tecnología (aparatoología) específica que permita los controles oportunos para precaver las acciones humanas en detrimento del ambiente.

Es primordial, que el Código Ambiental trate los temas ambientales desde los principios normativos y paralelamente, defina en términos generales los procedimientos para el impulso de las investigaciones sobre los cuestiones locales, para el incentivo a la educación ambiental, la garantía del derecho a la información y fundamentalmente, la búsqueda de una mayor transparencia de actos administrativos de gobierno y de las responsabilidades sociales de los sectores privados.

Que asimismo, contemple los planes de monitoreo, la normalización de los procedimientos de medición acorde a lo comprometido por la unidad de gestión ambiental y un cronograma de adecuaciones posible.

El objetivo es encontrar los mecanismos que nos permitan adecuar las normas ambientales vigentes al contexto local, por supuesto sin contradecir los principios que las animan. Para ello se implementará una política de concertación adecuada a la trascendencia y gravitación del desarrollo sustentable local, comprometiéndolo a ciudadanos (cambio de valores) y a empresarios (racionalidad gerencial).

Desde ya, es muy importante poder trabajar sobre el financiamiento para poder incidir de la mejor manera en el desarrollo de proyectos que brinden conocimiento, desarrollen tecnologías apropiadas y/o minimicen situaciones que no son deseadas.

PROGRAMA 4

**PROYECTO
4.A.6**

Carta Municipal para una accesibilidad diferente

Entendiendo la idea de un municipio como lugar de encuentro y satisfacción de los intereses ciudadanos, todas las personas tienen derecho a participar de forma activa en la comunidad lo que supone, necesariamente, hacer extensivo el concepto o cultura de accesibilidad de forma integral lo que significa suprimir barreras y hacer efectivos todos los derechos. Esto supone crear y adaptar infraestructuras y servicios generales que tengan en cuenta las necesidades individuales de las distintas personas que son usuarias de esos servicios y/o infraestructuras.

Debe verse en consecuencia la accesibilidad como una condición de acceso universal para todos. La que debe concretarse por medio de una acción inclusiva, participativa y normalizada.

Integrar a todas las personas implica definir un modelo de política coherente, que tenga en cuenta al mismo tiempo los principios de ciudadanía plena y de vida independiente y que contribuya a la eliminación de barreras de integración, educativa, familiar, cultural, social, productiva o arquitectónica. La accesibilidad desempeña un papel clave en la promoción de los derechos humanos y de las libertades fundamentales y, por lo tanto, se deben incluir en todos los niveles de las acciones que emprenda el Municipio.

De esta manera se promulgaría una ordenanza municipal que garantice la accesibilidad plena al entorno urbano contemplando los siguientes principios: Uso del entorno urbano; de movilidad y el transporte; de participación activa en la cultura, el ocio, la educación, la recreación y el deporte; de trabajo; de vida social; de información.

Para ello se requiere el esfuerzo coordinado de las distintas instituciones públicas o privadas así como las organizaciones que participan en la ciudad. El ámbito ideal para el tratamiento de la futura ordenanza es la Comisión Municipal de Personas con Discapacidad, donde se reúnen periódicamente las diferentes asociaciones intermedias y el municipio, dando el marco ideal para la instancia de redacción, promulgación y efectivo control de cumplimiento, bajo la responsabilidad de todos los implicados en la temática.

La intención de la ordenanza es simplificar la vida de todos, haciendo el entorno construido, los productos y las comunicaciones igualmente accesibles, “utilizables” y comprensibles para todos sin costo extra o con el mínimo posible.

Todas las acciones del Municipio deberían estar dirigidas a que los conceptos de Accesibilidad y Buenas Prácticas impregnen a todos los servicios municipales. Partiendo de la idea de accesibilidad en un sentido cotidiano detectando, reconociendo y actuando sobre los obstáculos que incluso la propia Administración presenta. El Municipio, a través de sus acciones, debe marcar el camino del cambio para poder luego exigir, a través de la transversabilidad, las medidas para mejorar la accesibilidad en el plano general a través del diseño universal.



Las desactualizaciones del Catastro son producidas por diferentes motivos, entre los cuales se pueden destacar: cambio en la forma geométrica (subdivisiones, anexiones, unificaciones) o por hechos naturales (inundaciones), cambios en la titularidad de los derechos sobre las parcelas, cambios en las características de las mejoras existentes en la parcela (construcciones, cultivos, etc.), cambio de valor, entre otros.

Paralelamente a la desactualización se produce un deterioro de la estructura institucional debido a que ésta normalmente no puede acompañar a los avances tecnológicos, las nuevas estrategias de administración, el entrenamiento del personal, etc. Revertir este proceso exige decisiones profundas que normalmente llevan a la reestructuración del Sistema Catastral.

Un buen Catastro es aquel que contribuye para la distribución equitativa de las cargas tributarias, promueve la seguridad de la propiedad raíz y crea bases para la planificación urbana y regional. Justamente esta última afirmación abrió el camino para la visión moderna del **Catastro Multifinalitario**. Este registro pasa a contemplar, además de los aspectos económicos, físicos y jurídicos tradicionales, los datos ambientales y sociales del inmueble y de las personas que en él habitan.

La implementación de un catastro multifuncional implica un cambio de paradigma para su administración y exige nuevas relaciones entre los sectores público y privado. Para que un catastro sea realmente multifinalitario es necesario integrar todas las instituciones que trabajan al nivel de parcela. La multifinalidad se consigue mediante la coordinación y no de la centralización.

La puesta en marcha del catastro multifinalitario implica, contar con información actualizada, confiable y con calidad sobre la cual se puede hacer una mejor planificación del desarrollo, fortalecer los procesos de titulación de predios, fijar valores que permitan determinar el monto del impuesto más equitativo. Además, permite una mejor regulación del suelo y la identificación de terrenos desocupados, el monitoreo y recuperación de los incrementos de valor conocidos como plusvalías, la localización de tierras de riesgo y de protección ambiental, por citar algunos de los beneficios.

Un dato puede no ser importante, pero todos los datos representan un conocimiento universalizado que conlleva un enorme poder que no puede ni debe estar fuera del Estado.

No significa que la institución catastral deba disponer de la totalidad de datos en su sistema, sino que su base parcelaria debe ser tomada como referencia para relacionar todos los datos administrados por las instituciones que generan y requieren información territorial. Para ello es preciso plasmar algunas acciones tales como:

- Integrar el Catastro con el Sistema Municipal de Información territorial (SMIT).
- Normalizar y controlar la cartografía catastral existente, así como definir sistemas, formas y precisiones para la georreferenciación. La posibilidad de un convenio de la Dirección Provincial de Geodesia es una alternativa a analizar para el desarrollo de este punto.
- Integrar y transferir la información de distintos ámbitos a través de normas específicas, de forma sistematizada y homogénea, con miras a la optimización de recursos. (Obras Públicas, Obras Privadas, Catastro, Salud, Desarrollo Social, Turismo, Ingresos Públicos, Hacienda, otras administraciones de gobierno, Empresas de servicios, Bancos, Inmobiliarias, etc)
- Es fundamental, implementar un sistema de actualización de datos jurídicos, económicos, físicos. Las actualizaciones pueden ser masivas (la totalidad de la ciudad), parciales (por sectores) o continuas (a medida que ingresa el dato, por algún mecanismo establecido).

- Deben ser registrados los datos físicos, jurídicos y económicos de las tierras fiscales. Estos bienes en general no se encuentran avaluados ya que no tributan. Asimismo, muchos de ellos no cuentan con planos que indiquen su forma y dimensiones, más aún si se trata de tierras de otros niveles estatales.

En el Partido de Necochea, existen y cada vez más, ocupaciones de tierras privadas en estado de vacancia (propietarios desconocidos, sin sucesores aparentes, etc.), con la expectativa de acceder a su dominio a través la figura de usucapión. Resulta acertado entonces, conocer la magnitud y ubicación de tierras en estado de vacancia, verificando si se trata de un fenómeno concentrado en determinadas zonas o se presenta de forma dispersa, por ejemplo.

Registrar a nivel parcelario si se trata de un inmueble bajo la cota de inundación, si existieron usos contaminantes previos (por ej. Estaciones de servicios con contaminación del suelo), etc. es otra de las tareas a desarrollar en este proyecto. Es decir incorporar al tradicional catastro, el Catastro Ambiental.

Otras variables como usos del suelo, índices de construcción, densidades, también deben ser reunidos a escala de la parcela.

Es fundamental también, incorporar valores del mercado inmobiliario, coordinando por ejemplo, una mesa de trabajo similar a la que impulsa la Provincia para avalúos de la tierra urbana. Una vez obtenida la planta de valores, implementar un modelo de precios, utilizando un sistema informatizado, el cual servirá de base par fijar el valor a los fines fiscales de cada parcela.

Como se mencionó, es necesario que la estructura institucional acompañe a los avances tecnológicos y las nuevas estrategias de administración. Para esto, se debe asegurar la capacitación del personal municipal de las diferentes áreas para la utilización eficaz del Catastro Multifinlatario.

Por último, también es valioso que la información que resulte pertinente a la comunidad sea difundida a través de Internet u otros medios de comunicación.

PROGRAMA 4 PROYECTO 4.B.2	Gobierno Electrónico
--	-----------------------------

El proyecto está definido como un GE2G (Gobierno Electrónico 2º Generación), es decir que su enfoque está orientado a los procesos de gestión del mismo plan. Si bien hay mucho para aportar en los procedimientos internos, el hecho de que el Plan tenga una visión integral y sea participativo, marca de por sí que los diversos proyectos deberán interactuar con muchas áreas y con sectores y actores por fuera del municipio.

Por lo tanto, será necesario concebir situaciones de contacto con la comunidad, empresarios, turistas, etc., que se encuentren vinculados al Plan y que sean importantes para la implementación del mismo.

En la actualidad, la Municipalidad de Necochea cuenta con una red privada de fibra óptica instalada bajo norma tanto en el Palacio Municipal como en la Dirección de Ingresos Públicos. Por otro lado, se instalo una conexión inalámbrica con la delegación de Quequén. También

cuenta con un sistema de Recaudación y un Sistema Contable corriendo bajo un entorno de Windows compatible que puede ser accedido desde cualquiera de las dependencias que conforman la red, tal como se describió anteriormente.

En cuanto a la tecnología en Hardware, actualmente el municipio podría decirse (nunca se esta con lo último en este ambiente) que esta altamente actualizado si se lo compara con tan solo 4 años atrás. Esta disponibilidad de equipamiento e infraestructura haría factible implementar nuevos programas de software de forma de lograr una intercomunicabilidad completa entre todas las áreas de manera sencilla y sin costo, explotando así, los recursos de hardware logrados durante este período.

Una meta que debe imponerse es la re-estructuración del sitio oficial www.necochea.gov.ar.

La importante herramienta en que se ha convertido la Internet en la actualidad hace que sea fundamental para presentarse al público a través de la Red, no exclusivamente con un carácter informativo, sino como parte del proceso de gestión. Cualquier página oficial moderna deberá cumplir al menos con los siguientes objetivos:

- Ante todo **Informar**
- Facilitar o detallar los pasos en la **Gestión de Trámites**
- Mostrar **Transparencia en la Gestión**

En virtud de las exigencias actuales, en una primera fase, es fundamental desarrollar una drástica reestructuración del sitio web oficial. Las actividades a realizar, ordenadas según la prioridad de las mismas, serían las detalladas a continuación:

1.1.- Además de completar la información básica como: Cada área con su organigrama y fundamentalmente los temas que resuelve cada una con las correspondientes direcciones de mail dedicada a responder cada una de las consultas o inquietudes en forma directa. Por ejemplo, la Secretaria de Hacienda esta conformada con las siguientes direcciones: La Dirección de Tesorería, la Dirección de Ingresos Públicos, la Dirección de Compras y Suministros, y Dirección de Sistemas. Cada dependencia atiende trámites de índole totalmente diferente (desde inscripción como proveedor municipal, hasta una consulta por el pago o no de una tasa), los cuales no se encuentran especificados; en consecuencia los interesados no saben a quien enviar su consulta y terminan enviándole un mail al Intendente quien luego lo reenvía a la secretaria quien luego lo reenvía a la Dirección correspondiente para que algún empleado pueda responder.

1.2.- Agregar información general del Partido de Necochea: documentos sobre historia, geografía, cultura en general, artes, arquitectura, medio ambiente y actualidad. Dicha información no debe ser general, sino tener distintos niveles de profundidad para que verdaderamente le sirva al vecino, al alumno, el investigador y todos aquellos que requieran conocer con más detalle todos o algunos aspectos del lugar.

1.3.- Incorporar información que avance hacia la Transparencia de la Gestión, abarcando un control ciudadano que vaya desde el pensamiento a la acción. Por lo tanto, en ésta línea se debe proveer acceso a la información de gestión permitiendo que el ciudadano evalúe las acciones y verifique los avances comprobando o no el uso eficiente de los recursos. Como puntos destacados en esta sección podemos nombrar:

- Disponibilidad de todo el Plan Urbano Ambiental; posibilidad de acceder a la versión completa de todo el documento, o en forma parcializada. Además, de acceder a parte del proceso, fotos y documentos parciales.

- Foros de debate, sobre grandes temas; que le permitan al vecino participar con opiniones como si fueran talleres virtuales. No pueden ser muchos temas, sino más bien pocos.
- Plan de acción; implica un grado de planificación más vinculado a la coyuntura. En dicho plan se encuentran las acciones programadas para los próximos dos, tres o cuatro meses como máximo. De esta manera, el vecino puede saber que está o que va a hacer el funcionario en lo inmediato.
- Auditoria Cívica; permitiendo el control ciudadano de los expedientes más complejos. La idea es que el vecino pueda acceder libremente a determinados expedientes, o por lo menos a sus informes más importantes, o aunque sea a los municipales, respecto de aquellas autorizaciones que pueden ser consideradas críticas. En términos generales, se entiende que la exposición pública de estos hechos administrativos limita las consideraciones erróneas, caprichosas y corruptas de muchos expedientes.
- Auditoria Financiera; permitiendo el control ciudadano sobre el presupuesto ejecutado cada secretaria. El vecino puede visualizar absolutamente todo el sistema de compras, licitaciones y hasta sueldos del personal jerárquico y de los empleados.

En forma independiente de la información disponible (tema, cantidad y calidad), debemos tratar la organización de esta información. Una adecuada estructuración de la página web es fundamental. En tal sentido, una correcta organización permitirá el fácil acceso a la información de interés por parte de los usuarios comunes (a saber, usuarios comunes debe considerarse el peor caso: personas no expertas en manejo de computación ni Internet).

La alternativa propuesta en tal sentido, debería considerar la página desde tres puntos de vista bien diferenciados

- Desde el punto de vista del usuario como **Ciudadano** común es deseable poder encontrar de forma accesible y directa la información de los trámites más comunes permitiendo además bajar los formularios correspondientes a cada uno. Otros datos importantes que deben estar presentes desde este punto de vista, son datos propios de la ciudad: Información Poblacional (cantidad de población, nivel socio económico, nivel educacional, estado laboral, etc.) Información Geográfica (acceso al Sistema Municipal de Información Territorial). Sin olvidar la información proveniente del poder Legislativo, el Concejo Deliberante, es necesario hacer públicas las ordenanzas sancionadas cada sesión, tanto actual como histórico.
- Desde el punto de vista del usuario como **Contribuyente** es necesario permitir consultar deuda por tasas: Tasas de Servicios Públicos, Tasa por Servicios Rurales, Tasa de Seguridad e Higiene, Tasa Automotor y Moto, Tasa por Derechos de Cementerio, entre los mas importantes. O también, sería deseable, permitir consultar en que lugar se encuentra su expediente por una denuncia ambiental o cualquier otro motivo.
- Desde el punto de vista del usuario como **Turista**, es *fundamental* presentar toda la información imaginable aquí. Quizás de la forma que actualmente se encuentra, pero si ninguna duda, con el mismo *layout* que el resto del sitio (digo, la Secretaria de Turismo también es parte de la Municipalidad)

Otra meta esencial es la posibilidad de brindar una atención al vecino las 24 horas.

El acceso a Internet, en un país como el nuestro, todavía no esta globalizado con lo cual no debe considerarse la opción del sitio web como única fuente de información e interacción con los ciudadanos. Es por esto que de manera complementaria a una “completa” pagina web, debería proveerse de una atención On-Line y/o a través de una línea gratuita del tipo 0800 de

un operador que sea capaz de atender la consulta del vecino, poder responderla en los casos mas simples, o dirigirlo al sector correspondiente.

Esta actividad se complementa con muchas otras, planteadas en otros proyectos, con lo cuál no supone superponer las mismas sino fundamentalmente coordinarlas bajo un sistema de respuesta permanente.

En el mediano plazo, es imprescindible avanzar en la definición del expediente electrónico.

El expediente, sinónimo de burocracia en nuestro país, es mal que nos pese una herramienta necesaria y obligatoria en todos los procedimientos públicos, debe sin ninguna duda actualizarse.

Es un proyecto que bien puede comenzarse gradualmente, desde dentro de las oficinas de cada Secretaria y no imponerse como una reforma revolucionaria dentro de la administración pública. El objeto del expediente electrónico es el de reducir tiempo en el proceso de trámites internos; está constatado que, acciones relativamente simples, demandan en el Estado al menos veinte días de papeleo y, por lo tanto, debe convertirse en una obsesión, no solo el buen uso de los recursos, sino la aplicación de los mismos a tiempo.

Las experiencias de expediente electrónico en otros municipios, por caso las compras de insumos, han demostrado que se pueden reducir a tiempos muy cortos los procesos formales de la administración pública.

Desde ya, avanzar en una política de gobernabilidad electrónica implica llegar cada día a más personas –vecinos- con estas posibilidades.

Algunos analistas interpretan y consideran que Internet debe ser tratado como un bien público, como son los servicios de agua y luz donde los ciudadanos pueden disponer en lugares públicos.

Los gobiernos municipales deberían tomar la iniciativa de proponer el libre acceso a la información, es decir "Internet", de manera gratuita en aquellos lugares públicos, tales como: colegios, bibliotecas, sociedades de fomento, parques, plazas importantes, organismos públicos, etc. bajo programas filtros que permitan bloquear sitios web con contenido pornográfico además de una lista de palabras predeterminadas, entre otras aplicaciones.

Esto implica, no solo la inversión en el sitio (y sus contenidos), sino fundamentalmente en infraestructuras, equipamiento y capacitación. Es decir, el proyecto debe contemplar una importante línea de desarrollo de "telecentros". Hay bastante experiencia en la materia –buena y no tan buena- por lo que debe debatirse cual, o cuales son los mejores sistemas para implementarlo.

En cuanto a infraestructura y equipamiento se debe destacar la posibilidad de implementar una red inalámbrica que cubra toda la ciudad. Esta alternativa esta fundamentada en el proyecto de informatización de la red de bombas de agua del tendido, en dicho proyecto se plantea la instalación de una serie de placas (hardware) controladoras que cada determinado tiempo obtendrán medidas de parámetros tales como tensión, presión y caudal entre otras. Los datos capturados serán enviados a una central de monitoreo dispuesta en el tanque principal a través de una red inalámbrica dispuesta con una antena (con su correspondiente *acces point*) en cada bomba. De esta manera se lograría una red inalámbrica abarcando gran parte de la ciudad, red que no solo se utilizaría para el monitoreo del sistema de bombeo de agua sino para un

sinnúmero de posibilidades entre las que podemos encontrar: distribuir Internet, interconectar diferentes entidades, etc.

PROGRAMA 4 PROYECTO 4.B.3	Unidad de Gestión del Plan Urbano Ambiental
--	--

Como todo Plan, existen dos etapas muy marcadas: la formulación y la implementación. Durante esta primera etapa, se le ha impreso un sello de integralidad y participación al proceso de la planificación urbano ambiental, en contraposición con el tradicional hermetismo técnico que presidía a estas definiciones.

La concepción del urbanismo como el soporte físico de las relaciones socio-económicas de una población, nos ha llevado a considerar tanto a especialistas como usuarios de la ciudad en su justa manera. Por eso, tanto las definiciones técnicas como los procesos participativos han sido muy importantes en la definición del Plan.

El Menú de Programas y Proyectos muestra claramente la integralidad a la que se alude; por un lado hay propuestas sobre el accionar de gran cantidad de dependencias municipales (y no exclusivamente las del área de planeamiento), pero también sobre otros aspectos que involucran a terceros (privados, vecinos, organizaciones, otros niveles del estado), afirmando así que la lógica del desarrollo es un tema de todos y no solo de algunos.

Además, se especifican proyectos que hacen al funcionamiento de la ciudad (y las necesarias mejoras), otros referidos a la norma, el financiamiento, la educación. Pero también se destacan los proyectos urbanos a realizar o impulsar y, muy especialmente, aquellos que hacen a la competitividad y la equidad del desarrollo.

El proyecto de referencia parte de reconocer el valor de visión integral y la participación en diferentes niveles de acción del Plan, pero pretende definir la sostenibilidad de esta actitud en la etapa de implementación del mismo. Es lo que podríamos llamar el “gerenciamiento” del Plan Urbano Ambiental. El sentido de dicho gerenciamiento es definir los aspectos tácticos y operativos para la implementación del PUA, de la manera más eficiente y eficaz posible.

A fin de clarificar la importancia de éste punto, es bueno dejar en claro algunos conceptos. El sentido táctico de un plan refiere a la organización de recursos y acciones en un marco temporal de mediano plazo, digamos un horizonte de cuatro a ocho años como mucho. Cuando nos referimos a lo operativo, estamos refiriéndonos a un horizonte de uno a dos años y, obviamente a definiciones de acción muy concretas.

La eficiencia y eficacia, por otra parte, no son lo mismo. Por eficiencia entendemos el buen uso de los recursos, es decir, de la mejor manera para que me alcancen. La eficacia es el correcto cumplimiento de las metas y los objetivos. De poco sirve ser eficiente si no se logra ser eficaz y, uno de los objetivos imprescindibles es ser eficiente.

La propuesta parte de reconocer tres niveles de integralidad que definiremos como: Plan-Programas, Programas-sub-programas, Sub-programas-Proyectos. Son tres niveles de análisis que necesitan tiempos diferentes, unos con mucha continuidad y otros con mayor perspectiva.

Podemos afirmar que el máximo responsable del Plan debe ser el Intendente. De la misma manera, es importante que cada programa, sub-programa y proyecto tengan un responsable visible, alguien que tenga en su agenda la determinación de decisiones para que las acciones se hagan. Los responsables pueden ser funcionarios o no, pero siempre deben ser personas vinculadas íntimamente a las tareas que demanda cada propuesta.

La periodicidad de reuniones tiene que ver con el nivel de propuesta a la que se refiere. Por ejemplo, a nivel del Plan-Programas, podrían pautarse dos reuniones anuales, mientras que el resto de los niveles pueden tener frecuencias más seguidas (mayor cuanto más concreta es la tarea).

Lo esencial es definir los protocolos de actuación en cada nivel, es decir ¿qué es lo que se discute y qué es lo que se define en cada encuentro? Es necesario que esto quede pautado, para que sea conducente el trabajo.

Desde ya, más allá de los responsables, es deseable organizar grupos focales en cada proyecto o programa que permita definir participativamente las estrategias, tácticas y definiciones operativas. Esto le dará inusitada fuerza a las acciones y reducirá los niveles de controversias públicas. Para ello es fundamental contar con un profesional de las ciencias sociales especializado en manejo de grupos.

Anualmente deberían rendirse cuentas de lo actuado y lo programado, en una charla pública y con un informe publicado en el sitio de Internet del Municipio.

PROGRAMA 4

PROYECTO

4.B.4

Unidad de Control de Servicios Públicos

Un aspecto esencial del buen funcionamiento de la ciudad es la forma en que se ejercen los controles de los servicios públicos concesionados o privatizados.

Es imprescindible asegurar que el funcionamiento de tales servicios sea prestado con eficiencia (buen uso de los recursos), equidad (para que la prestación llegue a todos los vecinos en forma adecuada), eficacia (en tanto la empresa o concesionario cumpla los fines que se han propuesto) y transparencia (de tal forma que el vecino pueda tener mecanismos de control que le permitan verificar que las acciones que se emprenden son las correctas).

Las diferencias de prestaciones públicas, tanto en actividades como en el tamaño mismo de las concesiones, da un abanico de acciones de control que ha llevado históricamente a segmentar dichas tareas en diferentes áreas municipales. Es un inconveniente de la administración burocrática que puede verse en la mayoría de los municipios de la provincia de Buenos Aires, pero que debe modificarse ya que su efectividad está lejos de ser la deseada.

En nuestro caso, y para ejemplificar, las concesiones se organizan en diferentes dependencias, a saber: i) el contrato de recolección de basura y del relleno sanitario está controlado desde la Secretaría de Obras Públicas, ii) el Transporte Público, desde el área de Seguridad Pública, iii) el Casino tiene una administración propia, iv) el estacionamiento medido y pago lo controla el Gobierno y, v) las concesiones en parques, plazas, playa o costa del río, obedecen a una Dirección de Concesiones y Departamento de Espacios Públicos.

Obviamente cada una de ellas tiene su propia complejidad, pero tal división de los

desmembramientos no ayuda a ejercer de la mejor manera las tareas. En algunos casos, por que los controles no son parte del fin mismo (o del principal) del área en cuestión, como es el caso de Obras Públicas o Seguridad; de tal manera que al constituirse en tareas secundarias (respecto a los fines del área) es lógico pensar que no cuentan con toda la atención necesaria.

La otra razón es que, para ejercer verdaderamente el control de una concesión es necesario contar con recursos adecuados que, entre otras cuestiones, implica un equipo multidisciplinario que interprete cada uno de los contratos y que verifique la correcta ejecución del mismo. Aquí lo que se visualiza es que, mientras un área tiene ingenieros que pueden realizar unas tareas, otra cuenta con los abogados, y otra con los contadores; el funcionamiento del sistema de control esta basado en las buenas relaciones entre funcionarios (que prestan sus recursos para estas tareas) y no en la lógica de un sistema ordenado. Ni siquiera la Dirección de Servicios Públicos, creada con el fin de controlar algunas de las concesiones (las de menor cuantía, pero de mayor cantidad), cuenta con recursos propios para realizar las verificaciones, debiendo solicitar permanentemente a otras áreas los servicios de inspección, los técnicos y los profesionales.

Esta situación da como resultado gestiones muy diferentes en cada hecho sujeto de control, pero que dificultan un procedimiento ordenado, normas de calidad en la aplicación de las concesiones y dificultades para ejercer auditorias ciudadanas o al menos un mayor grado de transparencia.

La propuesta es crear una Unidad de Control de Servicios Públicos –concesionados o privatizados- que abarque la totalidad de las prestaciones que el municipio delega en otros grupos (léase empresas u otras organizaciones).

Esta Unidad tendrá estructura propia que le permita realizar todas las acciones pertinentes para abordar los controles, desde la redacción de las cláusulas específicas en los contratos, las inspecciones de rutina, los recursos para las verificaciones o auditorias especiales que sean necesarias, los mecanismos para encauzar las denuncias o apremios y para continuarlos hasta la aplicación de las sanciones correspondientes y los sistemas de transparencia que le permitan al vecino poder asegurarse de cómo se utilizan los recursos públicos y del cumplimiento de las pautas establecidas en los contratos.

Esta nueva Unidad recicla gran parte de los recursos humanos y técnicos actualmente disponibles, sea por que algunos cumplen estas tareas, o por que libera horas de trabajo del personal que serán destinadas a sus labores principales. La nueva estructura debe poseer mínimamente profesionales jurídicos y contables, técnicos ambientales y urbanos, inspectores capacitados en los temas de control y administradores profesionalizados que elaboren y operen el sistema con una visión integral del control.

La nueva Unidad no dependerá de ninguna Secretaria política, sino que se vinculará directamente con todo el Gabinete Municipal, dependiendo solo del Intendente Municipal, a quien le deberá rendir las cuentas de sus acciones.

Se busca que, por medio del Gobierno Electrónico, esta Unidad pueda establecer un buen contacto con el vecino, recibiendo preguntas, denuncias e información variada sobre el accionar de los prestadores de servicios. Además, deberá verificar que los informes de gestión solicitados a quienes realizan las prestaciones o los que se hagan por medio de las inspecciones, estén todos disponibles al público en Internet.

La creación de la Unidad es un desafío importante y requiere de fuertes decisiones políticas, pero sin duda mejorará la administración municipal. Algunas de dichas decisiones como el grado de autarquía de la Unidad, deberán ser tomadas en conjunto y, en el futuro, poder profundizarse.

PROGRAMA 4

PROYECTO

4.B.5

Unidad de Control de Obras Públicas y Privadas

Actualmente el control de las obras privadas y las obras públicas, se ejerce en forma desagregada. Es decir existen diferentes áreas municipales que se encargan de ello, no existiendo una gestión integrada de las fiscalizaciones efectuadas.

No existe un registro unificado, tal como el expediente de obra (privada) sobre las construcciones pertenecientes a otras jurisdicciones estatales. Ejemplo de ello son los establecimientos educativos, del poder judicial, vialidad provincial y nacional, etc. Lo mismo sucede con las obras privadas en espacios públicos (concesiones), o privados del estado municipal, otorgados en cesión definitiva o provisoria, los cuales no cuentan con exigencias equivalentes a las requeridas para las construcciones en predios privados.

La escasez de personal específico para el desarrollo de las tareas de contralor es un tema recurrente, sumado a la dificultad de contar con un ágil asesoramiento legal, requerimiento frecuente para este tipo de trabajos.

Es necesario contar con un sistema integrado de control que organice el conjunto de métodos, normas, procedimientos y mecanismos de verificación y evaluación, con el fin de procurar que todas las obras que se implanten en el territorio, respeten los aspectos urbanísticos, protejan el patrimonio existente y brinden seguridad a los bienes y personas. En este mismo sentido, es básico que la administración de la información se reúna en un único sistema, según lo señalado en el proyecto *Catastro Multifinalitario*.

La *Unidad de Control de Obras Públicas y Privadas* será la encargada de controlar las obras que se realizan en predios privados como asimismo en los espacios públicos del Partido de Necochea. Para este último caso, es fundamental coordinar esfuerzos entre los organismos públicos y empresas prestadoras de servicios, teniendo en cuenta además los parámetros que surjan del Proyecto 1.2 - Intervención del Estado municipal en la gestión de otras infraestructuras. Asimismo, deberá articularse con lo planteado en el proyecto Reordenamiento del tendido aéreo y subterráneo.

Para un correcto funcionamiento de este aparato de control, se propone contar con diferentes cuerpos de inspectores coordinados integralmente por la UCOPP - Unidad de Control de Obras Públicas y Privadas, según se describe a continuación:

Cuerpo de inspectores para obras de infraestructura y servicios, públicas o privadas (obras de: generación, conducción y transformación de energía; comunicaciones y telefonía; producción, distribución y evacuación del agua; recolección de residuos; televisión por cable; transmisión de datos).

Funciones y responsabilidades:

- Controlar la ejecución de las obras mencionadas verificando que se cumpla con la consulta directa con las dependencias municipales involucradas, las condiciones establecidas en la autorización de los proyectos, la normativa municipal aplicable, los estándares de calidad exigibles y minimizar las afectaciones de los bienes comunales y la vida urbana.
- Recibir en carácter provisorio y definitivo las obras realizadas para las empresas de servicios públicos.
- Vigilar la preservación de los equipamientos urbanos en el espacio público (pavimentos vehiculares y peatonales, estructuras, arbolado y otros) durante el desarrollo de las

obras de redes de infraestructura o sus consecuencias y aplicando el régimen punitivo correspondiente.

- Cuidar las condiciones de seguridad para los peatones, el tránsito vehicular y los bienes públicos durante el transcurso de las obras de redes de infraestructura.
- Brindar los asesoramientos propios de sus competencias

Cuerpo de inspectores para Obras Privadas (edificios en predios privados y públicos, incluyendo además, concesiones como por ejemplo balnearios, construcciones en Parque M. Lillo, etc.)

Funciones y responsabilidades:

- Verificar lo ejecutado en la obra con relación a los planos que se tramitan en las distintas direcciones de incumbencia.
- Recibir en carácter provisorio y definitivo las obras realizadas por los particulares.
- Controlar el cumplimiento en lo referente a protección a fincas linderas a una obra, vallas provisorias y letreros al frente de las obras, andamios sobre la vía pública y demás aspectos contemplados en el Reglamento General de Construcción (proyecto 4.A.3)
- Fiscalizar instalaciones complementarias e instalaciones sanitarias.
- Denunciar ante la Unidad de Control de Obras Particulares y Públicas (UCOPP) de toda obra construida sin permiso Municipal o en contravención a normas municipales que en cumplimiento de sus funciones detecte en el ámbito del Partido de Necochea.
- Brindar los asesoramientos propios de sus competencias

Cuerpo de inspectores para instalaciones en la vía pública (comprende: toldos, cartelería, marquesinas, mobiliario urbano, etc.)

Funciones y responsabilidades:

- Contribuir a que la implantación de las instalaciones en la vía pública, se realice respetando la seguridad a vehículos y peatones, atendiendo los procedimientos de trabajo establecidos por la reglamentación correspondiente.

Otros aspectos a considerar en este proyecto son, la incorporación de asesoramiento y respaldo legal por parte de un profesional específico dentro de la Unidad y la capacitación para suministrar los conocimientos y habilidades de uso de herramientas técnicas para el correcto contralor, según injerencias.

PROGRAMA 4

PROYECTO

4.B.6

Unidad de Gestión de cobros

Como se ha mencionado en el documento de diagnóstico del Plan Urbano, existe una clara dependencia del municipio de los recursos aportados por otras jurisdicciones, particularmente de la coparticipación provincial.

Si bien se hace necesario actualizar las tasas municipales (actualmente se mantienen en vigencia las alícuotas de 1992) se debe avanzar en el mejoramiento de los índices de cobrabilidad. El índice de recaudación del año 2006 ha sido del 55%. De esta manera, los recursos municipales se vuelven limitados para dar respuesta a las demandas de la población. De allí deviene la importancia de la eficiencia en el cobro de tasas, contribuciones y canon.

El modelo de moratorias y nuevas moratorias se ha agotado, y se requiere una nueva concepción en el tratamiento de los ingresos municipales, para lo cual es imperante el mejoramiento en la eficiencia financiera del municipio.

La distribución de los gastos y recursos debe tender a asegurar el respeto de los principios de igualdad y equidad, y para ello, es también necesario, optimizar la gestión de cobro, reduciendo la morosidad en zonas y sectores con recursos suficientes y fijando las zonas donde deberían tomarse otro tipo de medidas, para que la gestión de cobro se encuentre relacionada con la realidad del distrito.

Por ello, sería de extrema necesidad implementar una Oficina de Gestión de Cobro, en el ámbito de la Dirección General de Ingresos Públicos, que cuente con recursos humanos con capacitación específica.

El objeto fundamental de trabajo de la Oficina de Gestión de Cobro es toda la deuda morosa por tasas urbanas, red vial, publicidad y propaganda, seguridad e higiene, canon de concesiones, etc, exceptuando la deuda del año en curso. Por otro lado, desarrollar acciones para prevenir la morosidad de ciertos contribuyentes, manteniendo un contacto "personalizado" por ejemplo con aquellos contribuyentes cuyos planes de pago se encuentren próximos a caer comunicándoles la pérdida de los beneficios que ello implica.

La implementación de una Oficina de Gestión de Cobro demanda una labor coordinada con otras áreas municipales y dependencias estatales para la obtención de toda la información respecto de los contribuyentes, a modo de ejemplo, desde la averiguación de la titularidad de un inmueble, servicios que posee el bien, hasta el estudio socioeconómico realizado por las asistentes sociales.

En aquellos casos en que el cobro no pueda concretarse, esta oficina deberá proveer toda la información necesaria e indispensable para que la Subsecretaría Legal y Técnica confeccione, de manera automática, el correspondiente título ejecutivo para la iniciación del juicio de apremio correspondiente.

PROGRAMA 4
PROYECTO
4.B.7

Corporación del Desarrollo Urbano

La visión tradicional del desarrollo urbano reserva para el Estado la función de dictar la norma y realizar los controles, mientras que para el Mercado la función de reproducir la ciudad. Es cierto que el Estado se hace cargo de la realización de infraestructuras y equipamientos, pero generalmente son hechos posteriores a los asentamientos formales e informales, o al menos a las decisiones de donde va a darse el crecimiento.

Bajo esta generalidad, el Plan Urbano se vuelve una propuesta que permite al Mercado "elegir" donde reproducirse con mayor libertad. Y sucede exactamente eso; por ello vemos que más allá de lo que el Plan Urbano pretenda, solo se reproduce la ciudad (dentro o fuera del Mercado) que más oportunidades brinda.

En la actualidad, bregamos por un modelo de planificación + gestión urbana que articule mejor los roles del Estado y del Mercado. Ya no es uno u otro, ni siquiera uno más el otro, sino la sinergia de ambos, en dónde cada cual tiene a su cargo el rol que mejor puede hacer. Este tipo

de nuevas visiones, muy lograda en países como Inglaterra y Francia, se conocen como “partnerships”.

Un aspecto muy concreto del problema que suscita esta diferencia de roles es el de no poder intervenir –desde el Estado_ en el mercado de tierras. Ello hace que sólo se reproduzca una tierra apta para los sectores más pudientes o para aquellos más informales. Más aún, le resulta muy difícil al Estado las típicas interferencias entre ambos sectores.

Las Corporaciones de Desarrollo Urbano, muy utilizadas en otros países y con algunos ejemplos en el nuestro, son sociedades del estado (SE) compuestas mayoritaria o totalmente por capitales públicos, pero que operan en el campo del derecho privado. Esta particularidad le permite –bajo un objetivo claramente predeterminado, un plan de acción específico y sistemas de control externos- una gran agilidad para resolver un problema y por lo tanto asegurar la efectividad de las acciones.

Las Corporaciones de Desarrollo Urbano son muy comunes en España para articular el crecimiento urbano hacia aquellas zonas que el Plan propone y el Mercado no le interesa. Al no operar la CDU con una lógica de mayor rentabilidad, permite invertir en zonas no deseadas hasta que se vuelvan aptas para que el Mercado las reproduzca.

Un caso conocido muy destacado es la Corporación de Santiago, creada con el fin de repoblar el centro de Santiago de Chile, el cuál se había “vaciado” por migraciones a la periferia y presentaba signos de tugurización.

En Argentina el caso más conocido es la Corporación Puerto Madero, creada con el fin de recuperar dicha zona de la Capital Federal. Originalmente, tal CDU se conformó con dos capitales físicos: los edificios y la capacidad de dictaminar la norma. A partir de una estrategia que contemplaba la captura de los mayores valores producidos por cada obra que se ejecutaba, la Corporación Puerto Madero pudo ir creciendo y desarrollando el conjunto de obras urbanas que se necesitaban.

En la Provincia de Buenos Aires encontramos sociedades del Estado principalmente en el campo de la provisión y evacuación de las aguas (por caso Mar del Plata), pero la lógica administrativa de estas unidades está generalmente más ligada a lo público que a lo privado. No obstante son ejemplos a tener en cuenta.

La propuesta es crear una “Corporación de Desarrollo Urbano de Necochea-Quequén”, conformada por un directorio presidido por el Intendente, en el cual pueda tener participación el sector privado y que adapte su plan de acción a los programas de competitividad y equidad del PUA.

Los fondos de la CDU serán determinados anualmente, pudiendo ser de partidas tradicionales, especiales y de transferencia de otras organizaciones.

En un principio su estructura será compartida con la pública, pudiendo crecer solo en función de la complejidad de sus obras.

Especialmente interesa que la CDU aborde temas como el desarrollo de infraestructuras y equipamientos en áreas de fuerte crecimiento, la producción de suelo urbano para sectores de medios o bajos recursos y, las mejoras del hábitat en los lugares de más riesgo.

La CDU debe abordar todo el proceso, desde la planificación hasta las ventas, de ser necesario.

Es importante comenzar con una CDU Necochea-Quequén que aborde algunos pocos temas y que pueda ir creciendo conforme sus éxitos se lo permitan.

PROGRAMA 4 PROYECTO 4.B.8	Unidad de Control Ambiental
--	------------------------------------

Las normas sin controles comprometen su aplicación y generan injusticias, ya que queda librado a la conciencia del vecino el cumplimiento de las leyes. En el tema ambiental es fundamental contar con un grupo dedicado al control y restitución del ambiente en emergencia. Más aún, el proceso del control debe comenzar en el incentivo de las denuncias y terminar en las acciones paliativas inmediatas. Pero también pueden contemplar incentivos al mantenimiento de la buena calidad ambiental.

Las denuncias que actualmente se reciben y los hechos que se observan vinculados a la protección ambiental y especialmente al cumplimiento de la normativa vigente en el ámbito nacional, provincial y municipal, son sobre situaciones muy diferentes. Entre ellas podemos mencionar la existencia de basureros clandestinos, la poda sin permiso del arbolado público, la contaminación visual en la vía pública producto de cartelera no autorizada, el uso indebido de la vía pública, la polución del aire por vehículos de uso particular y públicos, las emisiones de particulado en las plantas de silos (por encima de los valores permitidos), los ruidos molestos por distintas actividades diurnas y nocturnas (industriales, locales de esparcimiento, equipos de aire acondicionado), vuelco de líquidos a la vía pública, olores o presencia de animales (roedores, insectos u otros).

Actualmente el área de Medio Ambiente no tiene inspectores, aunque algunos de sus agentes tienen la potestad para labrar actas; sin embargo, ya que tienen otras tareas asignadas y no cuentan con vehículos, las acciones de control se dificultan y por lo tanto son reducidas.

El sistema de denuncias funciona pero es mejorable. Actualmente puede hacerse retirando un formulario impreso, el cuál debe ser completado y presentado en cualquier dependencia municipal, y sobre ello comienzan las actuaciones. Dicho formulario puede ser descargado desde la página de Internet, acortando un paso el trámite. La otra alternativa es la denuncia telefónica en la cuál se toman los datos y se actúa de oficio; sin embargo esto funciona en horario municipal.

Es imprescindible mejorar el sistema de denuncia para facilitar al vecino la comunicación y potenciar el control ciudadano. Se propone entonces avanzar en dos aspectos: a) un sistema de denuncia electrónica, en el cuál el vecino pueda cargar los datos sobre un formulario electrónico y que en línea esto sea recibido por los agentes municipales del área correspondiente, b) una línea telefónica específica para denuncias ambientales, en dónde las llamadas queden grabadas (para que sirvan como mejores pruebas) y que funcione las 24 horas. Desde ya, esto último habrá que articularlo (o no) con otros proyectos de control y de respuestas rápidas a los vecinos.

El área debe contar con un cuerpo de inspectores o guardas ambientales que estén específicamente dedicados a proteger el medio ambiente urbano. Éste cuerpo debe ser suficiente para trabajar el espacio urbano de Necochea y Quequén, tanto de mañana como de tarde, aunque puede pensarse en diversas intensidades. Es muy importante subrayar que la

actividad de control debe existir en la tarde y los días festivos o feriados, por que es en esos momentos en los que se realizan las acciones de mayores daños. También es recomendable que los inspectores hagan tareas en guardias pasivas, de tal manera de poder actuar bajo denuncias expresas.

Los guardas ambientales deben tener una formación específica y conciencia clara de lo que tienen que preservar. En tal sentido, es recomendable fortalecer el vínculo con diversos organismos públicos y privados que trabajan en el resguardo del medio ambiente. Entre ellos cabe señalar al área de delitos ecológicos de los Bomberos y a la unidad de Prefectura de control ambiental.

Es básico que los guardas tengan claro como deben actuar en cada situación. Para ello es necesario desarrollar un protocolo de respuestas, el cuál debe ser congeniado con todos los que intervienen en las acciones posteriores, desde la policía a los jueces (entre otros). Esta formación es sumamente importante para que las acciones se sostengan y no se caigan por meros formalismos. Existe la sensación de que, en la actualidad, hay muchas normas que existen pero se desconocen o no está reglamentada su aplicación. Por ello es muy importante trabajar sobre estos aspectos.

Los guardas deben contar con el equipo necesario, principalmente en cuestiones de transporte y comunicación. Es recomendable el uso de motocicletas, ya que su valor es más accesible, otorga mayor facilidad y velocidad en los traslados y es adaptable a diversos tipos de terreno que configuran la topografía del lugar.

PROGRAMA 4 PROYECTO 4.B.9	Gestión del Comité Organizador de Emergencias - COE
--	--

La Dirección de Defensa Civil es el organismo municipal generado por **Ley Provincial 11001/63** y su modificatoria Ley 7738/71 por la cual se adoptarán “...las *previsiones y medidas de carácter general tendientes a prevenir, evitar, reducir y reparar los efectos* ..” resultantes de fenómenos de cualquier naturaleza, responsabilizando a los intendentes municipales de las acciones que debieran llevarse a cabo ante estos hechos, para lo cual “*organizará y preparará la defensa civil en su respectiva jurisdicción.*”

En este programa, se trata de generar las condiciones administrativas y de gestión permanente por fuera de los períodos políticos.

La Dirección General de Defensa Civil, creada en la presente gestión, tiene el apoyo del un Comité de Emergencia –COE- con la participación ad-honorem de organizaciones de la comunidad con competencias en el tema y funcionarios públicos (provinciales y municipales) que asumen la tarea como carga adicional a otras funciones. No cuenta con un organismo técnico permanente.

El proyecto intentará generar las condiciones de mínima a fin de dar respuesta permanente a las situaciones de riesgo, partiendo de la experiencia del COE. Apoyar desde lo institucional la labor de la Dirección de Defensa Civil, aunando los esfuerzos y recursos municipales, convocar a todas las instituciones y profesionales interesados en la confección del plan general y dotar

de un equipo técnico permanente, equipamiento mínimo y recursos económicos necesarios para el manejo de los eventos adversos.

- Reformular el esquema de la repartición.
- Dotar a la organización resultante de sustento legal y nuevo reglamento de funcionamiento.
- Articulación público-privado en lo que hace al riesgo en áreas críticas.
- Optimizar los aspectos de la seguridad en términos estructurales, apuntando fundamentalmente a la prevención.
- Consolidar un cuerpo de inspectores ad-honoren en la identificación y estimación de accidentes.
- Realizar cursos de capacitación en riesgos ambientales destinados a agentes de la administración pública y la comunidad en general.
- Avanzar hacia la optimización de las comunicaciones radiales que puedan brindar respuestas ante una eventual emergencia en las distintas fases operativas.
- Realizar constantes campañas de prevención para despertar conciencia de prevención destinadas a la población en general.-
- Establecer un sistema unificado de denuncias de emergencias, para coordinar la concurrencia de los diferentes servicios involucrados en la atención de las mismas, con el propósito de optimizar la respuesta.

En lo que atañe a las fases de prevención, planificación, organización, ordenación de los Planes de Contingencia y puesta en práctica de las medidas operativas se verán reflejados en el programa "Atención a la Emergencia Urbana".

PROGRAMA 4 PROYECTO 4.B.10	Formación + Capacitación del personal municipal
---	--

En general durante muchos años, las instituciones públicas se mantuvieron ajenas a las transformaciones para optimizar el desempeño organizacional, a semejanza de las ocurridas en el ámbito privado. Nuestro municipio no escapó a esta realidad.

Más aún se implementaron medidas arbitrarias con el pretexto de mejorar los esquemas de la
ás aún se implementaron medidas arbitrarias con el pretexto de mejorar los esquemas de la
s aún se implementaron medidas arbitrarias con el pretexto de mejorar los esquemas de la
aún se implementaron medidas arbitrarias con el pretexto de mejorar los esquemas de la
aún se implementaron medidas arbitrarias con el pretexto de mejorar los esquemas de la
ún se implementaron medidas arbitrarias con el pretexto de mejorar los esquemas de la
n se implementaron medidas arbitrarias con el pretexto de mejorar los esquemas de la
se implementaron medidas arbitrarias con el pretexto de mejorar los esquemas de la
se implementaron medidas arbitrarias con el pretexto de mejorar los esquemas de la
e implementaron medidas arbitrarias con el pretexto de mejorar los esquemas de la
implementaron medidas arbitrarias con el pretexto de mejorar los esquemas de la
implementaron medidas arbitrarias con el pretexto de mejorar los esquemas de la
mplementaron medidas arbitrarias con el pretexto de mejorar los esquemas de la
plementaron medidas arbitrarias con el pretexto de mejorar los esquemas de la administración,

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

de los sistemas y procedimientos administrativos observados por los códigos.
e los sistemas y procedimientos administrativos observados por los códigos.
los sistemas y procedimientos administrativos observados por los códigos.
los sistemas y procedimientos administrativos observados por los códigos.
os sistemas y procedimientos administrativos observados por los códigos.
s sistemas y procedimientos administrativos observados por los códigos.
sistemas y procedimientos administrativos observados por los códigos.
sistemas y procedimientos administrativos observados por los códigos.
istemas y procedimientos administrativos observados por los códigos.
stemas y procedimientos administrativos observados por los códigos.
temas y procedimientos administrativos observados por los códigos.
emas y procedimientos administrativos observados por los códigos.
mas y procedimientos administrativos observados por los códigos.
as y procedimientos administrativos observados por los códigos.
s y procedimientos administrativos observados por los códigos.
y procedimientos administrativos observados por los códigos.
y procedimientos administrativos observados por los códigos.
procedimientos administrativos observados por los códigos.
procedimientos administrativos observados por los códigos.
rocedimientos administrativos observados por los códigos.
ocedimientos administrativos observados por los códigos.
cedimientos administrativos observados por los códigos.
edimientos administrativos observados por los códigos.
dimientos administrativos observados por los códigos.
imientos administrativos observados por los códigos.
mientos administrativos observados por los códigos.
ientos administrativos observados por los códigos.
entos administrativos observados por los códigos.
ntos administrativos observados por los códigos.
tos administrativos observados por los códigos.
os administrativos observados por los códigos.
s administrativos observados por los códigos.
administrativos observados por los códigos.
administrativos observados por los códigos.
dministrativos observados por los códigos.
ministrativos observados por los códigos.
inistrativos observados por los códigos.
nistrativos observados por los códigos.
istrativos observados por los códigos.
strativos observados por los códigos.
trativos observados por los códigos.
rativos observados por los códigos.
ativos observados por los códigos.
tivos observados por los códigos.
ivos observados por los códigos.
vos observados por los códigos.
os observados por los códigos.
s observados por los códigos.
observados por los códigos.
observados por los códigos.
bservados por los códigos.
servados por los códigos.
ervados por los códigos.
rvados por los códigos.

vados por los códigos.
ados por los códigos.
dos por los códigos.
os por los códigos.
s por los códigos.
por los códigos.
por los códigos.
or los códigos.
r los códigos.
los códigos.
los códigos.
os códigos.
s códigos.
códigos.
códigos.
ódigos.
digos.
igos.
gos.
os.
s.
.

La realidad muestra que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal
realidad muestra que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal
realidad muestra que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal
ealidad muestra que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene
alidad muestra que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene
alidad muestra que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el
idad muestra que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el
idad muestra que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el
ad muestra que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el
d muestra que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el
muestra que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el
muestra que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el
uestra que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el rango
estra que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el rango
stra que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el rango de
ra que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el rango de
a que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el rango de
que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el rango de
que la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el rango de
ue la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el rango de
e la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el rango de
la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el rango de
la situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el rango de
a situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el rango de dirección
situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el rango de dirección
situación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el rango de dirección y
ituación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el rango de dirección y
tuación actual dista de ser la más apropiada. El área de personal tiene el rango de dirección y

de la administración de las remuneraciones de todo el personal municipal. Por otra parte, la falta del departamento de seguridad e higiene laboral, hace que la dirección de

emuneraciones de todo el personal municipal. Por otra parte, la falta del departamento de seguridad e higiene laboral, hace que la dirección de personal tenga que ocuparse del tema, limitándose de este modo el control, (también administrativo) de dichas tareas.

municipal. Por otra parte, la falta del departamento de seguridad e higiene laboral, hace que la dirección de personal tenga que ocuparse del tema, limitándose de este modo el control, (también administrativo) de dichas tareas.

icipal. Por otra parte, la falta del departamento de seguridad e higiene laboral, hace que la dirección de personal tenga que ocuparse del tema, limitándose de este modo el control, (también administrativo) de dichas tareas.

icipal. Por otra parte, la falta del departamento de seguridad e higiene laboral, hace que la dirección de personal tenga que ocuparse del tema, limitándose de este modo el control, (también administrativo) de dichas tareas.

ipal. Por otra parte, la falta del departamento de seguridad e higiene laboral, hace que la dirección de personal tenga que ocuparse del tema, limitándose de este modo el control, (también administrativo) de dichas tareas.

pal. Por otra parte, la falta del departamento de seguridad e higiene laboral, hace que la dirección de personal tenga que ocuparse del tema, limitándose de este modo el control, (también administrativo) de dichas tareas.

al. Por otra parte, la falta del departamento de seguridad e higiene laboral, hace que la dirección de personal tenga que ocuparse del tema, limitándose de este modo el control, (también administrativo) de dichas tareas.

I. Por otra parte, la falta del departamento de seguridad e higiene laboral, hace que la dirección de personal tenga que ocuparse del tema, limitándose de este modo el control, (también administrativo) de dichas tareas.

. Por otra parte, la falta del departamento de seguridad e higiene laboral, hace que la dirección de personal tenga que ocuparse del tema, limitándose de este modo el control, (también administrativo) de dichas tareas.

Por otra parte, la falta del departamento de seguridad e higiene laboral, hace que la dirección de personal tenga que ocuparse del tema, limitándose de este modo el control, (también administrativo) de dichas tareas.

Dentro de las innovaciones y reediciones de escenarios podemos mencionar:

- La paulatina normalización del sistema de concursos para el ingreso y progreso de la carrera administrativa, implementado a través de la constitución y puesta en funcionamiento de la Junta de Ascensos y Promociones, lo cual permitirá en lo sucesivo mejorar la calidad y eficiencia del personal.
- La realización de cursos para el personal, con la intervención del Instituto Provincial de la Administración Pública, siendo la participación de los empleados en forma voluntaria.
- Como mecanismo de incentivo, la bonificación de la asistencia a la escuela, en sus distintos niveles, con el objetivo del completamiento de los ciclos educativos y a su vez promoviendo capacitaciones diversas (manejo de máquinas viales, computación, procedimientos administrativos, etc)
- La reciente puesta en marcha de controles de ingreso y egreso del personal por medio del sistema de geometría de mano, ha permitido ir regularizando y optimizando dichos controles, los que se realizaban en forma manual y personal para pasar a un sistema de avanzada con información inmediata.-

Una administración eficiente requiere reducir la participación del gasto de personal en el presupuesto, lo que no necesariamente significa reducir su número sino aumentar su productividad, armonizando flexibilidad, creatividad y excelencia de cada agente, respetando el contexto sensible que el tema impone: la resistencia a los cambios operativos por parte del personal, la falta de experiencias sistematizadas y la concepción vigente del recurso humano como un gasto.

Fortalecer el estado municipal pasa por planificar y gestionar lo público con eficiencia lo que necesariamente involucra incrementar la productividad, privilegiando la calidad de las prestaciones en concordancia con las expectativas y requerimientos de la sociedad.

Simultáneamente demanda una adecuación de normas y estructuras que conlleven a agilizar los procesos organizacionales dentro de un proceso de capacitación permanente. La “aptitud” del personal condiciona fuertemente la “calidad” de los servicios.

Como premisas básicas que se tendrán en cuenta en las propuestas vinculadas a la **gestión de recursos humanos** podemos indicar:

- Generar una política integral de la organización y específica por área.
- Reconocer la gestión en RRHH como un proceso permanente.
- Generar un conjunto ideal de políticas y procedimientos apropiados con capacidad de ser llevados a la práctica.
- La gestión de recursos humanos debe ser analítica y considerar la situación y contexto organizacional (global y particular) en que opera.

El sistema de administración de recursos humanos, comprende:

- Alimentación: planificación de recursos humanos; reclutamiento y selección del personal.
- Aplicación: descripción y análisis de cargos; evaluación y desempeño humano.
- Mantenimiento: compensación; beneficios sociales; higiene y seguridad, relaciones laborales.
- Desarrollo: capacitación y desarrollo de personal; desarrollo organizacional.
- Control: base de datos y sistema de información; auditoría de recursos humanos.

Como se ve, la **formación y capacitación** son solo una parte integrante de los componentes del sistema de administración de recursos humanos. La capacitación debe entenderse como el desarrollo sistemático de conocimientos, habilidades y destrezas requeridos para desempeñar adecuadamente una tarea o puesto de trabajo. Es uno de los medios para mejorar el desempeño del personal. (Cole, 1993)

Como punto de partida para el desarrollo de este proyecto, se propone la conformación de un área de capacitación específica, institucionalizando la formación y capacitación de los recursos humanos en el Municipio. Esta área deberá abordar la formulación de:

- Una política de capacitación y la asignación de recursos para sostenerla.
- La identificación de la brecha entre las capacidades existentes y las necesarias, es decir un minucioso trabajo de relevamiento para detectar fortalezas y debilidades de la organización municipal y potenciar un proceso de mejora continuo.
- La programación e implementación de las actividades tales como:
 - Terminalidad de estudios: para que los agentes municipales terminen los estudios obligatorios, es decir, su educación primaria y secundaria.
 - Programa de Becas: para responder a las necesidades de capacitación del personal municipal que, por su especificidad, deben ser realizadas en instituciones educativas especializadas
 - Capacitación en relación a un proyecto de mejora del servicio: de acuerdo a las prioridades de la gestión, se pueden seleccionar áreas o servicios. A partir de un diagnóstico y una propuesta de mejoramiento, se capacita al personal de acuerdo a las funciones a cumplir y los nuevos procesos a implementar.
 - Capacitación del personal según su función: para fortalecer las competencias de grupos de agentes municipales que tienen responsabilidades en común, como atención al público, tareas administrativas, conducción de personal, gestión de procesos, etc.

- La evaluación y la retroalimentación.

Las actividades de formación, especialización y actualización para los agentes y equipos de trabajo municipales, podrá efectuarse bajo distintas modalidades.

La modalidad intra-municipal, a través de personal que actúe como agente multiplicador seleccionado a partir de su capacitación y la experiencia en la función. Ello implica que una vez capacitados cumpla el papel de instructores con sus propios compañeros de trabajo. Que los instructores surjan de las filas del propio personal, permite que se mantenga en forma constante y permanente el control y auditoria de la aplicación de los conocimientos transmitidos.

Extra-municipal a partir de convenios con otras instituciones (IPAP, universidades, otros organismos estatales, etc)

Charlas permanentes sobre distintos temas de orden administrativo y funcional por parte de los directivos, lo cual permitiría al personal tener más participación en el desarrollo de proyectos y transmisión de inquietudes.

En cuanto a los temas sobre los cuales realizar capacitaciones, se pueden agrupar en:

Generales

Procedimientos administrativos.

Cursos de Informática (Planillas de cálculo, Internet y correo electrónico, procesador de texto)

Comunicación Escrita en el Trabajo. Redacción Administrativa

Atención al público.

Comunicación en las Organizaciones Públicas

Gestión en las Organizaciones Públicas

Formulación de Proyectos

Conformación y Gestión de Equipos

Organización, Dirección y Delegación

Cursos de especialización A modo de ejemplo se enuncian los siguientes temas sobre los cuales capacitar:

- Área de espacios públicos: mantenimiento de espacios verdes, forestación y poda urbana.
- Unidades de Control: capacitación en control de obras civiles y redes de servicios, inspección de comercio, control ambiental, etc.

Lógicamente, la lista es mucho más extensa, la cual dependerá del diagnóstico que habrá que llevar a cabo para determinar las necesidades de cada área.

A su vez, la instrumentación de la capacitación debe contemplar un sistema de reconocimiento interno, es decir, una herramienta que genere la promoción del mérito y el buen desempeño de los agentes como base de su ascenso jerárquico en la estructura municipal, bonificaciones, incentivos, etc. Para esto debe reemplazarse el actual escalafón por otro más acorde a estos objetivos que privilegie la carrera administrativa y profesional dentro del municipio (similar a la carrera profesional-hospitalaria)

Como reflexión final, la responsabilidad de la capacitación recae tanto sobre el DE como sobre el individuo. Sin el compromiso individual, se vuelve costosa e infructífera. Es necesario entonces aunar el compromiso de la administración municipal con una motivación positiva hacia la capacitación

PROGRAMA 4

**Subprograma
4.C**

Financiamiento

PROGRAMA 4

**PROYECTO
4.C.1**

**Articulación del Desarrollo Urbano Ambiental con la
Política Fiscal Municipal**

El Gobierno, para poder cumplir con sus obligaciones y con sus propuestas, necesita de recursos. Son múltiples las acciones que genera un municipio para brindar más y mejores servicios al vecino. Los recursos económicos que sustentan tales actividades son variados, de tal forma que presionan de diversa manera a la población local e inciden con distinta intensidad en el comportamiento de la misma.

Tradicionalmente, la política fiscal y el desarrollo urbano se han diseñado de manera separada, sin explorar la fuerte articulación que existe entre uno y otro.

Sin embargo, ambos instrumentos deben contestar las siguientes preguntas: ¿qué ciudad queremos? y, ¿cómo hacemos para lograrla?

Estas pocas reflexiones nos hacen avanzar en dos temas centrales del desarrollo: la equidad y la competitividad. Ambos conceptos deben ser claramente definidos y encontrar su lógica expresión en el desarrollo urbano y la política fiscal.

Pero, en general y por más que existan declamaciones, nuestras políticas públicas no son ni tan equitativas, ni favorecen la competitividad.

Por ello es importante estudiar la articulación de la política de desarrollo urbano y las políticas fiscales del Municipio, para entender donde se generan costos y beneficios, como es la manera más equitativa de presión impositiva, cuáles son los controles necesarios y cómo se establecen incidencias de los tributos en el comportamiento de los actores urbanos que se orienten a un desarrollo sustentable.

Como señalan los organismos internacionales, la equidad de los tributos no viene dada por que todos paguen lo mismo, sino por que la incidencia de la imposición económica genere el mismo tipo de presión. Por ello, la manera más representativa de explicar en el ámbito local las distintas realidades socio-económicas es el valor de la propiedad. En tal sentido, la adhesión a la provincia para compartir la misma base fiscal es un adelanto hacia dicha equidad.

El Municipio brinda diversos y variados servicios; es importante identificar aquellos que hacen al sustento general de la ciudad, como ser: el mantenimiento de calles de asfalto y de tierra, el barrido de calles, la recolección y tratamiento de los residuos (tareas que ejecuta una empresa contratada a tal efecto), el mantenimiento de los espacios públicos y, el alumbrado de calles y plazas, por ejemplo.

El conjunto de dichas tareas deben ser financiadas con la tasa urbana, aunque la presión de la misma sea diferente en las propiedades ya que la base del tributo será el valor fiscal

determinado de la propiedad. De no ser así, será necesario que el Municipio destine fondos propios provenientes de otras fuentes; es decir, deberá subsidiar el funcionamiento básico de la ciudad.

Esta situación podría parecer en principio lógica, ya que todos nos beneficiamos con una tasa subsidiada. Sin embargo, eso quiere decir que existen menos recursos para la política pública, en el buen sentido del término. ¿Y quienes son los que necesitan de dichos recursos?, aquellos sectores que dependen del Estado para elaborar estrategias de competitividad y de equidad.

Por esto es necesario que los costos que demanda el funcionamiento de una ciudad se encuentren equilibrados con los recursos fiscales que se perciben por tal concepto. Las tasas son retribuciones, más allá de la forma de determinación que tenga la misma.

Un aspecto importante a debatir es el de los baldíos, es decir aquel suelo urbano que se encuentra en estado ocioso. Sobre 67.000 partidas (aproximadamente) que conforman el padrón fiscal del Partido de Necochea, existen 28.266 baldíos. Si partimos de la base de que el suelo tiene por sentido vincularse a un sistema productivo y, que el suelo rural “desea” ser explotado mientras que el urbano ser construido, con total sinceridad nos podemos formular la siguiente pregunta: ¿qué es lo que hace que el suelo urbano no se construya?, por que demanda hay.

Lo que sucede es que se espera a que el suelo tenga valores más altos. Pero, ¿cómo puede suceder esto?; muy fácil, por que el terreno capta los valores de las inversiones que se van haciendo en el entorno, entonces a medida que esa ciudad crece le traslada valores al suelo vacante.

El Estado debe diseñar una política que no sea cómplice de la especulación del suelo urbano, por que afecta sus intereses, segrega familias del acceso a la tierra y dificulta una de las actividades industriales de mayor distribución económica como es la construcción. Por eso, generalmente, se establecen sobre-tasas al suelo vacante, y de hecho Necochea las tiene. Pero deben ser significativas y reconocer la situación del área en donde se encuentran. No es lo mismo un terreno libre en el área central, en donde ya no se van a seguir trasladando valores del entorno urbano, que un terreno en la periferia que recién se está construyendo.

Pero hay que partir de la base que la tierra ociosa debe ser gravada con sobre tasas que reconozcan al menos el uso potencial que se le puede dar a dicho suelo. Solo así se podrá incentivar un mercado de tierras más barato y accesible para una mayor cantidad de familias.

De la misma manera, también deben existir las excepciones. No tiene sentido generar imposiciones a particulares que claramente no tienen recursos. Es un problema para las familias y para el municipio. Por lo tanto, es necesario definir una tarifa social que pueda aplicarse a zonas ya definidas; aunque mínima que sea, dicha tarifa se vincula con los derechos de ciudadanía (si hay derechos, deben existir obligaciones).

Bajo estas premisas se puede lograr un sistema más equitativo y eficiente para el financiamiento urbano. Pero nunca será bueno si no se reduce la evasión. Actualmente la evasión de estas tasas es significativa y eso quiere decir que el vecino que paga esta percibiendo un servicio de calidad inferior ya que parte compensa al que evade. El “mapa de deuda” que publicamos en oportunidad del diagnóstico, nos muestra como la misma se expande por toda la ciudad y no es propia de una zona carenciada.

Dicho de otra forma, se registran deudas en lugares céntricos y en propiedades que no parecen presentar carencias. Es imprescindible revertir esta situación.

Algunos de los proyectos que estamos presentando son esenciales, entre otras cosas, para reducir la evasión. Ellos nos permitirán trabajar en un saneamiento fiscal, creando oportunidades para los que las necesitan, y sanciones para aquellos que simplemente las evitan.

Más aún, los diversos estudios que se pretenden realizar permitirán actualizar los datos para definir con mayor certeza las valuaciones fiscales y la política urbana que se pretende desarrollar, con el fin de lograr la mejor equidad en la presión fiscal y en los servicios.

Además hay otros aspectos que deberán ser estudiados en virtud de la eficiencia, eficacia y transparencia que se desea lograr. El Municipio, como ya dijimos, brinda muchos servicios y por algunos de ellos es necesario establecer cuales son las retribuciones necesarias. Actualmente algunas están establecidas, pero es oportuno revisar como funcionan, principalmente aquellas vinculadas al desarrollo urbano.

El retiro de ramas y escombros, la erradicación de basurales clandestinos, los controles ambientales y los de tránsito en el área de Quequén fundamentalmente, los servicios de poda, etc., pueden ser acciones entre otras que se requieran especialmente por pedido o por decisión política. Para ello es necesario contar con los recursos adecuados, pero es posible debatir ¿quién paga el costo de dichos servicios?

Una forma es generar una imposición sobre los afectados y otra de manera general. Cabe recordar que, destinar fondos de las rentas generales es convenir en la segunda opción.

Otro aspecto sustancial es el uso del espacio público, el cuál es de todos pero lo administra el Municipio. Las imposiciones sobre dicho espacio existen, pero es necesario revisar y debatir el sentido de la misma. Hay usos diversos en la vía pública, desde cables y caños que pasen por encima y por debajo de nosotros, a mesas, sillas, carteles y otros elementos en las veredas, o reservas especiales de estacionamiento de autos en las calles.

Por último, hay aspectos más directamente relacionados a la evolución de la ciudad y de carácter más particular como son los convenios o los derechos. Ellos forman parte de la política fiscal, pero dadas sus características se desarrollan independientemente.

PROGRAMA 4

PROYECTO

4.C.2

Convenios con vecinos, empresas y otros sectores públicos

La ciudad crece, se expande y, obviamente necesita de nuevas infraestructuras. Las demandas son crecientes y los recursos no. por lo tanto, es necesario diseñar algún sistema que haga posible la producción de infraestructuras, al menos en cierta medida.

Desde ya, los costos de las infraestructuras son variados y la ejecución de las mismas se financia de diversas maneras. En el documento de diagnóstico del PUA se citan algunos valores, los que seguramente a la fecha habrán sufrido alguna variación, pero siguen siendo indicativos.

El agua y la cloaca dependen del Municipio y, esta situación parecería favorecer la realización de infraestructuras principalmente en sitios más humildes, ya que los índices de cobertura son mayores que en otras ciudades. De todas formas, el vecino debe pagar los materiales y la

conexión del agua, pero no de la cloaca. A valores del año pasado, el costo de los 100 metros lineales de la red de agua variaba entre \$ 1.300 y \$ 2.500, según el tipo de cuadra y el diámetro del caño. De la misma manera, la conexión a la red, variaba entre \$ 24,55 y \$ 88,38. Los cien metros de cloaca, le costaban al vecino la suma de \$ 2.500, en concepto de materiales⁶, y como en el resto, la ejecución de los trabajos la realiza la empresa municipal. Por otra parte, cabe destacar que desde el trámite a la ejecución de las obras los tiempos son de aproximadamente treinta días.

Los pluviales son obras a cargo de la Provincia y el Municipio, sin ningún esquema de participación directa del vecino. La Dirección de Hidráulica de la Provincia es la encargada de los troncales y el Municipio de las subsidiarias. En el año 2006 se destinaron \$ 100.000 para la compra de materiales que permitieron diversas obras.

Las obras viales son las más costosas; el cordón cuneta cuesta \$ 80 por cada metro lineal, o sea que una cuadra (de ambos lados) costaría \$ 16.000. Por otra parte, el metro cuadrado de capa asfáltica estaba (precios del 2006) en \$ 80 por metro cuadrado; una cuadra de barrio tiene aproximadamente mil doscientos metros cuadrados, o sea que el costo final es de aproximadamente \$ 96.000. desde ya, estos valores varían de acuerdo a las características de cada calle, su suelo, la necesidad de obras preliminares, las dimensiones, etc.

La electricidad es la infraestructura de menores costos, en la medida que la misma pueda ser realizada en forma aérea y en lugares en dónde la capacidad de carga exista. El vecino debe pagar los derechos de conexión, que los liquida el Municipio y los cobra directamente la Usina, los cuáles varían de acuerdo a los metros lineales de frente.

El gas, cuyo servicio es también prestado por una empresa privada, varía según sea el tipo de vereda, las características de la calle (tipo de calle y dimensiones) y el diámetro del caño al que se debe conectar. La obra la tiene que hacer enteramente el vecino y una vez ejecutada se la debe transferir a la empresa, quién a partir de entonces se hace responsable de su mantenimiento. Los costos de la obra promedian los \$ 70 por metro lineal, o sea que una cuadra cuesta aproximadamente unos \$ 7.000. Una vez hecha la transferencia de la red, la empresa bonifica al usuario con un crédito de 1.000 metros cúbicos de gas, bajo ciertas condiciones.

Como se puede apreciar, para la ejecución de las infraestructuras que manejan las empresas privadas se debe abonar el costo de la obra íntegro, mientras que aquellos servicios que son manejados por el municipio, cuentan con subsidios explícitos ya que sólo se cobran los materiales, salvo en el caso de algunas obras de asfalto en las que el vecino debe asumir costos mayores o totales.

De esta situación podemos definir que, para construir infraestructuras es necesario contar con dinero, sea el vecino o el Estado. La forma de ejecución de convenios es muy importante ya que permite dividir el esfuerzo, lo cuál es lógico ya que hay un beneficio particular pero también general en el aumento de las redes de infraestructura.

En los años '80 se perfeccionó el sistema de convenios y se difundió mucho el concepto de "contribución por mejoras". Básicamente, lo que se entendía era que la ejecución de infraestructuras le daba un mayor valor a la propiedad y por eso, era imprescindible que el vecino las pague. Dichos pagos se establecían en convenios por los que el contribuyente pagaba parte o todo y el Municipio acompañaba con la gestión, el financiamiento y a veces también aportes.

⁶ Municipalidad de Necochea, Plan Urbano Ambiental, Documento de Diagnóstico, agosto del 2006

Si bien es cierto que la ejecución de infraestructuras aumenta el valor de las propiedades, no es posible probar que el costo de las mismas se traslade a las mismas. De hecho, hay lugares en los que las obras ejecutadas en la vía pública aumenta el valor de la propiedad en más de lo que han costado las infraestructuras y en otros lugares en menos. También es cierto que en algunas de ellas el beneficio no es sólo del frentista, sino también de otros vecinos cercanos a las obras, aunque en menor medida.

Reconociendo esto y, partiendo de las buenas experiencias de convenios que ya tiene el municipio de Necochea, se pretende mejorar el instrumento para llegar a más vecinos que puedan ejecutar sus infraestructuras. Para ello es necesario incorporar la variable de valorización de la tierra y mejorar los recursos económicos destinados a la ejecución de estos trabajos. También será necesario involucrarse en la realización de otras infraestructuras, como ser la red de gas y la iluminación. Esta última, si bien tiene una amplia cobertura, la calidad de algunos barrios no es la mejor y debe revertirse tal situación.

Bajo estos parámetros, se definirán zonas en dónde el aporte municipal al convenio pueda ir del 20% al 80%, tanto para infraestructuras como para conexiones.

PROGRAMA 4

PROYECTO

4.C.3

Revisión del Código de multas y sanciones

La aplicación de multas y sanciones es la última acción que se emprende cuando alguna regla no es cumplida o violada. Se entiende que dicha aplicación debe ser reparadora del daño o acción, o al menos ejemplificadora. El Código de Multas y Sanciones comprende el conjunto de posibles incumplimientos a la ley en el orden local y determina los rangos de la pena económica que debe ser aplicada. El Juez tiene la potestad de establecer la sanción dentro de los rangos que establece la ley.

Sin embargo, las multas y sanciones no siempre guardan una relación directa con la falta que se comete y por lo tanto no tiene ningún sentido ejemplificador. Más aún, hay casos en los que la acción, más allá de estar violando una norma, puede estar significando un beneficio superior aún de aplicarse la multa.

Más allá de la falta de controles, a los que se ha aludido en otra parte del presente Programa, el Código tiene dos aspectos centrales que deben ser revisados: por un lado el monto de la sanción, por otro la amplitud de los rangos.

Los valores quedan permanentemente desactualizados por que el Código no se actualiza anualmente. En tal sentido, lo recomendable es establecer las penas en un valor nominal el cuál pueda ser actualizado anualmente con la sanción de la Ordenanza Tarifaria.

El otro aspecto es la variación de los rangos que presenta cada situación o falta. Como se ha señalado, el Código da valores mínimos y máximos y es el Juez el que determina la gravedad de la falta. Sin embargo, la amplitud de dichos rangos va de las 10 a las 25 veces, generando en algunos casos demasiada discrecionalidad.

En lo específico del desarrollo urbano, es conveniente ver algunos ejemplos: a) el arrojo de aguas servidas a la vía pública tiene una sanción de \$ 34 y de \$ 60 si es una industria, b) el

arrojo o depósito de basura de \$ 30,50, c) encender fuego en lugares públicos con \$ 60, d) la sustracción de los elementos y materiales accesorios de los monumentos existentes en los Cementerios del Partido con multas de \$ 60, e) la instalación de comercios o industrias sin permisos en zonas aptas y no aptas tiene mínimos de sanciones que van desde los \$ 45 a los \$ 299, f) la instalación y explotación de juegos prohibidos con \$ 60, g) el montaje de espectáculos en la vía pública sin autorización con \$ 30,50, h) el daño causado a árboles, plantas, mobiliario urbano, monumentos con \$ 30,50, i) la extracción o poda sin permiso de árboles ubicados en lugares públicos con \$ 30,50, j) la no construcción o falta de mantenimiento de cercas y veredas con \$ 30,50, k) la apertura de una calle sin permiso con \$ 30,50, l) la ocupación de la vía pública con materiales o máquinas de construcción fuera de los límites permitidos con \$ 45, m) la ocupación de la vía pública con mesas y sillas sin el correspondiente permiso con \$ 30,50, n) lo mismo para la mercadería expuesta, o) el estacionamiento de vehículos en la acera con multas de \$ 30,50, p) la ocupación indebida o antirreglamentaria de lugares en plazas y riberas del partido con \$ 30,50, q) la realización de publicidad y propaganda en la vía pública sin autorización correspondiente con \$ 30,50, r) el inicio de obras sin permiso con \$ 45,00, s) el inicio de demoliciones sin permiso con multas de \$ 90,00, t) la no realización de obras o instalaciones necesarias exigidas por la comuna para resguardar la seguridad de las personas con \$ 45,00, u) la falta de valla o su incorrecta colocación, con \$ 60,00 o, v) toda omisión o falta que provoque la caída de material en las fincas linderas con \$ 45,00.

Es importante subrayar que estos son valores mínimos y que los máximos son varias veces mayor (de 10 a 25 aproximadamente), incluso en algunas faltas se sanciona con clausuras temporales.

Sin embargo las faltas comienzan con los mínimos, y solo en caso de repetidas ocasiones o faltas muy graves se aplican otros valores. De tal forma que lejos de que la aplicación de multas o sanciones tenga un efecto disuasivo para quien pretende cometer una acción por fuera de la norma, termina siendo un aliento por que, aún si cabe la remota posibilidad de que se verifique la falta, la sanción es muy baja.

Una valorización de las multas con una significativa reducción de la distancia entre los mínimos y los máximos podría modificar esta situación. Las sanciones bajas no hacen más que despreciar el valor del espacio público. Si se quiere valorizar el espacio público, las faltas sobre el mismo deben ser significativas y ejemplificadas. Más aún cuando estas competen a la salud e integridad de las personas; hemos visto como algunas faltas son irrisorias comparadas con los riesgos que pueden generar para las personas.

La revisión del Código de Multas y Sanciones debe realizarse junto con un diagnóstico sobre el uso (mal) del espacio público y los principales conflictos que existen en la actualidad. A partir de allí, deberá redactarse la propuesta modificatoria. Es muy importante que la misma vaya acompañada de una tarea de comunicación y concientización con la comunidad, tanto general como particular.

PROGRAMA 4

PROYECTO

4.C.4

Fondo de Desarrollo Urbano

La creación de un fondo específico tiene por sentido dar una mayor transparencia al destino de fondos públicos, asegurando que los mismos son destinados a la realización de obras o

actividades que redundan en un mayor beneficio de calidad urbana en la ciudad, y quedan excluidos de otro tipo de gastos.

El sentido de este Fondo es el de superar el debate sobre el aumento de tasas de servicios, asegurando no sólo el destino de dicha diferencia, sino también la posibilidad de un monitoreo específico e incluso la participación en los porcentajes de asignación de las partidas.

Queda claro que la ciudad necesita avanzar decididamente sobre diversas acciones, como ser: i) la calidad del tratamiento de la basura, ii) el aumento de redes de servicios, iii) las políticas orientadas a la construcción del hábitat en barrios con carencias, iv) la competitividad de algunas áreas, como las centrales o la playa, v) la preservación del patrimonio cultural y natural, entre otras. Para esto necesita de recursos genuinos.

Si las tasas que están creadas para solventar servicios específicos como son la limpieza de la ciudad, la recolección de la basura y su tratamiento, la iluminación y otras, no alcanzan para cubrir dichos costos, está sucediendo una de las dos alternativas siguientes: i) la calidad se está reduciendo o, ii) los sectores con mayores necesidades están subsidiando a los más ricos ya que existen menos recursos en rentas generales para tales políticas.

Ninguna de las dos puede pasar. Por lo tanto es imprescindible sincerar los costos que demandan estos servicios y establecer un aumento de dichas tasas, denominado como FDU (Fondo de Desarrollo Urbano), el cuál se imponga progresivamente según la capacidad económica del contribuyente. Se recomienda utilizar algún sistema de valorización real de las propiedades para utilizar como base imponible.

Un segundo ítem que debería integrar el FDU, son los derechos de construcción. Sin embargo, es necesario hacer una aclaración.

El concepto de tal derecho es, en parte, el de pagar por un servicio que incluye tanto las habilitaciones como los controles. Algunas legislaciones involucran también dentro del concepto de tal derecho, parte de las repercusiones mismas que las obras tienen sobre el desarrollo y crecimiento de una ciudad.

Actualmente, lo cobrado por tal concepto es sumamente bajo (menor a un peso por metro cuadrado), no alcanzando ni siquiera para realizar los controles rutinarios. Esto debe cambiar, en primer lugar por que el mercado inmobiliario está muy dinámico y por lo tanto es necesario realizar bien los controles de seguridad en obras. Desde ya, es la misma actividad económica la que debe solventar dichos controles, un principio elemental.

Pero también, la ciudad que se va construyendo, debe contribuir con la ciudad construida que necesita de mejoras. El concepto es claro; los valores de una propiedad se conforman en parte con los valores del espacio construido y por lo tanto es esencial re-invertir en dicho espacio.

Es necesario llevar los valores de los derechos de construcción a cifras mayores y proporcionales al valor real del metro cuadrado, podemos tomar como ejemplo el caso Español en dónde se aporta el 3%, pero subrayando que dichos recursos van a un fondo aplicado especialmente al desarrollo urbano, dentro del cuál incluimos los costos de las habilitaciones y controles de obra.

El sentido es claro, las nuevas obras “disfrutan” de una ciudad que se viene haciendo con el esfuerzo de todos y, si bien van a comenzar a participar de dicho esfuerzo, es necesario contribuir en parte desde su inicio.

Deben quedar excluidos de tal aumento, aquellas viviendas o ampliaciones de interés social, sean para residencia, equipamiento productivo o economía barrial.

Un tercer ítem son los derechos de mensura, cuyo concepto general se basa en todos los trámites administrativos y el perfilado de calles que necesariamente se hacen sobre un terreno rústico para transformarlo en lotes.

Aquí es necesario cambiar el paradigma, articulando como se viene señalando la lógica urbana con la fiscal.

La expansión de la ciudad implica para el municipio una mayor atención de hectáreas o metros lineales de infraestructuras, pero también una mayor dispersión de la población y por lo tanto, mayor cantidad de equipamientos para mantener ciertos equilibrios de distancias.

Dicho de otra forma, desde el financiamiento urbano es fundamental mantener una ciudad densa y poco dispersa.

Sin embargo la tierra urbana más barata es la periférica; es allí en dónde se producen las mayores rentabilidades y dónde crece la especulación. Los que pueden retienen la tierra a la espera de que la ciudad crezca y sus propiedades se valoricen. Los que no, tienen la opción de la venta en el mercado informal, sobretodo si los asentamientos pueden movilizar familias que reclamen por las obras.

En todos los casos, el propietario-desarrollista es el que hace el mejor negocio, nunca el constructor quién solo percibe los beneficios de su trabajo. Desde ya, la gente y el Estado son los grandes perdedores en éste fenómeno tradicional de urbanización.

Por eso, las imposiciones a la subdivisión de tierras deben ser fuertes y deben recaer desde diversas herramientas. Una de ellas son los derechos de mensura y ellos deben constituir parte del FDU.

Un cuarto ítem debería ser una contribución para el transporte público, un tema crítico de cualquier ciudad, que está muy asociado a la expansión de los centros urbanos. Lógicamente, si la ciudad crece en sus periferias, las trazas de transporte también lo deben hacer, pero las calles generalmente no son buenas y por lo tanto se incide doblemente sobre los costos de las unidades (en mayores distancias y en un aumento del mantenimiento de los micros).

Por lo tanto, esta contribución debe presionar sobre parte de la rentabilidad de la periferia y el gravamen constituir parte del Fondo de Desarrollo Urbano, para que el mismo pueda ser aplicado a un plan de renovación de unidades en forma conjunta entre municipio y empresas.

Dicha contribución podría aplicarse tanto sobre las propiedades construidas como las obras en marcha y los espacios loteados, aunque pueden variar las formas de implementación para que no incidan negativamente sobre las actividades económicas. Desde ya, dicha imposición debe recaer sobre la periferia de mayor calidad y en forma proporcional, incluso neutra, sobre aquella de menor capacidad económica, logrando así un equilibrio del sistema.

También, el fondo podría ser conformado por contribuciones específicas que aplicadas sobre parte o toda la población puedan contribuir al financiamiento de proyectos especiales. Por ejemplo, las intervenciones en áreas centrales o el borde costero, pueden financiarse con parte del aporte de los frentistas, parte de los recursos ordinarios del municipio y parte de una contribución por mejoras más general. De tal forma, las presiones son menores por que se dividen más razonablemente y es más sencillo abordar la realización de las obras.

Por último, también deben integrar éste fondo aquellas percepciones que ingresan por multas o sanciones vinculadas al desarrollo urbano; las más comunes son por el incumplimiento del código, por no tener autorización para construir, por un mal uso de la vía pública, etc. Se podría completar el fondo con los recuperos de deudas de baldíos, o la sobre-tasa aplicada a los mismos.

Lo importancia del Fondo de Desarrollo Urbano es clave en la sustentabilidad de la ciudad, por que implica construir un instrumento que va desde la captación al manejo del recurso económico para que la ciudad pueda ir creciendo o renovándose en su conjunto y no sólo aquellas áreas que tienen una buena dinámica del mercado. El Fondo en sí, como ya se señaló, permite auditar fácilmente el destino de los recursos, dejando estipulado claramente para que se pueden utilizar.

PROGRAMA 4

PROYECTO

4.C.5

Fondo de Reparación Histórica de Quequén

Ciertamente, más allá de las derivaciones futuras en la lucha por la autonomía quequenense, es necesario pensar desde la realidad jurídica actual y saber que en el futuro, siempre existirá una relación de inter-dependencia.

Quequén tiene funciones especiales dentro del aglomerado urbano (lógicamente también las tiene Necochea), pero diversas características como la dependencia jurídica del Partido de Lobería primero, y más recientemente de Necochea, o la fuerte presencia del Puerto (tierras de dominio provincial, no municipal), parecieran haber sido factores que conspiraron contra su desarrollo.

Si bien los problemas urbano-ambientales no parecen ser el único motivo de reclamo, los conflictos en torno de la tenencia y uso del suelo son en gran medida los factores principales en la lucha de diversos sectores por imponer un modelo de desarrollo.

Así, mientras pobladores oriundos reclaman por obras de infraestructuras y equipamientos urbanos, controles de tránsito y ambientales, la preservación del patrimonio histórico, el paisaje costero y la re-localización de industrias o plantas de acopio, el sector empresarial fundamenta la necesidad de ampliación de las plantas y la imposibilidad de mover el puerto.

Es importante subrayar que Quequén es uno de los principales puertos del país, por dónde salen toneladas de cereales, principalmente producidos en la pampa húmeda. La zona de actividades logísticas se extiende más allá de los límites portuarios, diseminándose por diversas áreas de la planta urbana de Quequén; algunas de dichas plantas se encuentran en áreas codificadas por la normativa para realizar tales actividades, pero muchas otras no, estando en distintas situaciones de inestabilidad jurídica. Históricamente el uso industrial ha avanzado sobre el residencial sin planificación adecuada y sin mayores inconvenientes; la compra de propiedades dio lugar a la instalación de grandes volúmenes de silos de acopio, algunos con actividades de procesamiento, otros no.

Es necesario implementar un plan que revierta la actual situación de la localidad, brindando el espacio necesario para el desarrollo de las actividades económicas y mejorando sustancialmente la calidad del hábitat, tanto en sus espacios públicos como en las características de su equipamiento y la vivienda.

Esta situación no es nueva, sino que viene de décadas de postergación, a pesar del crecimiento portuario. No se pretende buscar responsables, sino de asumir las responsabilidades que se tienen sobre dicho espacio.

Por ello **se pretende crear un Fondo específico**, cuyo destino sean las obras que permitan dicha competitividad y calidad espacial a la que se alude. Se entiende que el mismo debería estar conformado al menos por tres partes sustanciales e históricas en el desarrollo del sitio: la Provincia, el Puerto y el Municipio.

El Plan Urbano Ambiental define varios proyectos específicos para Quequén, justamente para revertir esta situación de atraso a la que se hace mención, pero es necesario de dotarlos de una fuente de financiamiento significativa. El Municipio debe hacer un esfuerzo, pero dadas las características históricas y geográficas del lugar, es imprescindible que sea acompañado por el Puerto y la Provincia con partes iguales (o al menos similares) en dicha acción. Sería bueno también conseguir el aporte de la Nación. Existe mucha experiencia de proyectos y gestiones que se realizan de manera co-financiada, entre ellas en los puertos, por lo tanto no parece extraño poder plantear éste tipo de propuestas.

La participación del Municipio en dicho Fondo debería integrarse con partidas convencionales de las recaudaciones directas de la localidad y otras especiales.

Desde ya, debe quedar bien claro de que cuestiones se va a ocupar el Fondo; algunas de ellas pueden ser relativas al funcionamiento y otras a mejoras explícitas. En todo caso, lo que debe verse son los recursos comprometidos para sostener el funcionamiento de la localidad y aumentar significativamente la inversión en su ámbito espacial.

Dentro de los recursos especiales debemos considerar al menos tres:

- i) el gravamen a las actividades económicas en el ámbito portuario
- ii) la captura de plusvalías por el mayor potencial de uso en la zona
- iii) los aumentos de tasas a la actividad productiva en la Zona de Actividades Logísticas, principalmente aquellas que deben ser re-localizadas

Es necesario hacer algunas consideraciones sobre los tres, pero en primer lugar señalar que estas aplicaciones tienen que resultar como parte de un consenso general de la necesidad de revertir el retraso y las dificultades que existen en Quequén.

Es cierto que el área portuaria es de jurisdicción provincial y ello ha motivado la exclusión del municipio en muchas acciones. Sin embargo, cada vez más, queda claro la injerencia municipal en acciones de control que de no ser así no se realizan, como también es fácilmente demostrable la utilización de la ciudad por el complejo portuario.

De esto hay antecedentes en el país y específicamente en la provincia de Buenos Aires. En el Partido de Bahía Blanca fue sancionada hace años una Ordenanza al respecto, la cuál fue avalada por un dictamen de la Asesoría General de Gobierno, en la cuál queda claro que el reconocimiento de tal jurisdicción no implica vulnerar el poder de policía municipal.

El segundo punto se refiere a un aspecto típico del mercado inmobiliario. Las firmas comerciales, necesitadas de más espacio, pueden ofrecer buenas sumas a los dueños de casas para su re-localización, entre otras cuestiones por que el Estado determina los usos y sus intensidades en dichos terrenos. Es decir, no compran por el valor de lo que hay, sino por el potencial de lo que pueden construir; pero la sociedad no percibe dicho valor.

La historia es sencilla, la familia que vende logra posiblemente una mejora, y de tal forma la transformación es inevitable.

Para lograr un mayor equilibrio, el Estado debería percibir un importe sobre la capacidad de uso y la intensidad de construcción que está trasladando a los lotes, cuando las áreas efectivamente lo demanden. Estas operaciones son comunes en diversos países cuando se quiere preservar una determinada situación urbana, generalmente con alto contenido cultural o natural.

La captura del mayor valor obtenido en un lote permitirá que, además de los beneficios obtenidos por el vecino, obtener también una cuota satisfactoria para la comunidad. Pero, además, reducirá la presión que hoy existe sobre éste espacio de transformación, planteando un nuevo equilibrio.

El tercer punto se refiere a una reconsideración de las tasas que se perciben por las actividades económicas vinculadas al complejo agro-exportador, básicamente a través de dos consideraciones: i) la incorporación dentro de sus fundamentos la necesidad de adecuar, mantener y realizar diversas vías de acceso al puerto y a las diferentes plantas de acopio, ii) una alícuota progresiva que presione sobre aquellas firmas que se encuentran en zonas de re-localización, pero dándoles el tiempo necesario para tal acción. De la misma manera, que beneficie a aquellas firmas que han realizado el correspondiente traslado.

El Municipio ha avanzado significativamente en el estudio de la norma y las alternativas para ésta área, pero es necesario fortalecerlas a partir de instrumentos fiscales que operen simultáneamente con las cuestiones urbanas.

PROGRAMA 4

**PROYECTO
4.C.6**

**Fondo de Desarrollo de las localidades del interior del
distrito**

Las características, problemáticas y posibilidades de desarrollo de las otras localidades del Partido son distintas de la ciudad cabecera y merecen una política especial. Sin embargo, dicha política debe partir de las especificidades de su dinámica pero no renunciar a la calidad del desarrollo que se intenta conseguir en los núcleos urbanos más consolidados.

Desde ya, es fundamental invertir en estas localidades ya que no sólo sustentan población, sino actividades económicas que se encuentran íntimamente vinculadas a la producción agrícola-ganadera de una importante cantidad de territorio.

Una de las características típicas de todo el interior de la provincia tiene que ver con los impactos de las inversiones en servicios, principalmente a partir del nuevo modelo de los noventa; la escala de la (s) localidad (es) no permite la inversión privada para acceder a nuevas oportunidades, recayendo todo sobre el sector público, el cual tiene una relación de costo/beneficio muy baja y con posibilidad de recuperar la inversión solo en parte (en ciertos casos en muy poca proporción). Queda claro que es el Estado (en sus diversas formas) quien debe estar presente para generar equilibrios o minimizar las distorsiones, pero las fuertes migraciones que han caracterizado los últimos treinta años a nuestra provincia ha hecho que los recursos se concentren cada vez más en el conurbano y las principales ciudades del interior.

La lógica del capital –fuertemente privatizada o concesionada en los servicios públicos-, hace que las poblaciones de estos tamaños sufran también las consecuencias de una inversión casi nula de los sectores privado y público, principalmente de los niveles nacional y provincial.

Si bien las necesidades no son tan complejas, son variadas; infraestructuras de servicios urbanos, transporte de pasajeros entre localidades, mejoramiento de caminos, equipamientos básicos para mejores actividades en educación, salud, formación de oficios, deportivas o culturales, son sólo algunos de los aspectos.

Desde ya, es imposible pensar en pequeñas localidades que tengan absolutamente todos los servicios. Pero sí debe ser posible construir un desafío que permita invertir en mejoras de infraestructuras, servicios y equipamientos, agudizando la creatividad para compartir todo lo que sea posible entre las localidades y para tener un progreso sostenido dentro de cada una de ellas.

Para ello se propone crear un Fondo específico para el desarrollo de localidades del interior. Éste instrumento permite afectar recursos con destinos específicos, de tal forma que puedan pautarse los proyectos con anterioridad y asegurar que los dineros públicos se destinan con exclusividad a lo que se ha definido. Así, esta forma impide compensar partidas o destinar a gastos que otrora no se habían pensado, como podrían ser los gastos ordinarios de funcionamiento (personal, servicios, etc.)

La definición de los proyectos es fundamental y podrían realizarse en dos niveles, uno de tipo general en la misma ordenanza que defina el Fondo, basándose en las definiciones realizadas en los talleres del Plan Urbano Ambiental. El sentido es poder establecer por ordenanza o su reglamentación un mecanismo que asegure como y en que se distribuirán dichos fondos.

En una segunda instancia, y de forma anual, se podrían formular, debatir y definir los proyectos con mayor grado de consenso, en el marco de los criterios anteriormente definidos. Es decir, impulsar una definición presupuestaria participativa. Desde ya, esto le daría mucha más solidez a las definiciones que surjan.

El Fondo podría constituirse de varias maneras, pero para que sea real deberían pensarse en nuevos recursos a los cuales obviamente se le podrían sumar partidas actuales, aportes de otros niveles del Estado y donaciones.

Es posible utilizar formas como las expresadas en otros proyectos del financiamiento, con contribuciones específicas a los segmentos de mayor poder contributivo de las localidades, pero también del espacio rural.

Justamente, al campo se le aplica (desde el municipio) una tasa con destino prácticamente específico que es al mantenimiento de los caminos. Es importante reconocer los beneficios que generan estas localidades en las actividades rurales, fundamentalmente de aquellos que viven en la zona, e involucrarlos en los proyectos de desarrollo de las mismas.

Pero una de las características de nuestro espacio rural es que, en todas partes, cada vez son más los que trabajan el campo pero viven en otra parte. Ya ni siquiera en los grandes centros urbanos del distrito o la región, sino en otras partes del país a partir de integrar grupos inversores. Estos, generan muchos menos impactos económicos en las poblaciones del interior del distrito y por lo tanto es necesario buscar la forma que cooperen con ellas.

Desde ya, es fundamental salvaguardar al productor pequeño, que con mucho esfuerzo trabaja para que la escala de sus propiedades le permita sobrellevar la competencia con otros.

PROGRAMA 4 Subprograma 4.D	Comunicación, educación y concientización
PROGRAMA 4 PROYECTO 4.D.1	Comunicación de los proyectos del Plan Urbano Ambiental

La comunicación es un pilar esencial para la elaboración de cualquier proyecto. Un plan que no se comunica es un plan que no se discute. La participación se divide en dos; la activa que es aquella en donde se participa vivamente y la pasiva que es donde el ciudadano conoce de las acciones que se llevan a cabo sin entrar en forma directa en la toma de discusión y decisión. Por lo tanto la participación se corresponde directamente con la comunicación.

La comunicación de los proyectos posibilita una retroalimentación de los mismos, siendo este un factor básico en la metodología utilizada en el Plan Urbano Ambiental durante las diferentes etapas seguidas.

Asimismo la comunicación es una herramienta eficaz que puede contribuir a lograr los objetivos y la sostenibilidad de los resultados de los proyectos del plan. Por tal motivo es necesario que sea una de las columnas que guíe, controle y que a su vez también construya el plan.

Como primera medida es primordial definir cada uno de los públicos, definiendo los objetivos comunicacionales o respuestas buscadas en términos de conocimiento, comprensión, involucración y participación.

En base a los diferentes públicos, se deben identificar cuales son los medios de comunicación adecuados.

Existen diferentes formas de comunicación siendo la mas adecuada, aquella que permita la articulación entre el proyecto y aquel que ha sido informado

Una forma práctica es aquella en donde se forman equipos interdisciplinarios con una temática específica y la comunicación se hace en forma " dirigida " a actores claves. Se aplica en aquellos casos en donde debe existir un nivel mínimo de comprensión del tema. El proyecto entra en diferentes niveles de evolución y aumenta su especificidad a medida que avanza su elaboración. Finalmente se informa el proyecto ejecutivo en donde han quedan definidos todos los parámetros.

Otra forma de comunicación e implementación es factible a través de diferentes entidades que articulen con los proyectos. Algunos proyectos se relacionan directamente con alguna entidad en particular, por ejemplo una sociedad de fomento o una cámara comercial, la que puede modular entre los niveles de decisión con aquellos que estén involucrados en donde se desarrollara el proyecto. La comunicación pasara entonces por determinar los alcances del proyecto. A quien involucra y como lo hace.

A diferencia de algunos proyectos los instrumentos de gestión se comunicaran en forma de códigos o reglamentaciones. La elaboración se hará con entidades específicas como por ejemplo el Colegio de Arquitectos u otra entidad que se relacione. Parte de la información puede ser volcada e implementada en el caso de alguna planilla u otro, en la Web.

Los proyectos relacionados a la concientización deben ser comunicados a nivel masivo, haciendo hincapié y articulando con entidades educativas y Ong's. La implementación y comunicación puede relacionarse y vincularse con otros medios de publicidad diseñada en otras esferas.

El armado de un boletín que informe periódicamente el avance de resolución de los proyectos permite el seguimiento por parte de las entidades, las que a su vez deben y pueden fiscalizarlos.

Por ultimo debe existir la conformación de un equipo que concentre todas las actividades relacionadas con la comunicación, quien tenga a cargo todo lo referido a la publicación de documentos, publicidades en medios, armado de talleres de debate y reuniones.

PROGRAMA 4

**PROYECTO
4.D.2**

**Educación y concientización para la accesibilidad
diferente**

La educación, como proceso bidireccional mediante el cual se transmiten conocimientos, valores, costumbres y formas de actuar, es uno de los pilares básicos para el desarrollo de una sociedad justa, equitativa e integrada.

El estado como estamento regulador y garante de los derechos de los ciudadanos debe velar por el logro de una verdadera educación para todos que garantice la igualdad de oportunidades. Tomando medidas en el campo de la educación formal e informal, ya que las personas, como miembros de una sociedad aprehenden las claves de su cultura, no sólo en el ámbito formal escolar sino también, en un cúmulo de espacios, procesos e instituciones que favorecen a la conformación de una persona integra y respetuosa de las diferencias.

En el caso de la discapacidad existen diferentes niveles en los cuales se debe trabajar:

- Por un lado una educación para el segmento de la sociedad con algún grado de discapacidad, que en la ciudad de Necochea representa un 5% del total de la población del partido (sin incluir discapacitados temporales), ya que la falta de conocimiento de sus propios derechos es una de las problemáticas más importantes detectadas por la Fundación Par. Aspecto que se repite en la ciudad de Necochea ya que de las instituciones locales y los integrantes del Consejo Municipal del Discapacitado admiten conocer poco de la legislación actual.
- Por otro lado se debe incluir en la educación contenidos curriculares y extracurriculares relativos a la formación de conciencia sobre la discapacidad por que el conocimiento es la base para el entendimiento y la comprensión de las diferentes realidades.
- Otro aspecto a considerar es continuar el camino ya iniciado por la Comisión Municipal del Discapacitado impulsando acciones tendientes a concientizar a la población en el

respeto hacia las personas con discapacidad, realizando charlas, campañas publicitarias, eventos y demás acciones.

Si bien el estado municipal no es el responsable de manera directa sobre aspectos relativos a la educación formal su papel en el ámbito informal es determinante e indelegable.

PROGRAMA 4

PROYECTO

4.D.3

Educación y concientización en emergencias

“Para resolver un problema, el primer paso es tomar conciencia de que el mismo existe.”

Un importante número de accidentes, con su secuela de víctimas e invalidez y daños materiales son producto del desconocimiento por parte de la población de planes de prevención de accidentes y de reglas claras para accionar frente a situaciones de emergencia de origen natural y/o producidas por el hombre. No son el resultado del azar o atribuibles a la fatalidad o a lo causal, sino que son producto de factores que se pueden evitar.

Para el primer caso, accidentes domésticos, accidentes en la práctica deportiva, accidentes de tránsito, accidentes laborales, (traumas, quemaduras, intoxicaciones, ahogamientos, envenenamientos, electrocución, uso de armas de fuego, etc.), la tarea consistirá en la elaboración un mapa epidemiológico de los eventos ocurridos, sus causales y sus consecuencias en el ámbito del partido.

Esta evaluación permitirá la elaboración de un “manual propio” con acento en la vigilancia y la valoración de necesidades comunitarias y organizativas, será utilizado en las campañas de sensibilización ciudadana en escuelas, medios de comunicación masivos y jornadas de trabajos con la comunidad.

La educación para optimizar las defensas contra el “error humano” y la prevención de accidentes, evitables en su gran mayoría, **es la clave**.

En el segundo caso y a los fines de evitar las intervenciones “indebidas” de la población en accidentes naturales o antrópicos, el acento ha de ponerse en la gestión de sistemas dinámicos ligados a los programas de “Atención a la emergencia urbana” fundamentalmente a sus proyectos de “Determinación de los mapas de riesgo” y de “Protocolo de intervención en contingencias”, los que sin lugar a dudas conformarán los documentos que serán la base para la concientización educación y de la comunidad en general.

El establecimiento de procedimientos contenido en los mismos, permitirá a las dependencias gubernamentales y de servicios (municipalidad, defensa civil, policía, bomberos, salud pública, acción social, organismos provinciales, compañías de servicios urbanos y de transporte, etc.) planificar y coordinar esfuerzos frente a la emergencia.

Estarán dirigidos a quienes ordenaran las acciones en catástrofes para la protección pública y el cuidado del medio ambiente y conformarán el plan formal y escrito que identificará los procedimientos y maniobras (con mayor o menor rigidez) que deben desarrollarse durante una emergencia, sea de la naturaleza que sea.

Cobertura y éxito en las evacuaciones y manejo de la contingencia se verán ampliadas si la población tiene el conocimiento para actuar o al menos no entorpecer la acción de los coordinadores actuantes.

Cabe agregar que resulta primordial realizar tareas conjuntas y articuladas con organismos como el COE, Defensa Civil, Bomberos y Consejo Escolar entre otros, en lo que hace a divulgación, concientización, promoción, etc.

PROGRAMA 4

PROYECTO

4.D.4

Promoción de los principios de sostenibilidad y equilibrio ambiental

La “...educación ambiental y una sensibilización apropiada....constituyen uno de los elementos pilares de la acción a favor de la sostenibilidad, junto con la legislación, la economía y la tecnología...” Conferencia internacional sobre Medio Ambiente y Sociedad. Grecia 1997.

La seguridad ambiental debe ser comprendida, no sólo por los gobiernos. La comunidad en su conjunto debe percibir los problemas ambientales que entrañan la destrucción del capital natural y los pasivos ambientales que tendrán que enfrentar en la actualidad enfrentarán las generaciones futuras.

Tanto el estado como la sociedad civil, individual y colectivamente, deben reconocer responsabilidades y trastocar acciones en hechos que fortalezcan un proceso de cambio en el modo de vida, la ocupación del territorio, la producción y el consumo, el transporte y otros desequilibrios ambientales en favor de la sostenibilidad ambiental, la equidad social y la calidad de vida.

La **educación y capacitación ambiental**, (formal e informal), permitirá desafiar el crecimiento exponencial de los problemas ambientales, fundamentadas en la interdependencia del soporte natural (físico y biológico) de la vida urbana, las consecuencias del manejo irracional de recursos y la aplicación de tecnologías duras y, fundamentalmente, la apreciación de las interacciones sociales y culturales que definen dichas conductas.

Se es conciente que la política ambiental, la educación y la investigación ambiental por fuera del sistema educativo formal deberá centrarse, en un principio, en las manifestaciones del daño ambiental, trabajando en el reconocimiento del problema y confiando en que la sensibilización conduzca directamente a la generación de los cambios en los comportamientos sociales, principal o mayor factor de los desequilibrios apuntados. La **encuesta de percepción ambiental**, (fase inicial del acercamiento al conocimiento del ambiente), permitirá incorporar los puntos de vista de los diferentes actores sociales y simultáneamente incentivar su participación en la promoción del desarrollo sostenible, condicionando actitudes, sensibilidades e influyendo en la orientación y regulación de las acciones de las personas hacia su entorno.

Esto implica un proceso dinámico y permanente y un trabajo del conjunto, que en su etapa operativa se favorezca con la adquisición de las competencias en el diseño, la ejecución y la evaluación de distintos subproyectos involucrando a lo local, (y porque no lo regional), a las preocupaciones ambientales individuales, de grupo e institucionales y las capacidades para resolverlas.

Ya se han realizado compañías específicas relacionadas a la forestación y los cuidados del arbolado público de alineación, la disposición de residuos y los espacios públicos, la limpieza de playas, el uso racional del agua, el ahorro de energía, el hábito del tabaco, la modificación de las conductas de tránsito y otras tantas e importantes, referidas a prevención de enfermedades.

Asimismo el área de Bromatología e Higiene lleva adelante, desde el año 2004, un Programa Permanente de Educación para la Salud en establecimientos educativos sobre zoonosis, plagas urbanas, manejo adecuado de alimentos, medio ambiente y cuidado responsable de mascotas.

Se pretende superar la etapa de sensibilización respecto de los problemas ambientales con valores éticos, solidarios, de equidad y justicia social, que promuevan un nuevo modelo de entender el fenómeno de la relaciones con el ambiente (natural y artificial) y procurar afirmar un proceso para la transformación y la participación ciudadana y el estímulo a la conformación de grupos gestión y agentes multiplicadores dentro del encuadre legal de referencia.

"Contar con un servicio integral de residuos que contemple todo el proceso desde la generación del mismo a su tratamiento final, brindando soluciones adecuadas y diferentes según sea la característica del mismo, y con una higiene urbana que se destaque por su tarea, control y compromiso ciudadano, erradicando los basurales clandestinos fundamentalmente de las áreas residenciales"

OBJETIVO

5

PROGRAMA

5

Gestión Integral de Residuos

En este Programa se desarrollan proyectos que involucran los distintos tipos de residuos generados por la sociedad en su conjunto, tales como, residuos patogénicos, especiales, sólidos urbanos, etc. y las problemáticas derivadas que se desenvuelven en torno a ellos.

Una simple observación de nuestra realidad cotidiana no proporciona claros ejemplos. El volumen generado en la actualidad por las familias, difiere enormemente de lo producido en el pasado, tanto en cantidad como en calidad.

Los plásticos, los envases descartables, el "packaging", los tarros con restos de pinturas, pilas,

medicamentos en desuso o vencidos, envases con residuos de productos agroquímicos, artefactos domésticos, electrónicos y computadoras en desuso, etc. ocupan más volumen que los residuos orgánicos característicos del pasado.

Y todo aquello, tiene como destino el centro de disposición en el mejor de los casos, pero no debiéramos asombrarnos cuando son depositados en lugares indebidos, terrenos baldíos, calles, etc. generando basurales espontáneos.

El problema es social y debe ser la acción de la sociedad en su conjunto quien modifique las conductas de vecinos, comerciantes, industriales en lo referente a la responsabilidad que les compete en relación a la disposición de los residuos por ellos generados.

En otras palabras, si bien, los proyectos se refieren a la gestión propiamente dicha, no menos importante es la necesidad de detectar los mecanismos que responsabilicen al generador de los residuos, desde la generación misma hasta lograr su inocuidad respecto al medio ambiente y la calidad de vida de una comunidad.

Dado que no es escasa la legislación ambiental vigente, tanto nacional como provincial, otro de los problemas de importancia, se relacionan con la dificultad de establecer mecanismos de control y de aplicación para hacer efectivas las disposiciones jurídicas que rigen en cada caso en particular.

En tal sentido, la implementación de acciones multidireccionales (normativas, tecnológicas, organizativas, ambientales, hábitos sociales, etc.) que se explicitaran en este programa permitirán una aproximación a la gestión de los residuos cifradas en el principio de sustentabilidad para nuestras localidades.

PROGRAMA 5

PROYECTO 5.1

Gestión de Residuos Sólidos Urbanos

La recolección y disposición de los Residuos Sólidos Urbanos, (en adelante RSU), en el Partido de Necochea se encuentra privatizado desde el año 1977 por Dec.1199/77, fijándose como pauta para el tratamiento el sistema de relleno sanitario. Si nos ubicamos en el tiempo, se trataba de un municipio de avanzada, ya que el sistema generalizado era la disposición y las quemas. Los consecutivos concesionarios cumplieron con los servicios de recolección y transporte, no así con la disposición y tratamiento, donde se observaron incumplimientos agravados que generaron predios sin clausuras pactadas, en la actualidad se encuentran abandonados y sin resolución en términos legales, que no cumpliéndose con los recaudos ambientales.

La última licitación data de 1998, donde la empresa Álvarez y Patiño resulta adjudicataria en consideración del aditamento en la propuesta la instalación de una planta de tratamiento de residuos. En pocas palabras, la empresa no cumplió ni con los mínimos requerimientos del relleno sanitario ni con la prometida planta de tratamiento, rescindiendo el contrato.

Se hace cargo del servicio, por transferencia, la empresa local Servicios Ambientales

Necochea S.A., la que se compromete a cumplir con la prestación del servicio en los mismos términos del pliego firmado por la anterior empresa, avalado por Ord.4599/01.

La maquinaria y los materiales con los que cuenta la empresa Servicios Ambientales Necochea S. A. son los básicos para que las operaciones se lleven a cabo en la forma que corresponde a un relleno sanitario. Pero los resultados de la inspección que realizó la Secretaría de Política Ambiental de la PBA evidencia manejos deficientes, sin planificación en lo que se refiere a la prevención de la contaminación, ya que las celdas se encuentran colmatadas sin cobertura final, ausencia de pileta de acopio de líquidos lixiviados, no existe sistema de control de ingreso de residuos, ni sistema colector de aguas pluviales. Existe por lo tanto contaminación visual, generación de olores nauseabundos, es claramente visible el riesgo sanitario y la posible contaminación del suelo y del agua subterránea.

Desde el 20 de diciembre de 2006, se encuentra en vigencia la Ley Prov. 13.592 de Gestión Integral de RSU. La misma fijó los mecanismos para garantizar un correcto tratamiento de los residuos desde su generación hasta su disposición final en todos los municipios de la provincia, con el objetivo de reducir en forma progresiva la cantidad de desperdicios que se generan por día, y establecer métodos de procesamiento de los residuos compatibles con el cuidado del medio ambiente.

Es necesario disminuir paulatinamente, los efectos negativos que se generan por el inadecuado manejo de los RSU y encaminar su gestión hacia un desarrollo ambientalmente sustentable, económicamente factible y socialmente aceptable.

Para alcanzar este objetivo resulta necesaria una gestión integral de los RSU, que contemple la minimización de la producción de residuos, su separación en origen y la recolección diferenciada de la fracción orgánica e inorgánica con proyectos acotados en localidades del interior. Se trata de experiencias piloto en las localidades de Santamarina y Claraz, avanzado en el primer caso con participación de los establecimientos escolares.

Los resultados a los que se arribe, permitirá trabajar con las otras localidades, La Dulce y Juan N. Fernández y dos o tres barrios en Necochea, por ejemplo B° 9 de Julio y B° Luz y Fuerza. En cuanto a la planta de tratamiento y la disposición final segura, mediante la metodología de relleno sanitario de la fracción denominada rechazo, por el momento, es la empresa a cargo de la concesión quien ha tenido contactos con potenciales proyectos y subsidios.

La municipalidad por su parte, a través de las oficinas con incumbencia, establecerá los plazos que promuevan la gestión de obras y servicios, restringiendo las actividades que puedan acarear deterioro ambiental y dar cumplimiento de la normativa.

Estos dos años que restan para la finalización del actual contrato de concesión, permitirá elaborar pliegos que otorguen mayor importancia a las problemáticas ambientales, apuntando a la minimización en la generación e incorporando la transformación de los orgánicos y el reciclaje de los inorgánicos.

Es fundamental contar con el apoyo de la comunidad en función del cumplimiento de los propósitos expuestos, estimulando su rol protagónico en la preservación del ambiente y el cuidado de la higiene y la estética de nuestras ciudades.

Lo planeado estará acompañado por campañas acordes, destinados a la población en general y en particular a los pequeños en el cuidado de su ambiente con la intención de que se conviertan en agentes multiplicadores e intermediarios en la modificación de las conductas de los adultos.

De alcanzarse la meta, se logrará un municipio ambientalmente sustentable en cuanto a

tratamiento de residuos se refiere, esperando que la comunidad los aprecie y sea responsable en la generación de residuos incorporando estas prácticas como cultura permanente.

PROGRAMA 5

**PROYECTO
5.2**

Gestión operativa de baldíos y basurales

Es sumamente imperioso eliminar los basurales a cielo abierto y desarrollar mecanismos eficientes a la hora de intervenir en las tareas de saneamiento de los terrenos baldíos, dado que constituyen una fuente importante de focos de contaminación, tanto por la proliferación de vectores de enfermedades infectocontagiosas, la degradación ambiental como por la pérdida de la calidad visual del entorno inmediato.

El saneamiento de los basurales es un componente esencial de una política sanitaria municipal correcta. Se trata de eliminar focos de infección que afectan peligrosamente tanto a la salud pública como al medio ambiente. Sin embargo, para tener una efectividad duradera, la erradicación de un basural debe estar asociado a otras acciones de importancia fundamental, como la construcción de plantas adecuadas para disposición de los residuos; el establecimiento de un servicio de recolección y transporte eficiente y efectivo; como también de un servicio de educación y comunicación al vecino para que no abandone los residuos en cualquier lugar.

La población le otorga un papel de importancia a éstas problemáticas ambientales y esto se refleja en la gran cantidad de denuncias ambientales que el municipio recibe, donde son enunciadas las inadecuadas o ausentes condiciones de mantenimiento de los lotes baldíos como también de las condiciones reinantes en los basurales espontáneos.

La primera disfuncionalidad afecta directamente la calidad visual del barrio y la degradación ambiental del mismo. Sus manifestaciones directas están relacionadas por presencia de malezas, la disposición de residuos por parte de particulares y la consiguiente proliferación de roedores. Mientras que los basurales espontáneos, al situarse a mayor distancia de las zonas urbanizadas, afectan particularmente a los residentes del área de quintas adyacentes, pero las problemáticas son muy semejantes.

Ahora bien, el estado de situación en relación a la capacidad de respuesta del municipio dista mucho del nivel óptimo. Ello tiene como principal causa la falta de mecanismos ágiles que den una respuesta inmediata ante las diversas situaciones de intervención, como también la falta de capacidad operativa (maquinaria) y de recursos económicos destinados a tal fin.

Haciendo referencia a las diversas situaciones de intervención se puede mencionar el caso en que los titulares de dominio se desconocen o no pueden ser ubicados por diversos motivos o directamente no dan cumplimiento a las intimaciones realizadas sobre el deber de su debido saneamiento. Es por ello precisamente, que se torna imprescindible la necesidad de implementar un mecanismo de control que de respuesta inmediata a dicha problemática ambiental urbana.

Por ello es crucial como primera medida la creación de un padrón, base de datos o registro donde se visualice claramente los lotes baldíos cuyo dominio correspondan tanto al estado municipal como provincial y los correspondientes al dominio privado. Asimismo en relación a

éstos últimos, clasificarlos de acuerdo a si se registran o no sus titulares, como también el domicilio fiscal de las tasas municipales a fin de mejorar las intervenciones del estado municipal. Esto, aunque parezca elemental, es fundamental dado que en los casos que corresponden al dominio privado, el procedimiento administrativo establece que previo a cualquier intervención por parte del municipio debe estar notificado fehacientemente su titular, ya que se trata de ingreso a la propiedad privada.

El marco legal para la prestación de estos servicios por parte del estado municipal se encuentra establecido en la Ordenanza Fiscal e Impositiva 5209/04, en el Título XIV - Tasa por Servicios Especiales de Limpieza e Higiene. Allí se enuncia que por la prestación de los servicios que se detallan, se abonarán las tasas fijadas de acuerdo a las normas establecidas en el citado Título:- a) Extracción de residuos, que por su magnitud no corresponda al servicio normal. b) Limpieza de predios, cada vez que se compruebe la existencia en los mismos de desperdicios o malezas. c) Por la desinfección y desratización de vehículos y de inmuebles.

Estos servicios se establecen mediante bases imponibles como por ejemplo: para la limpieza de predios se utiliza como base los metros cuadrados de superficie del terreno, que actualmente se calculan a \$0.50; para la extracción de residuos la base imponible son los metros cúbicos, cuya tasa está a \$20.00, etc. Este sistema de cobro podría alcanzar una mayor equidad tributaria si se estableciera en base a un mecanismo que involucre una alícuota relacionada a la valuación fiscal y no exclusivamente a la cuantificación de la tarea realizada. Por ello, es fundamental que se avance en la revisión de la base imponible.

Asimismo, sería conveniente afectar los ingresos en concepto de estas prestaciones especiales a un fondo específico, a fin de que se destine a la concreción de las tareas y de esta forma se asegure en el tiempo la disponibilidad de recursos económicos.

Por otra parte, se torna insoslayable, como ya se mencionó al principio, la necesidad de disponer de una mínima flota de maquinaria, compuesta por una pequeña pala cargadora, una desmalezadora y un camión; a efectos de materializar las tareas de limpieza en el corto plazo, ya que de lo contrario, las mismas se encuentran supeditadas a la disponibilidad que posea el área de la Dirección de Servicios Públicos y resultando de esta manera en importantes demoras o hasta la falta de concreción de las mismas.

PROGRAMA 5

**PROYECTO
5.3**

Planta de Almacenamiento de Residuos Especiales

El Partido de Necochea no dispone de una planta de almacenamiento para el depósito transitorio de residuos especiales, de manera tal que permita que todo aquel pequeño y mediano generador de residuos pueda llevar una adecuada gestión de los mismos, de acuerdo a lo establecido por la normativa vigente. Es decir, estos residuos requieren una gestión diferenciada, bajo normas de seguridad ambiental y están legislados específicamente. Por ejemplo, contemplan una recogida selectiva, una identificación y un tratamiento específico para disminuir su peligrosidad.

No son pocas, ni mucho menos poco comunes, las actividades productivas o de servicios que generan este tipo de residuos. Entre ellas, y en función de la corriente de desecho, podemos mencionar: las estaciones de servicio, lubricentros, lavaderos de automóviles, depósitos de

combustibles de escala comercial, entre otras, generan barros con hidrocarburos y aceites minerales residuales, que comúnmente son arrojados al sistema cloacal o en terrenos baldíos.

Ahora bien, se entiende por residuo especial de acuerdo a la definición en la normativa vigente a: *“a) los residuos alcanzados por el Anexo I de la Ley N° 11720 y que posean algunas de las características peligrosas del Anexo II de la misma”; “b) todo aquel residuo o desecho que, por su naturaleza represente directa o indirectamente un riesgo para la salud o el medio ambiente, surgiendo dichas circunstancias de las características de riesgo o peligrosidad de los constituyentes especiales, variabilidad de las masas finales y/o efectos acumulativos. Por lo cual serán considerados como residuos especiales y por lo tanto alcanzados por las disposiciones de la Ley N° 11720, los residuos provenientes de corrientes de desechos fijadas por el Anexo I de la ley 11720 cuando posean alguno de los constituyentes especiales detallados en el Anexo I del Decreto reglamentario”*¹. Ej: desechos de aceites minerales no aptos para el uso a que estaban destinados.

La generación, manipulación, almacenamiento, transporte, tratamiento y disposición final de residuos especiales en el ámbito del territorio de la Provincia de Buenos Aires, se hallan sujetos a las disposiciones de la Ley Provincial N° 11720. Ésta contempla en su Artículo 36° inciso a) a:

Plantas de almacenamiento, lugares especialmente habilitados para el depósito transitorio de residuos especiales, bajo normas de seguridad ambiental.

En tal sentido, determina que los requisitos para la instalación de una planta de almacenamiento de residuos especiales los establecerá la Autoridad de Aplicación, esta es, Secretaría de Política Ambiental por resolución, sin perjuicio de los requisitos mínimos detallados en el Anexo VI.

¹ Ley Prov. Residuos Especiales N° 11720

Algunos de los requerimientos que establece el Anexo VI son por ejemplo: tener previstos sistemas de contención de derrames, pisos impermeabilizados, sistemas de carga y descarga seguros y todo lo necesario para garantizar la minimización de los efectos por contingencias.

Para cada tipo de residuo deberá estar a disposición y de fácil acceso el plan de contingencia por accidentes y derrames. Los residuos de diferentes características no podrán ser mezclados y deberán ser etiquetados para la identificación de su tipo, característica, origen y destino final. En el ingreso de cualquier tipo de residuo especial, deberá estar especificado previamente el operador destinatario de los mismos. Prever en los materiales para los envases o contenedores, materiales inatacables químicamente, de adecuada resistencia física y sistemas anti-vuelco, entre otros.

Si bien la habilitación del establecimiento lo determinará la Secretaría de Política Ambiental, el municipio tiene un rol muy importante en el acompañamiento de una iniciativa privada de esta naturaleza, dada la problemática local mencionada anteriormente.

El apoyo del estado municipal se ve primeramente materializado al emitir un dictamen favorable para dicho emprendimiento y la consiguiente aprobación por parte del Honorable Concejo Deliberante, mediante la sanción de la Ordenanza N° 6069/07 que establece la cesión de un predio de una hectárea en el Sector Industrial Planificado para su establecimiento.

Asimismo, asesorando en las tramitaciones provinciales para la Inscripción en el Registro Provincial de Generadores y Operadores de Residuos Especiales como así también en las demás gestiones inherentes a lograr su habilitación por parte de la Autoridad Provincial.

PROGRAMA 5

**PROYECTO
5.4**

Gestión operativa local de los Residuos Patogénicos

Los residuos patológicos son generados por las actividades hospitalarias y sanitarias en general, diagnóstico, tratamiento, inmunización o provisión de servicios a seres humanos y animales. Comprende a los establecimientos asistenciales, médicos, odontológicos, veterinarios, laboratorios de análisis clínicos, medicinales, farmacias, centros de investigación, gabinete de enfermería y a toda otra actividad generadora de residuo de esta naturaleza.

Se trata de residuos en estado sólido, semisólido, líquido ó gaseoso, caracterizados por la presencia de microorganismos patógenos con suficiente virulencia y en tales cantidades, que puedan afectar directa ó indirectamente a los seres vivos, y causar contaminación del suelo, del agua ó la atmósfera.

La generación, manipuleo, transporte, tratamiento y disposición final de residuos patogénicos, se rige por la ley 11.347, Dec. Reglamentario 450/94 modificado por Dec.403/97. Dicha normativa declara la obligatoriedad de la inscripción de todo generador en el Registro Provincial de Generadores de la Dirección Provincial de Coordinación y Fiscalización Sanitaria del Ministerio de Salud de la PBA y en los registros de la Secretaría de Política Ambiental de la Prov. de Buenos Aires en cuanto transportistas, centros de tratamiento y de disposición final.

Es de fundamental importancia que en base a los conocimientos existentes y a las experiencias disponibles se establezcan y apliquen las normas prestando especial cuidado en la gestión y manipulación de los residuos patológicos.

Existen varios aspectos a considerar:

- Estos establecimientos asistenciales están exentos de formalizar las tramitaciones para acceder a la habilitación municipal ya que lo hacen directamente a nivel provincial de acuerdo al Decreto Ley N° 7314/67 "Habilitación sanitaria de establecimientos privados asistenciales o de recreación." Sólo las veterinarias por venta de productos y accesorios para animales y farmacias que venden artículos de perfumería lo hacen a nivel municipal.
- La fiscalización se realiza por intermediación de los distintos colegios de profesionales mediante delegación convenida con el Ministerio de salud. De esta forma las asociaciones locales son las responsables del cumplimiento, sin menoscabar la conducta profesional de los trabajadores de la salud.
- Los problemas se producen en un territorio soporte de esas actividades donde reside una población expuesta a potenciales descontroles y es el estado municipal responsable del bienestar de su comunidad.

Más allá de las incumbencia de cada uno de los actores involucrados y en consideración de que el estado municipal no puede limitar ni alterar las disposiciones vigentes, si puede, en cambio establecer requisitos complementarios cuando ello fuera necesario.

En este proyecto se pretende:

- Diagnóstico: Definir claramente los problemas de los residuos patológicos en relación al tipo de generador y las características del residuo. No todo lo generado por un establecimiento sanitario es patológico.
- Concertar con los distintos colegios formas de gestión conjunta.

- Implementar controles en el manejo en las diversas etapas de su gestión.
- Implementar cursos de capacitación en cuanto a los riesgos cuando las tareas de manipuleo, recolección, almacenamiento y transporte, tratamiento y eliminación no se realizan bajo condiciones adecuadas de seguridad.
- Programas de divulgación que apunten a los residuos patológicos generados en los hogares.

A fin de garantizar la adecuada gestión, es necesario crear un instrumento de habilitación y control municipal de estos centros asistenciales de salud, y de esta forma llevar un mayor contralor sobre la gestión de los residuos patogénicos generados por los diferentes establecimientos de salud, estableciendo un libro rubricado donde consten todos los datos atinentes a la generación, transporte y disposición final de los mismos.

Este instrumento identificará generadores, características del residuo, tipificación de acuerdo a las categorías preestablecidas, cantidad del mismo, el tratamiento a efectuarse para su inertización y su lugar de disposición final.

Su manejo correcto tiene el objetivo de contribuir al control de las infecciones y de la contaminación microbiológica, a los fines de velar por la seguridad de las personas (público y personal) que concurren a los centros de salud y por otra parte, a la prevención de problemas de contaminación ambiental que afecten a la población externa del hospital.

PROGRAMA 5

**PROYECTO
5.5**

Manejo adecuado de los envases agroquímicos

Solucionar el problema de los envases vacíos de agroquímicos constituye un verdadero desafío. Los problemas mayores a que nos enfrentamos son los derivados de la contaminación que originan esos envases y su amplia dispersión geográfica.

Los envases que contuvieron productos fitosanitarios y que no fueron descontaminados mediante la técnica del “triple lavado” o lavado a presión, retienen en su interior volúmenes de hasta el 1,5 % del total de los productos contenidos, por lo que son potencialmente peligrosos tanto para el ser humano y los animales domésticos, como para el ambiente.

La forma internacionalmente aceptada es la técnica del triple lavado. Esta técnica permite la extracción de más del 99,99% de los residuos del envase, la optimización en el uso del producto -evitando así pérdidas económicas (del 1% al 5% del producto)- y la protección a la salud y al medio ambiente. La misma consiste en proceder a enjuagar tres veces el envase vacío, agregando $\frac{1}{4}$ de agua para cada una de las operaciones e incorporarlo a la pulverizadora.

El triple lavado ofrece así una oportunidad sencilla, rápida y económica de solucionar este problema, ya que, su correcta ejecución, permite remover como ya se mencionó, el 99,99% de los residuos.

Según el Convenio de Basilea: se clasifican a los “*desechos resultantes de la producción, la preparación y utilización de biocidas y productos fitofarmacéuticos*” en el Anexo I / Y4, como sustancias peligrosas (único lugar donde pueden entrar los envases vacíos), salvo que estas sustancias no tengan las características enumeradas en el Anexo III. Pudiendo demostrar con

diferentes análisis de residuos, que los envases vacíos con triple lavado o una limpieza adecuada no están contenidos en este Anexo, se concluye que de acuerdo a la interpretación del Convenio de Basilea se pueden clasificar a los envases vacíos de plaguicidas como “residuos no peligrosos”.

Por otra parte, es necesario superar una costumbre muy arraigada en el hombre de campo, que para solucionar ese problema opta por abandonar los envases o quemarlos en el campo. Ambas soluciones presentan problemas, ya que, en el caso del abandono en el campo es materia corriente encontrar en los rincones de los potreros cerca de las aguadas, verdaderas acumulaciones de envases. Esta solución lo único que logra es generar grandes focos de contaminación y trasladar el problema para más adelante.

En el caso de la quema, las consecuencias pueden ser peores ya que, las combustiones a bajas temperaturas, como es en este caso, generan gases que afectan, no sólo la capa de ozono, sino también a la salud del operario.

Por ello, esta sencilla técnica, compone beneficios que son visibles en tres dimensiones significativas:

Economía porque se aprovecha casi el 100% del producto contenido en el envase. El agua de enjuague se agrega directamente al caldo de aspersión.

Seguridad porque una vez descontaminados los envases pueden ser manipulados por el hombre sin correr riesgo.

Ambiente porque un envase con triple lavado no representa una carga para el medio ambiente, ya que los residuos no representan peligro al momento de llevarlo a su destino final.

Este Proyecto propone seguidamente, transportar los envases por parte de cada productor a mini centros de acopio – sitios de recolección primaria – que se ubicarán en lugares estratégicos por ejemplo, en las localidades de La Dulce, Fernández u otras que se determinen. Estos estarán nucleados con el Centro de Acopio; el mismo deberá contar con la infraestructura adecuada que garantice un nivel de calidad suficiente para constituir este depósito como de alta seguridad sin ningún riesgo para el área donde se establezca.

Deberá disponer de personal capacitado que clasificará el residuo de acuerdo al tratamiento que se requiera y respetar todas las normas de seguridad vigentes, siendo sus techos, paredes y aberturas de materiales no combustibles y en condiciones tales, que su interior se encuentre resguardado de las temperaturas exteriores extremas. Los pisos deberán ser impermeables, lisos, con peldaño perimetral a fin de retener pérdidas de líquidos o agua contaminada. Se deberá contar con una compactadora a fin de optimizar el transporte de los envases recuperados, para su posterior venta o destino final.

Pero debe tenerse en cuenta que a efectos obtener buenos resultados y mantenerlos a lo largo del tiempo, el programa debe instituir las siguientes premisas:

- Las Compañías de Agroquímicos deben difundir la práctica del triple lavado con folletos, posters, etiquetas, publicidad, charlas técnicas, otros.
- Los distribuidores deben estar involucrados en la promoción de esta práctica y deben colaborar en la recolección y control.
- Los grupos de trabajo de las Cámaras en la materia deben ocuparse de la correcta promoción.
- Los agricultores deben limpiar los envases correctamente.
- Las empresas aplicadoras de agroquímicos deben integrarse al programa.
- Los mini-centros de acopio deben controlar la limpieza y rechazar envases que no reúnen los requisitos. Únicamente los envases limpios pueden ser enviados al destino

final

Como conclusión, la utilización racional de agroquímicos debe indefectiblemente incluir buenas prácticas desde su aplicación en el campo hasta la disposición final de los residuos generados, a fines de evitar los efectos negativos sobre la salud humana y el medio ambiente.

PROGRAMA 5 PROYECTO 5.6	Biodiesel - Reciclado de aceites usados como fuente de energía
--	---

Los aceites usados en los domicilios particulares, restaurantes y casas de comidas e industrias alimenticias, son eliminados por las cañerías de desagües cloacales, afectando la calidad del agua del cuerpo receptor que recibe estos efluentes (mar atlántico en Punta Carballido Quequén) modificando sus propiedades físicas y químicas, comprimiendo la capacidad de regeneración, deteriorando el proceso de fotosíntesis, etc.

Desde el 21 de mayo del 2005, la Escuela Agropecuaria de Ramón Santamarina, elabora biodiesel mediante reciclado de estos aceites de fritura.

El proyecto en marcha, desarrollado por la Subsecretaría de Producción, permite reciclar aceite comestible quemado, que normalmente es un residuo eliminado por la vía cloacal.

Para ello se cuenta con una unidad de recolección que funciona 100% con biodiesel, que responde a los llamados telefónicos de los establecimientos registrados a los que previamente se les ha hecho entrega de bidones acondicionados.

Se certifica la participación de todo comercios, industrias y restaurantes que hace entrega del aceite usado.

Ampliar su base de sustentación, incorporando la recolección de los aceites producidos en hogares particulares es el siguiente paso en el proyecto. Ello requiere un programa continuo en escuelas, entidades intermedias, apelando a los medios de comunicación social, generando conciencia en la problemática de este tipo de desechos en el medio ambiente y todo otro mecanismo que generalice la inserción de toda la comunidad al proyecto.

Para poder avanzar hacia la producción intensiva del biocombustible es necesario afianzar y perfeccionar las capacidades del personal de la Escuela Agropecuaria y de esta Municipalidad.

Para la institución educativa constituye un antecedente de concreción de proyecto muy importante y que resulta necesario generar las condiciones que en un futuro permitan certificaciones del tipo Normas ISO tanto en educación como en la producción de biodiesel.

El proyecto redunda en varios impactos positivos, entre los que se pueden enunciar:

Ambiental: ya que se trata de un combustible biodegradable (no hidrocarburo) que reemplaza o se combina con el gasoil, transforma un residuo en insumo y reduce considerablemente el vuelco de los aceites al sistema cloacal y a los suelos (indirectamente a napas), evitando los impactos ambientales sobre dichos recursos.

Social: Santamarina es una de las tantas localidades que por circunstancias varias, (escaso empleo, expectativas sociales, el acotamiento de las distancias, comunicación, etc.) ha ido perdiendo población en las últimas décadas. Por otro lado, su Escuela Agropecuaria, única de

esas características en el partido, ha sufrido varios intentos de traslado en relación a que sus alumnos provienen en su gran mayoría de Necochea y Quequén. El desarrollo del emprendimiento y la potencialidad a futuro, permite el rescate de las capacidades productivas de la zona, dinamización, fortalecimiento, crecimiento, acceso al trabajo y retener población.

Asimismo generaría conductas hacia la responsabilidad de los ciudadanos como generadores de residuos y concientizar acerca de lo irracional de pautas de uso actuales, reciclado de residuos, sustentabilidad, biodegradación y otros aspectos del cuidado del ambiente.

Económico: resultado del reemplazo gradual del gasoil ya que los costos entre compra de combustible para los vehículos municipales y de la misma Escuela Agropecuaria y el costo de producción del biodiesel a base de los aceites (usados) de origen vegetal se reducen a más de la mitad.

Asimismo se debe contemplar que por cada 200 litros de Biodiesel se obtienen 40 litros de glicerol, base de jabones y detergentes los que como subproducto permitirá desarrollar un emprendimiento paralelo y reducir aún más los costos del biocombustible.

Ente los objetivos educativos del proyecto, se advierte la integración de los contenidos de distintos aspectos curriculares, siendo ésta una oportunidad interdisciplinaria de trabajo tanto para alumnos como para docentes.

Por su parte, los objetivos institucionales emergentes, permiten a la Municipalidad de Necochea acreditar antecedentes en la concreción de proyectos innovadores y participar de la búsqueda de combustibles alternativos; a la localidad de Santamarina la aspiración y puesta en práctica de un proceso productivo tendiente a la producción de biocombustibles y la generación de empleos locales y a la Escuela Agropecuaria que la posiciona en el contexto educativo.

PROGRAMA 5

**PROYECTO
5.7**

Recuperación del ex- basurero municipal

Este Proyecto se integra complementariamente con el Proyecto de Complejo Ambiental, los mismos constituyen estrategias de intervención impostergables si se busca alcanzar mayores niveles de sustentabilidad ambiental en el manejo y disposición final de los Residuos Sólidos Urbanos.

En tal sentido, la implementación de actividades de cierre o remediación de basurales a cielo abierto es una medida de acción prioritaria, ya que pueden verse afectadas por contaminación las napas de agua, el suelo, comúnmente albergan animales de consumo que se alimentan de residuos, por otro lado, representan focos infecciosos por proliferación de vectores de enfermedades tales como ratas, moscas, mosquitos, etc.

Además, se produce contaminación del aire por olores nauseabundos y por la quema de residuos producto de actividades de cirujeo, efectuadas en condiciones sanitarias de alto riesgo con el consiguiente peligro para la salud de aquellos que manipulan la basura. Todo ello conlleva asimismo, un deterioro de la calidad del paisaje y la desvalorización de los terrenos y de las propiedades cercanas a estos.

Por ello, se puede indicar que estamos al frente de una externalidad, es decir, según lo define el Dr. Néstor Cafferatta, *“es la transferencia a otras personas o a la sociedad de los costos que no se han realizado para evitar perjuicios ambientales de un determinado establecimiento”*⁷.

En el caso de los basurales a cielo abierto, está claro que no se realiza ningún costo para evitar todos los perjuicios ambientales que se detallaron más arriba, y que estos costos son trasladados a personas en particular, afectadas directamente por la presencia del basural, o bien a la sociedad en su conjunto, debido al daño ocasionado a sus recursos naturales o los socioeconómicos.

A fin de revertir la situación actual, las acciones a realizar en el presente proyecto serían prioritariamente:

- Mitigación del pasivo ambiental: acopio, traslado y disposición final de residuos hacia el relleno sanitario.
- Obras inmediatas: Movimiento, relleno, nivelación y compactación del suelo, cercados, consolidación de márgenes.
- Parquización, forestación y obras complementarias: recuperación del suelo orgánico, sembrado y plantaciones, tratamientos paisajísticos, etc.
- Monitoreo y vigilancia ambiental del área remediada: a fin de evitar el resurgimiento del estado de situación previo.

Puede establecerse que, en todo el país existen gran cantidad de basurales de cielo abierto que constituyen focos de contaminación para el agua y el aire y afectan la salud de los pobladores y su erradicación definitiva es una deuda pendiente del Estado para con la sociedad en su conjunto.

"Alcanzar la excelencia en el desarrollo, con características que se imponen en ciudades modernas, como ser: la adaptación de espacios a personas con capacidades diferentes, la incorporación de mayores tecnologías y el desarrollando un sistema que permita medir (y controlar) la calidad del soporte natural (aire, agua, suelo) y de la evolución urbana".

OBJETIVO

6

PROGRAMA

6

Índices de calidad de vida

Este Programa congrega tres conjuntos de proyectos diferentes pero que hacen a las características de una ciudad moderna, tratando de equilibrar los beneficios de la tecnología actual con las necesidades de todos los ciudadanos del partido como la accesibilidad para personas con capacidades diferentes, la incorporación de nuevas tecnologías urbanas y, la elaboración de un sistema de indicadores que permitan medir y evaluar el progreso del soporte natural del medio urbano-regional en el mediano y largo plazo.

⁷ Cafferatta, Néstor 1993 Jurisprudencia Argentina Tomo I: 218, Buenos Aires.

El diseño urbano ha respondido históricamente a un diseño basado en los estándares del “ciudadano medio” considerado socialmente “normal”. La realidad actual establece la necesidad de planificar a una ciudad desde la accesibilidad, adecuando el medio físico y cultural a la característica del urbanismo, la edificación, el transporte o de los medios de comunicación que permite a cualquier persona su utilización y la máxima autonomía personal, brindando de esta forma integración y equiparación de oportunidades para todos los ciudadanos.

Para el desplazamiento de todos los usuarios por igual, es necesario brindar elementos de información que permitan acceder a los servicios de cualquier establecimiento público o privado de uso público, así como la correcta señalización que forma parte de la comunicación en la que se establecen las relaciones funcionales entre los signos de orientación en el espacio y los comportamientos de las personas.

Es notorio el incremento que ha tenido la tecnología en este último tiempo, sin embargo, y aunque en algunos casos los costos son elevados, se pueden conseguir beneficios con una adecuada gestión a fin de instalar ciertos servicios que mejoren la calidad de vida de todos los ciudadanos: semáforos sonoros para personas no videntes, colocación de carteles señalizadores en calles y avenidas con sistema de lectura braille, cámaras de seguridad en los semáforos. Es interesante además, tener en cuenta que la tecnología puede centralizar, manipular y archivar información con un costo operativo inferior al que si tuviera que hacerse con personal volcado en las calles.

Por otro lado, los Telecentros son espacios que brindan servicios y actividades relacionadas al uso de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación, y que de alguna manera vienen a ofrecer nuevas alternativas a los más desprotegidos. Contando ya con un Centro Tecnológico Comunitario, como es el caso de La Dulce, y comprobando la exitosa experiencia, es que se desea fomentar e impulsar la creación de nuevos Telecentros en el resto del Partido de Necochea llegando de esta manera a con este servicio a toda la población.

Por último, el sistema de medición y control del soporte natural busca reactivar los mecanismos para que el estado sea un impulsor de técnicas y tecnologías que permitan recabar datos para conocer el estado del soporte natural en el que se encuentra una ciudad ya que es la base para cualquier acción planificada urbana. Contar con una sustento teórico sistematizado, interrelacionado y accesible a las personas encargadas de tomar decisiones, es imprescindible para cualquier acción que se deba llevar a cabo. Para lograrlo, es importante que el estado genere y articule con los organismos y entidades que desarrollan información, además de reestablecer aquellos convenios con los diferentes niveles del estado, a fin de incluirse en estudios que exceden su espacio de acción.

PROGRAMA 6

**Subprograma
6.A**

**Accesibilidad para personas con
capacidades diferentes**

Es necesario homogenizar el término Discapacidad para así, clarificar la visión desde la que se analiza la temática en el presente sub-programa. Se adhiere a la definición dada por la Ley 22.431/81 que establece: “Entiéndase por persona con Discapacidad (o Persona con capacidades diferentes) a toda persona que padezca una alteración funcional permanente, transitoria o prolongada, física, sensorial o mental, que en relación a su edad y medio social

implique desventajas considerables para su adecuada integración familiar, social o laboral". Es decir, se toma una visión amplia de la discapacidad.

Se observa que el entorno físico y social es un factor decisivo en la condición de discapacidad, el entorno tiene la "capacidad" de aumentar o disminuir las limitaciones propias de la "discapacidad".

El diseño urbano ha respondido históricamente a un diseño basado en los estándares del "ciudadano medio" considerado socialmente "normal". La realidad actual establece la necesidad de planificar a una ciudad desde la accesibilidad, adecuando el medio físico y cultural bajo la premisa de que **todos** tengamos acceso a él.

Entiéndase por "Accesibilidad", a la característica del urbanismo, la edificación, el transporte o de los medios de comunicación que permite a cualquier persona su utilización y la máxima autonomía personal, brindando de esta forma integración y equiparación de oportunidades para todos los ciudadanos.

La Integración de las personas con capacidades diferentes es una obligación que atañe a toda la comunidad, por eso deben evitarse aquellos obstáculos que les interrumpan el uso de la ciudad y sus lugares.

La igualdad de oportunidades ha sido definida como "el proceso mediante el cual los sistemas generales de la sociedad, tales como el medio físico, la vivienda y el transporte, los servicios sociales y sanitarios, las oportunidades de educación y trabajo y la vida cultural y social, incluidas las instalaciones deportivas y de recreación, se hacen accesibles para todos; así una ciudad accesible se traduce en una ciudad amigable y confortable para la totalidad de sus habitantes.

El Estado como garante del bien común, debe asumir las iniquidades que se producen sobre los grupos más vulnerables de la sociedad. Es dentro de su rol de subsidiariedad donde el Estado debe establecer políticas tendientes a la integración social de las personas con discapacidad y para garantizar la equiparación de sus oportunidades de acceso a la educación, el trabajo, la vida cultural y social.

Las barreras arquitectónicas y urbanísticas, las barreras culturales, las sociales y también las burocráticas, son aquellos impedimentos que hacen a la no integración o la dificultad de participar de las actividades de la comunidad a las personas con algún grado de discapacidad. Se entiende por **Barrera social – Cultural** a las que se establecen cuando la sociedad valora negativamente a las personas con discapacidad, al considerarlos diferentes desde la óptica "socialmente normal". La falta de información, la falta de comunidad receptiva, abierta y técnicamente preparada para entender las diferencias hace que se generen actos de discriminación conciente e inconciente se superan en gran medida a través de la educación formal e informal. La sociedad debe aparecer como actor, como incidente, como agente provocador de resultados y no solo como un lugar de acontecer.

Las **barreras Físicas- Urbanas** son las que se manifiestan en toda estructura del entorno material, cuando sus conformaciones dimensionales y/o morfológicas crean trabas a la independencia y autovalimiento de las personas con discapacidad.

Los alcances que persiguen la plena accesibilidad al medio físico y comunicacional se pueden definir en las siguientes premisas establecidas por la Fundación Par:

Integración Física: acercarse, acceder, circular, informarse comunicarse y hacer uso de las instalaciones.

Integración Funcional: equiparar el entorno para el pleno desarrollo de actividades, lo que supone disponer de facilidades en las cuales intervengan indiscriminadamente todos los actores al mismo tiempo.

Integración social: considerar a las personas de condición heterogénea, donde la integración social sea una realidad, respetando la diversidad y utilizando juntos los diferentes servicios.

El propósito de plena integración reconoce que no se puede diseñar todo para todas las personas, si es alcanzable que todo sea lo mas flexible e integrador posible, con un diseño de calidad, sostenible y universal en el que todos aportemos y avancemos hacia una sociedad decente, respetuosa con las personas y con el medio y mejor preparada para las futuras generaciones. Teniendo presente los aspectos de adaptabilidad, visitabilidad y practicabilidad.

El reconocimiento de las personas con discapacidad como sujetos de derecho y no de amparo y solidaridad es el primer paso para lograr una mejor calidad de vida para todos.

PROGRAMA 6

**PROYECTO
6.A.1**

Adecuación constructiva en la vía pública y en edificios

Todo proyecto de carácter público debe atender el derecho de movilidad e integración de todos los ciudadanos. La adaptación del entorno, de la vivienda, del transporte, del medio laboral y de los centros educativos, del acceso a la comunicaciones, de los centros comerciales, de las áreas de descanso y recreación, son ejemplos de medidas para la integración social de personas con capacidades diferentes, permitiéndoles llevar una vida autónoma.

Es interés del Estado y la sociedad en general eliminar barreras arquitectónicas y construir ambientes integradores y acogedores, que faciliten el desarrollo, la productividad y buena calidad de vida de todos. Un medio físico accesible, puede ser extremadamente liberador y transformar la posibilidad de integración entre las personas y su desempeño. De lo contrario se vuelven preponderantes en la exclusión de personas con discapacidades y determina su marginación futura del mercado laboral. El medio puede potenciar la discapacidad de un individuo aumentando una dificultad o restarle importancia en su contexto, transformando su eficiencia, habilidad o independencia.

El municipio conjuntamente con el consejo municipal del discapacitado ha venido desarrollando acciones en el sentido de lo anteriormente expuesto, pudiendo citarse a modo de ejemplo:

- Accesos a la playa con la realización de bajadas públicas para personas discapacitadas.
- Construcción de rampa de acceso al Centro Cívico.
- Rampas en la Plaza Dardo Rocha en los cruces peatonales.
- En los Pliegos de licitación para las Nuevas Unidades Turísticas Fiscales se exige la eliminación de barreras arquitectónicas, incluyendo en cada caso de ser necesario rampas, baños, unidades de sombra, cumplimentando los requerimientos de las normativas vigentes en el tema.

Marco normativo

- Resolución 460/88, de espacios de estacionamiento reservado para automóviles de discapacitados acreditados.
- Exigencia de incluir en los proyectos de obra nueva en Edificios Públicos como privados de uso público, la construcción de rampas.
- Colocación de semáforos sonoros para personas no videntes, semáforo de Av. 59 en intersección con calle 62.
- La sanción de la Ordenanza 5533/05, que obliga a la instalación de un aro magnético para hipoacúsicos en las salas de teatro y cine.
- La Sanción de la Ordenanza 5516/05, de adecuación al Plan Nacional de Accesibilidad Urbana y Edilicia
- Ordenanza 2470/92, de otorgamiento de certificados de discapacidad, creación del Consejo Municipal de la Personas Discapacitadas
- La ordenanza 2470/92 en su Art. N° 18 establece que los edificios públicos y de espectáculos públicos que se construyan en el futuro, al igual que aquellos que sufran remodelaciones o refacciones, deberán prever en su arquitectura, el fácil acceso y utilización por parte de personas discapacitadas, a los mismos. En los espacios públicos de ingreso a las playas de Necochea y Quequén, se deberán construir rampas para facilitar el acceso a las mismas, de las personas con discapacidad. Y en su Art. N° 19 queda establecido que en el Partido de Necochea, se habilitarán teléfonos de uso público, adaptados para el uso de personas discapacitadas.
- Ordenanza de Uso de la Vía Pública N° 4628/01, que reglamenta la instalación de cualquier elemento en la misma, entre otras cosas prohíbe la construcción de maceteros, jardineras y bancos fijos, como la colocación de todo tipo de expansión cerrada, de todo elemento que dificulte la libre circulación de los todos los peatones.

El propósito de este proyecto es continuar con este tipo de acciones, fortaleciendo de esta manera la gestión en el tema que estamos tratando con el objetivo de concientizar aún más a la población. Entre otros son:

- Que en los edificios de uso público pueda observarse, en general la accesibilidad y posibilidad de uso en todas las partes por personas con movilidad reducida; y en particular la existencia de estacionamientos reservados y señalizados para vehículos que transporten a dichas personas, cercanos a los acceso peatonales; por lo menos un acceso al interior del edificio desprovisto de barreras arquitectónicas; espacios de circulación horizontal que permitan el desplazamiento y maniobra de dichas personas, al igual que comunicación vertical accesible y utilizable por las mismas, mediante elementos constructivos o mecánicos; servicios sanitarios adaptados para el uso de personas en silla de ruedas.
- Que los edificios destinados a empresas privadas de servicios públicos y en los que se exhiban espectáculos públicos que en adelante se construyan o reformen se deberá priorizar los itinerarios que garanticen el acceso por la entrada principal del edificio y la integración de los principales sectores de funcionamiento, así los baños accesibles.-
- Que la disposición del equipamiento de uso público, (señalización, locutorios telefónicos, kioscos, semáforos, iluminación, papeleras, bancos, etc.) debe ser planificada en forma integral, atendiendo su accesibilidad. El diseño del equipamiento urbano para la ciudad, y especialmente para los discapacitados, es importante para lo que se denomina infraestructura urbana. Estos deben tener correspondencia con la comunicación visual para servir a las personas con discapacidad, y deben estar ubicados de manera tal que no constituyan obstáculos ni barreras arquitectónicas en la vía pública.
- Promover la aplicación de recomendaciones y criterios que concreten soluciones prácticas, eficientes y sostenibles en proyectos de nueva creación.

- Instrumentar la aplicación de un soporte técnico sobre la accesibilidad aplicable a los proyectos de infraestructura, con criterios y pautas internacionales y regionales, generadas por consenso.
- Proporcionar una metodología de apoyo a la instauración de procesos, gestión y ejecución de la accesibilidad, desarrollada para los casos habituales, tales como la urbanización o renovación urbana, el mejoramiento de barrios o asentamientos irregulares, los proyectos habitacionales, de adaptación de edificios públicos o históricos protegidos y transporte público, entre otros.
- Internalización del principio de accesibilidad universal entre los centenares de profesionales involucrados, quienes desde entonces, pasaron a incorporar el tema en su obras.

Es mucho más fácil y económico proyectar ambientes accesibles que adaptar un ambiente ya realizado. La previsión de un sistema de itinerarios horizontales y verticales, accesibles desde las primeras fases del diseño, es la forma más económica de favorecer uso accesible del edificio. En cambio, la adaptación o adición de estos itinerarios una vez proyectado o construido el edificio resulta mucho más difícil.

Muchas veces también, con adaptaciones simples se logran buenas soluciones en ambientes existentes.

Es importante seguir trabajando en sintonía con las organizaciones comunitarias locales y en especial con las asociaciones de personas con discapacidad y adultos mayores. Se deberán discutir las prioridades sobre accesibilidad con los representantes de estos usuarios, considerando que la accesibilidad es un requisito previo para una vida plena de estas personas.

PROGRAMA 6

**PROYECTO
6.A.2**

Señalización sonora

La señalización es una parte de la comunicación en la que se establecen las relaciones funcionales entre los signos de orientación en el espacio y los comportamientos de las personas. Cumple la función de informar, prevenir y orientar. Hay que recordar que para el desplazamiento de todos los usuarios, es necesario brindar los elementos de información que permitan acceder a los servicios de cualquier establecimiento público o privado de uso público.

A través de la Ordenanza 5533/05 se autorizó al departamento Ejecutivo Municipal, para la provisión del sistema de aro magnético en dependencias del Teatro Municipal “Luis Sandrini” de nuestra ciudad. La normativa contempla la instalación obligatoria de este sistema en todas las salas de teatros y de espectáculos públicos. Como así también, la reglamentación de los requisitos mínimos expresados en el Artículo N° 3 de la Ley N° 11.695, que refiere a la señalización de avisos, información visual y sistemas de alarmas o de emergencias luminosos.-

La señalización e información sonora, que complementa a la visual y táctil, se deberá diseñar de forma tal que no imposibilite la comunicación oral. Considerar que las señales sonoras se han de amplificar mediante estos aros magnéticos en la recepción y los salones de eventos/conferencias para usuarios de prótesis auditivas (audífonos e implantes cocleares), facilitando la percepción de información por parte de las personas con limitaciones para la audición. Se deberá indicar con el símbolo internacional la existencia de aros magnéticos.

La intención fundamental de este proyecto es continuar con la instalación de semáforos sonoros para personas no videntes y la colocación de carteles señalizadores en calles y avenidas con sistema de lectura braille, a media altura de manera que se permita el fácil acceso a personas con discapacidades. Al cruzar una calle se escucha el sonido de los ordenadores que, según el volumen del ruido, indican si es posible atravesar una arteria o no. Como así también seguir invitando a las distintas asociaciones civiles vinculadas a la temática de las personas discapacitadas a fin de establecer acciones conjuntas tendientes al mejoramiento de la calidad de vida de estas”.

PROGRAMA 6

PROYECTO

6.A.3

Accesibilidad en el transporte público de pasajeros

Es fundamental adecuar el transporte público actual de manera tal que sea accesible para toda la población. Los colectivos diferenciales como cualquier otro medio de transporte de pasajeros deberán ser identificables fácilmente. Deberán llevar en el parabrisas y en los laterales de las unidades un logo establecido a nivel internacional.

La accesibilidad integral debe ser parte esencial en todo proyecto de transporte de nueva generación. El transporte accesible permite el desplazamiento de personas con severas dificultades de movilidad, (caso de usuarios de sillas de ruedas o muletas), pero también facilita el desplazamiento de personas con movilidad reducida como adultos mayores, madres en gestación en estado avanzado, familias con niños pequeños en carritos o alzados, personas transportando maletas o bultos

El transporte público cumple un papel fundamental porque es el medio más generalizado y económico que nos permite salvar las distancias que nos separan de los lugares de trabajo, distancias que equivalen a barreras tanto o más importantes que aquellas que se presentan en las calles y en los edificios.

Lo concreto es que ni los servicios de transporte público ni los de prestación de carácter privado dan satisfacción a los requerimientos de las personas con discapacidad en relación con las actividades que voluntaria u obligadamente desarrollan, con el consecuente perjuicio en su desarrollo personal y en contra de la posibilidad de que se equiparen sus oportunidades y se iguale el trato dispensado al resto de los usuarios.

Es fundamental adecuar el transporte público actual de manera tal que sea accesible para toda la población.

Un sistema de transporte accesible utilizando unidades de plataforma baja o que permitan el acceso a nivel desde andenes, facilita los desplazamientos y la integración de las personas a una actividad productiva, la incorporación y el mantenimiento de señalización accesible, que

pueda percibirse en forma adecuadamente visible y audible así como - entre otros elementos asientos, pavimentos, barras y asideros de forma, dimensiones y colores adecuados, en las unidades y paradas de transporte público existentes.

El objetivo fundamental del proyecto es analizar, comparar y reelaborar la legislación municipal, convocando a profesionales, organizaciones no gubernamentales, usuarios y al conjunto de la comunidad, a fin de realizar una normalización de acuerdo a la legislación provincial y nacional en la temática de accesibilidad al medio físico, en este caso “ a la Accesibilidad en el transporte público de pasajeros”.

PROGRAMA 6 Subprograma 6.B	Nuevas tecnologías urbanas
PROGRAMA 6 PROYECTO 6.B.1	Áreas de Internet por aire

Las nuevas tecnologías avanzan mucho más rápido que la capacidad de adaptación. Internet no escapa a esa premisa.

Es más que notorio el incremento que ha tenido Internet en la población. Abarcando hoy en día segmentos de población que no tenían acceso a tanta información. Sin embargo los costos todavía son elevados para acceder a la WEB.

Ante tal situación localidades pequeñas como La Dulce generaron una estructura que posibilita el acceso gratuito a Internet por aire. Cabe recordar que se logro a partir de la Cooperativa de Seguros que se encuentra localizada en la Dulce y que como política de acción tiene el incentivar con tecnología de punta a toda su población.

Algunos proyectos de similares características se podrían efectuar en las localidades del distrito así como en la ciudad de Necochea y Quequén. Solamente bastaría con una estructura que posibilita ampliar las áreas de acceso.

En virtud del proyecto existente para la sistematización de la red de bombeo de agua potable resultaría posible la construcción de una red inalámbrica a través de la cual podrá distribuirse, entre otras cosas, servicio de Internet. La red proyectada estaría formada por una antena en cada pozo/bomba, cada una de éstas a su vez, triangulará con sus vecinas de manera de cubrir toda el área urbana. De esta manera, se dispondrá de la infraestructura necesaria para el correcto funcionamiento del sistema de control de la Red de Agua Potable, permitiendo además otros usos.

Esta red inalámbrica distribuiría Internet en forma gratuita.

Se podrían utilizar también las antenas de telefonía celular siempre que no se interfieran las señales mismas.

PROGRAMA 6

PROYECTO

6.B.2

Control de tránsito y semaforización

Los accidentes de tránsito pueden entenderse como el producto de una falta de coordinación para la realización de múltiples desplazamientos en un espacio escaso. Dicha falta de coordinación puede deberse a múltiples causas simultáneamente.

Existen tres tipos de causas para que se produzca un accidente: la vía de circulación, el vehículo y el factor humano, con una relevancia superior que el resto.

Muchas veces se realizan análisis que solamente mencionan cuestiones referidas a los accidentes viales, debido a las conductas de los conductores, como estar alcoholizado o manejar a altas velocidades, sin embargo existe en la accidentología otra variable de relativa importancia: los lugares o puntos de concentración de accidentes.

En efecto, si en un punto dado se producen accidentes con mayor frecuencia que en otros esto implica que, más allá de las conductas individuales de los usuarios que por allí circulan, hay factores de la infraestructura vial que contribuyen a producir desacuerdos y conflictos de tráfico. Cuando estos desacuerdos no pueden resolverse mediante una acción evasiva de alguno de los transeúntes (frenar, esquivar, etc) se producen colisiones y atropellos.

Como soluciones a estos conflictos se pueden realizar obras de control de tránsito como: semáforos, sendas peatonales elevadas, lomas de burro, etc.

En Necochea hay semáforos que cumplen la función antes mencionada. Sin embargo debido a que funcionan con sistemas y dispositivos diferentes, su mantenimiento y sincronización suele ser una tarea que muchas veces supera la capacidad operativa del municipio.

El problema nace de la imposibilidad de conseguir repuestos para repararlos, por sobre todo con uno de los dispositivos de sincronización usados en los semáforos mas antiguos. Además de no contar, muchas veces, con los planos de cableados y demás, lo que torna la tarea aun mas complicada.

En los últimos años, el municipio realizo una fuerte intervención sobre el control del tránsito. Ubico nuevos semáforos, realizados con tecnología diseñada por técnicos locales, abaratando los costos y simplificando las tareas de reparación. Asimismo realizo una importante cantidad de lomas de burro y sendas peatonales en aquellos puntos conflictivos.

Para generar un proyecto integral, se deberá realizar el traspaso de todos los dispositivos de sincronización al desarrollado actualmente por técnicos Necocheños, además se debe articular una oficina que integre un software de análisis de estadísticas de accidentologías con un centro de control de semaforización que permita desde un lugar central manejar el tránsito de acuerdo a la circulación que halla.

PROGRAMA 6

PROYECTO

6.B.3

Camaras de vigilancia urbanas

La inseguridad es un flagelo que sufre la población diariamente. Desde el estado son muchas las acciones que se llevan a cabo para combatirla y una de ellas es la ubicación de cámaras de vigilancia urbana.

Esta nueva tecnología permite centralizar, manipular y archivar información con un costo operativo inferior al que si tuviera que hacerse con personal volcado en las calles.

Actualmente las ciudades más importantes del mundo ya cuentan con servicios de vigilancia por cámaras y mas de una ciudad en la provincia de Buenos aires ya instalo un sistema.

El paradigma de la videovigilancia tiene varias críticas ya que atentan contra la intimidad de las personas. Sin embargo esta demostrado que disminuye las tasas de violencia. Encontrar un punto de equilibrio es el punto mas critico de este tipo de tecnologías.

Una posibilidad factible de realizar por el municipio y que ha tenido éxito en ciudades cercanas es ubicar cámaras en los ingresos a la ciudad con el fin de tener un control sobre aquellos vehículos que ingresan o egresan.

Asimismo y como se ha probado en otras ciudades se pueden instalar cámaras de seguridad en los semáforos con el objetivo de mejorar el trafico y evitar accidentes. Este sistema ya fue instalado en la capital pero debido a una floja jurisprudencia de respaldo tubo que ser levantado. Mejorar este punto débil del sistema es prioritario antes de realizar la instalación.

PROGRAMA 6

PROYECTO

6.B.4

Telecentros barriales

En Junio del año 1999 se suscribe el Convenio con la Secretaría de Comunicaciones de la Presidencia de La Nación por el cual la Fundación Cultural “La Dulce” pasa a ser “Institución Responsable” o entidad huésped de un “**Centro Tecnológico Comunitario**” (CTC).

Se crea a partir de la permanente preocupación por la alfabetización digital al alcance de todos y con el objetivo de promover el desarrollo de la infraestructura de las telecomunicaciones, procurando el acceso universal a Internet y a otras tecnologías interactivas y multinacionales en condiciones de equidad geográfica y social, que beneficie espacialmente a los sectores de recursos escasos, escuelas, bibliotecas, centros de atención médica, áreas rurales, etc.-

Un Centro Tecnológico Comunitario, **Telecentro**, cabinas públicas, infocentros, unidades informáticas barriales o clubes digitales, entre otras tantas denominaciones, son espacios que brindan servicios y actividades relacionadas al uso de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación, y que de alguna manera vienen a ofrecer nuevas alternativas a los más desprotegidos, ya que estos se encuentran fundamentalmente ubicados en zonas marginales o remotas, y son accesibles en forma gratuita. El objetivo primordial es el de propender al

desarrollo económico y social de la comunidad, proveyendo de herramientas y recursos que resuelvan sus necesidades mediante enfoques participativos, y elevando los niveles de educación y bienestar de la población local. Puede ser un instrumento potente pero que para que sea efectivo debe formar parte de una estrategia integral de desarrollo económico y rural que comprenda inversiones en sectores complementarios.

Los protagonistas o actores pueden ser vecinos del barrio, organizaciones no gubernamentales, escuela vecinal, parroquia, cualquier otro tipo de organismo comunitario. Cada uno de estos actores tendrá su representante formando una comisión Gestora encargada entre otras cosas de: realizar reuniones para evaluar el funcionamiento del Telecentro, recibir sugerencia y solicitudes de los usuarios; contribuir para garantizar la seguridad del espacio, los equipamientos y las personas que trabajan y utilizan el local; proveer del sostenimiento económico y mantenimiento de todo el Telecentro. Contarán con un coordinador o coordinadora que se encargara del funcionamiento cotidiano, se capacitará permanentemente para que su conocimiento se multiplique hacia dentro de la comunidad.

Contando ya con un Centro Tecnológico Comunitario, como es el caso de La Dulce, y comprobando la exitosa experiencia, es que se desea fomentar, impulsar la creación de nuevos Telecentros en el resto del Partido de Necochea llegando de esta manera a con este servicio a toda la población.

PROGRAMA 6 Subprograma 6.C	Sistema de medición y control del soporte natural
--	--

PROGRAMA 6 PROYECTOS 6.C.1	Monitoreo del soporte natural costero
--	--

Conocer el estado del soporte natural en el que se encuentra una ciudad es la base para cualquier acción planificada urbana. Contar con una base teórica sistematizada, interrelacionada y accesible a las personas encargadas de tomar decisiones, es imprescindible para cualquier acción que se deba llevar a cabo. Por tal motivo es importante que el estado genere y articule con los organismos y entidades que desarrollan información, además de reestablecer aquellos convenios con los diferentes niveles del estado, a fin de incluirse en estudios que exceden su espacio de acción.

La incorporación de tecnología base para la obtención de datos, que permitan monitorear el estado ambiental debe ser una prioridad en aquellas áreas del municipio donde se requiere información técnica. Un ejemplo es la estación meteorológica que poseía el municipio y que hoy día no funciona.

Este programa busca reactivar los mecanismos para que el estado sea un impulsor de técnicas y tecnologías que permitan recabar, elaborar, controlar y utilizar datos

Como parte del amplio espectro que supone medir y controlar el soporte natural se dividió en grandes temas: agua, corrientes y viento.

La ciudad de Necococha-Quequén se ubica a ambas márgenes del Río Quequén Grande y sobre la costa Atlántica. Esta zona estuarial presenta características ambientales particulares entre las que coexisten procesos naturales propios de ambientes estuariales con procesos antrópicos muy intensos vinculados a las actividades portuarias, industriales y agropecuarias. Por lo tanto, aquellos parámetros relacionados a la dinámica litoral como corrientes, temperatura, vientos, olas, flujos de arena y demás, deben ser monitoreados en forma continua.

Para estos parámetros y específicamente para la zona litoral, el Consorcio de gestión del Puerto Quequén tiene a cargo una estación meteorológica y un olígrafo, ubicado básicamente para la operatividad del puerto, que genera datos en forma continua. Esta tecnología y sus datos están disponibles a través de un convenio firmado entre el puerto y el municipio.

En un futuro será necesario ampliar esta tecnología para incorporar monitoreo de la calidad ambiental del puerto que incluya

- Control de los efluentes industriales del sector portuario.
- Control de los vertidos de buques hacia el estuario del Río Quequén.
- Instauración de un plan de gestión del agua de lastre con el fin de prevenir la contaminación por organismos perjudiciales y patógenos.
- Llevar a cabo un proceso hermético en la descarga de cereales hacia los buques que disminuya la llegada de polvo cerealero al río.

Es importante entender que el deterioro de la calidad del recurso hídrico supone un grave problema ambiental, económico y social. Las descargas residuales dentro de los ambientes acuáticos causan alteraciones ecológicas y aumentan el riesgo sanitario relacionado al uso de aguas contaminadas con fines recreativos, debido a la presencia de agentes infecciosos.

El principal problema de calidad aguas de baño, para el municipio, lo representa el sistema cloacal que vierte los fluidos domiciliarios e industriales, en la costa de Quequén, a 4 km al Este del Puerto. Actualmente se encuentra en curso la Planta de Pre-tratamiento de líquidos cloacales y una vez culminado, será necesario realizar las gestiones pertinentes con el fin de realizar el correcto vuelco de los efluentes a través de un emisario submarino. Para esto se requieren numerosos estudios de base relacionados con las corrientes, fondos marinos, estudios de ingeniería, etc. que deberán llevarse a cabo por profesionales de universidad y/o institutos de investigación especializados en el tema.

Además de tales estudios para la Planta es necesario reglamentar la obligatoriedad de un monitoreo continuo en el lugar del vertido y en su hinterland.

Al mismo tiempo, es conocido que existen usuarios que eliminan sus desechos cloacales clandestinamente en los desagües pluviales, que son vertidos directamente al Río Quequén Grande o en las playas necochenses. Por esta razón, es necesario realizar un seguimiento para determinar el efecto que generan los vertidos pluviales y generar un plan para detectar y revertir conexiones domésticas clandestinas en estos sistemas.

Otro factor importante a tener en cuenta es el agua subterránea. Realizar monitoreos periódicos de este recurso hídrico y realizar convenios con Universidades Nacionales para conocer su dinámica y estado, ayudarán a satisfacer las demandas de agua, estabilizar la disponibilidad del recurso, proteger su calidad, establecer zonas de reserva y en consecuencia optimizar su aprovechamiento en equilibrio con el medio y con diferentes actividades llevadas a

cabo en la ciudad.

Asimismo con el fin de garantizar calidad del agua potable en todo el municipio, se hace necesario realizar controles periódicos físico-químicos y bacteriológicos sobre los pozos de extracción de agua potable través de la Dirección de Bromatología. Este laboratorio deberá equiparse con el material necesario para realizar y analizar muestras de agua ambientales y para consumo, realizando certificaciones con laboratorios de importancia nacional.

Finalmente, para el caso de los procesos erosivos que afectan al litoral marítimo y debido a ser un espacio con una frágil dinámica es elemental su monitoreo continuo. Los convenios realizados con el Centro de Geología y del Cuaternario y con la universidad Nacional del centro aseguran, por el momento, la elaboración de estudios como perfiles de playa, volúmenes desplazados de arena, granulometrías, etc., permitiendo al estado realizar obras que readecuen la dinámica que se vio perjudicada por la propia actividad del hombre.

"Desarrollar un sistema integral de prevención de accidentes y desastres naturales y tecnológicos que permita darle previsibilidad al crecimiento urbano".

OBJETIVO

7

PROGRAMA

7

Atención a la emergencia urbana

Los aspectos sustantivos del presente programa hacen referencia a la obra, servicios vinculados y de gestión para la toma de conciencia publico-privada en lo que hace a la prevención de accidentes tanto naturales como antrópicos y de las acciones ordenadas y articuladas frente a la emergencia misma.

Contempla, en principio reducir los riesgos ambientales y laborales, por ende sociales y mejorar el proceso de toma de decisiones que puedan dar la mejor respuesta frente a

potenciales situaciones de riesgo y de la racionalidad en el uso de los recursos de que se dispone para la acción en tiempo y espacios concretos.

PROGRAMA 7 PROYECTOS 7.1/7.4	Determinación del mapa de riesgo. Protocolo de intervención en contingencias. Formación para la atención de desastres. Sistema de respuesta inmediata para la atención de desastres.
---	---

Los proyectos 4.B.9 de “Gestión del Comité Organizador de Emergencias –COE” y 4.D.3 de “Educación y concientización en emergencia” y el presente, se constituyen en los instrumentos operativos ante los eventos, incidentes, emergencia y desastres que pudieran suscitarse en el Partido de Necochea.

La herramienta fundamental que vinculará los diferentes proyectos en relación a la emergencia urbana lo constituye la organización para la atención que permita no sólo la prevención sino también la respuesta inmediata y coordinada frente a los distintos eventos que pudieran producirse..

Ello implica una organización “anticipada” y “sostenible” a nivel urbano, en cuanto a la identificación de vulnerabilidades, el establecimiento de rutas y puntos de evacuación y todo otro equipamiento de referencia a los centros de prevención y atención de la emergencia con el objeto de proteger la vida y los bienes de los habitantes.

El carácter de “**sostenible**” supone de la “**organización racional de procesos y recursos**” para la toma de decisiones en el marco del “**largo plazo**” involucrando optimizar (capacitación y fortalecimiento), articular y formalizar incumbencias y responsabilidades.

Asimismo, debe representar la concepción de un orden (armónico) espacial de los usos y actividades (conflictivas e incompatibles) en el territorio y programas de adecuación y renovación urbana y de los sistemas circulatorios, de protección de incendios, derrames y otros y el equipamiento de los centros de evacuación.

Fundamentalmente implica el re-equipamiento de las fuerzas de seguridad, (Bomberos, Prefectura, Defensa Civil, otros), servicios de emergencia sanitaria y el fortalecimiento de grupos de ciudadanos para la prevención y acción frente a desastres.

En virtud de lo expuesto y a los fines de atender en forma adecuada y eficiente las urgencias en primer lugar y las denuncias, consultas, inquietudes, reclamos y todo otra comunicación se creará el “Centro de Emergencias Municipales” cuyas funciones son:

- Atender las comunicaciones que se produzcan durante las 24 horas.
- Contener y asesorar a las personas en emergencia.
- Si es necesario, accionar los servicios de respuesta.
- Informar pronósticos y alertas.
- Registrar la comunicación en el Libro de novedades.
- Comunicar a los responsables, según gravedad e inmediatez a las áreas involucradas.
- Ordenar, manejar y priorizar el sistema de enlace radial con las áreas municipales y otros organismos públicos y privados.
 - Crear canales de comunicación.
 - Mantener actualizado la guía de organizaciones, domicilios, telefonos, mail, fax, etc.

"Impulsar el desarrollo urbano de las localidades rurales del interior del Partido, para que sean sitios en dónde la calidad de una vida sana se equilibre con las oportunidades de desarrollo de la población en sus diferentes edades".

OBJETIVO

8

PROGRAMA

8

Desarrollo urbano de las localidades del interior

El Programa *Desarrollo Urbano en las localidades del Interior*, se organiza en cuatro grandes grupos de proyectos de acuerdo a cada una de las localidades del interior de nuestro distrito - La Dulce, R. Santamarina, Claraz y J. N. Fernández. En ellos se plantean las realidades específicas de cada localidad, proponiendo diferentes acciones a desarrollar, respecto de las infraestructuras y servicios públicos, equipamientos, espacios públicos y actividades promotoras de crecimiento de cada localidad.

Además, integran este programa otros dos proyectos, uno de ellos, *Recuperación de tierras de*

ex FFCC para espacios públicos, el cual se ocupa de esta temática común a dichas localidades urbanas. El otro, *Diagnóstico de situación de desarrollos urbanos*, contempla el resto de las localizaciones de menor población tales como balneario Los Ángeles, Energía, etc. Asimismo, se abordan aquellas localizaciones sin población, pero que también suponen un potencial desarrollo como El Albardón y Médano Blanco.

Cabe destacar que en el desarrollo de este programa se incluyeron aspectos relacionados al diagnóstico de situación de las localidades del interior del partido, ya que cuando el Plan Urbano Ambiental comenzó con la fase de Diagnóstico era mucho menor el bagaje de información disponible. De este modo, la mayoría de los proyectos desarrollados a continuación, comienzan con un detalle de las características básicas vinculadas a cada una de los temas elaborados.

PROGRAMA 8

**PROYECTO
8.1**

Recuperación de tierras de ex FFCC para espacios públicos en las localidades del interior del distrito

Todas las localidades del interior del distrito cuentan con estaciones del ferrocarril, actualmente en desuso para la función que fueron creadas, ya que esos ramales de tren dejaron de circular. Sin embargo han quedado montados destacables edificios que constituyeron esas estaciones.

A partir de la Ley Nacional N° 24.146 sancionada en el año 92, la Nación dispuso que los bienes innecesarios para la administración pública nacional, fueran transferidos a las provincias y municipios. La voluntad del Estado Nacional es reasignar valor social a los inmuebles que no se encuentran en uso y avanzar hacia la utilización efectiva por parte de la comunidad de todos aquellos bienes que, por distintas circunstancias o coyunturas históricas, se encuentran ociosos.

Bajo este encuadre, el Estado Nacional a través del ONABE - Organismo Nacional de Administración de Bienes- viene transfiriendo a los municipios de la Provincia de Buenos Aires varios inmuebles con destino a espacios verdes, centros recreativos, actividades culturales, y otras de interés comunitario.

Actualmente, algunos edificios de las antiguas estaciones están siendo utilizadas para el funcionamiento de entes estatales como es el caso de las localidades de J. N. Fernández y La Dulce donde funcionan el Registro Civil y Rentas, por ejemplo. En Ramón Santamarina, en cambio, se ha refuncionalizado el edificio para albergar la escuela agropecuaria, el cual se extiende también, sobre el ex ramal de vías. En el caso de Claraz, el edificio de la estación propiamente dicho, se encuentra ocupado por particulares, mientras que los galpones aledaños se hallan desocupados.

Pero más allá de los edificios en sí, estos cuadros de estación cuentan con una extensa área verde adyacente a las construcciones, generalmente en desuso.

Con el objetivo de poner en valor los edificios pertenecientes a las antiguas estaciones de Ferrocarril y las tierras linderas a éstas, gestionar la transferencia a favor del municipio de Necochea e incorporarlos a la vida comunitaria, se propone realizar el proyecto denominado Recuperación de tierras de ex FFCC para espacios públicos.

Para el desarrollo de este proyecto, es básico comenzar con la realización de un convenio

marco con el ONABE, a partir del cual es conveniente integrar un grupo de trabajo con representación del ONABE, el municipio y la comunidad. Esta es la metodología que se viene siguiendo en otros municipios y ciudades para lograr el objetivo propuesto. La función de este equipo de trabajo será determinar la factibilidad técnica, jurídica y económica de los proyectos mediante la interconsulta con el organismo nacional. Los proyectos, una vez evaluados, deberán ser sometidos a las autoridades competentes para su aprobación, después de lo cual podrán ser instrumentados.

Como premisa básica se propone una "agenda de proyectos" para desarrollar en estos espacios públicos, la cual permita ser presentada ante las autoridades y organismos que administren dichos bienes. Este proyecto, se verá forzosamente vinculado al Código de Patrimonio Arquitectónico.

Los proyectos a desarrollar, deben plantear algunas acciones tales como: asegurar la accesibilidades públicas, generando un espacio integrador del tejido urbano existente, el reordenamiento de accesibilidades peatonales y vehiculares, una adecuada estructuración de espacios y actividades, parquización de las tierras fiscales para futuros parques públicos.

A modo de ejemplo se presentan algunas ideas a desarrollarse en estos espacios.

Para el caso de J. N. Fernández, la propuesta es propiciar la materialización de un nuevo espacio público, consistente en acondicionar los alrededores de la antigua estación de trenes a fin de potenciar su aprovechamiento social y fundamentalmente acondicionar el espacio para la práctica deportiva a instancias de establecer un polideportivo.

En Ramón Santamarina, la propuesta es potenciar el desarrollo de la Escuela Agropecuaria, ya instalada en tierras de ex FFCC, como una actividad de amplio alcance y de directa relación con la comunidad.

En la localidad de Claraz, existe la necesidad de la construcción de un nuevo establecimiento destinado a Polimodal. Estas tierras deberían ser evaluadas para la implantación de dicho edificio educativo. Este compromiso debería realizarse además, a través de una acción conjunta entre el municipio y las autoridades de la Dirección Gral. de Escuelas y Consejo Escolar.

Para La Dulce, la propuesta sobre las tierras fiscales adyacentes al acceso de la ciudad entre las avenidas 25 y 33, consiste básicamente, en un paseo público equipado con mobiliario urbano acorde, estacionamiento vehicular y un museo de máquinas al aire libre.

PROGRAMA 8

PROYECTO

8.2

**Diagnóstico de situación de desarrollos urbanos
potenciales (Los Angeles, El Albardón, Médano
Blanco, Energía, etc)**

Considerando como principios de la planificación estratégica garantizar criterios de integralidad, equidad y justicia, el Plan Urbano Ambiental a través de este proyecto propone establecer un diagnóstico de situación de cada uno de los desarrollos urbanos potenciales de nuestro distrito. Entendiendo integralidad por el conjunto a la satisfacción de las necesidades de los habitantes del municipio (en directa referencia a la preeminencia de respuestas que realiza el estado a las demandas urbanas más complejas); es a su vez necesario interpretar también que debemos promover equidad y justicia para provocar un mejor equilibrio socio económico y su efecto

urbano-ambiental, en pos de un mejor desarrollo de nuestro territorio. Así como Necochea-Quequén debe fortalecer su rol regional para consolidar su sostenibilidad socioeconómica del distrito, los desarrollos urbanos potenciales deben complementarse a la cabecera distrital en nuevas ofertas y funciones para nuestro distrito.

En este sentido, es necesario determinar las prioridades que cada una de las localidades detenta y en consecuencia hacer conducentes los objetivos, que en proyectos, desarrollen y consoliden las metas establecidas.

El rol de las antiguas estaciones del sistema ferroviario.

En el caso de Energía, su localización establece condiciones que sugieren vincularla a R. Santamarina en propuestas de equipamiento social y de desarrollo económico, como así también su afianzamiento en la función de parador de servicios de la ruta 228 entre Necochea-Quequén y Tres Arroyos, San Cayetano, los balnearios costeros, Orense, R. Santamarina y la propia zona rural de ambos municipios. La ruta 228, es la única puerta de acceso al sudeste bonaerense desde la patagonia y la región centro cuyana, posee un buen estado de mantenimiento bajo el sistema de concesión privada, y es también la única de administración nacional de nuestro distrito.

En la actualidad las ofertas educativas existentes atienden las demandas de la zona, pero además, en conjunto con la escuela agropecuaria y primaria de R. Santamarina, comparten equipos docentes y medios de transporte para acercar la propuesta educativa a la significativa (y necesaria) matrícula que proviene de Necochea.

Las ex estaciones que dieron origen a Lumb, San José y La Negra en su pasado vinculadas al sistema de cargas bonaerense, verán resurgir funciones en tanto el estado recupere parte de los ramales que potencialmente aporten, por ejemplo, al sistema logístico del complejo agroexportador.

Los desarrollos urbanos costeros

Contando como eje de desarrollo al balneario Los Ángeles, el futuro de los loteos creados de manera indiscriminada a fines de la década del 40 deben abordarse para una mejor caracterización desde diferentes puntos de vista.

Su localización geográfica en el litoral marítimo les confiere, sin duda alguna, crecientes posibilidades de ocupación debido a la fuerte demanda de la actividad turística. Los *nuevos perfiles de la actividad turística* del producto "sol y playa" exhiben una clara vinculación con el soporte natural en su carácter menos intervenido. Estas tendencias presentes desde la década del 90 y en contraste con el turismo tradicional de los balnearios pioneros de la costa Atlántica como Mar del Plata y Necochea, están desplazando la demanda hacia playas más agrestes (Mar del sur, Centinela del mar, Costa Bonita, Bahía de los Vientos, Balneario San Cayetano, Pehuen Co, etc.) como los loteos costeros de nuestro distrito. De esta manera, estas nuevas ofertas son complementarias a las existentes y ya proyectadas desde el parque Miguel Lillo a Costa Bonita en el marco del Plan Integral Costero.

La *restringida accesibilidad* a estos loteos, directamente vinculada a Necochea y sin consolidación, debe ser evaluada como la llave de la *sostenibilidad del recurso natural* costero. Sin duda alguna la posibilidad de preservar las condiciones ambientales que posee este soporte natural es la garantía de fortalecer su ventaja comparativa.

En la actualidad, la revisión conceptual que se esta realizando sobre las problemáticas que devienen del *manejo del recurso costero*, se ve cristalizada en la creación de *nuevos instrumentos normativos* que promueven un cambio al histórico modelo de urbanización expansiva que soportaron los litorales marítimos bonaerenses.

Acciones desde el estado.

La ley 11723 de Medio Ambiente otorga facultades generales a la comunidad como custodios y al estado como regulador para contemplar las acciones que garanticen la preservación de los recursos naturales y las condiciones mínimas del hábitat. También, a través de la ley 12704, surge el concepto de las *reservas naturales urbanas*, en esta norma se establecen las condiciones para que las áreas urbanas o peri urbanas que constituyan espacios abiertos puedan ser declaradas "Paisaje Protegido de Interés Provincial" o "Espacio Verde de Interés Provincial" con la finalidad de ser protegidas y conservadas, estas pueden estar determinadas para finalidades ambientales, educativas, recreativas, urbanísticas o eco-turísticas. Como instrumento más específico, el decreto 3202/06, formula restricciones y presupuestos mínimos para los nuevos procesos de urbanización; de esta manera cada municipio costero deberá adaptar sus códigos de ordenamiento territorial que fueron diseñados bajo los lineamientos, algunos contrarios a los actuales, del decreto ley 8912/77. En referencia al decreto 3202/06, aún sin reglamentarse, la Municipalidad de Necochea adhirió y participó en su diseño.

Es dable destacar que dada la significativa cantidad de superficie loteada y sin ocupación que se presenta en nuestro litoral marítimo (el equivalente al doble de la totalidad del área urbana de Quequén: 2000 has.), deberán adoptarse medidas tanto en lo normativo territorial como en lo legal y tributario para la incorporación de estas al mercado de tierras público y privado. Esta realidad heredada de políticas territoriales fuertemente especulativas, pero existentes al fin, son un condicionante que el estado local debe afrontar en las gestiones a impulsar como respuesta de las futuras demandas.

La Municipalidad de Necochea tiene en proceso de desarrollo el nuevo Código de Ordenamiento Territorial (COT), instrumento de gestión de ordenamiento urbano-rural que permitirá accionar los objetivos y lineamientos del Plan Urbano Ambiental. En convenio con las autoridades provinciales, el año 2008 será el momento para definir las futuras estrategias sobre el uso del suelo de nuestro distrito.

Definiciones y propuesta

En consideración de este contexto el diagnóstico a realizarse infiere abordar de manera articulada una caracterización conjunta desde lo físico natural, lo económico social y de la relación que existe de estos desarrollos potenciales con el sistema regional de influencia de Necochea-Quequén. En este sentido, contar con información de referencia desde lo histórico en la relación desarrollo urbano-medio ambiente natural; analizar al soporte natural y las demandas que allí se ejercen (suelo, agua, aire); indagar sobre las implicancias que presenta el fraccionamiento de tierras; y evaluar a la actividad turística en tanto estructura productiva potencial para esta zona; permitirá elaborar una agenda preliminar para el impulso de la nueva gestión de desarrollo urbano.

Es relevante tener en cuenta, en consideración de todos estos criterios que en el momento de jerarquizar las estrategias para el desarrollo de los loteos costeros estas deben *consolidar las ventajas comparativas que hoy detentan*.

Promover equilibrios entre los futuros desarrollos y el soporte natural permitirá circunscribir la problemática del manejo del recurso y otorgar al Partido de Necochea una nueva oferta para la actividad residencial-turística.

Los talleres participativos del Plan Urbano Ambiental llevados a cabo hasta ahora, el Censo Integral de Recursos (CIR), como así también reuniones con algunos actores claves de la comunidad, han permitido conocer el escenario que presenta la localidad de La Dulce respecto a los servicios e infraestructuras de la localidad.

La planta urbana de la Dulce no posee servicio de red cloacal. Según el CIR, la mayor demanda (casi 95%) corresponde al requerimiento de este servicio. De acuerdo a lo informado por la Dirección de Obras Sanitarias el sistema de saneamiento utilizado para efluentes domiciliarios e industriales es el de cámara séptica y pozo absorbente cuyos residuos son retirados periódicamente por un camión séptico.

La localidad, sí cuenta con servicio de agua corriente, la cual se encuentra a cargo de la Cooperativa Eléctrica de La Dulce. La cobertura alcanza a gran parte de la población, aspecto que se verifica en la demanda casi nula, registrada a través del Censo Integral de Recursos.

El servicio de gas natural llega a través de una derivación del Gasoducto principal que ingresa a una planta reguladora local y desde allí se distribuye a los domicilios. El porcentaje de cobertura alcanza a un 90 % de la población actual contando en la actualidad con 460 usuarios. La mayoría de las obras de extensión se han hecho con financiación propia de los vecinos, realizando Camuzzi – Gas Pampeana las inversiones en infraestructura. El servicio se financia por medio del pago del consumo que efectúan los vecinos.

El segmento de población urbana y rural que no accede al gas natural utiliza modalidades alternativas tales como Gas Envasado y Gas a granel.

La totalidad del área urbana posee el servicio de alumbrado público. Según datos aportados por el SMIT, sólo un 7% de la población de La Dulce demanda este servicio. El mismo, está a cargo de la Cooperativa Eléctrica de La Dulce comprendiendo ello la distribución, mantenimiento, ampliaciones y cobro del servicio a los usuarios.

Si bien no se cuenta con planos de cobertura del servicio energía eléctrica domiciliaria, puede deducirse una aceptable prestación del mismo, toda vez que no figura dentro de las demandas formuladas por la población a través del CIR.

Respecto a los desagües pluviales, existen 1800 m de red en la planta urbana que requieren un mantenimiento continuo para optimizar su funcionamiento, al igual que el canal que desagua en Arroyo la Reserva. Los sumideros receptan el agua de escurrimiento superficial y lo canalizan. Según el CIR, el requerimiento de este servicio es del 5 % aprox. (significativamente bajo si se toma en cuenta los frecuentes episodios de inundación de la plaza central de la localidad).

Según el prediagnóstico del PUA, La Dulce posee un total de 54 arterias pavimentadas en la planta urbana, siendo la demanda detectada por el CIR, del 26%. El resto de las arterias se encuentran niveladas y entoscadas, cuyo mantenimiento está a cargo de la Delegación

Municipal. El acceso desde la ruta provincial 86 se encuentra pavimentado. El mantenimiento de los caminos rurales se financia como en el resto del distrito con fondos provenientes de la afectación de la Tasa Vial y de la recuperación de tributos provinciales.

En cuanto al servicio de televisión por cable, el mismo se encuentra a cargo de la Cooperativa Eléctrica de La Dulce. Por su parte, La ciudad de La Dulce fue pionera respecto al servicio de Internet Banda Ancha, contando con Internet gratuito para escuelas desde hace varios años.

A partir de este breve panorama acerca de los servicios e infraestructuras, y considerando que la calidad de vida de los habitantes de las localidades de interior del Distrito, junto a las condiciones ambientales y la sustentabilidad de su estructura urbana, están fuertemente ligadas a la provisión de adecuados servicios e infraestructuras en cada una de ellas, se plantea el presente proyecto.

Básicamente, el proyecto debe ser acorde a la escala de la localidad, pensando la factibilidad de nuevos servicios e infraestructuras, además de las acciones de mantenimiento y ampliaciones, para un mejor desempeño de las prestaciones existentes.

Tal como se enunció en el proyecto 8.18 para la localidad de J.N. Fernández, se considera como tarea prioritaria, continuar con las gestiones iniciadas para la concreción de la red de servicio cloacal. Existe un proyecto en marcha, que comprende a la localidad de La Dulce y la de Fernández. Este proyecto, con fuente de financiamiento a través del BID contempla también una planta de separación de sólidos. Asimismo, existe un proyecto para construir una planta de tratamiento de efluentes a través del ENHOSA (Ente Nacional de Obras Hídricas de Saneamiento) mediante un programa específico para localidades del interior, aún no se ha avanzado lo suficiente en este tema.

El agua de consumo, servicio brindado por la Cooperativa Eléctrica de la Dulce, es de buena calidad según análisis efectuados periódicamente por esta entidad y fiscalizados por la Dirección de Higiene y Bromatología de Necochea. De todos modos, es necesario continuar con los análisis bacteriológicos e iniciar estudios químicos (donde se incluyan metales e hidrocarburos) a fin de asegurar la calidad de la fuente de aprovisionamiento.

Las condiciones del suelo, hacen necesario estudiar un sistema de desagüe de la planta urbana que contribuya a mejorar la situación que se plantea ante episodios de lluvias prolongados, ya que en estas ocasiones aumenta el volumen de la Laguna "La Salada". Existe un proyecto, que plantea la necesidad de realizar un desagüe desde esta laguna hacia el Río Quequén Grande utilizando una bomba que sea utilizada solamente en momentos donde este cuerpo de agua aumente su nivel.

Por último, resulta favorable disponer de un espacio de acuerdos para impulsar gestiones referidas a los servicios no prestados directamente por el municipio, partiendo de una visión integral y de manera planificada. En esta esfera deben estar presentes los entes prestadores de servicios (Camuzzi, Coop. Eléctrica de Agua y Antena, Cooperativa Eléctrica de J. N. Fernández, etc.), representantes de la comunidad local y el municipio.

PROGRAMA 8

PROYECTO

8.4

Equipamiento urbano comunitario

La Dulce, se encuentra a solo 55 kms. de Necochea constituyéndose en la localidad mas cercana a la ciudad cabecera del Partido. Se accede por la ruta 86 hasta llegar a la localidad transitando un acceso totalmente asfaltado.

Esta localidad dispone de una amplia cobertura en cuanto a equipamiento comunitario.

Respecto al equipamiento educativo, se cuenta con educación hasta el nivel secundario inclusive, tanto público como privado, los cuales en general, presentan buen estado de conservación y mantenimiento. Los encuentros participativos que propició el Plan Urbano Ambiental en fase diagnóstica, apuntaron sin embargo, la necesidad de un enfoque educativo orientado a brindar una salida laboral más específica.

En lo que concierne al desarrollo de actividades comunitarias, se puede distinguir la Asociación de Fomento La Dulce, el Centro Cultural Argentino Danés, el Club Amistad y Servicio, entre otros. Cabe destacar el importante papel que desarrolla la Fundación Cultural La Dulce, la cual viene desplegando un constante crecimiento y desarrollo institucional que ha logrado posicionar su labor más allá del ámbito local. El segmento deportivo y recreativo se encuentra representado por tres clubes: Club Juventud Unida Progresista, Club Deportivo La Dulce y Club de Pesca. Sin embargo, de acuerdo a lo expresado en los talleres participativos del Plan, se observaron falencias en cuanto al trabajo conjunto entre las diferentes entidades.

En cuanto al equipamiento en salud, la unidad sanitaria cuenta con el espacio requerido para realizar las acciones pertinentes a los objetivos de atención ambulatoria, promoción y prevención de la salud de la comunidad y un sector para internación de patologías prevalentes y de baja complejidad.

Tal como se propone para la localidad de J.N.Fernández, este proyecto apunta entre otras cosas, a mejorar el equipamiento público - privado, de modo que facilite el encuentro de la población en distintas tareas vinculadas al desarrollo social y fundamentalmente al fortalecimiento de la democracia.

Para ello es necesario:

- Generar un espacio de integración de las organizaciones civiles tales como sociedades de fomento, clubes, ONGs, etc.
- Hacer un diagnóstico del estado edilicio, del potencial, de las actividades que se realizan, de las posibles obras y de la forma de gestionarlas.
- Posibilitar el acceso a la información a todas aquellas instituciones que lo requieran, por ejemplo, en cuanto a fuentes de financiamiento disponibles para la implementación de proyectos, entre otras.
- Optimizar el uso de recursos materiales existentes por parte de la comunidad.
- Gestionar la colaboración que puedan facilitar las dependencias municipales, para la realización de eventos culturales, deportivos, en la medida de las posibilidades.

Acerca del equipamiento educativo, este proyecto propone entre otras acciones:

- Realizar un estudio de la matrícula potencial en forma conjunta con las localidades de J. N. Fernández y Claraz, a efectos de saber la demanda para nuevos establecimientos educativos.
- Reforzar el trabajo articulado entre los diversos entes como Consejo Escolar, inspectoras distritales, directivos, cooperadoras, entes municipales, etcétera. A partir de una labor integrada se podrá establecer de una manera más adecuada, la ubicación respecto a la trama urbana y nuevos barrios de viviendas, la accesibilidad al sitio, el equipamiento urbano del entorno, la optimización de los recursos disponibles, etc.

- promover la adaptación de escuelas que respondan a las necesidades de la comunidad con inserción laboral específica en lo local.

Respecto del equipamiento en salud se propone analizar la viabilidad y factibilidad de implementar servicios de diagnóstico complementarios como Laboratorio de análisis clínicos y Rayos X básicos, con su estructura edilicia adecuada.

PROGRAMA 8

PROYECTO

8.5

Espacios públicos

El Espacio Público urbano constituye el sitio físico que se asume como articulador y simbólico para la ciudadanía, donde se realizan los intercambios sociales a los que se suma sus cualidades ambientales de disminuir la contaminación, crear sensación de bienestar y propiciar las actividades recreativas.

En las localidades del interior del Partido de Necochea se constituyen estos espacios desde la misma fundación de los pueblos.

La ciudad nace alrededor de la plaza donde se ubican los organismos públicos, la escuela, la iglesia y las instituciones civiles. Incluso considerando sus comienzos como estación de ferrocarriles, la idea que subyace, es la fundación de ciudades.

La Plaza Gral. San Martín de la localidad de La Dulce, se encuentra bien cuidada y mantenida, pero dado su carácter de plaza fundacional deberá contar con un proyecto integral definido por estrategias de intervención que rescate el sentir de los recuerdos y significados, a las personas y sus actividades, la vinculación del pasado, el presente y el futuro hacia una construcción física y cultural del espacio.

En cuanto a la forestación existente, debe realizarse las tareas de remoción y reubicación de los ejemplares arbustivos, extraer los ejemplares arbóreos irrecuperables de manera tal que den la sensación de amplitud del paisaje. Asimismo implantar flores en los bordes de senderos.

Es preciso reparar los caminos dañados por el paso del tiempo y reubicar los juegos infantiles. Asimismo reparar farolas de luminarias e instalar nuevo mobiliario urbano, fundamentalmente bancos de plaza.

El problema más grave a resolver es la nivelación del terreno ya que se encuentra por debajo del nivel colindante y frente ante importantes lluvias la plaza se inunda en su totalidad. El suelo debe ser nivelado y rellenado con tierra negra en etapas sucesivas.

PROGRAMA 8

PROYECTO

8.6/7

Desarrollo de actividades promotoras de crecimiento de la localidad - Polo tecnológico e informático

En el marco de los talleres de diagnóstico del Plan Urbano Ambiental, los actores sociales que participaron en representación por La Dulce dejaron claramente establecida su singularidad en comparación con las demandas y anhelos de las otras localidades del distrito, inclusive de Necochea-Quequén. En los anhelos presentados en los talleres, se priorizaron aquellos que hacían referencia al futuro desarrollo de la ciudad y no a la necesidad de fortalecer la matriz social, como si sucedió con el resto de las localidades. Este escenario, sin duda alguna, diferencia significativamente a La Dulce.

Este proyecto si bien abordará el desarrollo integral de la comunidad, es importante destacar aquellas actividades productivas que fueron priorizadas, entre ellas:

- *Formalizar el desarrollo del Polo Tecnológico e Informático.* Esta iniciativa, presente en la comunidad desde hace más de una década, se afianza sobre los aportes que vienen realizando diferentes entidades y empresas de la ciudad, entre ellas se destacan la Cooperativa de Granizo La Dulce y su Fundación Cultural a través del Centro Tecnológico Comunitario. Con la inclusión de servicios públicos gratuitos hacia toda la comunidad, como biblioteca, espacios con equipamiento informático e Internet; estas entidades impulsan esta iniciativa que ya apropiada por la comunidad, distingue a La Dulce en toda la región sudeste.
- *Consolidar el perfil de servicios al complejo agroexportador.* Como la mayoría de las localidades del interior bonaerense, La Dulce es funcional a las actividades del complejo agroexportador, ya sea prestando servicios de acopio y acondicionamiento como en otras actividades complementarias, destacándose entre ellas la única empresa productora de semillas de la zona: Buck semillas S.A..
- *Afianzar el perfil de servicios turísticos.* En La Dulce pueden articularse diferentes actividades turísticas como el turismo rural o de estancias, la balnearia en el parque Werndl del río Quequén o la pesca deportiva tanto ribereña como en la laguna La Brava; en este sentido su posición geográfica es estratégica para el Municipio, dado que se encuentra en el cruce de las rutas 86 y 83 media como centro de servicios zonal entre las localidades de R. Santamarina, Juan N. Fernández - Claraz y las cabeceras municipales de Lobería y San Cayetano.

Es necesario destacar que para una localidad de rango menor, que sin ser cabecera administrativa vio gestar su desarrollo desde la existencia del desactivado sistema ferroviario (como la mayoría de las localidades del interior de la pampa húmeda), su situación es contrastante y tuvo que revertir su función en la región. En la actualidad, posee crecimiento demográfico y su realidad deviene del fortalecimiento social y económico que posee en su conjunto, pero es relevante establecer que este será factible en el futuro en tanto su comunidad logre afirmar los anhelos manifestados y así complementarse a Necochea-Quequén en ofertas que ya sugieren ser diferenciadoras.

PROGRAMA 8

Ramón Santamarina

PROGRAMA 8

PROYECTO

Infraestructuras y Servicios

Los servicios e infraestructuras que sirven de soporte a los centros urbanos, fortalecen y promueven sustancialmente su desarrollo integral, además de la optimizar tanto la calidad de vida de sus habitantes, como de las funciones urbanas que posee en su territorio. Es fundamental entonces, contar con una caracterización de los mismos como punto de partida para emprender las diferentes acciones a realizar.

La localidad de Santamarina no posee servicio de red cloacal. Según encuesta realizada en el marco del Censo Integral de Recursos –SMIT- la mayor demanda (casi 95%) corresponde al requerimiento de este servicio.

El servicio de agua corriente se encuentra a cargo de la Municipalidad de Necochea a través de la Dirección de Obras Sanitarias. El sistema de provisión comprende tres pozos de los cuales opera uno actualmente, un tanque de depósito que necesita ser reparado y redes de cañerías que llevan el agua a los domicilios. La cobertura comprende la totalidad del área urbana, no obstante existen demandas de ampliaciones por parte de aquellos vecinos que no poseen el servicio y deben recurrir al uso de bombas eléctricas o manuales para obtener agua. De acuerdo al CIR, el porcentaje de demandas en tal sentido es muy bajo, no llegando al 5% de la población. La calidad del agua para consumo en general es buena, sin embargo, en algunas oportunidades se han tomado muestras de agua cuyos niveles bacterianos superaban los permitidos por el Código Alimentario. El servicio se factura a través de la emisión de tasas municipales registrándose un alto nivel de morosidad en cuanto al pago del mismo.

La localidad de Santamarina no posee servicio de gas natural. Se utiliza gas envasado en sus distintas variantes (garrafas, cilindros, garrafrones). Existe una empresa que comercializa este producto y repartidores particulares. El gas es utilizado para cocinar aunque para la calefacción la mayoría de la población utiliza leña como combustible.

Según el documento prediagnóstico del PUA, la totalidad del área urbana posee el servicio de alumbrado público, considerando tanto el alumbrado extraordinario como el común. De acuerdo a datos aportados por el SMIT, sólo un 20 % de la población de Santamarina demanda este servicio. La provisión del servicio así como su mantenimiento están a cargo de la Cooperativa Eléctrica de San Cayetano, la cual posee una oficina en la localidad. En cuanto al pago del servicio el vecino lo abona al municipio (en muy baja proporción ya que el porcentaje de cobrabilidad es muy bajo) y este a su vez le paga a la Cooperativa Eléctrica. En cuanto a las obras de ampliaciones, se solicitan al municipio y este lo hace a la Cooperativa. Desde la Delegación municipal se plantea como necesario ampliaciones del área de cobertura como asimismo la iluminación del acceso a la localidad a la altura del cruce con la ruta 228.

La Cooperativa Eléctrica de San Cayetano, también provee el servicio de energía eléctrica. La oficina que posee en Santamarina, se encarga de los aspectos operativos del servicio, como tendido de redes, mantenimiento, ampliaciones, facturación y cobro del servicio.

En cuanto al servicio de televisión por cable, el mismo está a cargo de un canal de cable privado que entrega 8 señales. Respecto a Internet, el servicio lo brinda una empresa privada que posee una antena para banda ancha. Además existe un locutorio de Internet en la localidad. La localidad posee además, antenas de las empresas de telefonía celular Movistar y CTI.

Ramón Santamarina no posee arterias pavimentadas. La demanda de pavimento, según el Censo Integral de Recursos, asciende al 66%. Las calles se encuentran entoscadas estando su mantenimiento a cargo de la Delegación Municipal que posee personal y maquinarias viales para ello. El acceso desde la ruta provincial 228 se encuentra entoscado y en condiciones transitables, no obstante su pavimentación es un viejo anhelo de los pobladores de Santamarina. El mantenimiento de los caminos rurales se financia como en el resto del distrito con fondos provenientes de la afectación de la Tasa Vial y de la recuperación de tributos provinciales.

La provisión de infraestructuras, el mantenimiento de caminos, la dotación de servicios, con una visión integral sostenida en un horizonte temporal mediano, será fundamental para promover el camino de desarrollo urbano de las localidades rurales del interior del Partido.

Es necesario diseñar entonces, un proyecto acorde a la escala de la localidad, que disponga la infraestructura adecuada para facilitar este proceso de desarrollo. Este proyecto debe contemplar factibilidad de nuevos servicios e infraestructuras y además, las acciones de mantenimiento y ampliaciones, para un mejor desempeño de las prestaciones existentes.

Tal como se definió en el proyecto *Intervención del Estado Municipal en la gestión de otras infraestructuras*, resulta fundamental generar un espacio de acuerdos para abordar la prestación de los servicios de alumbrado público, energía eléctrica, gas, telefonía, etc. En este ámbito, deben participar los entes prestadores de servicios (Camuzzi, BAGSA, empresa de telefonía, Coop. Eléctrica, etc.), representantes de la comunidad local y el municipio. Aquí deberían tratarse los aspectos vinculados a la gestión de los servicios: operación, planificación y financiación de obra, control y seguimiento, financiamiento, cuadro tarifario, etc.

De acuerdo a lo enunciado en el proyecto 8.13 *Infraestructuras y servicios de Claraz*, existe un proyecto para la provisión de Gas Envasado por red y que se gestiona en conjunto para las localidades de Ramón Santamarina y Claraz, con la empresa BAGSA Buenos Aires Gas S.A. Dicho proyecto se encuentra con los estudios de factibilidad de obra avanzados. Deberá considerarse entonces, las posibilidades reales de llevar el servicio de gas bajo esta modalidad o a través de red de gas natural.

De igual manera que lo enunciado para la localidad de Claraz, la pavimentación de algunas arterias principales es la aspiración de máxima que debería evaluarse dentro de este proyecto de infraestructuras y servicios. Sin embargo, en este ámbito debe estudiarse también la posibilidad, de realizar la construcción de cordón cuneta y sendas peatonales elevadas en los cruces de calles, especialmente en aquellas vías de menor tránsito.

Actualmente no existen proyectos en relación a la ampliación de la red cloacal y construcción de una planta de tratamiento de efluentes cloacales para la zona.

Teniendo en cuenta lo mencionado, sobre algunos controles realizados sobre la calidad del agua para consumo, resulta necesario realizar controles frecuentes sobre el/los pozos de abastecimiento de agua en esta localidad. Sería conveniente además, agregar estudios químicos periódicos en laboratorios reconocidos (donde se incluyan metales e hidrocarburos), a fin de garantizar la calidad de agua de consumo.

El Proyecto 8.12: *Acceso ruta 228, componente del Plan, desarrolla en forma específica la accesibilidad a la localidad de Santamarina a través de una vía pavimentada.*

La provisión de un equipamiento está condicionada en gran medida, por el umbral mínimo de población que justifique su instalación tanto en el aspecto funcional como en el económico. Sin embargo, en localidades pequeñas como Santamarina, es necesario proveer un cierto número de equipamientos que cubra las necesidades básicas para el desarrollo de su población.

Actualmente la atención médica a nivel local está cubierta por un médico y una enfermera que desarrollan sus actividades en la Unidad Sanitaria de administración municipal. El edificio, no resulta adecuado a las funciones que presta. Este equipamiento merece algunas ampliaciones, remodelaciones y mantenimiento.

Si bien la estructura sanitaria del territorio responde a un equipamiento integral de salud para que resulte efectiva, nuevamente vale mencionar que la falta de una buena accesibilidad a la ciudad cabecera dificulta esta cobertura, no cumpliendo con las demandas de la población.

En lo que hace al equipamiento educativo, la localidad posee escuela de nivel inicial, primario y polimodal. Esta última, la escuela agropecuaria, tiene una fuerte inserción en la comunidad local.

El establecimiento de dicha escuela se encuentra ubicado en tierras del ex ferrocarril. El viejo edificio donde operaba la estación ha sido refuncionalizado para el uso educativo, realizando además algunas ampliaciones. La más importante es la destinada a albergar los alumnos residentes, la cual se encuentra en su etapa final de obra.

La escuela agropecuaria cuenta con una matrícula de aproximadamente 230 alumnos, los cuales proceden no solo de la localidad, sino también de Necochea, Quequén, Energía y Orense. El Consejo Escolar se hace cargo del traslado de alumnos que se deben transportar de ida y vuelta desde Necochea, a través de la contratación de la empresa de transportes General Necochea.

Cabe destacar que la escuela agropecuaria de Ramón Santamarina viene realizando, en los últimos años, una valiosa tarea con relación a biocombustibles, al punto que se encuentra en pleno funcionamiento la fabricación en una planta que funciona en la localidad.

En el desarrollo de actividades comunitarias, tiene un peso importante la Sociedad de Fomento "El nuevo siglo" la cual organiza actividades en las que participa gran parte de la población de la localidad. Sin embargo, esta entidad no cuenta con infraestructura edilicia propia para su funcionamiento.

Ramón Santamarina no posee destacamento de bomberos. Si bien existe una autobomba, su uso se dificulta por la falta de personal capacitado para su manejo. Actualmente se guarda en un galpón en carácter de préstamo.

El estado edilicio de la delegación es bueno, faltando solamente trabajos de mantenimiento y pintura.

Como se ha mencionado para el resto de las localidades del interior del Partido, este proyecto aspira a colaborar en todas las acciones que se dirijan a una mejor calidad de equipamientos.

comunitarios, gestionando y accionando para que los ciudadanos puedan tener las instalaciones y construcciones que hagan posible su educación, salud y desarrollo social y cultural.

Ramón Santamarina, reviste una situación similar a la de la localidad de Claraz. El acceso al lugar desde la ruta 228 no se encuentra pavimentado, siendo La Dulce la planta urbana del Partido más cercana a esta localidad a través de un camino vecinal. Por ello, ha de tenerse especial cuidado en facilitar la accesibilidad y disminuir las diferencias entre los pobladores de un mismo territorio.

En este sentido, es prioritario mejorar el sistema de traslado de pacientes a la ciudad cabecera, alumnos, y población en general, articulando para este objetivo, con empresas de transporte, otros organismos estatales, etc.

La pavimentación del acceso a la localidad, motivo de otro proyecto de este Plan, es sumamente importante para asegurar una mayor fluidez en el traslado de personas y el movimiento de mercaderías.

Ya que el equipamiento educativo se halla satisfactoriamente cubierto, fortalecer la gestión articulada entre los diversos entes como Consejo Escolar, inspectoras distritales, directivos, cooperadoras y municipio, es básico para un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles y su mantenimiento.

En cuanto al equipamiento en salud se propone ampliar el número de consultorios destinándolos a nuevas prestaciones: consultorio para atención integral, consultorio odontológico, sala para atención de emergencias, salón para reuniones con la comunidad, sala de espera y sanitarios adecuados.

Generar un espacio de integración de las organizaciones civiles tales como sociedades de fomento, clubes, ONGs, etc, también es parte de esta propuesta. Ello permitirá hacer un análisis de las posibles obras y de la forma de gestionarlas, considerando asimismo las fuentes de financiamiento disponibles.

Este proyecto anhela asimismo, analizar la instalación de un “centro de información y orientación al vecino”, el cual facilite el acceso a la información sobre recursos comunitarios, requisitos para la realización de trámites varios y la derivación a la institución correspondiente, información referente a actividades sociales, deportivas, recreativas y culturales de la región. Este centro podría funcionar dentro de alguna sede de organización civil o gubernamental.

También será oportuno bajo el encuadre de este proyecto, analizar la asignación de un lugar específico para el funcionamiento del Destacamento de Bomberos de esta localidad. No obstante, y más allá del equipamiento que resulte necesario, es fundamental llevar a cabo la capacitación adecuada para el manejo de los equipos.

Este último punto constituye un eje primordial en las localidades del interior. Las distancias hacen dificultosa y lenta la solución a muchos de los problemas que se suscitan, si la solución depende del traslado de personal desde la ciudad cabecera. Desde esta perspectiva se propone un programa de capacitación en oficios para las localidades del interior del distrito, destinado al personal que realice tareas en reparticiones públicas (seguridad, obras sanitarias, maquinas viales, etc).

El proyecto planteado para la localidad de Claraz, por fuera de la recuperación de la plaza fundacional, la que tiene su tratamiento en el proyecto 3.A.2. Diagnóstico y mejoramiento de plazas fundacionales“, será aplicado en la localidad de Santamarina, mediante la recuperación a instancias de la Ordenanza 6000/07, de los lotes en vacancia, abandonados y sin dueño, a los fines de conformar un cordón circundante a sector edificado.

Responde a objetivos ambientales y los potenciales destinados al desarrollo de actividades rural, fundamentalmente a la actividad forestal.

El desarrollo del proyecto redundaría en beneficio de población local y en particular de la Escuela Agropecuaria, (ya beneficiada por el proyecto de biodiesel), en cuanto una actividad de amplio alcance y de directa relación con su curricula.

Para la localidad frenando el exodo de población de la localidad hacia otros centros urbanos por falta de expectativas laborales y solucionando los problemas de “seguridad, higiene y amenidad urbana“ según lo declarada en la ordenanza mencionada y para la escuela, garantizando el desarrollo de otras actividades rurales.

PROGRAMA 8

**PROYECTO
8.11/12**

**Desarrollo de actividades promotoras de crecimiento
de la localidad - Acceso ruta 228**

Ramón Santamarina es la localidad del interior de nuestro municipio que más sufrió el cambio del sistema logístico del complejo agroexportador bonaerense. Desde la década del 40 cuando alcanzó los 3800 habitantes a los 460 (2005) actuales según el Censo Integral de Recursos en el marco del SMIT (Sistema Municipal de Información Territorial) denotan una realidad que aún no se a revertido.

Pero, a diferencia del resto de las localidades, R. Santamarina adquirió rasgos que la particularizan según lo revelado por sus representantes en los talleres participativos del Plan Urbano Ambiental: “Capital provincial del girasol”, plaza de la única escuela técnica agropecuaria del municipio y recientemente sede de la primer planta productora de biodiesel de todo el distrito.

Localizada en una de las mejores zonas girasoleras de la región pampeana, permite imaginar que lejos de perder relevancia, el futuro va ser promisorio en tanto busque funcionalidad a la apertura de los nuevos mercados que se presentarán al complejo agroexportador principalmente los vinculados a la producción de biocombustibles.

Al igual que Claraz y Juan N. Fernández, se destacó en los talleres la necesidad de acordar los objetivos a futuro para estimular la participación ciudadana y gestionar desde la administración

municipal el fortalecimiento de sus ventajas comparativas; pero a la vez aunar esfuerzos para materializar las siguientes prioridades:

- *Pavimentar el acceso desde la ruta 228.* Obra prioritaria y estratégica para el desarrollo de la localidad, la vincula con la zona circundante y la ruta 228 y además facilita el acceso por La Dulce desde las rutas provinciales 80, 86 y 30, permitiendo acortar como opción alternativa el paso por la circunvalación de Necochea-Quequén.
- *Consolidar el perfil de servicios al complejo agroexportador.* Su localización le confiere volver a recuperar parte de sus funciones fundantes que la vinculan a la producción agropecuaria.
- *Consolidar la oferta educativa.* En conjunto con Energía, R. Santamarina debe consolidar el desarrollo de una actividad que es significativa hoy de la vitalidad de su comunidad.
- *Gestionar las obras de infraestructura de gas natural.* Si bien la administración municipal inició hace 4 años los procesos administrativos para obtener las factibilidades del servicio de gas natural ante las autoridades provinciales, la comunidad debe perseverar en estas gestiones que no solo beneficiarán a las actividades urbanas, sino que podrán ser promotoras para la radicación de equipamientos vinculados al complejo agroexportador (plantas cerealeras, secadoras, etc.).

Este listado de prioridades responde no solo a lo sugerido por lo representantes de la comunidad en los talleres participativos sino que en síntesis de lo evaluado sugieren ser fuertes condicionantes para el futuro desarrollo local de esta localidad.

La historia que une a los intereses de la mayoría de las pequeñas localidades del interior bonaerense indica que el estado no fue previsor de las externalidades que generó la desactivación de la red ferroviaria. Quedaron a expensas de un presente incierto, desvinculadas de las problemáticas dominantes en los centros de decisión.

El ordenamiento del territorio en su dimensión socio espacial debe manifestar en forma equilibrada las dimensiones ambiental, social, política y económica. De esta manera articular las diferentes escalas regionales con la centralidad de las decisiones permitirá a aquellas encontrar su “lugar y momento en la historia”.

Si bien se intentaron en vano propuestas que, más allá de las buenas intenciones, no fueron sustentables tanto en lo político como en lo socioeconómico; en las actuales condiciones políticas, los municipios deben reestructurar sus roles en el sistema productivo argentino y por ello ser funcionales en conjunto en ofertas que para la sociedad promueva ventajas comparativas reales. Por ello, del sentir de las comunidades de nuestro municipio, se interpretó de manera explícita que existe la necesidad de volver a formar parte eficaz de la promisoriosa cadena de valor que desarrollará en un futuro próximo el complejo agroexportador a través de puerto Quequén.

PROGRAMA 8

Claraz

PROGRAMA 8

**PROYECTO
8.13**

Infraestructuras y Servicios

Para poder emprender el camino de desarrollo urbano de las localidades rurales del interior del Partido, es necesario entre otras cosas, disponer de la infraestructura adecuada que facilite dicho objetivo: redes de caminos y transportes, alumbrado y energía eléctrica, manejo del agua, red de gas, comunicaciones, etc.

Esta cuestión redundará en mejoras de la calidad de vida de quienes habitan en las localidades del interior del distrito, así como también facilita el desarrollo de las actividades productivas. Al mismo tiempo colabora al desarrollo de la educación, la salud, el esparcimiento, el turismo rural, entre otras actividades.

El servicio de agua corriente está a cargo de la municipalidad de Necochea - Obras Sanitarias. Cuenta con un solo pozo de abastecimiento en funcionamiento, el cual en época estival no alcanza a cubrir las necesidades de la población. Por su parte, la red de distribución presenta falencias en su calidad, ya que se observan continuas pérdidas de agua, estando a cargo del mantenimiento el personal municipal de la Delegación. Respecto de la calidad del agua, se toman muestras con una frecuencia de tres (3) meses. Los resultados han determinado en todos los casos que el agua extraída es apta para el consumo, sin embargo, sería necesario realizar controles periódicos sobre la calidad bacteriológica y química del agua (incluyendo metales e hidrocarburos) en laboratorios autorizados.

Respecto al servicio de alumbrado público, a partir de los talleres participativos del PUA, se detectó la necesidad de ampliar la cobertura del servicio de alumbrado público en esta localidad. (Según el censo realizado para el SMIT la demanda de este servicio es alta alcanzando a un 57%). Otra de las demandas existentes, es la iluminación del acceso por Ruta 80 en una extensión aproximada de 8 cuadras.

El servicio de alumbrado público lo provee la Cooperativa Eléctrica de Juan N. Fernández, la cual se hace cargo además de las obras de ampliación y del mantenimiento general del sistema. Comprende luminarias de sodio y alumbrado común. Los pedidos de ampliación del servicio se hacen a la Cooperativa. La facturación a los usuarios no se incluye dentro de las tasas urbanas municipales.

El servicio eléctrico se realiza también a través de la Cooperativa Eléctrica de Juan N. Fernández. Actualmente, se está desarrollando el cambio de postes de madera por columnas de hormigón, como así también el ensamblado de cables.

La recolección de residuos, a cargo del municipio, tiene una frecuencia de dos veces a la semana. La disposición final es en un predio a cielo abierto distante 6 Km. de la localidad. Según lo manifestado por el actual delegado no ha habido por parte de la población denuncias

ambientales referidas a aspectos tales como humo, olores, presencia de roedores, etc. Si se registran reclamos respecto a la gran cantidad de bolsas plásticas diseminadas por los campos vecinos. En tal sentido está previsto el alambrado perimetral del predio de forma de retener estos residuos de polietileno.

Claraz no cuenta con el servicio de gas natural, sin embargo, la red de distribución troncal pasa a menos de 1000 metros del casco urbano. Según el Delegado este tema es prioritario, situación que no se refleja en las encuestas realizadas para el PUA, donde no aparece entre los requerimientos de la población, que priorizan otras demandas como Cloacas, Pavimento y Alumbrado Público. No obstante es indudable la importancia de llevar este servicio a todo Claraz.

No existe servicio de TV Cable en Claraz si bien una empresa privada lo brindó anteriormente. Actualmente sólo algunos pocos vecinos han contratado en forma particular el servicio de TV Satelital a la empresa "Direct TV". Fuera de esta opción -a la que sólo puede acceder un sector minoritario de la población- no existe otra posibilidad, ya que por aire prácticamente no existe señal.

Tampoco existe un proyecto que contemple la ejecución del tendido de red cloacal de la planta urbana, ni el correcto tratamiento de efluentes líquidos.

El intercambio de comunicación en la localidad, es una necesidad claramente planteada en los talleres participativos del Plan Urbano Ambiental. El teléfono es el medio más utilizado, observándose deficiencias en el equipamiento de teléfonos públicos. Asimismo no cuenta con servicio público de Internet. No hay locutorios ni ciber en Claraz., sólo algunos pocos vecinos poseen este servicio que han contratado en forma particular, por ej. ni la escuela ni la delegación municipal cuentan con servicio de Internet. Esta situación genera un aislamiento de la población, pues constituye un impedimento al intentar entablar comunicación con sus familiares, amistades e incluso el acceso a información.

La localidad cuenta con servicio de telefonía fija por cable. En cuanto a la Telefonía celular existe una antena para ello, no obstante ello hay problemas para obtener señal.

En cuanto al transporte público, la localidad de Claraz no tiene conexión por este medio con la localidad con J. N. Fernández, si bien este tramo se encuentra concesionado a la empresa Río Paraná. Existen vehículos particulares en Claraz que trasladan pasajeros a JNF, Juárez y Tandil principalmente.

Claraz no posee arterias pavimentadas. La demanda de pavimento según encuestas realizadas asciende al 80 %. Las calles se encuentran entoscadas estando su mantenimiento a cargo de la Delegación Municipal que posee personal y maquinarias viales para ello. Además, la planta urbana carece de señalización de las calles.

La ruta provincial 80 constituye el acceso a la localidad, la cual se encuentra entoscada y actualmente en reparación, debido a las intensas lluvias producidas en el mes de marzo del corriente año. Su pavimentación es un viejo anhelo de los pobladores del lugar. El mantenimiento de los caminos rurales se financia como en el resto del distrito con fondos provenientes de la afectación de la Tasa Vial y de la recuperación de tributos provinciales.

Por otra parte, debido a una condición natural del suelo y la topografía de la zona, se hace evidente la necesidad de mejorar el cañadón Claraz-Fernández afluente del Arroyo Quequén Grande para mejorar la situación que se plantea en la planta urbana ante lluvias de gran intensidad. Para mantener es escurrimiento adecuado en la localidad en necesario además,

mantener las obras hidráulicas realizadas hasta el momento y mejorar el sistema de cunetas en las calles.

La multiplicidad de temas, merece una respuesta integral a partir de un proyecto particularizado que atienda las demandas de la localidad.

Como primera medida se propone llevar a cabo la planimetría a fin determinar las características físicas del terreno y permitir así un adecuado tendido de servicios e infraestructuras. La ejecución del proyecto de un canal de desagüe debe desarrollarse teniendo en cuenta la intervención de representantes del Comité de Cuencas y la Dirección de Hidráulica, entre otros.

El servicio de agua corriente podría optimizarse reactivando el segundo pozo que está ubicado bajo el tanque de depósito frente a la plaza principal. Para ello sería necesario realizar una evaluación de su estado y factibilidad de reparación. Para el riego de calles y la plaza, se propone avanzar en el proyecto existente de una pequeña bomba de agua. Asimismo, es deseable armar un plan de mejora, para la malla de distribución actual. Mas allá de las propuestas planteadas, es fundamental además, capacitar al personal que reside en la localidad y que se encuentra involucrado en las tareas a desarrollar.

En cuanto a los Residuos Sólidos Urbanos, el programa 5 del PUA “Gestión Integral de Residuos” propone *“una gestión integral de los RSU, que contemple la minimización de la producción de residuos, su separación en origen y la recolección diferenciada de la fracción orgánica e inorgánica con proyectos acotados en localidades del interior. Se trata de experiencias piloto en las localidades de Santamarina y Claraz, avanzado en el primer caso con participación de los establecimientos escolares para luego trabajar con las otras localidades, La Dulce y Juan N. Fernández”*. Las acciones tendientes a remediar los efectos del basural a cielo abierto deben plantearse para todo el Partido de Necochea, con etapas de adecuación a la Ley Prov. 13.592 de Gestión Integral de RSU a fin de arribar a métodos de tratamiento y disposición final compatibles con el cuidado del medio ambiente.

Tal como se definió en el proyecto *Intervención del Estado Municipal en la gestión de otras infraestructuras*, resulta fundamental generar un espacio de acuerdos para la planificación y gestión de servicios que no son enteramente provistos por el municipio. En este ámbito, deben participar los entes prestadores de servicios (Camuzzi, BAGSA, empresa de telefonía, Coop. Eléctrica de JNF, etc.), representantes de la comunidad local y el municipio.

Cabe destacar que existe un proyecto para la provisión de Gas Envasado por red y que se gestiona en conjunto con la localidad de Ramón Santamarina, con la empresa BAGSA Buenos Aires Gas S.A., para lograr abastecer ambas localidades. Dicho proyecto se encuentra con los estudios de factibilidad de obra avanzados y a la definición del predio para el establecimiento de las instalaciones de la planta de regulación y medición. Por otra parte, vale analizar la posibilidad de dotar de Gas natural a la planta urbana de Claraz, tomando en consideración la proximidad del gasoducto. Existe un pedido efectuado por parte de la municipalidad para la concreción de esta obra, que el año pasado se justipreciaba en \$ 950.000.

En cuanto al transporte interurbano, se propone realizar las gestiones ante la Secretaría de Transporte para exigir el cumplimiento del recorrido Claraz-Fernández por la empresa adjudicataria; o bien crear dos servicios de transporte internos que recorran Fernández y Claraz con trasbordo sobre la ruta 80. Además de mejorar la comunicación entre estas dos localidades y la ciudad cabecera, esto facilitaría entre otras cosas, la llegada del correo y el diario a la localidad.

Otra iniciativa dentro del presente proyecto, es la instalación de telecentros. Éstos se definen como "espacios físicos que proveen a los individuos, grupos comunitarios y organizaciones de acceso público a las tecnologías de información y comunicación para su desarrollo educativo, personal, social y económico". Este punto se encuentra desarrollado en el proyecto *8.14 Equipamiento urbano comunitario de Claraz*.

Respecto a la señalización de calles, consta una propuesta aprobada por el Concejo Deliberante, la cual necesita de fuente de financiamiento para su implementación. La pavimentación de algunas arterias principales es la aspiración de máxima que debería evaluarse dentro de este proyecto de infraestructuras y servicios. Sin embargo, en este ámbito debe estudiarse también la posibilidad, de realizar la construcción de cordón cuneta y sendas peatonales elevadas en los cruces de calles, especialmente en aquellas vías de menor tránsito.

La accesibilidad a la localidad a través de una vía pavimentada se encuentra desarrollado como proyecto específico dentro del Plan -*Proyecto 8.17: Ruta 80*.

PROGRAMA 8 PROYECTO 8.14	Equipamiento urbano comunitario
---	--

Los equipamientos de salud y de educación del interior presentan fuertes diferencias, conformando una red entre las localidades, en conjunto con los servicios localizados en Necochea – Quequén, abasteciendo satisfactoriamente las necesidades básicas, aunque no cubriendo con las expectativas de su población.

En el área salud, si bien se cuenta con buen equipamiento edilicio, el acceso al servicio no depende sólo de tener derecho a usarlo sino que depende también de la posibilidad real de obtener la prestación del servicio en el momento en que se lo necesita y en condiciones accesibles. El traslado a la ciudad de Necochea y por consiguiente la pérdida del día de trabajo, para ser atendido va determinando la imposibilidad de su uso para algunas familias, volviendo poco factible una atención médica. Esta situación se ve agudizada por la falta de pavimentación, haciendo aún más dificultosa la accesibilidad a los equipamientos. Muchos pobladores de la localidad de Claraz con disponibilidad económica, eligen Tandil y Benito Juárez como centros de asistencia.

Claraz, presenta algún déficit en cuanto a la oferta educativa. Por ejemplo, la escuela Polimodal, recientemente creada, no cuenta con posibilidades de crecimiento edilicio. La localidad más cercana es J. N. Fernández, que cubre en parte las carencias, sin embargo, aquí otra vez se presentan las dificultades de accesibilidad que se mencionaran respecto al equipamiento en salud.

En referencia al equipamiento edilicio para actividades de la comunidad vinculadas al desarrollo social, cultural y deportivo, se observa la existencia de la Sociedad de Fomento de Claraz, cuyo edificio se encuentra en buen estado gracias al aporte de recursos por parte de la comunidad.

Equipamientos tales como sucursal de Banco, Registro Civil, sala velatoria, se plantearon como demandas existentes en esta localidad, a través de los talleres participativos del Plan Urbano Ambiental.

Respecto al equipamiento en salud, la unidad sanitaria se encuentra en muy buen estado, contando con las instalaciones adecuadas al nivel de complejidad. Por su parte, el edificio que alberga a la delegación de Claraz, presenta déficit respecto a sanitarios para los empleados.

Contar con el equipamiento edilicio adecuado constituye un soporte fundamental para poder ofrecer servicios de calidad, al cual deberá sumarse el personal capacitado que lo brinde y los equipos adecuados para el desarrollo de cada una de las actividades.

Para aquellos equipamientos que no dependen directamente de la administración municipal, el proyecto *Equipamiento urbano comunitario de Claraz*, pretende facilitar las acciones para su gestión, a través de un espacio de articulación entre las instituciones responsables y el municipio. Este ámbito integrado, ha de abordar cuestiones tales como disponibilidad de tierras para la instalación de nuevas construcciones, recursos disponibles desde diferentes sectores y niveles, planificación y programación de obras, etc.

Se propone conformar además, un Centro de Equipamiento Urbano Claraz (**CEUC**) que facilite el encuentro de la población en distintas tareas vinculadas al desarrollo social, cultural, deportivo y fundamentalmente al fortalecimiento de la democracia.

- Registro Civil
- Sucursal de Banco Nación o Provincia
- Escuela de Artes
- Centro deportivo
- Telecentro

Considerando que el equipamiento edilicio destinado a unidad sanitaria se encuentra en muy buenas condiciones, deberá apuntarse a la accesibilidad de los servicios de salud que no se encuentran disponibles a nivel local. Es esencial, entonces, tal como se propone en el proyecto de equipamiento comunitario para la localidad de Fernández, asegurar el traslado de pacientes a los centros de mayor complejidad a través de las unidades de transporte que correspondan (ambulancias, servicio de combi, u otro medio, según sea el caso).

Se plantea además gestionar ante el ONABE, a través del proyecto *Recuperación de tierras de ex FFCC para espacios públicos*, la disponibilidad de tierras para la construcción de un nuevo establecimiento destinado a Polimodal.

PROGRAMA 8 PROYECTO 8.15	Espacios públicos
---	--------------------------

Al igual que otras localidades bonaerenses que crecieron junto a las vías, Claraz se desarrolla a partir de la estación del ferrocarril, cumpliendo un papel preponderante en el desarrollo agrícola - ganadero del distrito.

Claraz, como el resto de las localidades del interior, cuenta con amplísimos espacios libres de edificación lo que no necesariamente implica disponibilidad de lugares acondicionados al

aprovechamiento pleno de la sociedad.

Su plaza fundacional, la que será evaluada y definida en el proyecto respectivo, requiere de un proceso de revalorización a partir prácticas preparatorias como ser la nivelación del terreno, el sembrado de pasto, la demarcación de senderos, la planificación operativa de mantenimiento y forestación, instalación y reparación de luminarias y equipamiento urbano.

Lo distintivo de este proyecto es propiciar la materialización de nuevos espacios que atiendan al interés social, mediante la conformación de un sistema de borde forestado y mantenido, contiguo al espacio edificado de la localidad que contemple predios tanto públicos como privados.

El parcelamiento de la localidad está sobredimensionado, ya que respondió a las expectativas del momento, existiendo en la actualidad gran cantidad de predios en estado de abandono y de difícil identificación de propietarios, los que alcanzados por la Ord. 6000/07 podrían ser incorporados a un proyecto de uso en beneficio común de la población.

La posesión inmediata que permite la normativa indicada de todo lote libre de construcciones, en estado de abandono y que se estime desconocido su propietario, podrá ser parte de este proyecto particular, sea con fines urbanísticos y también factible con miras a un emprendimiento forestal con fines económicos.

PROGRAMA 8

**PROYECTO
8.16/17**

**Desarrollo de actividades promotoras de crecimiento
de la localidad - Ruta 80**

Claraz fue escenario del taller más concurrido de la primera etapa del Plan Urbano Ambiental, y los motivos que confluyeron para este hecho fueron fundamentalmente dos: participar y sumar ideas para el desarrollo de la comunidad; y formar parte, por primera vez, de un proceso de planificación integrada con el municipio al que pertenece.

Sumado a este hecho, otra referencia significativa y que ilustra el presente, tuvo lugar en el año 2005 motivo de los resultados preliminares obtenidos por el Censo Integral de Recursos en el marco del SMIT (Sistema Municipal de Información Territorial); Claraz era en ese momento la urbanización del interior del partido con mayor crecimiento poblacional con respecto a los datos del censo 2001, con un 3% de incremento, sobre el 2% que tuvo La Dulce, y los retrocesos de Juan N. Fernández, -10% y R. Santamarina -30%.

Al igual que Juan N. Fernández, Claraz comparte la urgente demanda de la reconstrucción de la ruta 80. Esta vialidad, estratégica para la operatividad del complejo agroexportador, vertebra toda el área de influencia de Tandil y parte del centro de la Provincia de Buenos Aires hacia puerto Quequén. Pero la localización de equidistancia con el área noreste del Partido le confiere el significativo rol de centro de servicios para sus 90.000 has de superficie, e infiere a esta localidad una creciente relevancia para todas las actividades que allí se desarrollen, en particular las vinculadas al campo y a las explotaciones mineras.

También quedó manifestado en el desarrollo de los talleres participativos, la necesidad de acordar los objetivos a futuro y unificar criterios para abordar la realidad socioeconómica que

nuestro país afronta en el presente. Entre las propuestas manifestadas se priorizaron las siguientes:

- *Mejorar y finalizar la ruta 80 en conjunto con obras de infraestructura hídrica.* Es muy importante avanzar con las gestiones para concretar las obras para la ruta 80, el difícil mantenimiento de los caminos rurales en períodos de abundantes lluvias infiere priorizar infraestructuras hídricas y viales. Los hechos acontecidos en los últimos meses revelaron la fragilidad que la geomorfología de esta región posee y la necesidad de demandar urgentemente obras de saneamiento.
- *Consolidar el perfil de servicios al complejo agroexportador.* Claraz puede ser centro de servicios para una vasta región del norte de nuestro municipio, en prospectiva, la incipiente expansión de los agro combustibles en el futuro, va a modificar los roles de las diferentes localidades de rango menor del interior de la provincia de Buenos Aires.
- *Integrarse al circuito de actividades mineras.* La actividad minera, presente en nuestro distrito tradicionalmente en el litoral medanoso marítimo y en esta área como apéndice del sistema productivo de Tandilia para la extracción de arcillas, sugiere desarrollar la propuesta de integrar a Claraz como parte del circuito en funcionamiento. La Municipalidad de Necochea desde el año 2005 ya comenzó a diagnosticar la situación en articulación con la Dirección de Minería provincial.
- *Gestionar las obras de infraestructura de gas natural.* Al igual que R. Santamarina, hace 4 años se iniciaron los procesos administrativos para obtener las factibilidades del servicio de gas natural ante las autoridades provinciales, la comunidad debe perseverar en estas gestiones que no solo beneficiarán a las actividades urbanas, sino que podrán ser promotoras para la radicación de equipamientos vinculados al complejo agroexportador (plantas cerealeras, secadoras, etc.).

Estos y otros proyectos que promuevan el desarrollo de la comunidad clarense deberán consolidar un perfil que, como todas las localidades del interior, se complemente a Necochea-Quequén y en un futuro incorporarse a los nuevos circuitos productivos bonaerenses.

PROGRAMA 8	Juan N. Fernández
PROGRAMA 8 PROYECTO 8.18	Infraestructuras y Servicios

A partir del Diagnóstico y talleres participativos del Plan Urbano Ambiental, el Censo Integral de Recursos como asimismo, entrevistas realizadas en la localidad de J.N.Fernández, se pueden observar diferentes situaciones en cuanto a servicios e infraestructuras de la localidad.

La estructura urbana de la localidad esta fuertemente dividida por las vías del FFCC, actualmente sin circulación de trenes. El sector Este, de edificación dispersa, presenta un mayor déficit en servicios e infraestructuras respecto al sector Oeste, de mayor desarrollo.

El servicio de agua corriente esta a cargo de la Cooperativa de Agua y Antena de J. N. Fernández, el cual se factura directamente al vecino, de acuerdo al consumo señalado en los medidores. El área de cobertura alcanza a casi la totalidad de la planta urbana consolidada, observándose el mayor déficit en el sector antes mencionado. Sería conveniente, realizar desde el municipio controles periódicos sobre la calidad bacteriológica y química del agua (incluyendo metales e hidrocarburos) en laboratorios autorizados, para asegurar la calidad del agua de consumo.

La misma cooperativa provee además, el servicio de TV por cable.

J. N. Fernández posee servicio de Internet, el cual se brinda en forma gratuita en la biblioteca pública y en los establecimientos educativos.

El servicio eléctrico y alumbrado público se realiza a través de la Cooperativa Eléctrica de J. N. Fernández, la misma que abastece a la localidad de Claraz. Ambos servicios alcanzan a cubrir la población urbana, existiendo demandas puntuales según nuevas construcciones en sectores periféricos. Es interesante resaltar, que la cooperativa se hace cargo de las obras de ampliación del servicio, recuperando la inversión a medida que los predios pasan de baldío a edificado. El servicio de telefonía también es suministrado por esta cooperativa, a través de la cual, la población de la localidad cuenta con servicio local de llamadas en forma gratuita.

Respecto a la red de gas natural, Juan N. Fernández tiene una derivación del Gasoducto principal que ingresa a una planta reguladora de la localidad y desde allí se distribuye a los domicilios, sin embargo, hay una marcada diferencia también en cuanto a los sectores a un lado y a otro de las vías del FFCC. El sector Este no cuenta con el servicio.

Asimismo, las calles de la localidad se encuentran pavimentadas en la zona mas consolidada, mientras que la periferia y el lado Este de las vías no cuentan con esta infraestructura. El pavimento, ocupa el tercer lugar en los requerimientos barriales expresados a través del Censo Integral de Recursos.

La localidad no cuenta con servicio de red cloacal, siendo éste el servicio más demandado por la población. De acuerdo al Censo Integral de Recursos realizado por el municipio, el 90% de la población censada requiere de este servicio.

Contar con infraestructuras y servicios adecuados en cada una de las localidades del interior del distrito, contribuye a la puesta en valor de la calidad de vida urbana, la mejora de las condiciones ambientales y la sustentabilidad de su estructura urbana. Por ello, el presente proyecto, plantea abordar con una visión integral pero en forma particularizada el déficit en infraestructura y servicios que tiene cada localidad.

Se considera como tarea prioritaria, continuar con las gestiones iniciadas para la concreción de la red de servicio cloacal para la localidad. Existe un proyecto en marcha, que comprende a la localidad de La Dulce también. Este proyecto, con fuente de financiamiento a través del BID contempla también una planta de separación de sólidos.

En referencia al servicio de gas natural, si bien han existido gestiones con la empresa Camuzzi Gas Pampeana, para proveer del servicio a las zonas sin cobertura, los costos elevados han puesto un freno al avance del proyecto. Sin embargo en conjunto con la Junta Vecinal de J. N. Fernández se sigue trabajando en busca de nuevas alternativas para lograr una solución. Tanto este proyecto como otros relacionados a servicios que no presta directamente el

municipio, deben ser analizados bajo un ámbito de integración compuesto por Camuzzi, Coop. Eléctrica de Agua y Antena, Cooperativa Eléctrica de J. N. Fernández, etc., representantes de la comunidad local y el municipio.

Existe un interés vecinal en el sector Este contiguo a las vías, de realizar el cordón cuneta y/o pavimento, sin embargo, no existe actualmente en el municipio un proyecto formalizado, que contemple estos intereses.

PROGRAMA 8 PROYECTO 8.19	Equipamiento urbano comunitario
---	--

Los espacios físicos que conforman el equipamiento comunitario fortalecen y promueven sustancialmente el desarrollo integral, además de la organización comunitaria fomentando los procesos dinamizadores de la comunidad.

El equipamiento en salud en la localidad de Fernández se encuentra acorde a las necesidades y prestaciones requeridas. Posee un hospital con segundo nivel de complejidad y su estado edilicio es satisfactorio. Si bien la condición edilicia es adecuada, se percibe desde la población un déficit en cuanto a los servicios que este brinda. Particularmente, la necesidad de especialidades como psicología y laboratorio de análisis clínicos.

La gran extensión territorial dificulta la cobertura de los servicios de salud, provocando que la población de las localidades del interior del distrito sufra los efectos de encontrarse alejados de los servicios que brinda la ciudad cabecera, no cubriendo con sus expectativas. Sin embargo, como se ha mencionado en otras oportunidades, el sistema de salud conforma una red entre el conjunto de servicios de Necochea-Quequén y los servicios brindados en las localidades.

La accesibilidad a estos servicios es esencial. La mayoría de las poblaciones con disponibilidad económica, eligen las localidades de Tandil y Benito Juárez como centro de asistencia.

Respecto al equipamiento educativo, cuyos edificios se encuentran en buen estado, se cuenta con educación hasta el nivel secundario inclusive, tanto público como privado. Sin embargo no hay escuela de oficios lo cual es una demanda de la población, planteada a través de los talleres participativos del PUA. Otro reclamo de la comunidad, es un edificio para el funcionamiento de un Centro de Formación Profesional. Cabe destacar asimismo, que existe un proyecto aprobado para la construcción de un nuevo establecimiento para el jardín 905, el cual actualmente se encuentra funcionando en otra escuela. Por su parte, en la biblioteca pública se dictan cursos de pintura, computación y guitarra.

En lo que concierne al desarrollo de actividades comunitarias, las Asociaciones de Fomento han venido funcionando con distintos grados de participación vecinal, observándose, de acuerdo a lo expresado en los talleres participativos del Plan, la falta de trabajo en conjunto con otras asociaciones. Sin embargo, no cuentan con infraestructura edilicia para su funcionamiento.

Por otra parte, existen tres clubes en los cuales se desarrollan distintas actividades: Club Barracas con automovilismo y pileta, Club Defensores con fútbol y casin y Club Fernandense con booling.

El propósito de este proyecto es el de colaborar en todas las acciones que se dirijan a una mejor calidad de equipamientos comunitarios, gestionando y accionando para que los ciudadanos puedan tener las instalaciones y construcciones que hagan posible su educación, salud y desarrollo social y cultural.

Es básico contar con una planificación y programación de obras de equipamiento comunitario necesarias en la localidad (teniendo en cuenta recursos disponibles, prioridades, coordinación, capacidad de gestión, etc)

Asumiendo que se trata de una localidad alejada de la ciudad cabecera, ha de tenerse especial cuidado en facilitar la accesibilidad y disminuir las diferencias de orden social, económico, cultural y físico entre los pobladores de un mismo territorio.

Respecto al equipamiento edilicio educativo, se propone:

- Reforzar el trabajo articulado entre los diversos entes como Consejo Escolar, inspectoras distritales, directivos, cooperadoras, entes municipales, etcétera. A partir de una labor integrada se podrá establecer de una manera más adecuada, la ubicación respecto a la trama urbana y nuevos barrios de viviendas, las tierras disponibles, la accesibilidad al sitio, el equipamiento urbano del entorno, etc.
- Realizar un estudio de la matrícula potencial tanto de esta localidad como asimismo de Claraz y La Dulce, a efectos de saber la demanda para nuevos establecimientos educativos.
- Promover centros de formación en docencia, investigación y difusión de tecnologías para las actividades aplicables a la localidad y región de influencia, considerando también la modalidad a distancia a través de Internet.
- Evaluar la posibilidad de utilizar el ex edificio del Banco Provincia, para la instalación del Centro de Formación Docente, el cual sería donado para ese fin. Resulta necesario examinar detalladamente esta posibilidad ya que la recuperación de este edificio conllevaría un alto costo.

En cuanto al equipamiento en salud debe priorizarse un equipamiento acorde al nivel de complejidad que conforma el Hospital Cattoni, cubriendo las especialidades básicas, además de la infraestructura necesaria para realizar diagnósticos correspondientes a ese nivel, Laboratorio de Análisis Clínicos y Rayos X. Por otra parte, es fundamental asegurar el traslado de pacientes a los centros de mayor complejidad a través de las unidades de transporte que correspondan (ambulancias, servicio de combi, u otro medio, según sea el caso).

El proyecto comprende también, mejorar el equipamiento público - privado, de modo que facilite el encuentro de la población en distintas tareas vinculadas al desarrollo social y fundamentalmente al fortalecimiento de la democracia.

Para ello es necesario:

- Generar un espacio de integración de las organizaciones civiles tales como sociedades de fomento, clubes, ONGs, etc.
- Hacer un diagnóstico del estado edilicio, del potencial, de las actividades que se realizan, de las posibles obras y de la forma de gestionarlas.
- Posibilitar el acceso a la información a todas aquellas instituciones que lo requieran, en cuanto a fuentes de financiamiento disponibles para la implementación de proyectos, por ejemplo.
- Optimizar el uso de recursos institucionales existentes.

- Gestionar la colaboración que puedan facilitar las dependencias municipales, para la realización de eventos culturales, deportivos, en la medida de las posibilidades.
- Conforme lo planteado en el proyecto Recuperación de tierras de ex FFCC para espacios públicos, se propone utilizar parte de las tierras del ex FFCC para equipamiento deportivo al aire libre.

En cuanto a equipamiento de otros organismos del Estado, cabe analizar un proyecto presentado por el municipio, el cual propone la construcción de un Centro Cívico que reúne al Registro Civil, SENASA, Rentas Provincia, Correo. El predio propuesto se encuentra contiguo a la delegación, tomando parte de las instalaciones existentes (galpón).

PROGRAMA 8 PROYECTO 8.20	Espacios públicos
---	--------------------------

Juan Nepomuceno Fernández, al igual que muchas localidades del interior bonaerense fue creada sobre la línea del ferrocarril y como centro urbano proveedor de productos y servicios al campo tubo un amplio desarrollo que (lamentablemente) se revierte, paulativamente, a partir de la desaparición del servicio ferroviario en la década del 60.

Los espacios públicos, como espacios vinculados al desarrollo social y recreativo de la comunidad local, sólo han contado con los cuidados tradicionales y mantenimiento del elemento vegetal, (corte de pasto y el manejo de las forestación existente), sin planificación alguna.

Hoy los espacios requieren de un manejo más integral, que restablezca el uso público en concordancia a los intereses, necesidades y expectativas de la comunidad, tal lo planteado en los talleres del Plan Urbano Ambiental.

La propuesta en el caso de la plaza fundacional, responderá a los cánones establecidos en el proyecto "Diagnóstico y mejoramiento de plazas fundacionales".

Lo particular del presente proyecto, es propiciar la materialización de un nuevo espacio público, consistente en acondicionar los alrededores de la antigua estación de trenes a fin de potenciar su aprovechamiento social y fundamentalmente acondicionar el espacio para la práctica deportiva a instancias de establecer un polideportivo.

Asimismo y en consideración del papel de la estación y las vías del tren, que en la evolución urbana dividió a la localidad de Juan N. Fernández en dos partes, conformando ejes con características poblacionales y edificaciones diferenciadas, este proyecto procura revertir la situación consolidando una imagen única de ciudad, respetando las identidades que les son propias.

El área, hoy degradada y con mínimos cuidados operativos, deberá conformar un espacio verde centrado en su uso público e intensivo. En el sector sur se propone la forestación con diferentes especies de coníferas y latifoliadas en torno al circuito aeróbico y la conformación de senderos longitudinales para empalmar este proyecto al sector donde se ubica la pileta natación.

PROGRAMA 8

**PROYECTO
8.21/22**

**Desarrollo de actividades promotoras de crecimiento
de la localidad- Integración de la trama urbana**

En la definición de los proyectos y programas que forman parte del Plan Urbano Ambiental que se orientan al desarrollo de las localidades del interior se utilizó como criterio básico, ya explicitado al comienzo de los documento 5, el cumplimiento conjunto de tres metas: el de integración de la comunidad y el de equidad y justeza en las decisiones a abordar. Es dable destacarlos porque estas tres premisas fueron pronunciadas por los representantes de la comunidad de Juan N. Fernández en los talleres participativos.

Esta localidad del interior de nuestro partido, que supo contar con casi 4600 habitantes en la década del 40, época de esplendor como centro de servicios al agro para una vasta región que lo hacia equidistante de los centros urbanos más importantes de la región (Necochea-Quequén, Tandil, Benito Juárez y Lobería); esta en el presente buscando afirmar su rol en el contexto regional. Mucho se a escrito sobre el cambio que a mediados del siglo pasado tuvo la logística del complejo agroexportador en el reemplazo del transporte terrestre por el del sistema ferrocarrilero; pero también, y no menos relevante fue que estos cambios no vinieron compensados por parte del estado por políticas sostenibles en lo socioeconómico de la estructura de cientos de localidades de rango menor que eran funcionales al mismo.

Es por ello que muchas de ellas, como Juan N. Fernández, busquen hoy reorientar sus funciones en la región y arraigarse en objetivos que los cohesione al futuro. Entre las propuestas manifestadas por la comunidad fernandense se enumeraron las siguientes:

- *Integrar la trama urbana.* Juan N. Fernández se encuentra dividida por el paso de la línea del ferrocarril y por la ruta 80, revitalizar la vieja estación con usos y funciones públicas (que hoy ya posee), además de regularizar el dominio sobre las tierras del estado nacional; sugiere ser un gran desafío para integrar a la trama urbana a quienes viven fuera del casco fundacional.
- *Mejorar y finalizar la ruta 80.* Tanto para Juan N. Fernandez como para Claraz es de vital importancia continuar con las gestiones para concretar las obras para la ruta 80, el difícil mantenimiento de los caminos rurales en períodos de abundantes lluvias infiere priorizar infraestructuras hídricas y viales. La idea de materializar esta propuesta, encuentra como principal fundamento, la gravitante integración al hinterland portuario del área de influencia de Tandil.
- *Consolidar el perfil de servicios al complejo agroexportador.* En directa correspondencia con la propuesta anterior la funcionalidad de Juan N. Fernández al complejo agroexportador, vista la incipiente expansión de los agro combustibles en el futuro, va a garantizar nuevamente su rol en la región.
- *Consolidar la actividad deportiva a través del autódromo.* Juan N. Fernández posee la única pista de automovilismo en actividad del municipio. Gestionar en conjunto con las entidades vinculadas de la región, en particular de Necochea-Quequén, permitirá expandir una actividad deportiva que posee fuerte efecto multiplicador tanto en lo turístico como en lo económico.

Como ya se explicitó en los proyectos de todas las localidades del interior e inclusive de Necochea-Quequén, las funciones que en el territorio se logren consolidar deben ser de complementariedad con el sistema regional, y de esta manera, permitir que la comunidad fernandense comience a transitar su desarrollo en virtud de los anhelos consensuados.

PROGRAMA A	Intervenciones Urbanas Estratégicas orientadas a la Competitividad productiva v turística
-----------------------------	--

El programa Intervenciones urbanas estratégicas orientadas a la competitividad productiva y turística, es por excelencia el conjunto de proyectos que se orientan a los procesos socio-económicos del Partido, para mejorar su dinámica y posicionar mejor a los centros urbanos y a la región. En éste programa se conjugan propuestas vinculadas al fortalecimiento del sector productivo local como el complejo agro-exportador y el desarrollo turístico, como también obras claves como ser la revalorización de las áreas centrales, las infraestructuras de accesos y transferencias, y el Plan Integral Costero.

PROGRAMA A Subprograma A	Fortalecimiento del sector productivo
--	--

La relevancia que el desarrollo del complejo agroexportador posee en nuestra comunidad quedo claramente establecida en los mismos enunciados de los tres lineamientos estratégicos del Plan Urbano Ambiental.

El primero, condicionando la constitución de la propia identidad de Necochea y Quequén como ciudades que se desarrollaron en función de actividades vinculares al complejo agroexportador. El segundo lineamiento, signficante de la singular importancia de la geografía a través de los litorales ribereño y marítimo, pauta en sus objetivos la necesidad de valorar el concepto de sustentabilidad urbana y ambiental en directa referencia al soporte costero. Y por último, el tercer lineamiento contempla el rol de las localidades del interior del partido en relación con sus funciones como soportes de servicios a la actividad agropecuaria.

Considerando que el desarrollo de las ciudades depende de la consolidación de las funciones específicas que posee sobre el territorio o región en la cual se inscribe, también podemos inferir que estas se posicionan como efecto de decisiones externas (nacionales y transnacionales) e internas, siendo estas de relevancia en tanto su comunidad consensúe un modelo de desarrollo local que las fortalezca.

Desde los 90, bajo la afirmación del modelo neoliberal otro escenario condicionó a las ciudades, el rol del estado se debilita, se acrecientan las diferencias regionales, se polariza el poder económico y se produce una fuerte exclusión social. Las decisiones que hoy orientan el rol económico de Argentina en el mundo esta muchas veces deslocalizado de Buenos Aires.

El complejo agroexportador, eje de la economía nacional, modela hoy gran parte del territorio argentino y opera a través de las terminales portuarias del Paraná (Gran Rosario), Bahía Blanca y Necochea-Quequén.

En este contexto, la estación marítima le confiere a nuestra ciudad un rasgo diferencial que la posiciona con un fuerte rol estratégico en sudeste pampeano.

El futuro denota claros signos de demanda sobre la actividad productiva cerealera y de oleaginosas principalmente desde los nuevos mercados asiáticos. Es por ello que el rol que nuestro distrito dispone en el sistema productivo nacional es sin duda alguna una ventaja comparativa que debe potenciarse.

Si bien el funcionamiento de Puerto Quequén, como centro logístico del complejo agroexportador regional, ejerce un alto impacto sobre la funcionalidad interna de Necochea-Quequén, a través de las gestiones regulatorias necesarias se deberá garantizar la sostenibilidad urbano ambiental que la ciudad merece.

En directa correspondencia, la Municipalidad de Necochea pone en marcha en el año 2006 el Sector Industrial Planificado que, localizado de manera privilegiada, representa una ventaja

adicional para las actividades complementarias al Complejo Agroexportador. El SIP ofrece en el área complementaria de Necochea relocalizar los usos prescindibles de la cercanía operativa al puerto y consolidar una sólida oferta de promoción de espacio para desarrollar la cadena de valor subsidiaria de la actividad.

El complejo agroexportador expresa en números su peso específico en la ciudad y el distrito: 412.000 has. productivas, 6.000.000 de ton. de movimiento granario; 1.500.000 ton. de capacidad de acopio y acondicionamiento de cereal, 200.000 camiones de transporte logístico, la existencia de las dos plantas aceiteras más importantes del sudeste, más de 30% del producto bruto del distrito esta agrupado en esta actividad económica.

Pero también es dable destacar que es necesario facilitar desde los diversos ámbitos, tanto estatales como no gubernamentales, los medios para posicionar a Puerto Quequén como vector del desarrollo de la región y en efecto del sistema nacional. La focalización desde los 90 de la cadena agroexportadora en la producción sojera corrió el eje de inversión privado y subsidio estatal hacia el Río de la Plata (en la profundización y dragado del Paraná, manteniendo las vialidades de acceso a los puertos litorales o generando políticas que prioricen la soja, entre otros), dejando complementarios a los dos puertos de ultramar, Bahía Blanca y Necochea-Quequén.

Por otra parte debemos agotar las gestiones para volver a implementar el sistema ferroviario. La limitada existencia de hidrocarburos y la escasa capacidad del estado para garantizar el sistema vial llevarán a reconsiderar la alternativa ferroviaria en el futuro. La estación de cargas Quequén puede ser, nuevamente, otro componente del complejo agroexportador.

Por primera vez en la historia, nos encontramos ante la posibilidad de orientar los productos del complejo agroexportador hacia nuevas finalidades fuera del circuito alimentario. Los agro combustibles, como productos que pugnarán crecientemente en el futuro por la producción de oleaginosas, deben ser evaluados como otra oportunidad estratégica. Sin vulnerar el principio de desarrollo sostenible de nuestro medio; debemos determinar, nuestra nueva función en el futuro perfil del complejo agroexportador argentino.

Sin duda alguna la suma de oportunidades que se avizoran para el futuro, en particular en Necochea-Quequén, nos infiere generar los instrumentos de gestión necesarios para dar soporte y garantías al desarrollo socioeconómico de nuestra región.

Es imprescindible la articulación de acciones y decisiones que del complejo agroexportador devienen en directa interacción con el medio urbano. Para ello los actores sociales que representen a los diversos sectores que los componen deberán acordar sinergias que confluyan en el fortalecimiento de este fundamental sostén de nuestra comunidad.

PROGRAMA A

PROYECTO

A.1.2

Promoción del Desarrollo Turístico

La competitividad turística, en lo físico, se refiere tanto a infraestructuras como equipamientos. El Plan Urbano Ambiental aborda diversos aspectos y fundamentalmente espacios urbanos que permitirán mejorar sustancialmente la competitividad de la actividad turística. Entre ellos, podemos destacar las acciones sobre el Parque Miguel Lillo, diversos espacios públicos como las plazas fundacionales, la ribera del Quequén, las diversas intervenciones en la costa y,

desde ya, las normas, procedimientos y controles que permitan preservar estos sitios en las condiciones adecuadas.

Pero es fundamental que la inversión privada acompañe también las acciones para adecuar sus infraestructuras y equipamientos a las necesidades demandadas por los turistas. El parque hotelero de Necochea es amplio y variado, pero en términos generales podemos decir que varios establecimientos necesitan mejorar sus instalaciones. Sin duda, los propietarios llevan adelante las inversiones en la medida de sus posibilidades.

Una situación parecida existe con los locales gastronómicos, que también necesitan permanentemente una renovación para captar clientes a la espera no sólo de una buena atención, sino también del clima que se da en cada lugar. En este sector se han observado últimamente muy buenas inversiones que han ido variando la oferta, pero es necesario tener presente también a aquellos locales tradicionales que necesitan adecuarse.

Otro sector privado fundamental para el desarrollo turístico es el de aquellas actividades recreativas y de ocio que permiten nuevos o mayores entretenimientos. Estos pueden ser al aire libre o no, diurnos o nocturnos, para diferentes grupos de edades o para toda la familia. Lo importante de estas actividades es que impactan directamente sobre la satisfacción del turista, generando posiblemente mayores gastos o estadías más prolongadas.

Los privados vinculados a la actividad turística (específicamente hoteleros, gastronómicos o emprendedores de actividades turísticas) tienen disponibles una variadas líneas de crédito, tanto de la banca oficial como de la privada. El acceso a dichas líneas no es mayormente problemático, ya que contemplan en mayor o menor medida los requisitos tradicionales de cualquier crédito. Sin embargo, el valor de la tasa de interés es una variable que debe ser evaluada frente al riesgo de una inversión y la rentabilidad esperada, más aún con un sector turístico que trabaja por temporadas.

El presente proyecto plantea la formalización de convenios entre el Municipio y la banca (privada u oficial) a partir del cuál se puedan mejorar las líneas de crédito vinculadas al desarrollo turístico en el Partido de Necochea. Se espera que, adecuando el producto y la promoción, se puedan conseguir algunas líneas con intereses un poco más favorables.

El convenio tendrá un instrumento central que es el subsidio de un porcentaje significativo de la tasa de interés bancaria. Así, el municipio contraerá la obligación de abonar una suma a estudiar, pero que puede ser variable entre el 40% y el 80% de la tasa de interés. De esta manera, la toma de un crédito se convertirá en una verdadera oportunidad para los pequeños y medianos empresarios que necesitan del crédito para sus inversiones y, a su vez, permite pensar en un aumento de préstamos que justifique que las entidades bancarias mejoren sus ofertas actuales.

Lo fundamental en éste proyecto es determinar bien las pautas para el otorgamiento de créditos, para que realmente sean destinados a los que más necesitan del instrumento y que sean derivados a las obras que la actividad turística necesita mejorar.

Por ejemplo, son deseables todas aquellas reformas de habitaciones, salones, servicios, instalaciones, etc. También todo lo que tenga que ver con ambientaciones de salones o confiterías, reformas de cocinas o equipamiento de las mismas.

En los casos de emprendimientos turísticos, es conveniente precisar mejor las alternativas, para que el empresario sepa que se está buscando, además de lo que pueda ofrecer. Por ejemplo, autos electrónicos para circular en el parque, o en determinadas zonas que necesitan

impactos mínimos, podrían ser opciones nuevas que además de plantearse como un buen negocio para un inversor, también lo serán para el conjunto.

En el caso de las intervenciones en edificios, principalmente las hoteleras y gastronómicas, será necesario formalizar un ante-proyecto que muestre claramente el estado actual, lo que se hará con el crédito y lo que se espera obtener. En tal sentido, es posible pensar en co-financiar el costo de un grupo de profesionales, que sean entendidos en la materia.

PROGRAMA A

PROYECTO

A.1.3

Parque Industrial

En el año 2005 las autoridades provinciales incorporaron a los municipios al denominado “Plan Industrial de la Provincia de Buenos Aires” donde se establecieron diferentes objetivos estratégicos, entre otros promover la incorporación de valor agregado a los bienes de producción, actualizar y capacitar la mano de obra, incorporar innovación tecnológica y promocionar en el exterior las ofertas productivas bonaerenses. La inminencia de cambios en el perfil del mercado para el complejo agroexportador argentino llevó a los gobiernos locales a repensar y optimizar la oferta de servicios en cada uno de sus distritos.

Desde el año 2004, la Municipalidad de Necochea reactivó el proyecto del Sector Industrial Planificado iniciado en la década del 80; realizando inversiones con recursos propios y además con subsidios otorgados desde otros organismos del estado; de esta manera implementa la primer etapa con la incorporación de más de 20 empresas en su mayoría de nuestro medio.

El SIP representa una ventaja comparativa adicional al complejo agroexportador de nuestra región. Ofrece en el área complementaria de Necochea relocalizar los usos prescindibles de la cercanía operativa al puerto y consolidar una sólida oferta de promoción de espacio para desarrollar la cadena de valor subsidiaria de la actividad. Por otra parte su ejecución otorga respuesta a una de las problemáticas más graves de nuestra ciudad: la de minimizar en Quequén el “peso específico” de las implicancias ambientales negativas de los equipamientos industriales. Sin duda alguna, esta decisión anexa al diseño del nuevo Código de Ordenamiento Territorial, donde una nueva zonificación para las plantas de acopio y acondicionamiento y el SIP como vector de expansión de la actividad industrial en el área norte de la ciudad, se sumará positivamente al desarrollo urbano de Necochea-Quequén.

Consolidando el principio de desarrollo sostenible para nuestra comunidad debemos promover la expansión de la estructura productiva de nuestra región. De esta manera articular las acciones necesarias para dar factibilidad a los anhelos manifestados en el Plan Urbano Ambiental.

PROGRAMA A

PROYECTO

A.1.4

Diversificación productiva

Necochea es geográficamente un extenso partido distinguido por la presencia de suelos, clima y regímenes de lluvia óptimos para la obtención de altos rendimientos agrícolas, (destacándose la producción de cereales y oleaginosas), con un puerto marítimo de envergadura que permite la rápida salida de los saldos exportables propios y de la región, con una localización industrial variada y un desarrollo turístico importante.

Se caracteriza por la existencia de una estructura productiva donde el sector primario participa con el 9.72 % de PBI, (fuerte intervención del sector agrícola, un limitado concurso de la ganadería y nulo desarrollo fruti-hortícola); donde el sector secundario, en franco ascenso, lo hace con un 22.86 % (manifestaciones industriales que apuntan al mercado externo - elaboración de aceites vegetales- y pequeños emprendimientos de corte tradicional y de poca tecnificación orientadas fundamentalmente a satisfacer la demanda local, además de la construcción y producción de energía); pero eminentemente como productor de servicios, con una participación en la generación del PBI del 67.41 %, con actividades comerciales, influencia del turismo y de los servicios relacionados con el agro y la operatoria portuaria (almacenamiento y acondicionamiento, comunicaciones, transporte, etc.).

La situación plantea la puesta en marcha de estrategias y mecanismos que permitan alcanzar las condiciones para el desarrollo sustentable, el crecimiento equilibrado –y equitativo- y la diversificación de la agroindustria con bajo impacto ambiental en virtud de la disponibilidad de recursos naturales renovables.

Si bien graduales, los cambios siempre requieren del apoyo del estado, en particular de la administración local y de incentivos económicos específicos, en cuanto a que la condición de sostenibilidad conlleva el desarrollo y la adquisición de nuevos saberes, de la investigación y de cambios profundos en la estructura productiva y ocupacional.

Para ello, es fundamental realizar un análisis más exhaustivo del sector productivo local, sus tendencias y determinar cuales actividades debieran promocionarse e identificando nuevos proyectos y oportunidades empresariales para la diversificación pretendida.

A efectos de lograr una visión integral, en la elaboración diagnóstica deben participar las entidades empresarias, cámaras de comercio, organizaciones gremiales, universidades, centros de estudios locales, la municipalidad y otras entidades relacionadas que generen proyectos consensuados.

En este sentido, en el año 2005 se firmó un convenio con la Universidad del Centro de la Provincia de Buenos Aires para desarrollar el proyecto Observatorio PyME de la Región del Centro de la Prov. de Bs. As., el cual si bien se encuentra en una etapa estacionaria, resultaría provechosa su reactivación como aporte de información específica sobre el tema.

Otra contribución a tener en cuenta, constituye el Análisis de la estructura y de los eslabonamientos intersectoriales de la economía del Partido de Necochea, año 2004- realizado por la UNICEN - Centro de Acopiadores de Cereales Zona Puerto Quequén.

La puesta en marcha de la ZIP, Zona Industrial Planificada, con el acompañamiento de una quincena de empresas, es otro aporte de gran importancia. Dentro de ellas, la ubicación de un Depósito Transitorio de Residuos Especiales, garantizará a menores costos para las empresas (industrias y no industrias) generadoras, los tratamientos necesarios.

Como acciones fundamentales a desarrollar en este proyecto, se puede listar lo siguiente:

- Diagnóstico y actualización permanente de la información orientada al ámbito empresarial y potenciales inversores.
 - Productos

- Mercados.
- Proveedores.
- Tecnologías.
- Revisar, adecuar y actualizar los instrumentos normativos vigentes. (orientación de la producción, promoción, gestión de créditos, radicación, perfil, uso del suelo, etc.)
- Elaboración de políticas activas conjuntas y complementarias entre los sectores público y privado, entre empresarios y trabajadores, entre grandes empresas, pymes y microempresas, con el aporte de centros científicos-tecnológicos –transferencia de tecnologías- apuntando al mercado local, regional y la exportación de los productos.
- Crear las condiciones espaciales y garantizar un soporte de infraestructuras y el equipamiento adecuado y atractivo a las inversiones productivas y de servicios.
- Ordenamiento de redes de transporte y sistemas de tránsito.
- Certificación y cumplimiento de normas de calidad.
- Acompañamiento normativo, fiscalización y sanciones concretas que redunden en la atenuación de los conflictos.

El objeto ha de ser el fortalecimiento de empresas orientadas a actividades innovadoras y de mayor dinamismo, dentro de un contexto ambiental, social, cultural y político sostenible.

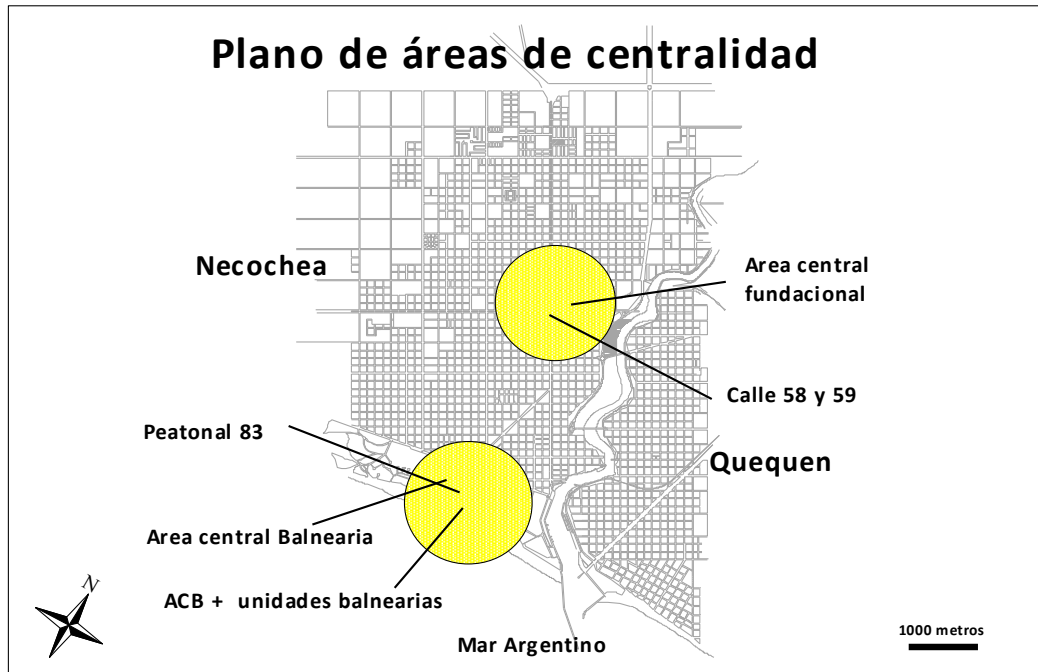
PROGRAMA A Subprograma A.2	Revalorización de las Áreas Centrales
PROGRAMA A PROYECTO A.2.1	Áreas Centrales de Necochea

La ciudad de Necochea posee dos zonas denominadas Áreas de centralidad o AC. Una, y la más importante, es la ubicada en el centro histórico de la ciudad, y la otra es la ubicada en la zona balnearia (ACB). Estas áreas de centralidad tienen una estructuración de usos mixtos (equipamiento comunitario, comercio, servicios, residencial colectivo y residencial multifamiliar).

El AC histórica tiene una mezcla de 5 usos, predominando la actividades de servicios y comercios. Se ubica entre las calles 67 a 53 y 54 a 70, siendo esta zona el nexo entre el eje de la Av. 59 y la Av. 58. Eje que se intercepta con otras alineaciones secundarias como lo es la Av. Diagonal San Martín, Av. 98, Av. 42, Av. 10, culminando en la zona balnearia donde se vincula con el ACB.

El área central balnearia (ACB) tiene similares características estructurales de uso aunque responden a una demanda cíclica temporaria y en menor medida a una actividad durante todo el año. Está definida por las calles 79 a 91 y desde la Av. 2 a la Av. 10 y si bien su desarrollo de edificación estructural es vertical (se encuentra el mayor FOT existente), se visualizan áreas de mixtura sobre la Av. 10, la Av. San Martín y la Av. 75, nexo funcional entre ambas áreas centrales.

Es importante mencionar que estas dos áreas de centralidad tienen lógicas de localización diferentes y se generaron a partir de procesos evolutivos complementarios y paralelos.



Actualmente, si bien se percibe una mejora en cuanto a la cantidad y calidad de servicios así como de su infraestructura, las áreas centrales requieren una fuerte intervención sobre el espacio público. En el caso del ACB la falta de acondicionamiento de áreas publicas como veredas, en donde se localizan un sinnúmero de obstáculos con una marcada heterogeneidad de criterios, tales como marquesinas, carteles, toldos, paredes, mesas y demás, generan una imagen de descontrol y disfuncionalidad, ejerciendo negativamente sobre el perfil que debería poseer tal espacio.

Asimismo a diferencia del ACB se evidencia la falta de espacios de transito peatonal ya que los actuales están desbordados como consecuencia de una mayor afluencia. El cierre de calles y reconversión a sendas y paseos peatonales posibilitaría una evolución del centro histórico así como ampliaría su poder de atracción potenciando la calidad de las relaciones sociales que facilita, intensificando su heterogeneidad y estimulando la identificación simbólica que este espacio posee para toda la ciudad.

Así, estos espacios, son vistos como símbolos de "orgullo" social donde su consolidación y mejora permiten intensificar esa función identificatoria con una comunidad que promueve superarse y optimizar su calidad de vida.

La Funcionalización de la plaza Dardo Rocha con actividades durante los fines de semana o ante eventos circunstanciales potencia el valor simbólico y su protagonismo central, al mismo tiempo que dota a la ciudad de un espacio que no cumple con el rol que debería tener.

A diferencia del AC, la plaza San Martín reúne y articula su dinámica con el resto del área central balnearia, siendo el eje central de actividades como la galería de artesanos,

espectáculos infantiles, oficina de promoción turística y demás sin perder su funcionalidad como un espacio de tránsito y de equipamiento verde.

La incorporación del frente costero y la reconversión de la recova revitalizarán un área de especial interés, sobre todo en época estival donde el espacio es recargado por la afluencia de veraneantes.

La complementariedad entre las áreas centrales potencia el crecimiento sostenido sin generar una competencia. La oferta de servicios diferenciados articula los centros y los dota de identidad al tiempo que ordena y reorganiza la estructura de la ciudad. Por tal motivo y conociendo las potencialidades de cada área es imprescindible incentivar aquellas actividades que le corresponda a cada una promoviendo a través de incentivos fiscales así como de cualquier otro tipo.

En este contexto la refuncionalización de las áreas centrales permitirá crear condiciones propicias para la valorización de los espacios públicos y así, en consecuencia mejorar la competitividad de nuestra ciudad en la región sudeste de la Provincia de Buenos Aires.

PROGRAMA A

PROYECTO

A.2.2

Áreas Centrales de Quequén

Quequén es un claro ejemplo de ciudad con áreas centrales difusas. La falta de identidad de los espacios centrales por causas diversas motiva el replanteo por parte del estado y los privados de intervenir en aquellos lugares con calidad simbólica.

La plaza central, sitio donde se emplazan los edificios gubernamentales, educacionales, la iglesia y demás, no posee el carácter que debería gozar como tal. Lo mismo ocurre con la plaza ubicada en el puerto donde las diferentes actividades productivas y comerciales portuarias desdibujaron a los emblemáticos edificios; la iglesia y el banco Provincia.

Las causas por la falta de lugares con centralidad en Quequén son diversas. Desde un marcado desinterés por parte del estado hasta los privados, quienes no quieren o no pueden solventar el costo de construir "centralidad". Ante tal escenario posicionar espacios debe ser un objetivo a priori para Quequén.

Solventado tal problemática, con la realización de la plaza "3 de agosto", a cargo de la sociedad de fomento y la delegación de Quequén, se generó un espacio central en el área balnearia, con una fuerte identidad y personalidad, además de su funcionalidad.

El monumento a los caídos de Malvinas es otro espacio con identidad que genera centralidad.

El cierre del puerto, por cuestiones normativas, luego de la conformación del Consorcio, motivó la pérdida de un lugar de centralidad abierto, constituyendo solo como una área productiva y comercial destinada a las actividades que allí se localizan y desdibujándolo del pensamiento colectivo como un área de libre tránsito.

La avenida 578 y la calle Machado, 519, forman 2 corredores con centralidad por sobre todo comercial aunque sin generar nodos "centrales". La Avenida Almirante Brown, agrupa aquellas actividades relacionadas al acopio pero nuevamente sin desarrollar un nodo central.

Ocurre lo mismo con aquellas actividades relacionadas al turismo, en donde el frente costero no termina de consolidarse ni de tener una identidad definida, ni las relacionadas a la vivienda, las cuales se desarrollan en forma atomizada y con baja intensidad de uso, imposibilitando la conformación de centros neurálgicos y fortaleciendo la consolidación difusa que tiene la ciudad de Quequén.

En definitiva, la ciudad de Quequén, no logra fortalecer sus nodos de centralidad ya que estos no terminan de definirse.

El espacio público entendido como un lugar de relación y de identificación, donde se genera un uso social y multifuncional y que se caracteriza por su accesibilidad debe estar ubicado en el pensamiento colectivo.

Además debe potenciar la intensidad y calidad de las relaciones sociales que facilita, estimulando la identificación simbólica, tendiendo a ver, al espacio, como un "orgullo social".

PROGRAMA A Subprograma A.3	Plan Integral Costero
PROGRAMA A PROYECTO A.3.1	Monitoreo y Gestión

La franja costera, marítima y ribereña tiene una dinámica particular que debe entenderse en su conjunto para poder accionar sobre puntos específicos. Por lo tanto su conocimiento e investigación debe ser el pilar fundamental para poder accionar sobre el medio.

El municipio en conjunto con las demás jurisdicciones estatales son los encargados de fiscalizar las acciones que se realicen. Pero la multiplicidad de variables y la falta de un eje coordinador en las acciones llevadas a cabo en el frente costero de la ciudad de Necochea motivo la realización de un plan que centralizara criterios, decisiones y acciones.

Este se denominó "Plan Integral Costero" y se caracteriza por estar orientado a la diversificación y fortalecimiento de aquellas actividades ligadas al entorno litoral y que hacen de esta zona un lugar de atracción. Como tal, este plan, es la coordinación de acciones de conocimiento, desarrollo, operación y control en un solo ámbito, permitiendo una toma de decisiones concentrada e integrada.

En una primera etapa se formularon proyectos específicos orientados especialmente al fortalecimiento de actividades relacionadas a la oferta turística como el caso de la puesta en funcionamiento del Complejo Casino, así como la licitación del Camping, Cabañas y Paradores de playa.

Se le dio fuerza a todas las actividades que estaban vinculadas a la oferta de servicios turísticos.

En una segunda etapa y considerando el concepto de “integralidad”, se firmaron convenios con Universidades con el propósito de conocer la dinámica del litoral. Uno fue realizado con la Universidad Nacional de Mar del Plata, que a través del Centro de Geología de Costas y el Centro de Investigaciones Ambientales, se encargaron -y lo siguen haciendo- del muestreo y conocimiento de la dinámica costera, y el restante fue con la Universidad Nacional de Centro que fue la encargada de llevar a cabo el estudio sincrónico del retroceso de la línea de acantilado a partir del análisis de imágenes satelitales y fotografías aéreas.

En una tercera etapa, y en marcha, se encuentran proyectos tales como la construcción de una obra que mitigue y controle la erosión localizada en Bahía de los Vientos -Quequén-, contando ya con el pliego de la obra en marcha; la construcción de la planta depuradora de efluentes cloacales -con el presupuesto aprobado y el subsidio dado por nación-, el proyecto balnearios 2008 -que redefinirá conceptualmente a los mismos-, el plan particularizado del parque -que se encuentra en una fase final de análisis-, la revalorización del camino ribereño y el desarrollo de normativas que regulen el ordenamiento urbano en zonas litorales, como lo es el Decreto 3202/07 realizado por la Provincia de Buenos Aires y al cual el Municipio de Necochea adhirió.

La sinopsis de proyectos antes planteada nos da la pauta de la importancia de entender esta área en forma particular y de ser analizada, desarrollada y planificada de forma particular, por tratarse de una zona de especial valor para los núcleos urbanos de Necochea y Quequén.

Finalmente el resultado se resume en un documento central conformado por un manual de acciones diversas llevadas a cabo en la zona litoral bajo un criterio determinado por universidades, municipio y quienes participen del movimiento y desarrollo del sector. Resaltando la capacidad de modificarse de acuerdo a los nuevos paradigmas y estructuras que demande la sociedad.

Si bien el trabajo realizado es más que significativo, las tareas son muchas. Por ello, es fundamental que en el marco del Plan Urbano Ambiental y especialmente en éste programa orientado a la competitividad del Partido, el tema tome un nuevo impulso para potenciar las propuestas y arribar a los resultados esperados

PROGRAMA A Subprograma A.4	Accesos y Transferencias
PROGRAMA A PROYECTO A.4.1	Aeródromo

El estado actual del sistema aéreo argentino no difiere de las realidades que se presentan en buena parte de Latinoamérica. La red aérea argentina es un servicio centralizado, y como causa o consecuencia de esto se administra desde Buenos Aires, donde están las oficinas de las empresas que transportan a más del noventa por ciento de los pasajeros.

En los 90, el sistema se privatizó en gran parte agravando las connotaciones más negativas de esa centralización. En la opinión de expertos, el transporte aéreo es una actividad que se desarrolla en un marco de alta competitividad, con pluralidad de ofertas y gran variedad de tarifas, que mal puede estar basado en un sistema aeroportuario monopólico. Si bien hubo algunas mejoras notables, las inversiones pautadas no se hicieron, el canon no se pagó, y la industria debe correr con una infraestructura cara, mal legislada y poco adecuada.

Al igual que el sistema ferroviario, en la situación actual de insolvencia económica difícilmente el transporte aéreo atraiga a inversores. No es extraño que en nuestro país siempre existe la alternativa de que el Estado pague los déficit privados, y en este caso ése parece ser el camino elegido. Escasas inversiones, solo públicas o subvencionadas para la mayoría de los casos de las localidades del interior; sumado a expensas de políticas públicas que no modificaron estructuralmente al modelo privatizador.

El Aeropuerto de Necochea es un Aeródromo Provincial que se encuentra ubicado en la Ruta 86, desde el año 2004 hasta la fecha solo se ha realizado un convenio para la implementación de un servicio de transporte aéreo no regular para pasajeros con la empresa LADE (Líneas Aéreas del Estado), con frecuencias semanales desde Paraná, Aeroparque, Mar del Plata, Bahía Blanca, Viedma, San Antonio Oeste, Trelew y Comodoro Rivadavia.

Sin duda alguna Necochea-Quequén no puede prescindir de este servicio, ya que es fundamental para cumplimentar las ofertas de servicios de transporte que actualmente solo cubre el sistema terrestre.

Si bien la existencia de un aeropuerto internacional a 125 km de nuestro medio y la posibilidad de contar a corto plazo con una mejora sustancial en la infraestructura de la ruta 88 infieren pensar que el aeródromo local debería ser funcional a las necesidades locales de cabotaje y de ambulancia, además de realizar un re-equipamiento de todos servicios que allí puedan prestarse; este equipamiento jerarquiza a la ciudad y atiende particularmente a la demanda que genera el turismo de sectores medios y medios-altos; y a los grupos dirigenciales que administran al complejo agroexportador.

En este sentido, deben confluir voluntades que coordinen esas demandas y articularlas para poder ser ofertadas a operadores aéreos que encuentren en nuestra ciudad una plaza atractiva y económicamente viable en el mediano y largo plazo.

PROGRAMA A

PROYECTO

A.4.2

Puerto Quequén

Puerto Quequén es el motor de la actividad industrial de la ciudad: 5.000.000 tns. de movimiento de embarque, mas de 1.200.000 tns. de capacidad de acopio y secado de cereal, 150.000 tns. de acopio de fertilizantes, plantas productoras de aceites, frigoríficos pesqueros, estación de ferrocarril de carga en terminal portuaria, astilleros, talleres metal-mecánicos y central termoeléctrica con alimentación a la red interconectada nacional, dan cuenta de la magnitud de la infraestructura que poseen la ciudad y su estación marítima.

Este equipamiento jerarquiza y posiciona a la ciudad en el contexto nacional. Por ello debe ser considerado de manera particularizada y con carácter prioritario dada la importancia estratégica que posee en nuestra economía regional.

Pero por otra parte el funcionamiento de Puerto Quequén ejerce un alto impacto sobre el área urbana de Necochea-Quequén. Con una fuerte demanda sobre el territorio, la superposición de usos antagónicos (industriales – residenciales) dentro del área adyacente al puerto, genera problemas de incompatibilidad muy críticos. Este conflicto se enlaza con otros como la contaminación ambiental, problemas de circulación, pérdida de amenidad urbana y en consecuencia pérdida de productividad por estas mismas interferencias.

En el año 1997-1999, la administración portuaria encomendó el diseño del Plan Regulador del Puerto Quequén, en el mismo se estableció sintéticamente lo siguiente: “Este Consorcio, sustentado en los intereses provinciales y locales y de los propios clientes, usuarios y operadores, busca ordenar la operatoria del puerto. Dentro de ese espíritu se encaró la ejecución del Plan regulador del Puerto Quequén, documento destinado a convertirse en una herramienta básica de la transformación y modernización de la infraestructura y de los modos de gestión y control del puerto. Es importante recalcar la inserción de la variable ambiental en este documento regulatorio, lo cual permitirá un desarrollo sustentable, condición indispensable para competir como puerto internacional”.

Esta propuesta establece como estrategia futura que Puerto Quequén debe definir un carácter múltiple para atender distintos tipos de graneles, mercaderías especiales, como por ejemplo, el producto de las capturas de la pesca, e intentar atraer contenedores y cargas generales. Indudablemente se infiere que el perfil de la estación marítima apunta a ser ampliado y aún mas complejo en un futuro no muy lejano.

En este sentido, el Plan Regulador sugiere trabajar en la articulación de tres aspectos centrales de la planificación portuaria: los aspectos territoriales, las infraestructuras básicas y los accesos terrestres.

Con respecto a los aspectos territoriales, “el Plan analiza los espacios y sus usos en ambas márgenes del Río Quequén. Se concluye que el puerto debe incorporar necesariamente áreas terrestres adicionales para asegurar su crecimiento futuro”. Para cubrir esta necesidad existen dos alternativas: incorporar terrenos externos a la zona portuaria o habilitar para la actividad portuaria terrenos pertenecientes al puerto, actualmente no afectados a usos portuarios. Ambas alternativas exigen tratamientos diferenciados, en cuanto a los mecanismos que oportunamente se apliquen para la incorporación de dichas tierras.

Con respecto a las infraestructuras básicas, “el Plan Regulador establece prioridades para sus desarrollos posteriores: la construcción de la prolongación de la escollera sur y la reparación de la existente (ya finalizado), el dragado de ensanche y profundización del canal de acceso y de sus áreas preventivas, así como la limpieza de fondo en el acceso marítimo y el vaso portuario con la recuperación de los cascos hundidos (en ejecución); y la adecuación de la línea de alta tensión para eliminar las limitaciones operativas al puerto que la misma impone.”

Y con respecto a los accesos terrestres, “el Plan Regulador identifica como problema, la coincidencia entre las vías de acceso al puerto y las vías urbanas planteando diversas acciones en el corto y mediano plazo que comprenden mejoras en la infraestructura vial y ordenamiento del transporte carretero y urbano. En relación con la utilización del ferrocarril, el acceso al sector del lado Quequén no puede ser modificado ni mejorado sustancialmente. En cambio, la incorporación del lado Necochea a la red ferroviaria sólo puede lograrse mediante un desvío desde la vía actual y la construcción de un nuevo puente ferroviario sobre el río Quequén.”

Para la implementación de esta propuesta, el Plan Regulador establece al menos tres etapas consecutivas donde se pautan criterios vinculares entre el plan de trabajo, de obras y de

gestión continua. Pero es de destacar que entre las recomendaciones que se sugieren al Consorcio de Gestión para impulsar esos lineamientos son las acciones administrativo-gerenciales las que se priorizan, entre ellas: “coordinar con las autoridades municipales la gestión de ordenamiento de tránsito y relaciones con la comunidad”; “acordar con la Municipalidad de Necochea y la Provincia de Bs. As las áreas a incorporar al ejido portuario”, “gestionar ante la Municipalidad de Necochea la delegación de las facultades de regulación y fiscalización de las normativas para los terrenos situados dentro del área considerada como de uso portuario por el código urbano” e “implementar el Plan de Acciones Ambientales”..

En el marco de la operatoria de los principales puertos graneleros en Argentina, se puede decir que –sin considerar el hinterland- los indicadores que se consideran como explicativos de las posibilidades de crecimiento sostenido de un puerto son: los costos portuarios, la estadía media anual de un buque en muelle y la profundidad de las vías navegables.

Estos indicadores se suman a cada una de las circunstancias que afectan a los mercados vinculados con la operatoria portuaria, como por ejemplo: las regulaciones en los mercados de prácticos, las huelgas de los trabajadores portuarios, la velocidad de los elevadores de carga, lo congestionado que un puerto se encuentre, la posibilidad de utilización de economías de escala, la capacidad de almacenaje, la existencia de competencia o no en las terminales, la eficiencia de las mismas; y fundamentalmente el rol del estado en las decisiones de privilegio que se otorguen a las diferentes estaciones portuarias, tanto públicas como privadas.

Pero esto no significa que la terminal que exhiba los mejores indicadores sea la que mayores posibilidades de éxito posea, ya que las características demográficas, la ubicación geográfica, la proximidad de zonas de producción y la infraestructura de comunicaciones (terrestre y fluvial) condicionan de manera definitiva el éxito de esta.

Lo que sí se puede afirmar es, que de entre aquellos puertos que tengan un hinterland similar, prevalecerá aquel que mejores indicadores de performance portuaria posea.

Es indudable que debemos tener una mirada común y sinérgica de las metas que anhelamos con el desarrollo de nuestro Puerto. Solo las decisiones tomadas en conjunto van a garantizar una mejora en la performance portuaria y por ende el fortalecimiento de nuestra principal actividad económica.

Promover un espacio de diálogo y consenso para regular los impactos que se ejercen sobre el ámbito urbano, especialmente en Quequén, nos permitirá considerar la actualización de la legislación vigente, fundamentalmente un nuevo ordenamiento territorial y de gestión ambiental para ambos ámbitos jurisdiccionales.

Determinar la intensidad (densidad poblacional) y la modalidad de la ocupación permitirá prevenir situaciones críticas por incompatibilidad de actividades. Desalentar el crecimiento de la capacidad de acopio en área urbana, y en sectores específicos y funcionales al complejo agroexportador el uso residencial y sus complementarios. Establecer reglas de juego claras desde el estado promoviendo la actividad productiva garantizando el desarrollo urbano de todo el sistema, en particular desde los déficit que devinieron en Quequén desde su origen; reformular los instrumentos de gestión del territorio, utilizando herramientas como la reestructuración tributaria o la creación de fondos compensadores; permitirán al estado local abordar los crecientes pasivos urbano-ambientales que se presentan.

Desde estos consensos deben promoverse que las expansiones que el complejo agroexportador realice, que la consolidación de las áreas urbanas lindantes y que la interacción que nuestra estación marítima puede generar con la actividad turística definan en común un

territorio, para poder abordar desde lo ambiental y productivo estrategias sustentables en el tiempo.

No deben descartarse oportunidades ni alternativas en las capacidades potenciales de desarrollo que la actividad portuaria pueda generar. Ejemplos en todo el mundo, e inclusive en Argentina como lo es el caso de Rosario, han reconsiderado la relación entre la ciudad y el puerto.

Si bien, en el imaginario local existe desde hace varias décadas la necesidad de pautar una solución al respecto, en la propuesta del Plan Regulador del Puerto Quequén y en la actualidad, desde la Municipalidad de Necochea desde el Plan Urbano Ambiental; permiten imaginar una oportunidad ideal para otorgar factibilidad a estos anhelos

PROGRAMA A

PROYECTO

A.4.3

Ruta 88 - repavimentación y ensanche

Necochea-Quequén esta vinculada con el resto de la región a través de cinco rutas que confluyen en el anillo circunvalatorio, la ruta 228, 86, 227/55 y 88. A través de ellas con las principales ciudades que se relaciona son: Mar del Plata (28%), Buenos Aires (24%) y Bahía Blanca-Tres Arroyos (20%).

El estado general dista de ser óptimo, particularmente el de las rutas 55 y 88, las cuales absorben el 60% del movimiento general de transporte automotor. Con grandes superficies para bachear, un deficiente estado de las banquetas, escasa demarcación de las cintas asfálticas y una ausencia importante de las señales viales mínimas; el mantenimiento debe ser realizado por la Provincia de Buenos Aires.

La relevancia de la ruta 88 esta determinada por tres factores: principal vía de acceso de suministro de insumos alimentarios a Necochea-Quequén; principal enlace al mayor sistema urbano de la región: Mar del Plata; y en este sentido eje de relación de este sistema con la región patagónica y trasandina. De las funciones que poseen los sistemas viales, en este caso, el rol principal radica en el transporte de cargas y en su soporte a la transferencia de servicios entre ambas ciudades, fundamentalmente a los equipamientos de magnitud como Puerto Quequén y la estación aérea de Mar del Plata.

Como soporte a la actividad turística es funcional también a las áreas litorales marítimas de Miramar, Mar del Sur, Centinela del mar, Arenas verdes y Costa Bonita, al igual que la ruta 11 con las localidades de los Municipios urbanos de La Costa, Villa Gesell y Pinamar, donde se accede a través de accesos perpendiculares, sin interferir ambientalmente con la linealidad del sistema costero (mar-duna-planicie).

En los últimos años es creciente su uso de todo tipo de vehículos, lo que ha llevado a incrementar también los índices de riesgos y accidentes en la misma. Siendo una de las rutas de mayor tránsito en la Provincia de Buenos Aires, hoy se ha transformado en objeto de demanda de obras de urgente realización por parte de las autoridades municipales de la región, en particular de Necochea.

En todas estas razones radica la relevancia de esta importante vía de acceso a nuestra ciudad. La concreción de las obras de ensanche y repavimentación, en dependencia o no del uso de estrategias de gestión público / privada, será de suma relevancia si pretendemos mejorar la función que ejerce la ruta 88 al fortalecimiento del rol que Necochea-Quequén posee en la región sudeste.

Tal como fue informado oportunamente en el marco de las gestiones iniciadas por la Municipalidad de Necochea en el año 2004 ante la Dirección Provincial de Vialidad, las obras previstas a realizar se dividirán en tres etapas; la primera comprenderá el tramo Mar del Plata/Nutria Mansa; el segundo, Nutria Mansa/Las Tejas; y el ultimo de ellos, Las Tejas/Necochea; habiéndose establecido un valor de \$ 260.000 por Km., por consiguiente el valor de la inversión total aproximada seria de unos \$ 32.300.000.

Solo desde la articulación de los tres estamentos públicos (municipio, provincia y nación), como desde la sinergia que promueven las entidades intermedias de nuestra comunidad permitirán concretar este anhelo de singular importancia estratégica.

PROGRAMA A
PROYECTO
A.4.4

Puente vial entre Necochea y Quequén

Como se detalló en el diagnóstico del Plan Urbano Ambiental, en Necochea-Quequén de las tres áreas identificadas con actividades industriales, la adyacente a Puerto Quequén es la que posee antecedentes históricos originarios inclusive a la fundación de ambas ciudades. Por lo cual en la idiosincrasia local, y en particular de la comunidad portuaria, existe un fuerte sentido de pertenencia compartida de quequenenses y necochenses en esta porción de territorio urbano.

En este sentido, con posterioridad a la caída del puente Ezcurra, se fueron instalando usos complementarios a las actividades desarrolladas en ambas márgenes del río (pesquero en Necochea y cerealero en Quequén). Pero consecuente al rol cerealero-exportador de la estación marítima, y debido a la escasa expansión de la actividad industrial pesquera, las instalaciones y establecimientos existentes pasaron a desuso y poca refuncionalización. Solo en Quequén la actividad a dado signos de cierta reactivación.

La ausencia de un Puente que vincule ambas ciudades genero una fuerte disfunción entre las actividades portuarias, tanto industriales como comerciales. Hacia fines de la década del 70, ambas orillas poseían perfiles característicos y complementarios.

En Quequén se consolidaron los usos vinculados al complejo agroexportador, principalmente las terminales portuarias; se instalaron parte de las empresas pesqueras de mayor capacidad productiva; pero lo mas significativo fue que aquí se radican las actividades cívicas más importantes de todo el área: la plaza de los niños, la Parroquia mas antigua de la ciudad, una importante institución educativa y la única sucursal bancaria estatal; con una fuerte significancia colectiva en la comunidad quequenense.

En Necochea la actividad pesquera tiene un fuerte arraigo a través de la presencia de los muelles con las pintorescas lanchas amarillas y su operatividad diaria (banquina de pescadores) y fundamentalmente del área comercial turístico-gastronómico que bordea al encuentro de las avenidas 10, 59 y el caído Puente Ezcurra.

De allí que ambos sectores confluyen en un punto de trascendental importancia para la vida económica de Necochea-Quequén. Conectar ambas márgenes permitirá un fluido desarrollo de las actividades comerciales, turísticas (como eje vincular entre las villas balnearias desde el Parque Miguel Lillo hasta Arenas Verdes), y principalmente las vinculadas con el desenvolvimiento del puerto y el transporte de granos y mercaderías. La performance portuaria depende en buena medida de la materialización de este emprendimiento.

Si bien desde el Plan Urbano Ambiental se abordó la necesidad de optimizar la relación entre el puerto y la ciudad, las decisiones compartidas deben tener como objetivo común el desarrollo integral de toda el área lindante a la estación marítima.

El ultimo proyecto elaborado por las autoridades provinciales prevé los usos circulatorios peatonal, vial y ferroviario; en virtud de estas alternativas y de la factibilidad económica que conlleva su realización es relevante establecer en conjunto con el Consorcio de Gestión Puerto Quequén la estrategia definitiva a llevar a cabo. La ampliación de las dársenas portuarias, la relocalización del electroducto y los perfiles de usos a establecer en las ofertas territoriales vacantes serán condicionantes al diseño final del Puente.

En este sentido, la Municipalidad de Necochea debe encabezar las gestiones necesarias en conjunto con las autoridades portuarias y provinciales para otorgar la viabilidad económica necesaria ante el estado nacional para poder concretar esta importante obra de equipamiento público.

PROGRAMA A PROYECTO A.4.5	Ferrocarril
--	--------------------

A fines del siglo XIX la llegada del ferrocarril altera drásticamente el patrón de accesibilidad regional, aumentando los radios de prestación de servicios, multiplicando las posibilidades comerciales y ofreciendo el soporte como medio de traslado de los excedentes agrícolas, sobre todo, hacia los puertos. Como primer antecedente local, ya hacia 1914, existía la extensión ferroviaria que conectaba la estación Quequén con los docks de ultramar.

Pero también importante fue la significancia que el sistema ferroviario aportó al desarrollo de las localidades del interior del partido, constituyendo un sistema urbano-regional organizado en convergencia a la estación marítima. Por aquellos años se concretaba la utopía de las colonias urbano-rurales como combinación ideal entre la actividad agrícola intensiva y sus centros de servicios complementarios.

Esta situación comienza a declinar progresivamente durante la segunda mitad del siglo XX. Bajo la afirmación del modelo neoliberal desde los setenta se produce una creciente diferenciación y peso relativo entre las diferentes regiones del país. Los impactos recientes del proceso de ajuste y la incidencia en la reestructuración y la modernización productiva del tejido socio productivo así lo denotan.

Con un nuevo rol del estado, más observador que regulador de los efectos provocados por las crecientes disparidades socioeconómicas, las diferentes regiones productivas de nuestro país modificaron sus desarrollos territoriales; provocando en consecuencia que las localidades del

interior comiencen a debilitarse, pero esta vez, en contraposición a la variable pero constante consolidación del complejo agroexportador.

En este contexto, las políticas neoliberales alteraron la gestión del transporte público nacional. Las privatizaciones de las empresas estatales, tanto aéreas, marítimas como ferroviarias, dejaron sin regulación ni garantía de servicios a buena parte del territorio argentino. Esta decisión del estado dejó en los intereses económicos de las empresas concesionarias como única lógica del mantenimiento de las redes regionales.

De esta manera, Necochea-Quequén dejó de contar con la prestación del servicio de transporte ferroviario para pasajeros desde el año 2003, lo que representa una fuerte debilidad en lo referente al transporte de aproximación. En los últimos años previos a su suspensión, el servicio era muy deficiente ya que la concesionaria no efectuó nunca inversiones serias para su mejoramiento.

Pero indudablemente este antiguo anhelo de la comunidad local de volver a poseer el sistema ferroviario encuentre una fuerte racionalidad en la revitalización del uso fundacional de la estación Quequén: el transporte de carga. Si bien los movimientos hacia la estación marítima también fueron disminuyendo en particular desde el año 1995, debe considerarse estratégico el retorno de este sistema.

Existen diferentes razones para la reimplementación del sistema ferroviario, pero principalmente podemos citar dos. Primero en atención del citado anhelo revitalizar un sistema ambientalmente apto, menos contaminante y de innegable atractivo turístico, más racional en su mantenimiento desde lo operativo y más seguro en contraposición al terrestre. Y Segundo, no menos relevante a nuestra idiosincrasia, una razón funcional desde lo urbano, en tanto mejora de la deslocalización de las terminales de carga y acopio hacia el Puerto, permitiendo establecer áreas de transferencia de cargas a distancia (estación Quequén, Pieres, La Dulce, etc.), y así minimizar los conflictos que se producen entre las actividades de acopio y las netamente urbanas; criterio que permitirá optimizar sustancialmente el sistema de control de tránsito en Quequén.

El medio terrestre hoy masivamente utilizado, no esta hecho para el recorrido de largas distancias. Su uso óptimo se da cuando la carga es transportada a una distancia no mayor a los 250/300km, de ahí en adelante los medios más eficientes son: el ferrocarril, los buques y las barcas.

Si consideramos que las estimaciones que se realizan para nuestro país establecen que la producción desde el complejo agroexportador supere las 120 millones de toneladas en diez años, se infiere que sus equipamientos deberán adecuar sus infraestructuras. Puerto Quequén y la infraestructura local tendrán que desarrollar un crecimiento proporcional, incluyendo la recuperación del servicio de cargas ferroviario.

La Municipalidad de Necochea, tiene interés en lograr que reinstale el ramal que cubre el trayecto entre la Ciudad de Buenos Aires y Quequén. Inclusive se evalúan alternativas operativas como la idea de arribar a la vecina ciudad de Mar del Plata en ferrocarril y desde allí a nuestra ciudad en autotransporte y viceversa. Para llevar a cabo esta idea se formo un modelo de convenio macro entre el municipio y la empresa Ferrobaires.

Pero además a estas gestiones deben sumarse los municipios de la región, el Consorcio de Gestión Puerto Quequén y los actores integrantes del complejo agroexportador en sinergia con los otros dos estamentos públicos: la Provincia de Buenos Aires y el estado nacional, solo de esta manera podremos concretar este sueño de necesaria relevancia estratégica.

PROGRAMA B	Intervenciones Urbanas Estratégicas orientadas a la EQUIDAD
-----------------------------	--

En el diagnóstico ha quedado claro que los niveles de pobreza urbana que registra el Partido de Necochea son, comparativamente con otros municipios, muy reducidos; específicamente, el censo 2001 nos ubica en esta materia por debajo de los valores promedio del país y de la provincia. Sin embargo, la pobreza urbana (en términos físicos) existe.

El definir la reducción de la pobreza urbana como un Programa de características estratégicas implica la utilización de herramientas muy particulares que deben orientarse a eliminar tal flagelo y no sólo a conformarse con indicadores estables.

Esto, desde ya, no es fácil ni simple. Pero no es imposible, ni utópico.

Es importante tener presente que la eliminación de la pobreza urbana implica un conjunto de acciones que se especifican tanto sobre el ambiente construido como en la vivienda propia;

pero tales obras no pueden estar escindidas de otras acciones que inciden sobre el comportamiento social e individual de las personas. Dicho de otra forma, no se trata solo de construir infraestructuras, arreglar plazas, levantar equipamientos comunitarios y arreglar casas, sino también de fortalecer las prácticas de educación, capacitar en oficios, articular roles sociales y generar compromisos fuertes dentro de cada comunidad.

Justamente, esta es una ventaja que se encuentra en barriadas pobres pero de años. Allí, por lo general, se encuentran estructuras sociales con historia, más o menos sólidas, pero constituyen en sí una fortaleza. Distinto es cuando los barrios se construyen enteros; allí es difícil encontrar las relaciones a las que aludimos.

Desde ya, debe quedar claro que es muy importante mantener la construcción de barrios de vivienda nueva, ya que existe una fuerte demanda por la renovación urbana a precios accesibles para determinados segmentos de la población. Sin embargo, no toda la renovación debe darse por suplantación de obras. Muchos barrios tienen valores importantes (tangibles o intangibles) que ameritan a implementar obras de mejoramiento que, sin deslocalizar a su población, puedan acceder a una mejor calidad de vida.

Estas políticas, además de ser más lógicas desde lo social, también son mucho más económicas desde los recursos que son necesarios a destinar. Sin embargo, sus dificultades pasan por la integralidad de la implementación.

Éste programa versa sobre el gran desafío de reducir la pobreza urbana, eliminando las situaciones físicas que caracterizan a la población con Necesidades Básicas Insatisfechas y logrando un umbral de servicios y equipamiento adecuado a todas las familias del Partido.

La organización del Programa reconoce una serie de proyectos que aseguran una visión integral, como ser: i) Focalización de la población y del área objetivo, ii) Conformación del Ente Municipal de Vivienda y Hábitat, iii) Micro-créditos para la inversión en el hábitat barrial, iv) Presupuesto participativo en barrios, v) Fortalecimiento de las capacidades de los dirigentes de Organizaciones de la Sociedad Civil. Estos proyectos son pensados en términos globales para los núcleos urbanos de Quequén y Necochea.

Por otra parte, se definen dos sub-programas que podemos analizar en principio a partir de dos formas de abordar la solución al problema: la vivienda nueva y el mejoramiento barrial.

Así, el sub-Programa A sintetiza la política relativa a la vivienda nueva y se estructura, en principio, en torno a los Planes Federales I y II, como también a los futuros que se puedan dar a partir de un sostenimiento de dicha herramienta de política nacional.

Por otra parte, el sub-Programa B se definen a partir de la lógica del mejoramiento barrial, es decir de intervenciones físicas y sociales en una zona especialmente configurada por determinadas características y de las deficiencias padecidas por los grupos de población más vulnerables.

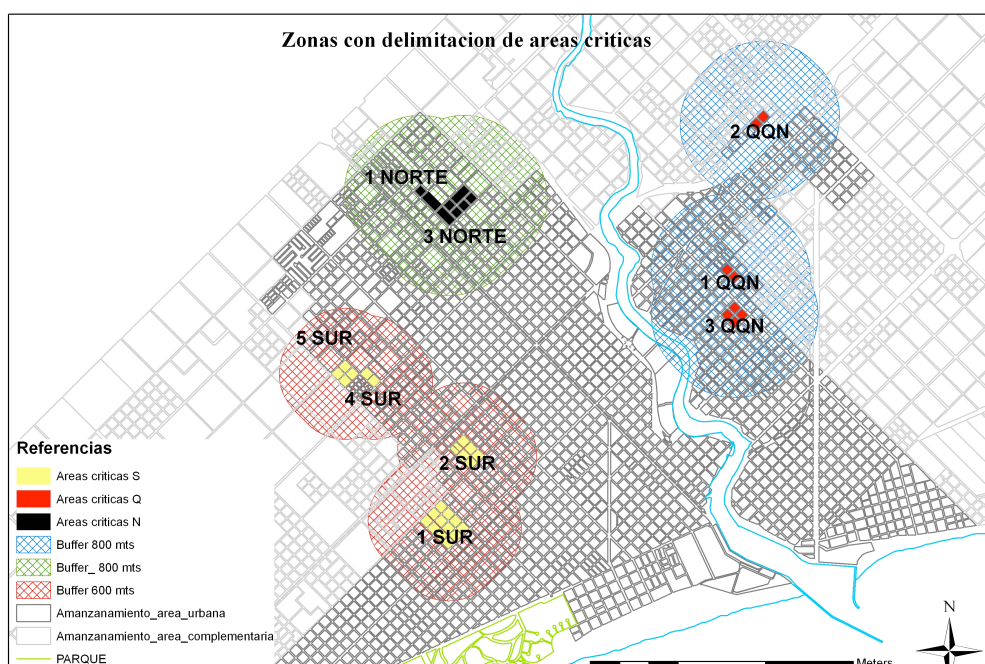
Las zonas pre-determinadas son: Quequén, Necochea Norte y Necochea Sur, cada una de las cuáles las consideraremos como proyectos. En el plano adjunto se pueden observar las extensiones de cada una (Zonas Operativas); como se verá, comportan zonas amplias en dónde se registran viviendas de diferentes características. Por eso, se han determinado sub-zonas con las áreas más críticas en dónde se identifican puntualmente las distintas unidades carenciadas (Zonas Críticas).

Para algunas de las sub-zonas a intervenir es necesario definir cuestiones relativas al impedimento de la expansión urbana. Sin ello, las mejoras pueden tener un efecto no deseable.

Lo mismo sucede con aquellas áreas en dónde se detecta un movimiento poblacional ascendente; sin asegurar la permanencia de las familias vulnerables no es conveniente realizar inversiones significativas, ya que ellas irán en desmedro de la población objetivo, generando un proceso de gentrificación de las mismas.

También podría suceder lo mismo si se producen inversiones importantes en infraestructuras o equipamientos, cuyo valor sea trasladado al lote. Frente a esta situación, los propietarios pueden decidir mudarse a cambio de una mayor renta y comenzar su vida en otro sitio de la ciudad sin modificar sus condiciones. De ser así, habremos recuperado un área urbana, pero no solucionado el problema de la pobreza, sino simplemente lo habremos cambiado de lugar.

Por eso las operaciones deben ser paulatinas, permitiendo que la valorización se realice en forma adecuada y consolidando tanto al barrio como las viviendas y fundamentalmente a las familias.



PROGRAMA B

PROYECTO B.1

Focalización de la población y del área objetivo

La implementación de una estrategia tendiente a revertir y eliminar la pobreza urbana no puede basarse exclusivamente en una oferta de productos (léase proyectos con generalidades como entrega de chapas) sino que debe focalizar bien en cada unidad territorial y grupo beneficiario para identificar puntualmente cuáles son las necesidades que resuelven el problema.

Así, el desafío es la eliminación de situaciones que dan cuenta de la vulnerabilidad que tiene una familia o de las carencias de un barrio y no necesariamente de la provisión de obras. Si bien es posible aproximar cuáles deben ser las intervenciones, la focalización permite ajustar bien con la realidad para cumplir acabadamente el objetivo que se busca.

El estudio de focalización es un insumo central para todos los proyectos de éste sub-programa. Tal análisis debe observar dos grados de aproximación: el barrio y la vivienda. Debe ser así por

que hay relaciones muy directas entre uno y otro, si bien pueden existir particularidades. Pero queda claro que tener viviendas dignas en barrios que carezcan de iluminación, sus calles no estén en condiciones, no tengan una plaza adecuada en las proximidades, ni un equipamiento comunitario que colabore con el desarrollo, sería lograr intervenciones incompletas.

Pero sin duda, la solución de problemas a la vivienda, son el eje de esta vocación transformadora del territorio. Ello implica solucionar definitivamente situaciones de inseguridad estructural, no estanqueidad, riesgo por instalaciones eléctricas, superficies no adecuadas en baños o cocinas, suelos con materiales precarios y/o descarga de desagües inadecuadas.

El registro de las condiciones físicas de la parcela y la vivienda, debe estar vinculado a las características del medio barrial y a las especificidades de la familia. Dicha caracterización social debería estar conformada por la composición del núcleo familiar y sus particularidades en materia de capacidades educativas (adquiridas o en procesos), laborales y los usos del servicio público de salud, entre otros.

De esta manera, se espera poder contar con una base de datos que permita abordar la solución del problema entendiendo la complejidad del mismo y así brindar respuestas físicas y sociales adecuadas.

PROGRAMA B

**PROYECTO
B.2**

**Conformación del Ente Municipal de Vivienda y
Hábitat**

Con fecha 14 de marzo del año 2001 se sanciona la Ord. 4443/01 por la cual se crea el Fondo Municipal permanente para la vivienda de Interés Social. El propósito de esta iniciativa legislativa es asistir a las familias en condiciones de vulnerabilidad social con recursos financieros destinados a paliar el déficit habitacional. A tal fin se crea por el Art. 3º la comisión mixta "Ad-Honoren" integrada por el ejecutivo: Sub-Secretaria de Desarrollo Social, Secretaría de Obras Publicas, representantes de cada Bloque del Concejo Deliberante y un integrante del Colegio de Trabajadores Sociales del Distrito.

Y por Dec. 1699/05 se considera necesario poner en funcionamiento la Comisión Municipal de Vivienda, de modo de cumplir con sus incumbencias y en el marco de la implementación en el distrito del Plan Federal de Viviendas.

Como se ha señalado a lo largo del Plan Urbano Ambiental, la creación de estructuras que permitan la participación y fundamentalmente una toma de decisión compartida con diferentes sectores, es muy auspiciosa. Por eso, la propuesta es avanzar sobre dicha estructura, ampliando sus funciones y jerarquizándola, a partir de la conformación de un ENTE público.

Dicho ENTE estará integrado por diversos sectores que, a la manera de directorio, podrán definir las políticas centrales en la materia. Desde ya, es fundamental que el Municipio tenga una participación significativa en el ENTE, a partir de su presidencia, la gerencia y algunos directores que permitan plasmar las visiones sociales, urbanas y económicas; pero es necesario mantener e incrementar la presencia de aquellos actores vinculados a organizaciones públicas, privadas o de la sociedad civil, que representan los intereses de la demanda de suelo servido y de vivienda, o la oferta de infraestructura y construcción.

Otra diferencia importante que asegura una amplitud de las funciones actuales es involucrarse en el hábitat y no sólo en la vivienda. Queda claro que la mejora de vida pasa por tener una casa digna, pero es fundamental también lo que Uceda en el entorno con las infraestructuras, los servicios y el equipamiento.

Sin embargo, es necesario acotar que el ENTE abordará la problemática de aquellas áreas más carenciadas, en dónde el suelo urbano servido y la vivienda no se reproducen con el mercado y necesitan imprescindiblemente del Estado para lograr calidades adecuadas.

Por eso es esencial la definición de zonas y la identificación de situaciones críticas. Ello permitirá no sólo el conocimiento más profundo de cada realidad, sino una rápida operación de respuestas en la medida de los recursos que se dispongan.

El ENTE podrá operar en un principio como un directorio que define políticas a ser ejecutadas por las áreas municipales, pero con el tiempo habrá que analizar la posibilidad de que también realice determinadas operaciones a su cuenta.

El objetivo del ENTE es lograr una estructura más sólida que permita brindar la respuesta necesaria al gran desafío de erradicar pobreza urbana. Existen antecedentes de éste tipo de organizaciones municipales, públicas de derecho privado, que pueden analizarse para encontrar la forma más adecuada para lo local.

El sentido final es mejorar la eficiencia y la eficacia de las respuestas, principalmente en los tiempos de la ejecución, en la disponibilidad de los recursos y en lo adecuado de las respuestas.

PROGRAMA B

**PROYECTO
B.3/4**

**Micro-créditos para la inversión en el hábitat barrial
Producción de materiales**

Al caminar los barrios de la mayoría de las periferias de nuestras ciudades, podemos encontrar muchas iniciativas de construcción realizadas con el ahorro y el esfuerzo de sus propietarios. Es típico ver casas construidas por la misma familia que la habita y, en muchos casos, con el aporte solidario de los vecinos.

Dicha situación es parte de un proceso de lento de renovación urbana; así, mientras una familia tipo de nuestras periferias urbanas habita un rancho de chapa en condiciones mínimas de habitabilidad (o ni siquiera eso), al frente de su parcela está levantando una construcción de material. En éste caso típico, la idea es que mientras el padre de familia trabaja, trata de ahorrar para comprar materiales y adelantar la construcción los fines de semana. Otra opción es que, cuando no tiene trabajo, tiene tiempo para avanzar con su obra; pero la verdad es que, cuando eso sucede, si tiene la suerte de haber ahorrado algo, lo debe destinar a otras necesidades imperiosas y tiene que necesariamente salir a buscar tareas.

Como se ve, no es un proceso simple el de la renovación urbana de la periferia. Pero es muy valioso; implica desde ya un compromiso fuerte con el suelo, con el barrio y con su gente. Es como se han construido nuestras ciudades, y no existe mejor forma de hacer una ciudad, una sociedad, que esta. No es reemplazable por un barrio construido o por las obras que deben encargarse a una empresa, para erradicar situaciones críticas. Pero podemos decir que el 90% de una ciudad se reproduce con el esfuerzo de sus vecinos.

Esa periferia que quiere renovarse con el esfuerzo del vecino, es la que queremos apoyar. Y la forma más adecuada es apoyar esa tarea, con diversas acciones.

Dos de ellas son: los micro-créditos para obras en viviendas y la producción de materiales.

Micro-créditos; orientados a la refacción y/o ampliación de viviendas, destinados a familias trabajadoras pero con carencias de hábitat. Es necesario que los mismos puedan ser destinados a la compra de materiales especiales, como ser artefactos sanitarios, de cocina, cerámicos de terminación, cañerías, chapas, u otros elementos constructivos que inciden significativamente en la calidad de la vivienda.

Para la obtención de micro-créditos podrán definirse pautas de hábitat y socio-económicas, asegurando así que la entrega de los mismos es destinada a familias que lo necesitan y que probadamente están trabajando en la mejora de la vivienda. Es importante reforzar esto, son acciones para apoyar a aquellos vecinos que tienen iniciativas y comprometen esfuerzos.

La entrega de los mismos puede darse a través de los corralones de materiales, en dónde ellos podrán solicitar o retirar los materiales, con un plan de pago de cuotas que allí mismo pagarán. Esta estructura tripartita de vecino, municipio y empresa de materiales, es fundamental. El Municipio actúa como garante e inicia el ciclo del ahorro. El vecino retira parte de los materiales que necesita, en la medida que avanza en la obra y en las cuotas del micro-crédito.

De esta forma, el ciclo del dinero se va cumpliendo con los tiempos de la obra. Más aún, el Municipio puede incentivar al vecino con el subsidio de determinadas cuotas; por ejemplo, las cuotas 5, 10 y 15 son bonificadas para aquellos que paguen en término el resto de las cuotas y cumplan el avance de las obras.

El sentido del micro-crédito es lograr incentivar la construcción de mejoras en las viviendas, en los barrios más humildes, con una propuesta básica, solidaria y adecuada para mucha gente.

Producción de materiales; partimos de reconocer que hay determinados materiales que son muy utilizados en la construcción tradicional, que existe mucha demanda, pero que los precios del mercado no permiten que mucha gente llegue a comprarlos.

Por eso, la propuesta es producir algunos de dichos materiales o elementos constructivos partiendo de sistematizar industrialmente algunos procesos.

Un caso típico es el del bloque de cemento; pero por lo general lo que se usa son bloqueras mecánicas cuya cantidad y calidad no es adecuada para las cantidades que se desean. Es necesario observar estas características de producción, que tenga calidad (para que no haya que reemplazarlo y el mantenimiento sea mínimo) y que la cantidad permita que cientos de familia puedan disponer al año de un volumen adecuado a sus necesidades.

En tal sentido, en éste ejemplo, lo único que daría resultado es una máquina de bloques automática. Para eso, hay que disponer de una inversión inicial, de un sitio seguro para operar y de personal que habrá que adiestrar. Pero los resultados pueden ser muy significativos.

Hay casos más simples. Entre ellos podemos mencionar la fabricación de carpinterías de hormigón, la sistematización de hierros para la construcción, la vidriería y un aserradero sencillo. Pero podrían pensarse más y, de hecho, hay muchas experiencias que pueden analizarse.

La producción de ventanas de hormigón, con o sin hojas de abrir de chapa, tiene marca

registrada. Es un diseño del CEVE (Centro Experimental de la Vivienda Económica, Córdoba) que ellos mismos venden a un precio módico y capacitan en un día a la persona que lo va a operar. Con una inversión muy baja, se puede estar produciendo una ventana sencilla que puede ser entregada al valor de costos muy bajos en un mercado social.

La sistematización de hierros para la construcción es una forma sencilla de solucionar un gran problema en las obras chicas, típicas de los barrios humildes. Cualquier reparación, refacción o ampliación, necesita de hierros para formar trabajas en las paredes o pequeñas estructuras para darle resistencia al hormigón. El problema es que dichas barras vienen en el mercado en el largo de doce metros y que se necesita algo más que una pinza o una sierra para cortarla.

Pero fácilmente, un pequeño grupo de operadores puede en un taller cortar a medida las barras que se necesitan, armarlas y enviarlas a destino.

Algo similar sucede con los vidrios; el precio del paño de vidrio crudo es relativamente económico, pero el valor del mercado formal eleva significativamente el precio final. Esto está muy bien, pero no cuando hay un segmento de población que no llega. Por lo tanto es posible pensar en un grupo dedicado a la vidriería que permita abordar estas tareas sociales.

Algo similar sucede con un aserradero, que permita trabajar la madera utilizada en los techos o estructuras de una casa.

Dos cuestiones hay que observar en la producción de materiales con fines sociales; por un lado hay que asegurar que su destino sea realmente a las familias con bajas posibilidades y que los mismos no compitan en el mercado tradicional, la otra es que es necesario el apoyo del estado en la inversión inicial al menos. Bajo estos dos parámetros, hay que definir bien cuáles son las características que se pueden definir para implementar el proyecto.

Es deseable que a la propuesta se puedan sumar organizaciones de la sociedad civil o empresas que ayuden en la conformación de los grupos de trabajo.

PROGRAMA B PROYECTO B.5	Presupuesto participativo en barrios
--	---

La participación es una acción positiva en la medida que permite a diversos sectores de la comunidad involucrarse en decisiones y acciones que, inevitablemente, le repercuten. Desde el Estado, la participación es vista como una forma de lograr una mejor articulación entre las múltiples necesidades y las posibilidades de respuesta que se brindan.

Sin embargo, hay que definir bien la forma de implementar la participación. se deben construir los espacios de encuentro, las metodologías que permitan avanzar, se tiene que acceder a la información necesaria y hay que posibilitar que todos se sientan involucrados. Obviamente, no es un proceso ni mecánico, ni automático; la participación lleva su tiempo, así que hay que ser pacientes, pero constantes.

En los barrios periféricos, más específicamente las zonas de mayores necesidades, suele ocurrir un fenómeno negativo; cuánto pero es la situación del barrio o de la familia, más

distante se está de las practicas participativas. Así, la única posibilidad certera de mejorar, la asociación con los vecinos y otras organizaciones, se va perdiendo. Desde ya, hay excepciones a esta regla, lo cuál muestra que es posible revertir la situación.

El presupuesto participativo es una herramienta muy interesante, por que permite incentivar a la participación vecinal a partir de la propuesta de definir en conjunto un dinero que se va a invertir en el barrio o en el área.

Por otra parte, para el gobierno significa la posibilidad de articular más y mejor con los vecinos, permitiendo así una mejor comunicación entre las necesidades y las posibilidades de resolución de los problemas.

La propuesta es que el presupuesto participativo barrial se concentre en las tres zonas de operación del Programa, en las que se estará trabajando, dado que son las situaciones con mayor retraso y más requerimientos de inversión, pero además con más dificultades para la integración social.

La metodología a aplicar debe ser simple y acotada, que permita un espacio para el debate, los acuerdos y fundamentalmente la construcción de una propuesta real. De esta manera se estará formando dirigentes y se le estará asegurando al municipio el diálogo a partir de proyectos formulados con cierto grado de racionalidad.

Deben existir algunos criterios fijos para la presentación de propuestas, sino la variedad puede ser tal que se pierda la visión estratégica del conjunto. Se propone que como líneas de acción se consideren: i) reducción de la pobreza, ii) mejora del espacio público, iii) capacitación en oficios vinculados a servicios comunitarios, iv) capacitación en oficios vinculados a la construcción, v) mejora de los equipamientos comunitarios.

La elección de la propuesta debe realizarse por plenario con votación directa; o sea, el proyecto con mayor cantidad de votos es el elegido, y así sucesivamente hasta que se completa el cupo presupuestario definido para el área.

PROGRAMA B

**PROYECTO
B.6**

**Fortalecimiento de las capacidades de los dirigentes
de las Organizaciones de la Sociedad Civil**

Las organizaciones de la sociedad civil cumplen un papel fundamental en el desarrollo local. Ellas concentran una gran cantidad de empleo voluntario y en blanco, que se traduce en diferentes beneficios para la comunidad.

Por lo tanto, un Programa considerado estratégico y orientado a la equidad, no podía dejar de contemplar el rol de las OSC, aún cuando el PLAN está dirigido a los temas urbanos y ambientales.

Es que muchas de las organizaciones civiles tienen un accionar entroncado con las actividades urbanas y ambientales. Podemos citar cooperativas escolares, asociaciones vecinales, organizaciones no gubernamentales en torno a temas locales, sociedades de fomento, grupos voluntarios y tantas otras.

La propuesta es elaborar un curso sencillo, práctico y que se dicte cercano a la localización de las organizaciones, que permita capacitar en algunos temas relativos a la dirigencia civil.

Podemos adelantar que existe experiencia en otros municipios de aplicación de propuestas de estas características y, por el análisis efectuado, son exitosas.

Hay que tener en claro que no se trata de formar universitarios, ni investigadores, sino de una transferencia conceptual y práctica sencilla. Por lo general, las personas de las organizaciones tienen mucha experiencia de campo, pero la posibilidad de compartir algún enfoque conceptual puede incidir en mejoras sustanciales en el desempeño de las mismas.

Lo recomendable es poder contactar profesionales con formación y o experiencia en Administración y elaborar conjuntamente con algunos dirigentes el temario más adecuado. Es posible analizar los temarios de otras experiencias. También, hay que decir que existen organizaciones no gubernamentales que se dedican a implementar éste tipo de actividades.

PROGRAMA B

**Subprograma
B.1**

Producción de viviendas nuevas

El núcleo urbano Necochea-Quequén registra para el año 2001, 35.893 viviendas de las cuales, Necochea concentra el 74% y Quequén el 26% restante. Se destaca en la villa balnearia de Necochea la mayor densidad de construcciones en altura como así también, el mayor número de viviendas desocupadas.

Por otra parte, la construcción de conjuntos habitacionales desde la década del 60, determinaron el crecimiento, consolidación y densificación de las áreas peri-urbanas nor-noroeste en Necochea y noreste en Quequén, generando sectores puntuales con todos los servicios, en territorios de crecimiento por extensión. Con un tercio de la población de Necochea, el territorio Norte de la Av. 74, concentra la mayor cantidad de conjuntos habitacionales de toda el área urbana.

A partir de la década del 90 y ante la compleja situación económica del Estado local y provincial, el déficit de viviendas se vio acrecentado en el Partido. El Plan Federal de viviendas, intenta contrarrestar esta situación. El ejecutivo local asumió el compromiso de velar por la sostenibilidad de las nuevas anexiones o completamientos al área urbana. Pero así mismo esta condicionada a la escasa oferta de tierras públicas que el Estado posee y que en efecto podría articular como regulador en el mercado; y a las condiciones limitadas que se poseen para sumar al mercado las tierras vacantes del ámbito privado. Las tierras potencialmente factibles para dar continuidad a las operatorias públicas consolidan y a la vez segregan sectores sociales que poseen escasa integración con el resto de la estructura urbana.

Si bien el área urbana de Necochea-Quequén posee más de un 30% de lotes baldíos, la legislación provincial en vigencia, como la normativa local, no otorgan instrumentos para recuperarlos y en consecuencia promover completamientos o consolidar áreas que poseen mejor factibilidad de servicios de infraestructura.

La construcción de barrios o de vivienda nueva es imprescindible para contrarrestar el déficit habitacional producido por la distancia entre la fuerte demanda de soluciones habitacionales

(suelo con servicios y construcciones) y los altos precios del mercado. Sin embargo hay que tener presente que la calidad urbana no sólo llegará de los planes de vivienda, sino que estos son un complemento significativo pero no exclusivo de una política en la materia.

En los últimos años, el Gobierno Nacional impulsó el Plan Federal de Viviendas, una acción de orden pluri-anual que permite trasladar recursos de la órbita nacional a inversiones en los municipios con destino a barrios de vivienda. El Plan Federal I ya ha sido ejecutado con singular éxito (y Necochea es un buen ejemplo de ello) y actualmente se está en una fase avanzada del Plan Federal II.

PROGRAMA B
Subprograma
B.1
PROYECTO
B.1.1

Plan Federal II

Dentro del Programa de Viviendas que la Municipalidad de Necochea viene llevando adelante en el Convenio Marco, suscripto entre el Gobierno Nacional, Provincial y esta Municipalidad, se plantea con el nuevo Programa Federal Plurianual de Construcción de Vivienda la realización de la implantación de 21 Proyectos Urbanísticos, que se ubican no solo en el núcleo urbano de Necochea y Quequén, sino también en todas las localidades que conforman el partido de Necochea.

Este objetivo que se fijó como una política habitacional en concordancia con las pautas del Superior Gobierno de la Nación, es dar una respuesta a la demanda y a la necesidad de vivienda con soluciones de lograr un hábitat no solo es un aspecto numérico, sino permitir a las familias destinatarias que puedan obtener una vivienda con calidad y dignidad, es así que esta Municipalidad busca desde el inicio del Plan Federal mejoras que permitan una mejor calidad de vida, esta experiencia nos permite que en esta 2^{da} Etapa del Plan Federal II se pueda obtener resoluciones en lo que hace a lo constructivo y al espacio en sí de la vivienda.

Desde el punto de vista urbanístico se plantea fundamentalmente en el núcleo urbano Necochea Quequén, distintos prototipos con resoluciones arquitectónicas acorde al sector de implantación y permitir lecturas urbanas integradas con el medio y no generar diferencias por su resolución.

Con estos 21 proyectos obtendríamos 150 viviendas en el interior del Partido y en la localidad de Necochea y Quequén 1.177 obteniendo un total de 1.327 viviendas.

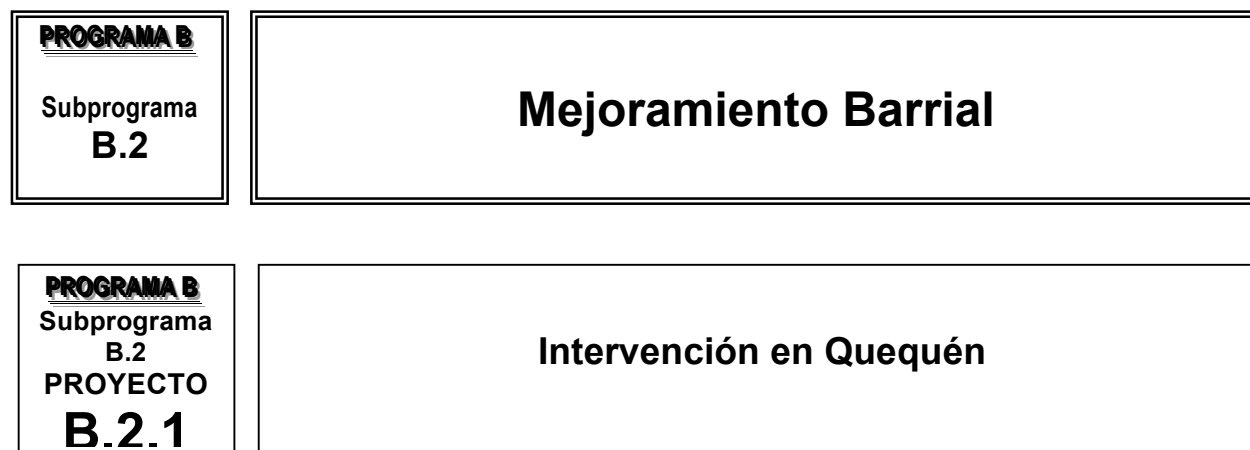
La Municipalidad de Necochea en el relevamiento que se realiza con el Plan Federal marcó una necesidad de vivienda en el núcleo urbano y en el partido de Necochea una falta de 3.000 viviendas. Lo que origina como pautas de resolución la realización en el encuadre que se fija en el Plan Federal II, que en el completamiento general estaríamos dando una respuesta a un 60% de la demanda constatada fehacientemente.

Nº de PROYECTO	UBICACIÓN	LOCALIDAD	CANT. VIV.
1	71-73-82-86	NECOCHEA	73
2	47-51-86-82	NECOCHEA	108
3	79-81-74-78	NECOCHEA	72
4	65-67-90-94	NECOCHEA	76
5	41-43-86-90	NECOCHEA	72

PLAN URBANO AMBIENTAL DE NECOCHEA
Formulación de Programas y Proyectos

6	51-53-78-80	NECOCHEA	48
7	67-71-100-100B	NECOCHEA	48
8	65-67-106-114	NECOCHEA	120
9	50-52-81-83	NECOCHEA	36
10	71-75-88-90	NECOCHEA	72
11	541-545-564-566	QUEQUÉN	108
12	545-547-580-582	QUEQUÉN	36
13	75-79-88-90	NECOCHEA	72
14	83-85-98-100	NECOCHEA	72
15	39-41-10-12	LA DULCE	48
16	37-39-36-38	FERNÁNDEZ	44
17		SANTAMARINA	26
18		CLARAZ	26
19		ENERGÍA	6
20	51-53-80-82	NECOCHEA	36
21	582-586-541-545	QUEQUÉN	128
TOTAL DE VIVIENDAS			1327

La formulación y gestión del proyecto son etapas ya concretadas, pero queda sobre llevar la obra. Ello implica sostener la ejecución de muchas obras, implícitas en las licitadas o a complementar para que estos barrios o conjuntos tengan finalmente los niveles más adecuados para entregarse a sus definitivos moradores.



La situación de deterioro del área de Quequén ya ha sido manifestada. Tal situación se ve más destacada por el importante movimiento económico producido por la zona de actividades logísticas del complejo agro-exportador (es decir, el puerto y todos los servicios localizados vinculados a las acciones de exportación). Vale la pena recordar la importancia económica del mismo y los impactos en la generación del empleo que tal Complejo tiene.

Más aún, el área es un centro turístico tradicional de cierto segmento de la clase alta argentina, concentrando importantes propiedades que son utilizadas fundamentalmente en el verano por personas importantes que principalmente buscan la tranquilidad del lugar y el anonimato. Actualmente, también, se está desarrollando un emprendimiento urbano de barrio cerrado (con cancha de golf) que obviamente está dirigido a sectores más pudientes que el residente típico de la localidad de Quequén.

La pregunta que queda es obvia, ¿por qué un espacio que genera riqueza y empleo presenta tal situación de pobreza?

La siguiente planilla muestra las características del área de operación y sus nodos críticos.

<i>Características Generales del Área Operativa</i>
No existe prácticamente iluminación y, cuando la hay es de baja intensidad, principalmente los faroles colgantes en esquinas.
El agua de lluvia, lógicamente, corre por las calles de tierra hacia el río marcando las correntías y por lo tanto dejando zurcos que luego hacen intransitable la arteria
Tales situaciones de las calles las hace peligrosas y muy perjudiciales para el desarrollo de las actividades cotidianas
La inexistencia, en la mayoría de los casos, de cordón cunetas y veredas, o el mal estado de las mismas, contribuye a la situación de deterioro general y dificultades de uso.
No hay espacios recreativos que permitan a niños, jóvenes o mayores realizar actividades en sus tiempos libres.
Es punto de concentración de jóvenes de diversos barrios, más periféricos; se observa un alto riesgo en la gestación de la delincuencia juvenil.
El área se encuentra relativamente cerca de la Delegación Municipal, la Escuela y la Unidad Sanitaria, pero dichos equipamientos no están en el foco del problema
Existe una asociación civil, denominada “haciendo caminos” que atiende la población infantil de parte del sector

Composición de las Áreas Críticas en Quequén			
Denominación del área	Cantidad de Manzanas ⁸	Cantidad de familias	Cantidad de personas
Bajo	4	160	800
Estación	6	120	600
Fomento	6	20	100
16 viviendas	4	16	80
Sub-total	20	316	1580

<i>Caracterización de las Áreas Críticas en Quequén</i>
Completa situación jurídica irregular, pero no necesariamente tierras invadidas
Hacinamiento en todos los casos; espacios de dos ambientes, solo a veces.
Sin sanitarios o muy precarios.

⁸ Nota del autor: según denominación de otros países, el término de manzana en Argentina es el equivalente a bloque urbano, y su medida estimada es de cien metros por cien metros, es decir, una superficie de 10.000 metros cuadrados, o una hectárea.

Sin conexión a cloaca; y, la existencia de pozos no asegura su calidad ni mantenimiento.
Hay agua de red; en algunos casos obtenida en forma clandestina, lo que supone la fragilidad de las conexiones.
Hay electricidad; aunque las conexiones internas son precarias y no existen elementos de protección como ser disyuntores o llaves térmicas.
La mayoría de las “casas” entran en la categoría de ranchos; su condición estructural es muy precaria.
Muchos de los materiales utilizados en la construcción son desechos propiamente dichos, lo cuál no asegura las condiciones higiénicas básicas.
Se visualiza en la mayoría de los casos la inexistencia de dispositivos para cerramientos de vanos, es decir puertas y ventanas; se soluciona tal requerimiento con lonas o plásticos.
La estanqueidad al agua está seriamente comprometida; las chapas son viejas o de mala calidad y su construcción no contribuye a la evacuación de las aguas de lluvia.
Los solados o pisos interiores son de tierra apisonada o suelo cemento muy precario; tales condiciones son complejas para asegurar la higiene de los mismos.

El sub-programa pretende accionar sobre las condiciones de hábitat del área de operación y, más específicamente sobre las de vivienda en las zonas críticas.

Esto supone trabajar intensamente en revertir la situación de la zona, dando nuevas oportunidades de progreso.

PROGRAMA B Subprograma B.2 PROYECTO B.2.2	Intervención en Necochea, área Norte
--	---

El área norte de Necochea constituye un típico caso de crecimiento periférico, en dónde el bajo valor del suelo, producto de su lejanía de los principales equipamientos urbanos, las bajas condiciones ambientales y las pocas infraestructuras urbanas, conspiran en una espiral descendente de inversión, valor y calidad del espacio.

La localización de actividades como el relleno sanitario o fábricas desmanteladas suman a dicha situación. El camino “de la basura” genera la oportunidad para algunos de encontrar su sustento; en el trayecto, mucho queda, principalmente de quienes voluntariamente llevan sus desperdicios y desisten en el camino. La metalúrgica, que otrora daba empleo y concentraba población, sólo es vista como una cantidad de materiales posibles de ser utilizados en la construcción de precarios ranchos.

La provisión de infraestructuras, el mantenimiento de caminos, la dotación de servicios, todo es más difícil en la periferia. La presencia del estado local se da como puede, porque los obstáculos son muchos. Sin una acción estratégica, es decir con una inversión orientada a transformaciones físicas y socio-económicas paulatinas, pero sostenidas en un horizonte

temporal mediano, será difícil revertir esta situación.

Hay dos aspectos importantes a resaltar del área con respecto a la totalidad del núcleo urbano. En primer lugar, está muy próxima a la zona del acuífero del cual se provee del agua a toda la población. Es muy importante que dicha área se preserve, a partir de una declaratoria de protección, pero no alcanza; es esencial trabajar los bordes construyendo una mejor calidad en los mismos y consolidándolos, pero no avanzando sobre dichas tierras.

En segundo lugar, el área en cuestión está muy próxima a las tierras del relleno sanitario, donde se depositan los residuos de toda la población. No sólo es necesario avanzar en mejoras en el tratamiento de tales desechos, sino que la política urbana en el sector debe ser más profunda para generar alguna compensación por lo que significa la proximidad con tal equipamiento público.

La siguiente planilla muestra las características del área de operación y sus nodos críticos.

<i>Características Generales del Área Operativa</i>
Área caracterizada por la construcción de barrios de viviendas oficiales; varios de ellos se encuentran en condiciones de deterioro e incluso han sido usurpados.
Las calles son de tierra, se encuentran en mal estado y las reparaciones son esporádicas; el parque vial para estas tareas no alcanza para un óptimo mantenimiento y, en épocas de lluvias, la ausencia es inevitable ya que perjudicarían más con su peso.
Hay gran existencia de basurales clandestinos, bastantes más que espacios públicos; la población, principalmente la infantil, convive con dichos sitios.
La lejanía a equipamientos de la comunidad hace más difícil el acceso a una calidad de vida, nada queda más cerca de 15 cuadras (un kilómetro y medio); no hay espacios recreativos y cuesta llegar al centro de salud más cercano.
La cercanía a la ruta constituye un borde que, en sí mismo puede representar un peligro si no se consolida como límite.
No hay vegetación, lo cual da una pésima calidad al paisaje, no ayuda a la regulación del suelo y no hay protección contra el sol y el calor en el verano.
La metalúrgica abandonada es un foco de depresión, dado que el edificio ha quedado diezmado por los saqueos.

<i>Composición de las Áreas Críticas en Necococha Norte</i>			
<i>Denominación del área</i>	<i>Cantidad de manzanas</i>	<i>Cantidad de familias</i>	<i>Cantidad de personas</i>
Barrio 53	4	160	800
Franja 3 Manzanas	3	90	450
Metalúrgica	2	30	150
Sub-total	9	280	1400

Caracterización de las Áreas Críticas en Necochea Norte

El Barrio “53 viviendas” ha sido usurpado; las condiciones jurídicas de sus habitantes son irregulares y su estado es de gran abandono

La situación de los servicios en dicho barrio es también compleja; hay agua corriente pero no llega a los domicilios, hay una conexión eléctrica colectiva con tarifa social, no existe la cloaca y los pozos se encuentran en mal estado o saturados.

Las viviendas son precarias, compuestas por chapas principalmente, con estructuras endeble, poco espacio (hay hacinamiento en la mayoría de ellas) y sanitarios exteriores y muy precarios.

Las condiciones higiénicas son malas; el piso es de tierra asentada o cemento mal terminado, no hay materiales cerámicos ni en paredes ni en pisos en las cocinas o baños.

No existe red cloacal y los pozos absorbentes se encuentran saturados o mal contruidos.

El sub-programa pretende operar sobre las condiciones de hábitat del área de operación y, más específicamente sobre las de vivienda en las zonas críticas.

Esto supone trabajar intensamente en revertir la situación de la zona, dando nuevas oportunidades de progreso.

PROGRAMA B
Subprograma
B.2
PROYECTO
B.2.3

Intervención en Necochea, área Sur

El área sur está conformada por una extensa franja de suelo que avanza hacia el este de la población, con características muy diferentes. Básicamente podemos decir que constituye un claro ejemplo del fenómeno de dispersión urbana (sprawl), en donde la transformación del suelo se va dando de manera muy esporádica, dificultando así procesos de valorización e inversión sobre la tierra.

Desde ya, la baja densidad poblacional se corresponde con la poca existencia de infraestructuras, equipamientos y servicios. Es común ver la no existencia de red cloacal en muchas de sus parcelas, e incluso en algunos casos la falta de red de agua. La iluminación se compone sólo de un farol en la esquina, lo que provoca muy poco alumbramiento y denota inseguridad en las calles.

La dispersión poblacional hace que debamos reconocer al menos cuatro puntos críticos que tienen comportamientos bien distintos; en algunos de ellos hay que sumar problemas como los basurales clandestinos, o la violencia familiar y barrial. En otros, la situación es mucho mejor.

Un aspecto esencial para esta acción serán las determinaciones tomadas para controlar la expansión de la frontera urbana y consolidar las áreas en donde se va asentando la población. Ello va a exigir un gran control de la tierra, determinando bien el límite de la frontera, acompañada por una fuerte comunicación con los vecinos sobre la no-injerencia municipal en obras de infraestructura más allá de dichos límites.

Por otra parte, deberá existir un instrumento que permita acceder fácilmente al suelo urbano para ir logrando el mencionado completamiento. Entre otras cuestiones, parte de ello se debe dar con un plan de acción que temporalice un cronograma de obras en un horizonte temporal no mayor a los cinco años.

Las áreas que deben verse con más precisión se marcan en el plano correspondiente y son:

- 1 Sur – Zona Polígono Productivo, calles 46 a 50 / 91 a 95
- 2 Sur- Manzana usurpada, calle 48 a 50 / 83 a 85
- 4 Sur – Barrio CAPS Sudoeste, calle 62 a 64 / 87 a 89
- 5 Sur – Barrio CAPS San Martín, calle 74 a 82 / 85 a 93

Sur 1; **Zona Polígono Productivo**, gran cantidad de terrenos usurpados, sin servicios básicos, familias muy numerosas con detección de riesgo nutricional en niños. Éste asentamiento se generó en forma dispersa, sobre construcciones que ya permanecían en el lugar (usurpadas), de características constructivas tradicionales (ladrillo, techos de chapa y aberturas tapeadas). Su estado estructural es regular. El conjunto conserva el “formato” de conventillo.

Sur 2; **Barrio CAPS Sur**, constituido por grupos familiares numerosos, con presencia de niños en edad escolar y jefas de familia en la mayor cantidad de los casos. Son grupos asistidos por el municipio a través de diferentes organizaciones sociales. La característica común a las viviendas es su precariedad constructiva, materializada con elementos varios (chapas, maderas, ladrillos, bloques, etc.); sin embargo se observa que tienen un buen estado de conservación y que se realiza mantenimiento (por ejemplo, aparecen pintadas).

Lo más complejo es que las construcciones se encuentran levantadas sobre tierras de otros particulares. Entre otras cuestiones, tal situación genera que la conexión al agua también deba ser clandestina. La red de electricidad se extiende por el sector, pero no está instalado el servicio domiciliario, presuntamente por el mismo problema de la titularidad dominial.

Las calles están entoscadas y en buen estado de mantenimiento. Existe el servicio de recolección de residuos y no se observan basurales clandestinos. El alumbrado público consta de una luminaria en la intersección de las calles, lo que es sumamente deficitario. La plaza más cercana está a ocho cuadras (unos novecientos metros de recorrido) y no es utilizada por los niños del sector. El lugar de esparcimiento típico son los terrenos baldíos próximos a las viviendas.

Sur 4; **Barrio CAPS Sudoeste**, se detecta pobreza estructural con diversas estrategias de supervivencia, falta de acceso a los servicios y de control en el crecimiento urbano.

La zona es heterogénea, en relación a las condiciones habitacionales, servicios urbanos y tenencia de la tierra. Esto, en principio, puede ser un dato positivo para un proyecto de desarrollo urbano. La construcción de dos hipermercados en los últimos años, cercanos a la avenida, modificó el perfil del barrio. Dichas empresas realizaron ciertas obras como pavimento, instalación de luminarias y la dinámica barrial se ha ido transformando con la llegada de sectores de ingresos medios.

En éste escenario permanecen las familias con vulnerabilidades, que han profundizado sus diferencias, como por ejemplo la tenencia precaria de las tierras y, consecuentemente, la imposibilidad de conectarse a los servicios.

Sur 5; **Barrio CAPS San Martín**, en el cuál distinguimos tres sub-zonas, dos de ellas caracterizadas por planes de vivienda o tierra oficiales (proyecto Vivienda Digna y Plan Familia Propietaria).

Estas zonas se caracterizan por concentrar grupos poblacionales con pautas culturales propias, que tienden a reproducir prácticas sociales de alta vulnerabilidad (delincuencia juvenil, prostitución y adicciones). Entre las causas de ellas, podemos citar la deserción escolar, la precarización laboral y la transitoriedad de los lugares que habitan. Cabe aclarar que la concentración de mayor población está dada por la existencia de un barrio denominado General San Martín (doscientas unidades habitacionales), el cuál está localizado en el centro de los tres sub-sectores mencionados.

Las familias que han sido beneficiadas por el plan Familia Propietaria no han podido ir mucho más allá del terreno que dicho instrumento les entregaba. Las construcciones son precarias, de madera y chapa, siendo sus pisos de tierra. Las prácticas urbanas de subsistencia hacen que el marco se complete con los animales de granja típicos del autoconsumo o de tareas laborales precarias. No tienen acceso a los servicios de agua corriente y energía eléctrica, por lo tanto los mismos son clandestinos, con los riesgos que conlleva; en éste caso, eso sucede por los costos de las conexiones, que sin ser altos, son imposibles para estas familias.

En estos casos, la construcción de la vivienda quedó a cargo de las familias, quienes se han dado diversas estrategias para la obtención de materiales de construcción, con los consabidos resultados parciales y precarios. La asistencia, a ellas, es necesaria no sólo en los materiales, sino en el conocimiento y la mano de obra, principalmente de las instalaciones.

Las familias son abordadas por el Centro de Salud, ya que claramente presentan situaciones conflictivas al interior de las mismas.

El tercer grupo de familias es aquel conformado por los que pudieron construir sus moradas a partir del proyecto Vivienda Digna (del cual intervinieron la Escuela Técnica 2, la Municipalidad y el Instituto Provincial de la Vivienda). La propuesta contemplaba la construcción de un módulo mínimo adecuado a cada familia, con la conexión a los servicios básicos de cloaca, agua corriente y energía eléctrica. Estas edificaciones son de ladrillo, techos de chapa de fibrocemento (sin cielorraso) y contrapiso. Lamentablemente, pese al aporte, las familias no han tenido la posibilidad de concluir con las terminaciones y el objetivo final se encuentra todavía pendiente.

En general, la barriada no cuenta con espacios arbolados, las calles están en mal estado y su polvillo en suspenso es una constante (más aún en el verano), lo que hace que sea intransitable en la época de lluvias (invierno). No existen espacios recreativos diseñados; el que hay está en malas condiciones (basura y tierra en vez de césped). Se detectan varios focos de basurales clandestinos. En general, las familias de éste sector se encuentran en su mayoría desocupadas y con asistencia del municipio.

La siguiente planilla muestra las características del área de operación y sus nodos críticos.

Características Generales del Área Operativa
Hay una gran dispersión urbana, correspondida por un crecimiento poblacional en muy baja densidad
Las problemáticas tienen más que ver con situaciones particulares, dentro del contexto general de un crecimiento en la periferia
Lógicamente, las infraestructuras no llegan al borde urbano; sin embargo en algunas zonas es crítico, por que la población asentada no tiene redes ni de cloaca, ni de agua.
El tendido de alumbrado público, cuando existe, es deficiente por la baja cantidad de lámparas y su poca potencia.

Algunas zonas registran fuertes problemas sociales; ello esta agravado por la falta de espacios y actividades.
La situación dominial es eje de algunas problemáticas, en otras áreas hay tenencia segura, pero el nivel de ingresos no ha permitido la resolución final de la vivienda
El estado de las calles varía considerablemente, hay áreas en las que es bueno y otras en las que decididamente se encuentra en mal estado.

Composición de las Áreas Críticas en Necochea Sur			
Denominación del área	Cantidad de Manzanas	Cantidad de familias	Cantidad de personas
Zona Polígono	6	25	150
Mzna usurpada	4	20	120
CAPS Sudoeste	8	35	150
CAPS San Martín	6	250	1000
Sub-total	24	100	1420

Caracterización de las Áreas Críticas en Necochea Sur
Necesidad de conexión a servicios básicos de infraestructura
Construcciones precarias, generalmente materializadas con chapas, pisos de tierra y otras falencias
Mujeres a cargo del hogar, con familias muy numerosas
Actividades de cría de animales para subsistencia, facilitadas por la baja densidad y el sentido de ruralidad del área
Existencia de basurales clandestinos en algunas de las áreas críticas
Distancias significativas a determinados equipamientos comunitarios, como salas, escuelas e inclusive plazas

Como en los otros casos, el sub-programa pretende operar sobre las condiciones de hábitat del área identificada y, más específicamente sobre las de vivienda en las zonas críticas.