

An aerial photograph of the city of Paraná, Brazil, showing a dense urban area with numerous high-rise buildings and a large river. A prominent green island is visible in the river. In the foreground, there is a large, sandy area that appears to be a construction site or a dry riverbed, with some buildings and infrastructure under development. The text is overlaid on a white rectangular background in the center of the image.

# PARANÁ EMERGENTE Y SOSTENIBLE

EQUILIBRIO TERRITORIAL  
PARA LA EQUIDAD SOCIAL  
AMBIENTAL Y PRODUCTIVA

---



# PARANÁ EMERGENTE Y SOSTENIBLE

EQUILIBRIO TERRITORIAL  
PARA LA EQUIDAD SOCIAL  
AMBIENTAL Y PRODUCTIVA

---





# CONTENIDO

## 1

### PRESENTACIÓN

6

## 2

### ACERCA DE ESTE PLAN

8

## 3

### COLABORADORES

10

## 4

### RESUMEN EJECUTIVO

12

#### LOS PRINCIPALES DESAFÍOS DE SOSTENIBILIDAD 16

Contrastes dentro de la Ciudad 21

#### PRIORIZACIÓN DE ÁREAS DE ACCIÓN SECTORIALES 22

#### PARANÁ EMERGENTE Y SOSTENIBLE: EQUILIBRIO TERRITORIAL PARA LA EQUIDAD SOCIAL, AMBIENTAL Y PRODUCTIVA 27

Identificación de Costos 28  
Operaciones Urbanas Transformadoras  
(Actuaciones Integradas) 29  
Acciones Sectoriales 30  
Gestión Pública 32

## 5

### INICIATIVA DE CIUDADES EMERGENTES Y SOSTENIBLES

34

¿Qué es una ciudad sostenible? 38  
Metodología ICES 40

## 6

### ¿POR QUÉ PARANÁ?

44

## 7

### ANÁLISIS TERRITORIAL

52

VISIÓN REGIONAL 54

#### ANÁLISIS TERRITORIAL DEL GRAN PARANÁ 58

Formación inicial de la estructura urbana 58  
Crecimiento de la población y la huella urbana 59

#### ANÁLISIS TERRITORIAL POR ÁREAS HOMOGÉNEAS 66

La variedad de tejidos urbanos 66  
Problemática por tipos urbanos y  
grandes zonas 70

#### PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANA PRECEDENTE 74

Las escalas de planificación territorial y su impacto en Paraná 74  
La planificación reciente provincial y municipal referida  
al Gran Paraná 76

#### DESAFÍOS TRANSVERSALES DE ACCIÓN TERRITORIAL 82

#### ESCENARIOS FUTUROS DE DESARROLLO URBANO 83

Prospectiva y escenarios como ayuda a la planificación. 83  
Descripción de los escenarios 85  
Cuantificación de los escenarios 86

## 8

### ANÁLISIS MULTISECTORIAL

90

#### SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO 95

#### DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE 114

#### SOSTENIBILIDAD FISCAL Y DE GOBIERNO 138

## 9

### PRIORIZACIÓN

146

#### PRIORIZACIÓN DE ÁREAS DE ACCIÓN SECTORIALES 148

Criterio de Priorización multisectorial 148  
Impacto económico 158  
Impacto ambiental 162  
Resultados del proceso de  
priorización sectorial 163

#### PRIORIZACIÓN DE ÁREAS DE ACCIÓN TERRITORIALES 166

Determinación y Caracterización de  
zonas críticas 166  
Resultados zonificados de la encuesta 170

## 10

### PARANÁ EMERGENTE Y SOSTENIBLE:

Equilibrio territorial para la Equidad Social,  
Ambiental y Productiva

174

#### VISIÓN Y LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS 177- ORGANIZACIÓN DEL PLAN

#### DE ACCIÓN Y VINCULACIÓN CON LINEAMIENTOS 180

#### ACCIONES Y PLANES SECTORIALES 181

Acciones en sectores priorizados 181  
Otras acciones sectoriales 196  
Resumen de costos de Acciones Sectoriales 203

#### OPERACIONES URBANAS TRANSFORMADORAS (ACTUACIONES INTEGRADAS) 204

Operación integrada 1: el Oeste y Bajada Grande 206  
Operación Urbana 2: Corredor Antoñico-FFCC 214  
Operación Integrada 3: Cuenca del Arroyo Colorado 219  
Resumen de costos de Acciones Territoriales 226

#### GESTIÓN PÚBLICA 227

Gestión Territorial 227  
Gobernanza y sostenibilidad fiscal 230

#### RESUMEN DE LA IDENTIFICACIÓN DE COSTOS 231

## 11

### MONITOREO CIUDADANO

234

# 1 PRESENTACIÓN

Paraná, es la capital de la Provincia de Entre Ríos. Nuestra ubicación en el Km 601 del río del mismo nombre, el segundo más caudaloso de América del Sur y uno de los más importantes por su caudal y diversidad biológica nos da su señal indeleble.

El “pariente del mar”, significado de su nombre en guaraní, es componente de nuestra identidad y una clara referencia ante el desafío de una planificación sustentable.

El origen de la ciudad, su progresivo e intenso crecimiento durante el siglo pasado, el despliegue de barrios sobre su relieve ondulado con abruptas barrancas y arroyos, plantean particulares exigencias sobre las que hay avanzar con nuevas definiciones. Paraná no es monótona desde su geografía, por eso nos propusimos que no lo sea desde la dinámica de su vida. Construir presente y futuro junto con los paranaenses es el objetivo para promover más desarrollo y justicia urbana.

En ese marco, y contando con el apoyo de la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación, Paraná pudo insertarse desde febrero de 2013 en la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles del Banco Interamericano de Desarrollo. Desde entonces hemos aprovechado esta herramienta que sin dudas conformó un aporte clave para el estado local, en vistas a resolver problemas de proyección

urbanística y priorizar acciones sobre lo social, lo ambiental y la gestión fiscal.

La Iniciativa nos ha posibilitado crecer como equipo, consolidar gestiones que se vienen llevando adelante y diversificar los frentes para el desarrollo.

En este tiempo de trabajo el original Plan de Gobierno con el que iniciamos la gestión ganó en solidez y fundamentos. Instalamos como política de estado el valor de los derechos de las mujeres. Hemos hecho realidad la política de gestión de los residuos sólidos urbanos desde una perspectiva sistémica; redefinimos y consolidamos el valor del Borde Costero como centralidad de un proyecto estratégico; dimos notable impulso al turismo junto al sector privado; invertimos en el desarrollo industrial y en la calidad de los servicios; recuperamos espacios públicos y pusimos en valor obras en plazas y parques para disfrute de todos.

Luego de un año de trabajo intenso, sostenido y colaborativo entre nuestro Gobierno Municipal, profesionales del BID, los Gobiernos Nacional y Provincial, universidades y organismos e instituciones públicas y privadas de Paraná pudimos concretar las dos primeras fases de la Iniciativa, diagnóstico y priorización, que incluyeron la investigación sobre el Crecimiento Urbano de Paraná y el estudio sobre

Riesgos Naturales y Cambio Climático, entre otros análisis. Por supuesto que estos aportes incidirán en la materia normativa con nuevas reglas que orienten con criterios justos, inclusivos y razonables de desarrollo sostenible de Paraná para que su devenir no quede sujeto solamente a los impulsos del mercado.

El inicial tiempo de gestión, donde la batalla cotidiana era demostrar quién gobernaba la ciudad, quedó atrás. Estamos dando pasos concretos para que Paraná sienta que forma parte de una red de ciudades que no son indiferentes al conocimiento que producen vecinos, organizaciones, especialistas y gobierno.

Paraná ahora está en obra, material e inmaterial, y falta mucho por hacer. Construir presente y futuro junto a tantas personas e instituciones, recibiendo aportes, ayuda, ideas, proyectos, demandas, ha sido exigente, pero sobre todo muy reconfortante y motivador.

La posibilidad de marcar horizonte es cierta y está en participativa construcción, por eso ahora, con gran orgullo, nos permitimos presentar esta tercera etapa de la fase inicial de la Iniciativa, que consiste en el Plan de Acción “Paraná Emergente y Sostenible: Equilibrio Territorial para la Equidad Social, Ambiental y Productiva.”



**BLANCA INÉS OSUNA**  
Presidenta Municipal de  
la ciudad de Paraná





## ACERCA DEL PLAN

Este Plan de Acción llamado “Paraná Emergente y Sostenible: Equilibrio Territorial para la Equidad Social, Ambiental y Productiva.” es el resultado de un esfuerzo conjunto entre los responsables del Gobierno Municipal y la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

La elaboración del mismo ha contado también con la participación de representantes del Gobierno de la Provincia de Entre Ríos, actores privados y de la sociedad civil de Paraná, entre otros, sin cuya contribución no hubiese sido posible la realización de este trabajo.

El documento cuenta asimismo con importantes insumos producidos por la firma consultora IDOM que realizó los estudios de riesgos naturales y crecimiento de la huella urbana, y por la firma Ibarómetro que llevó adelante la encuesta de opinión ciudadana.

Esta presentación sintetiza los principales resultados sectoriales y territoriales del diagnóstico y la priorización de los temas más urgentes para la sostenibilidad futura de Paraná. El plan de acción propiamente dicho propone una serie de estrategias y actuaciones prioritarias para resolver estos desafíos y sentar las bases de un nuevo modelo territorial para el desarrollo sostenible de la ciudad.

En el lapso que medio entre la culminación de los estudios y la formulación del Plan de Acción se produjeron y concretaron importantes avances en consonancia con las conclusiones que la etapa diagnóstica puso en cuestión.

Esta obra que es el fruto de meses de trabajo conjunto, se trata de un esfuerzo encomiable que ha producido aportaciones notables en varios aspectos, entre los que se destaca: crecimiento histórico de la huella urbana, valoración del territorio mediante una serie de indicadores comparativos, conocimiento de las inquietudes y anhelos de los paranaenses a través de una encuesta de opinión pública, cálculo del riesgo probabilístico de inundaciones, y el diseño de operaciones urbanas transformadoras de la ciudad.

Más allá de lo mencionado, la transformación positiva del territorio dependerá fundamentalmente del esfuerzo y la cooperación del gobierno municipal, los ciudadanos, las organizaciones de la sociedad civil, las universidades, los trabajadores, los empresarios, y el imprescindible apoyo de los gobiernos Provincial y Nacional.

**LA TRANSFORMACIÓN POSITIVA DEL TERRITORIO DEPENDERÁ FUNDAMENTALMENTE DEL ESFUERZO Y LA COOPERACIÓN DEL GOBIERNO MUNICIPAL, LOS CIUDADANOS, LAS ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL, LAS UNIVERSIDADES, LOS TRABAJADORES, LOS EMPRESARIOS, Y EL IMPRESCINDIBLE APOYO DE LOS GOBIERNOS PROVINCIAL Y NACIONAL.**







## GOBIERNO MUNICIPAL DE PARANÁ

**BO\_**  
**BLANCA OSUNA**  
Presidenta Municipal

**GF\_**  
**GUILLERMO L. FEDERIK**  
Secretario de Planificación,  
Infraestructura y Servicio

**SG\_**  
**SERGIO GRANETTO**  
Secretario de Gobierno

**NB\_**  
**NICOLAS BRUNNER**  
Secretario de Hacienda

**FB\_**  
**FERNANDO BAEZ**  
Secretario de Desarrollo Social

**DM\_**  
**DANTE MOLINA**  
Secretario Legal y Administrativa

**JR\_**  
**JULIANA ROBLEDO**  
Secretaria de Medio Ambiente

**CM\_**  
**CARLOS MONTI**  
Secretario de Turismo y Deporte

**RC\_**  
**RUBEN CLAVENZANI**  
Secretario de Cultura

**FA\_**  
**FLORENCIA AMORE**  
Secretaria de Derechos Humanos,  
Salud y Educación

**PC\_**  
**PABLO CHAPADO**  
Secretario de Producción,  
Innovación y Empleo

**ST\_**  
**SEBASTIÁN TOMMASI**  
Coordinador Administración Iniciativa  
Paraná Emergente y Sostenible

## GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE ENTRERÍOS

**SU\_**  
**SERGIO DANIEL URRIBARRI**  
Gobernador de la Provincia de Entreríos

## BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**EJ\_**  
**ELLIS JUAN**  
Coordinador General, ICES.

**HT\_**  
**HORACIO TERRAZA**  
Coordinador para Infraestructura y  
Medio Ambiente, ICES.

**OG\_**  
**OMAR GARZONIO**  
Jefe de Equipo ICES en Argentina, Especialista  
en Agua, Saneamiento y Residuos Sólidos.

**JS\_**  
**JUAN MANUEL SALVATIERRA**  
Especialista en Transporte

**FR\_**  
**FRANCISCA ROJAS**  
Especialista de Desarrollo Urbano y Vivienda

**AL\_**  
**ALBERTO LEVY FERRE**  
Especialista en Energía

**MS\_**  
**MARIO SÁNCHEZ**  
Especialista en Salud

**ML\_**  
**MARÍA LORETO BIEHL**  
Especialista en Educación

**RQ\_**  
**RICARDO QUIROGA**  
Especialista en Recursos Naturales,  
Gestione Riesgos y Turismo

**ED\_**  
**ELISA DESTEFANO**  
Consultora, PRODEV

**VS\_**  
**VALERIA SUÁREZ**  
Consultora, Equipo Coordinador ICES

**FB\_**  
**FEDERICO BERVEJILLO**  
Consultor, Especialista Urbano

**MS\_**  
**MARTÍN SOULIER FAURE**  
Consultor, Equipo Coordinador ICES

**SM\_**  
**SERGIO ANDRÉS MORENO**  
Consultor Equipo Comunicaciones ICES

LOS EDITORES DEL DOCUMENTO FUERON:  
**Blanca Osuna** (Presidenta Municipal Paraná), **Guillermo L. Federik** (Paraná), **Abelardo Llosa** (Paraná), **Sergio Granetto** (Paraná), **Sebastián Tommasi** (Paraná), **Ellis Juan** (BID), **Horacio Terraza** (BID), **Valeria Suárez** (BID), **Martín Soulier Faure** (BID) y **Federico Bervejillo** (BID).

FECHA DE ELABORACIÓN  
Enero 2015

EDICIÓN Y DISEÑO GRÁFICO  
**PH3 ESTUDIO**, Sergio Andrés Moreno (BID) y  
Ramón Zamora (BID)

LUGAR Y FECHA DE IMPRESIÓN  
Paraná, Argentina. Marzo de 2015

Las opiniones expresadas en esta publicación son exclusiva  
responsabilidad de los autores y no necesariamente refle-  
jan la opinión del Banco Interamericano de Desarrollo, su  
directorio o asesores técnicos.



RESUMEN  
— 4 —  
EJECUTIVO





Como capital de la Provincia de Entre Ríos, Paraná es un centro político y administrativo para una vasta región. El crecimiento demográfico de la ciudad fue muy intenso entre 1970 y 2001, con tasas superiores a la media provincial (entre 1,5% y 1,8% anual). Aunque en el último decenio este crecimiento fue menor, Paraná continúa enfrentando los desafíos propios de una ciudad emergente de rápido crecimiento, y se propone dar respuesta a ellos mediante una estrategia de ciudad con una visión integral y de largo plazo.

Paraná, con una población de 248.000 habitantes (2010), aumenta su escala a 265.000 habitantes al considerar el conglomerado del Gran Paraná (Paraná, San Benito, Colonia Avellaneda y Oro Verde) y a 755 mil habitantes al tomar en cuenta las áreas metropolitanas del par urbano Paraná-Santa Fe. La ciudad se encuentra en el cruce de dos corredores productivos y logísticos transnacionales, una posición estratégica que multiplica las oportunidades para su desarrollo y exige considerar un enfoque metropolitano al abordar sus desafíos de sostenibilidad, especialmente en lo que refiere a la gestión coordinada o mancomunada de la expansión urbana, de cuencas hídricas, del manejo de residuos sólidos urbanos (RSU), de la movilidad y de la conectividad externa.

El desarrollo económico de Paraná se apoya en varios motores: i) como capital provincial, la ciudad adminis-

trativa genera gran cantidad de empleos en el sector gubernamental, al mismo tiempo que cuenta con un sector de comercio y servicios fuerte y dinámico; ii) alberga un importante desarrollo industrial que representa más de la mitad de su producto (55,6% del PBG 2012); iii) cuenta con un incipiente desarrollo turístico apuntado en sus activos histórico-culturales y naturales, y oportunidades en sectores dinámicos como logística y tecnologías de la información, con universidades públicas y privadas de gran nivel. Las tareas de modernizar las bases tradicionales y diversificar el perfil productivo se presentan como un desafío y una oportunidad para el desarrollo económico en los próximos años, para lo que será necesario dar prioridad a políticas de promoción empresarial, formación de capital humano y social, y mejoras en aspectos críticos de conectividad e infraestructuras.

En cuanto a su fisonomía natural, Paraná se ubica en una meseta ondulada, con barrancas hacia el río del mismo nombre, cruzada por distintos arroyos que formaron históricamente barreras físicas al desarrollo, y que han visto crecer en las últimas décadas asentamientos informales en sus barrancas y áreas inundables, modificando su currimiento natural. A pesar de los esfuerzos, los arroyos se han convertido en descarga de residuos y efluentes cloacales e industriales, conformando unos de los principales pasivos ambientales y sociales de la ciudad. Sin embargo, el abordaje de esta problemática representa

una oportunidad única de integración territorial y social. El reto es recuperar los cauces y márgenes de los arroyos, saneando sus aguas, y ponerlos en valor mediante parques verdes lineales y conexiones que permitan equilibrar el territorio de la ciudad.

Con relación a su configuración urbano-social, la segregación socioespacial está presente y se manifiesta en los contrastes entre áreas urbanas en materia de calidad de servicios y de perfil social, como por ejemplo entre los barrios centrales y los situados al oeste del arroyo Antoñico. La integración urbana también se resiente en el caso de los crecimientos dispersos en las periferias de la ciudad, con baja densidad, dependientes de modos privados de transporte y pocos servicios.

A partir de la solicitud del Gobierno Nacional, ICES inició, a principios del 2013, una relación de trabajo conjunto con la ciudad para apoyarla en el abordaje de estos y otros desafíos, estableciendo los principales retos sectoriales y territoriales de sostenibilidad, la priorización de los mismos y la elaboración de las estrategias y acciones integrales y multidisciplinarias necesarias para abordarlos, y de esta forma contribuir al alcance de su visión a futuro: una Paraná equilibrada en lo territorial, más justa en lo social, más integrada en lo urbanístico, más sustentable en lo ambiental, más diversificada y calificada en lo productivo, y más moderna y sostenible en su gestión pública y fiscal.

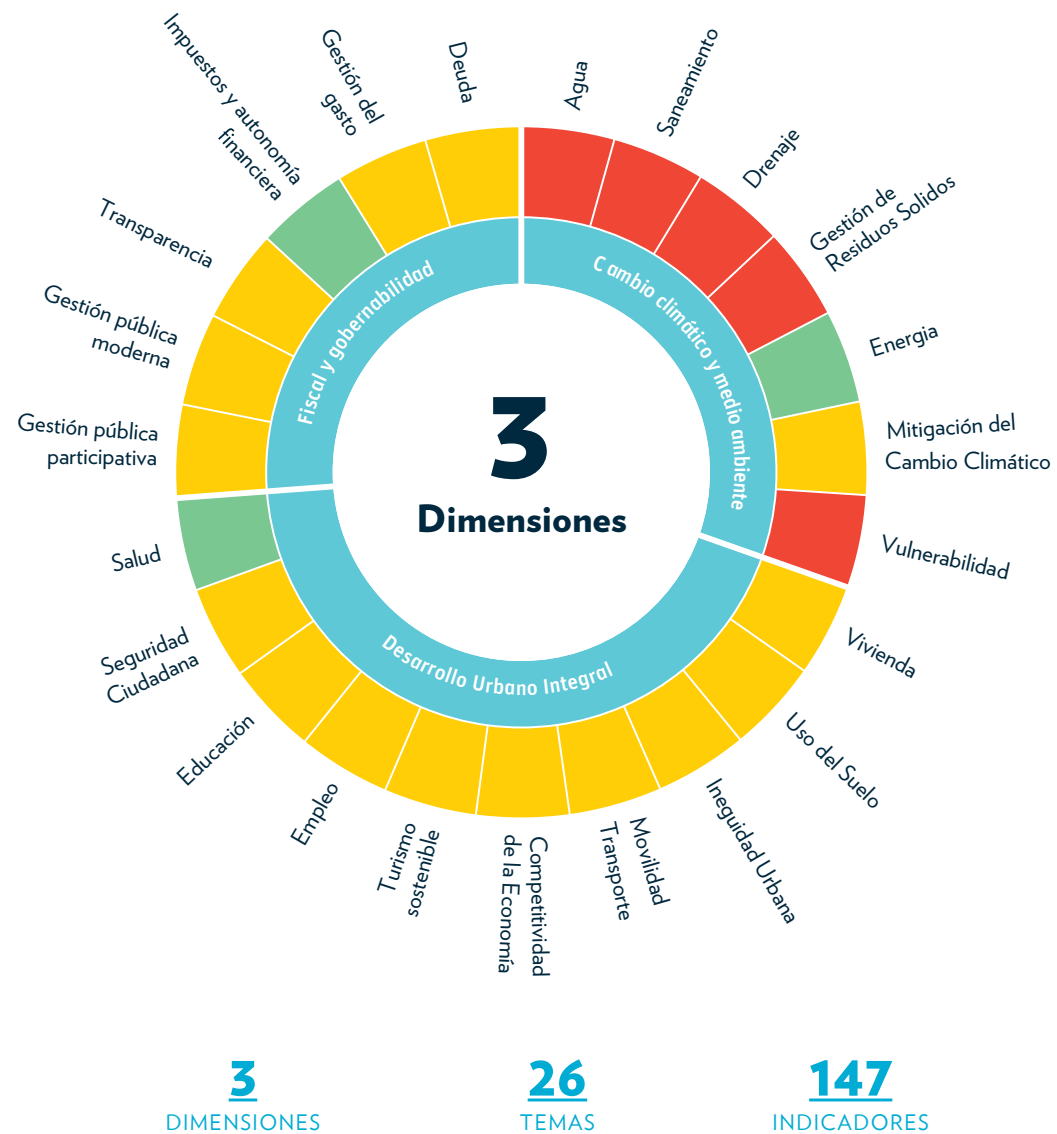


**EL RETO ES RECUPERAR LOS CAUCES Y MÁRGENES DE LOS ARROYOS, SANEANDO SUS AGUAS, Y PONERLOS EN VALOR MEDIANTE PARQUES VERDES LINEALES Y CONEXIONES QUE PERMITAN EQUILIBRAR EL TERRITORIO DE LA CIUDAD.**

## LOS PRINCIPALES DESAFIOS DE SOSTENIBILIDAD

Los conceptos presentados en párrafos precedentes sobre la evolución demográfica de la ciudad, ubicación espacial regional, estructura económica, condicionantes naturales de desarrollo, y problemáticas urbanas, sociales y ambientales estructurales, contextualizan los principales desafíos de sostenibilidad encontrados durante la etapa de diagnóstico.

Con relación al diagnóstico sectorial, se llevó adelante el relevamiento y análisis de 146 indicadores de desempeño de la ciudad en 26 temas o áreas de acción, que fueron agrupados en 3 dimensiones de sostenibilidad: ambiental, urbano-social, y fiscal y de gobierno. Los indicadores fueron utilizados en el desarrollo de reuniones sectoriales de discusión con la participación de los especialistas del Banco y distintos actores públicos y privados involucrados en el desarrollo de cada temática, que permitieron el análisis de otros aspectos relevantes no reflejados por estos. También se utilizaron como insumos dos estudios de base encargados por el Banco a la firma IDOM: riesgos naturales y crecimiento de la huella urbana. Como resultado de las mesas de discusión sectoriales, 5 temas quedaron clasificados en rojo (situación crítica), 18 en amarillo (oportunidad de mejora) y 3 en verde (buen desempeño).



En la dimensión de sostenibilidad ambiental se concentran los principales desafíos sectoriales que enfrenta la ciudad de cara a su desarrollo. Las redes y servicios urbanos básicos: agua, saneamiento, drenaje y residuos sólidos, presentan dificultades vinculadas con carencias de infraestructura o con problemáticas de gestión. Las consecuencias se reflejan no solo en la calidad del servicio, sino también en otros impactos negativos sobre el sistema urbano. Por su parte, la vulnerabilidad de la ciudad ante riesgos naturales también presenta desafíos conexos.

El servicio de agua potable cuenta con adecuados niveles de cobertura, calidad y continuidad. Sin embargo, la ciudad no cuenta con macromedición para controlar el servicio, la micromedición es escasa, un 38% de la producción se pierde por déficits de cañerías y el consumo per cápita es altísimo (478 litros por persona por día), lo que significa una situación crítica de derroche del recurso y de gran presión sobre la producción del mismo. Además, la falta de independencia institucional del servicio, cuya facturación integra las tasas municipales, no permite establecer un adecuado esquema de recupero de costos.

Las problemáticas institucionales del agua potable son compartidas por el saneamiento, ya que dependen de la misma estructura. En este caso la cobertura es baja (50%) principalmente por la falta de conexión intradomiciliaria a las redes existentes. Ante la falta de infraestructura, no se realiza tratamiento de efluentes cloacales, los líquidos recolectados por la red de saneamiento son vertidos al río Paraná directamente. También se observan vertidos de efluentes cloacales e industriales en arroyos internos y externos. Tanto los planes directores de agua potable como de desagües cloacales deben ser actualizados. La temática de drenaje de aguas pluviales por su parte no cuenta con un Plan Director. La existencia de urbanización ocupando cauces y márgenes naturales de los arroyos, la pérdida de las funciones hidrológicas-hidráulicas y am-

bientales de los sistemas naturales, la baja cobertura del drenaje pluvial (20%) y la falta de criterios unificados de las obras existentes, moldea una problemática signada por la ocurrencia de anegamientos, deslizamientos, erosión y formación de avenidas de agua, con las consecuentes pérdidas materiales, sociales y ambientales para la ciudad y sus habitantes. Cabe destacar que 14% de la población ha sufrido inundaciones en el barrio donde vive durante el último año, como consecuencia de las lluvias o por la crecida de ríos o arroyos. En el 29% de estos casos, el agua ingresó a las viviendas.

Si bien en los últimos años se han registrado avances en la gestión de RSU, la falta de un relleno sanitario implica la existencia del principal pasivo ambiental de la ciudad: el volcadero municipal, donde se depositan el 92% de los RSU generados en la ciudad (la quema de basura es señalada por el 39% de la población como la principal causa de deterioro en la calidad del aire en Paraná en los últimos 12 meses). Trabajadores realizan las tareas de clasificación y reciclado sobre el 8% restante de manera informal, hasta la puesta en funcionamiento de la nueva planta de clasificación. Se poseen identificados microbasurales en distintos puntos de la ciudad, varios de los cuales se ubican en las cuencas de sus arroyos, aumentando el riesgo sanitario y la vulnerabilidad de la población allí asentada. La falta de gestión de áridos y RAEE presenta otro aspecto de riesgo para la población, que llega a disponer ilegalmente escombros en los arroyos para utilización de relleno.

Con relación a la vulnerabilidad ante riesgos naturales, se destaca la falta de información, regulación y monitoreo. El estudio de evaluación del riesgo de desastres naturales financiado por el Banco aportó gran cantidad de información que puede ser utilizada para el desarrollo de distintos instrumentos de gestión del riesgo, planificación y respuesta, incluyendo la actualización de los instrumentos de planificación urbana. Los eventos de inundación son

**COMO RESULTADO DE LAS MESAS DE DISCUSIÓN SECTORIALES, 5 TEMAS QUEDARON CLASIFICADOS EN ROJO (SITUACIÓN CRÍTICA), 18 EN AMARILLO (OPORTUNIDAD DE MEJORA) Y 3 EN VERDE (BUEN DESEMPEÑO).**



la principal amenaza, especialmente por su afectación a zonas sensibles anexas a los barrancos de los arroyos, incluyendo asentamientos, lo que se traduce en riesgos de variada naturaleza para una parte de la población.

En cuanto al desarrollo urbano-social sostenible, los principales desafíos son: el crecimiento con muy baja densidad (incluso menor que la histórica), la falta de instrumentos de planificación estratégicos e integrales suficientemente actualizados, la distribución inequitativa de espacios verdes y recreativos, la marginalidad mencionada a la vera de los arroyos y la fragmentación espacial que estos implican, y los déficits en calidad y cobertura educativa, especialmente en poblaciones más vulnerables. El análisis territorial identificó estas tendencias de crecimiento expansivo y fragmentado, y los desequilibrios internos de la estructura urbana, como las principales amenazas a la sostenibilidad. Asimismo, se observan oportunidades de diversificación y calificación productiva que pueden constituirse en motores dinamizadores del desarrollo.

Con relación a la movilidad, Paraná carece de un plan de Movilidad Integral. La distribución modal del transporte es ampliamente mejorable, especialmente en lo referido a bajo uso de transporte colectivo (14,5%, sin carriles exclusivos), bicicleta (1,2%) y alto uso de motos (15%). En general, la conectividad interna y externa presenta diversas dificultades. En este sentido, la situación de Área Metropolitana Bipolar Paraná-Santa Fe provoca una gran cantidad de desplazamientos diarios entre ambas ciudades mediante una única vía, el túnel subfluvial, lo que limita la conectividad regional y nacional, y las posibilidades de desarrollo económico, turístico y poblacional de la ciudad. La construcción del futuro puente cambiará radicalmente esta situación, mejorando la conexión tanto a nivel metropolitano como nacional y continental (corredor bioceánico).

El sector turístico en la ciudad presenta una serie de po-

tencialidades en cuanto a historia y cultura, atractivos naturales, eventos deportivos y convenciones, que podrían convertirlo en dinamizador de la economía local. La performance actual medida en atracción de turistas, tiempos de estadía (2.6 días en promedio), gasto promedio diario (u\$s 78) y pernoctaciones fuera de temporada posee oportunidad de mejora. La formalización institucional del sector y la puesta en valor de los recursos locales (culturales, urbanos, paisajísticos) todavía es incipiente. Para el futuro parece necesario articular mejor la inversión turística con las políticas de urbanismo, ordenamiento territorial y gestión ambiental.

En el área educativa, debe reforzarse la asistencia escolar de los niños de entre 3 y 5 años de edad (63,6%) y jóvenes entre 16 y 18 años de edad (87,8%), especialmente en los quintiles más pobres, donde dichos porcentajes descienden a 52,2% y 76% respectivamente. Con relación al primer grupo, la universalización de niños de 4 y 5 años determinada por Ley Provincial requiere también incrementar la asistencia de niños de 3 años de edad. En la escuela secundaria aún quedan importantes desafíos en cuanto a calidad, equidad y retención, así como en el aumento de la oferta de alternativas de formación para aquellos que abandonan. En cuanto a infraestructuras, se requiere principalmente incrementar la cantidad de jardines maternales y la cobertura de establecimientos educativos en zonas periféricas. La falta de jurisdicción de la ciudad sobre políticas educativas limita su accionar por lo que cobra importancia la coordinación con las dependencias provinciales responsables.

El Gobierno Municipal ha dado importantes avances durante los últimos años en el área de sostenibilidad fiscal y de gobierno. Los principales desafíos a futuro se relacionan con el mejoramiento de la planificación sectorial, las estructuras programáticas del presupuesto por resultados, el monitoreo sobre la efectividad del gasto y la capacita-

ción. Para ello es indispensable mejorar la coordinación con el Gobierno Provincial. También se requiere profundizar los avances en modernización de los sistemas de gestión pública y fiscal, (georreferenciación, SAV 147 y sistemas electrónicos de adquisiciones). En materia de Regulación y Gestión Territorial se requiere: i) definir un Plan de Crecimiento y Estructura Urbana, abarcando toda el área metropolitana; ii) actualizar las normas que regulan el uso, el fraccionamiento, la urbanización y la edificación en la ciudad; y iii) desarrollar nuevos instrumentos y capacidades para una gestión urbana con un enfoque más activo y promotor.

**EL GOBIERNO MUNICIPAL HA DADO IMPORTANTES AVANCES DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS EN EL ÁREA DE SOSTENIBILIDAD FISCAL Y DE GOBIERNO.**







**EL ANÁLISIS DE INDICADORES GEORREFERENCIADOS DESARROLLADOS POR EL SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA DEL GOBIERNO MUNICIPAL PERMITIÓ LA EVALUACIÓN DE GRAN CANTIDAD DE INFORMACIÓN POR SEGMENTO CENSAL.**

## CONTRASTES DENTRO DE LA CIUDAD

El análisis de indicadores georreferenciados desarrollados por el Sistema de Información Geográfica del Gobierno Municipal permitió la evaluación de gran cantidad de información por segmento censal. La superposición de las distintas capas permitió observar que tres zonas de la ciudad presentan marcados déficits de servicios, vivienda, necesidades básicas insatisfechas, áreas verdes, entre otros, conformando áreas críticas que plantean desafíos de sostenibilidad en varios aspectos, requiriendo la implementación de intervenciones integrales que contemplen distintas acciones sectoriales. Las zonas críticas identificadas son: i) Oeste y Bajada Grande; ii) Vía Férrea y Arroyo Antoñico; y iii) Cuenca del Arroyo Colorado y Las Viejas.

### ZONAS CRÍTICAS IDENTIFICADAS



Fuente: Elaboración propia

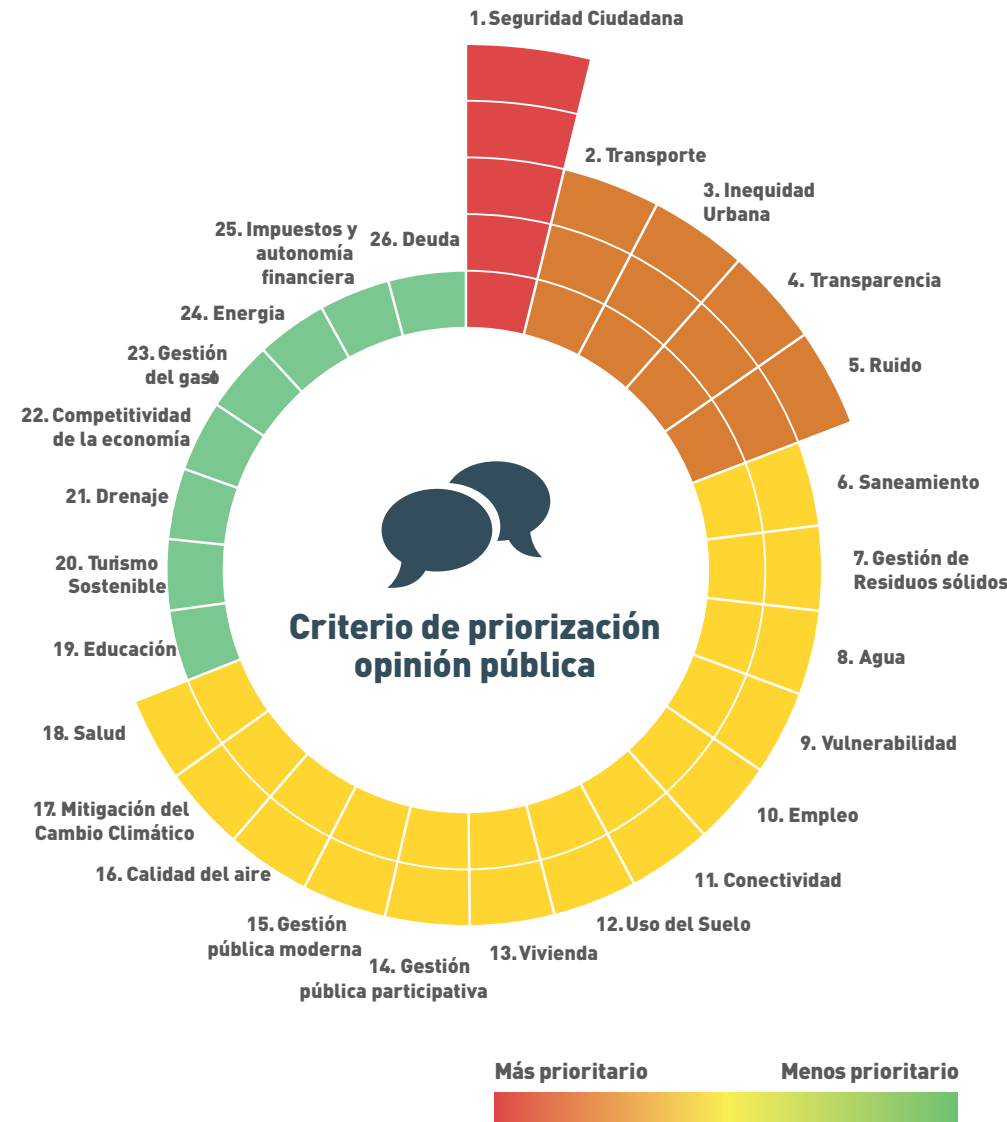


## PRIORIZACIÓN DE ÁREAS DE ACCIÓN SECTORIALES

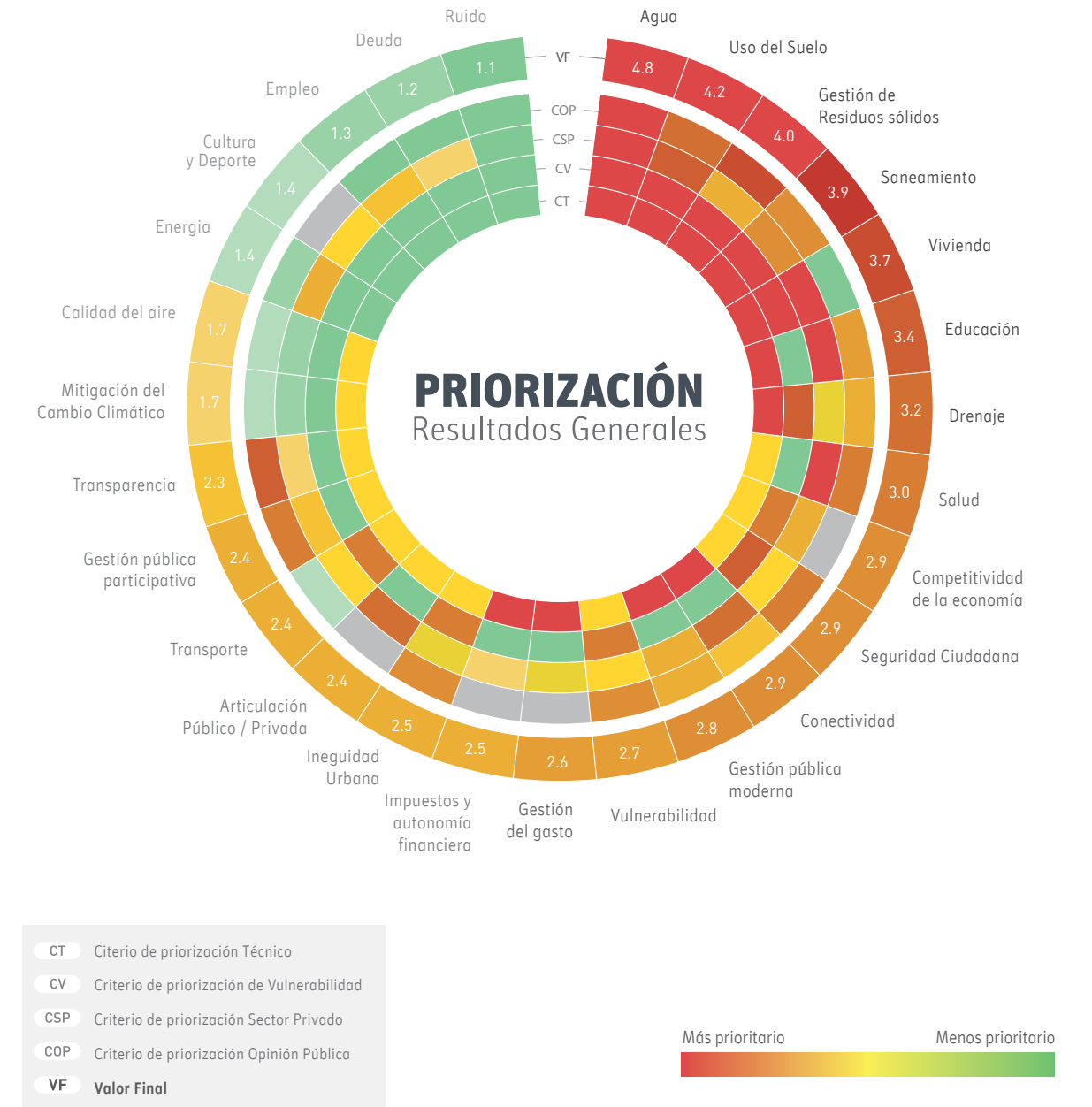
Los resultados del diagnóstico sectorial determinan uno de los criterios de priorización, llamado criterio técnico o valoración de especialistas, que determina un puntaje mayor para los temas clasificados en rojo (agua potable, saneamiento, drenaje, gestión de RSU y vulnerabilidad) que para aquellos clasificados en amarillo y verde.

Otro filtro o criterio de priorización utilizado tuvo en cuenta la opinión pública, relevada mediante la realización de una encuesta de 1.200 casos con muestreo aleatorio y un margen de error del 3,2% al 95% de nivel de confianza. Además de permitir conocer la priorización de las personas sobre los temas que más afectan a su calidad de vida, la encuesta aportó valiosa información para profundizar las distintas problemáticas sectoriales y territoriales, ya que se segmentó la ciudad en 6 zonas: las tres zonas críticas identificadas, centro, intermedia y periferia.

El tercer criterio de priorización utilizado fue el de impacto económico para la sociedad. El análisis se llevó a cabo de acuerdo a la metodología de estimación de beneficios socioeconómicos, que busca cuantificar los beneficios socioeconómicos que se obtendrían al resolver la problemática de cada tema y relacionarlos con el PBG de la ciudad. De acuerdo al porcentaje obtenido por cada tema se determina su puntaje. El cuarto filtro utilizado fue el criterio de impacto ambiental, que busca otorgar puntajes a las distintas áreas de acción de acuerdo a su importancia con relación a la mitigación o adaptación al cambio climático.



Los resultados de este proceso arrojaron la priorización de las principales áreas de acción a abordar para el desarrollo sostenible de la ciudad, en el siguiente orden: i) Saneamiento; ii) Gestión de RSU; iii) Educación; iv) Turismo; v) Drenaje; y vi) Agua. Por su transversalidad, otras áreas como Movilidad (que ocupó el séptimo lugar), Gestión Fiscal y Gobernanza, competitividad de la economía (diversificación económica) y Uso del Suelo e Inequidad Urbana también fueron incorporadas al desarrollo del Plan de Acción mediante acciones puntuales.





---

**EL EQUILIBRIO TERRITORIAL SE PROPONE ENTONCES COMO UNA ESTRATEGIA DE DESARROLLO QUE GENE-RE UNA DINÁMICA VIRTUOSA DE INCREMENTO EN LAS CALIDADES URBANAS Y AMBIENTALES, Y EN EL ACCESO A LAS OPORTUNIDADES DE DESARROLLO PERSONAL Y PROFESIONAL DE CADA CIUDADANO, EN ARMONÍA CON LAS VOCACIONES Y LAS VENTAJAS COMPARATIVAS DE CADA COMPONENTE DEL TERRITORIO.**





## PARANÁ EMERGENTE Y SOSTENIBLE: EQUILIBRIO TERRITORIAL PARA LA EQUIDAD SOCIAL, AMBIENTAL Y PRODUCTIVA.

Los desafíos de Paraná requieren de una planificación integral que se sitúe, desde una mirada holística, en intervenciones territoriales y sectoriales estratégicas y coordinadas que se orienten a disminuir los desequilibrios zonales a partir de un proceso de diversificación de las actividades económicas, de expansión de servicios públicos de calidad, de saneamiento de los pasivos ambientales y de integración urbana y fortalecimiento del tejido social.

El equilibrio territorial se propone entonces como una estrategia de desarrollo que genere una dinámica virtuosa de incremento en las calidades urbanas y ambientales, y en el acceso a las oportunidades de desarrollo personal y profesional de cada ciudadano, en armonía con las vocaciones y las ventajas comparativas de cada componente del territorio.

La aplicación de la metodología ICES en Paraná, con la participación de los distintos actores en la búsqueda de un objetivo común, ha permitido la elaboración de este Plan de Acción llamado "Paraná Emergente y Sostenible: Equilibrio Territorial para la Equidad Social, Ambiental y Productiva", priorizando los principales retos sectoriales y territoriales para la sostenibilidad ambiental, urbana, social, económica y de gestión pública de la ciudad.

Esta visión de un desarrollo territorial equilibrado, que favorezca la equidad social, ambiental y Productiva se enmarca en los siguientes lineamientos estratégicos: i) Desarrollo Económico Diversificado y Competitivo; ii) Equilibrio Territorial y Equidad Social; iii) Gobernanza Moderna y Participativa; y iv) Servicios Ambientales Sostenibles.

A partir de estos lineamientos, el plan de acción se organiza en torno a tres abordajes complementarios: acciones de gestión pública, acciones sectoriales prioritarias y complementarias, y actuaciones estratégicas integradas. Los tres abordajes contemplan la propuesta de acciones específicas cuya ejecución contribuye al alcance de uno o más de los objetivos planteados por los lineamientos estratégicos.

Para el diseño de estas acciones se tuvieron en cuenta dos dimensiones: los déficits de la situación actual y los desafíos del futuro próximo, de acuerdo al escenario de crecimiento proyectado y consensuado en la realización de talleres participativos y las estrategias de desarrollo. En consecuencia, este Plan de Acción sienta las bases para el desarrollo futuro, y al mismo tiempo es una herramienta de gestión en el presente.

**PARA EL DISEÑO DE ESTAS ACCIONES SE TUVIERON EN CUENTA DOS DIMENSIONES: LOS DÉFICITS DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y LOS DESAFÍOS DEL FUTURO PRÓXIMO [...] EN CONSECUENCIA, ESTE PLAN DE ACCIÓN SIENTA LAS BASES PARA EL DESARROLLO FUTURO, Y AL MISMO TIEMPO ES UNA HERRAMIENTA DE GESTIÓN EN EL PRESENTE.**





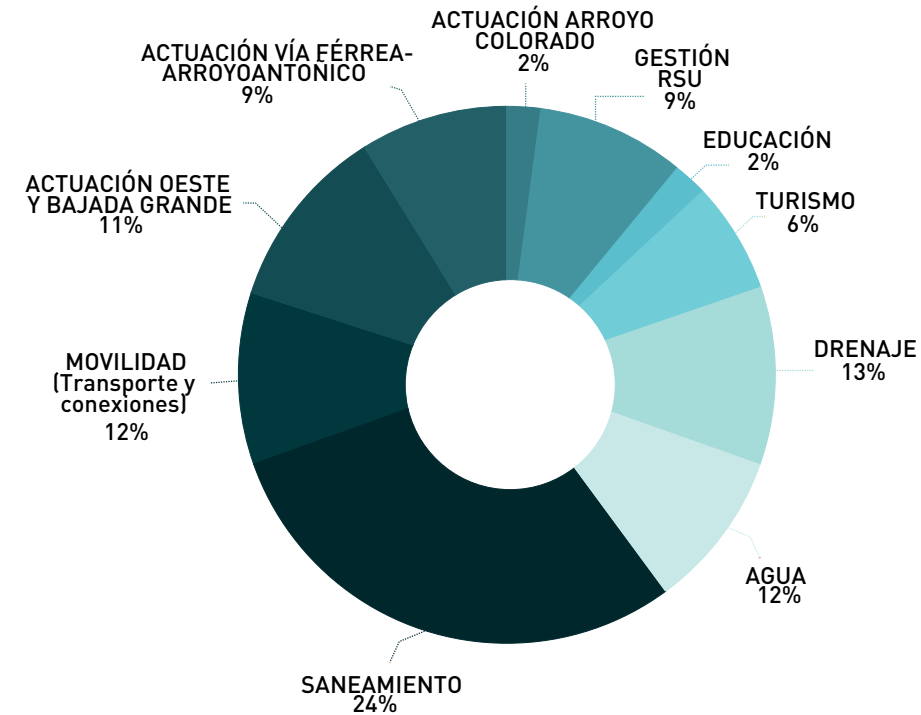
## IDENTIFICACIÓN DE COSTOS

Las acciones Sectoriales, Territoriales y de Gestión Pública identificadas en este Plan de Acción representan una preinversión de US\$ 19,5 millones y una inversión de US\$ 332,7 millones en el corto plazo (2015-2019), US\$ 6,6 millones de preinversión y 297,5 millones de inversión en el mediano plazo (2020-2024), y US\$ 5 millones de preinversión y US\$ 127,7 millones de inversión en el largo plazo (2025-2034), totalizando un monto de preinversión de US\$ 31,2 millones y un monto de inversión de US\$ 757,9 millones para los próximos 20 años.

La distribución de los montos de inversión de corto plazo (2015-2019) muestran la predominancia de las acciones referidas a Saneamiento en primer lugar (24%), y continuando en orden de importancia: Drenaje (13%); Movilidad (12%); Agua Potable (12%); la Actuación Integrada del Oeste y Bajada Grande (11%); Gestión de RSU (9%); Actuación Vía Férrea – Arroyo Antoñico (9%); Turismo (6%); Educación; y la Actuación Arroyo Colorado (2%).

ACCIÓN	CORTO PLAZO (2015-2019)		MEDIANO PLAZO (2020-2024)		LARGO PLAZO (2025-2034)	
	PREINVERSIÓN (US\$)	INVERSIÓN (US\$)	PREINVERSIÓN (US\$)	INVERSIÓN (US\$)	PREINVERSIÓN (US\$)	INVERSIÓN (US\$)
Gestión de RSU	746,800	31,530,208	250,000	22,583,352	450,000	35,093,647
Educación	592,000	7,786,050	530,000	6,437,500	1,060,000	12,437,500
Turismo	195,000	21,146,636	1,300,000	41,250,000	—	2,500,000
Drenaje	2,700,000	42,000,000	500,000	12,500,000	600,000	15,000,000
Agua	2,285,570	38,340,466	909,494	24,790,034	1,312,658	6,724,05
Saneamiento	5,560,338	79,764,367	1,384,507	18,233,252	1,565,823	12,192,911
Movilidad (transporte y conexiones)	1,923,000	40,035,000	1,237,500	103,125,000	—	34,375,000
Uso del suelo e inequidad	100,000	—	—	—	—	—
Competitividad	2,000,000	—	—	—	—	—
Actuación oeste y bajada grande	1,075,000	35,100,000	100,000	34,025,000	—	6,075,000
Actuación vía férrea - arroyo antoñico	444,500	30,227,356	154,750	12,700,000	22,100	2,050,000
Actuación arroyo colorado	157,500	6,778,375	290,700	21,840,000	15,000	1,250,000
Gestión pública	1,750,000	—	—	—	—	—
<b>Total plan de acción</b>	<b>19,529,708</b>	<b>332,708,458</b>	<b>6,656,951</b>	<b>297,484,137</b>	<b>5,025,581</b>	<b>127,698,109</b>

## DISTRIBUCIÓN DE COSTOS DE INVERSIÓN CORTO PLAZO (2015-2019)



## OPERACIONES URBANAS TRANSFORMADORAS (ACTUACIONES INTEGRADAS).

Si bien la búsqueda del equilibrio territorial es una prioridad también en el diseño de las propuestas sectoriales, las Actuaciones Integradas son una respuesta a ciertas áreas de la ciudad que, por su grado de precariedad pero a la vez de oportunidad urbana, necesitan un enfoque de actuación intensivo y multisectorial, contemplando aspectos de infraestructura, ambiente, vivienda, servicios y otros, en forma concurrente y simultánea. Las tres Operaciones Urbanas Transformadoras son:

i) El Oeste y Bajada Grande, que incluye parte del sector Oeste entre los terrenos anegadizos y el corredor del Antoñico, y las áreas de Bajada Grande, como un sistema que hoy se presenta incompleto en su urbanización y cargado de conflictos, pero que a la vez es una oportunidad muy relevante para equilibrar la ciudad con nuevos desarrollos y equipamientos anexos al sector central, y a la vez poner en valor grandes tramos subutilizados de la ribera del Paraná.

ii) Corredor Antoñico-FFCC, que tiene como ejes a la vía férrea entre Bajada Grande y su bifurcación, y el cauce del Arroyo Antoñico. En este caso se plantean como grandes objetivos el contribuir a una mejora del transporte urbano, generar una secuencia de espacios verdes públicos recreativos y recorribles, recuperar sectores urbanos precarios, impulsar procesos de renovación de usos y edificación, poner en valor estructuras subutilizadas. La ejecución de esta intervención permitirá costurar una vieja herida en el desarrollo urbano de la ciudad.

°iii) Arroyo Colorado-Las Viejas, que contempla las áreas urbanas anexas al sistema del Arroyo Colorado, incluyendo tejidos formales e informales, y los espacios no



urbanizados inmediatos al cauce, para una operación de recalificación urbana y ambiental integrada, creando un pasillo verde continuo entre Av. de Circunvalación y Av. Almafuerde, con tres parques nuevos al servicio de los barrios circundantes.

#### ÁREAS DE ACTUACIÓN DEL OESTE Y BAJADA GRANDE



Fuente: Elaboración propia

## ACCIONES SECTORIALES

### ACCIONES SECTORIALES PRIORIZADAS.



#### GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS

Si bien el Gobierno Municipal ha avanzado mucho en los últimos años, aún quedan importantes acciones por concretar, especialmente la construcción de un nuevo relleno sanitario mancomunado y la clausura y saneamiento del principal pasivo ambiental de la ciudad, el volcadero municipal. Estas acciones se complementarán bajo una mirada metropolitana con infraestructuras de separación y transferencia en municipios del Gran Paraná. Previo a la apertura del relleno y clausura del volcadero se elaborará un Plan de Inclusión Social de Recicladores. También se incrementarán las acciones de limpieza de microbasurales y medidas preventivas para evitar su nueva generación.

Se continuará con las acciones de contenerización de la unidad centro, previendo la expansión a futuro a otras unidades de la ciudad, que mientras tanto verán reforzada su recolección con la adquisición de equipamiento rodante. Se planifica la progresiva separación en origen, con especial énfasis en generadores especiales, con el objetivo de favorecer los procesos de recuperación y agregado de valor de materiales reciclables. Estas acciones alimentan y fortalecen el plan de educación ciudadana.



#### EDUCACIÓN

Las acciones planteadas en el área educativa se enmarcan en la segunda etapa del Plan Educativo Provincial y requieren la elaboración de un Estudio Sectorial de Educación, que incorpore un análisis de las necesidades de la ciudad para lograr las metas educativas. Para lograr incluir en el sistema educativo a los niños y jóvenes provenientes de familias de menores ingresos, se plantea una mayor coordinación entre las escuelas y el barrio, y la ampliación de las infraestructuras.

Con relación a la educación inicial, la obligatoriedad de educación universal para niños de 4 y 5 años requiere desarrollar las infraestructuras educativas necesarias, ya sea con la construcción de nuevos establecimientos y mobiliario, o con la rehabilitación y ampliación de infraestructura existente. También se debe contemplar el incremento de la planta docente y la formación y acompañamiento de todo el personal docente.

Tanto en la educación primaria como secundaria resulta prioritario profundizar las acciones de calidad educativa, principalmente a través de la formación y acompañamiento docente. En la formación secundaria, se requiere mejorar las infraestructuras educativas con construcción nueva y mobiliario o rehabilitación y ampliación de establecimientos existentes. Todas estas acciones estarán focalizadas en las poblaciones de menores recursos, de acuerdo a su quintil de ingreso.



#### TURISMO

Las propuestas de estrategia turística se encuentran acompañadas por estas acciones: i) ampliación de la oferta de espacios recreativos y servicios turísticos en la ribera del Río Paraná; ii) construcción del Centro de Convenciones; iii) Polideportivo multieventos; iv) recuperación Bordo Costero Noreste y Equipamientos; v) Potenciar el turismo náutico de la ciudad; vi) rehabilitación y resguardo de patrimonio histórico cultural; vii) adquisición de tribunas y escenarios móviles para eventos desarrollados al aire libre.

Con relación a los aspectos organizacionales, la conformación del Ente de Turismo de la Ciudad, que institucionalice la mesa de participación público-privada actualmente en operación, es una de las prioridades del sector.



#### DRENAJE

La elaboración de un Plan Director de Drenaje Urbano permitirá avanzar en las siguientes líneas: i) extensión de la cobertura del sistema de desagües pluviales de la ciudad; ii) adecuación de los cauces y riberas de arroyos; iii) relocalización de las viviendas afectadas que se encuentran en riesgo, iv) ampliación de las secciones de cruce de los caminos y de las partes del cauce que se encuentra entubado; y v) analizar el trasvase del arroyo Antoñico hacia un arroyo no intervenido situado al oeste del núcleo urbano.

Estas acciones se deberán complementar con otras de carácter normativo e institucional: i) marco normativo para la regulación y zonificación de los márgenes; ii) dotación

administrativa que permita hacer cumplir la ley mediante la vigilancia y las medidas sancionadoras oportunas (Dirección General de Hidráulica Municipal); y iii) Divulgación y campaña de concienciación ciudadana.



#### AGUA POTABLE

Las principales acciones planteadas para abordar esta problemática se enmarcan en los siguientes ejes: i) Sistema de agua potable: obras de toma nueva planta potabilizadora y optimización planta Ramírez; ii) Sistema de distribución: descentralización de cada centro distribuidor y sectorización de cañerías maestras, incluyendo ampliación de redes de distribución y redes maestras, readecuación de sistemas de bombeo con macromedición, entre otras acciones; iii) Sistema Operativo: Mejoramiento Rehabilitación y disminución ANC, incluyendo acciones de sectorización, completamiento de redes, rehabilitación de cañerías, equipamiento de detección de fugas, macromedidores y micromedidores, entre otros.

Desde el punto de vista institucional, resulta imperativo el diseño de un nuevo modelo de gestión independiente dentro de la estructura municipal, definiendo esquemas de recuperación de costos que permita el cobro del servicio por consumos o características de las propiedades. También se requiere la elaboración y ejecución de un Plan de Fortalecimiento Institucional.



#### SANEAMIENTO

Las principales acciones previstas se enmarcan en los siguientes ejes: i) Colectoras subsidiarias, incluyendo un



plan masivo de conexiones a redes existentes y nuevas, previendo la asistencia financiera necesaria, el completamiento de subsidiarias de colectoras existentes y nuevos; ii) Colectores Cloacales: Sistemas de Conducción y Transporte; iii) Disposición final: rehabilitación de la cloaca máxima existente, una nueva cloaca máxima, y la construcción de una planta de tratamiento de líquidos cloacales; iv) Sistema Operativo: Incluye acciones de adquisición de equipamiento para mantenimiento de las redes.

Complementariamente, la definición de objetivos de calidad de agua para los arroyos y para el Rio Paraná, acompañada de acciones para el saneamiento de los arroyos y de controles periódicos de vertidos industriales, resulta fundamental. Para ello se debe comenzar por la elaboración de un inventario de industrias y caracterización de vertidos industriales.

### ACCIONES SECTORIALES

#### ACCIONES SECTORIALES COMPLEMENTARIAS.



#### MOVILIDAD URBANA (CONECTIVIDAD Y TRANSPORTE)

La elaboración de un Plan de Movilidad deberá contemplar acciones en: i) el estudio de la gestión de demanda, circunvalación de vías, cantidad y sincronización semafórica, gestión de cargas, circuito de tránsito pesado; ii) nueva terminal de ómnibus multimodal; iii) mejora de conexiones entre barrios y a través de los arroyos; iv) nueva regulación de estacionamientos en el centro; v) incorporar un sistema de ciclovías; vi) Reorganizar el Transporte Colectivo; vii) modernizar la información al usuario de transporte colecti-

vo; viii) mejorar la conectividad externa: potenciar uso del aeropuerto para transporte de pasajeros y centro logístico de cargas, nuevo puente Santa Fe – Paraná y desarrollar la infraestructura portuaria; ix) mejorar los accesos a la ciudad, completando la circunvalación.



#### USO DEL SUELO E INEQUIDAD

Como acciones sectoriales de uso del suelo e inequidad urbana se plantea: i) programa de Equipamiento Social en los barrios; ii) programa de desarrollo de Subcentros Urbanos (zonales o distritales); iii) mayor equilibrio en la dotación de servicios entre el centro y los barrios



#### COMPETITIVIDAD DE LA ECONOMÍA

Además de los proyectos de infraestructura orientados al aumento de la competitividad y al crecimiento del empleo ya en marcha o contemplados en otras actuaciones, el plan de acción plantea la existencia de un marco institucional que permita el crecimiento de las microempresas existentes y el desarrollo de nuevos proyectos, a través del Programa de Acceso al Crédito y la Competitividad (PACC), de la SEPyme de Nación, financiado con recursos BID.



### GESTIÓN PÚBLICA

Más allá de las acciones de reestructuración institucional, fortalecimiento del sector público, capacitaciones de funcionarios municipales y herramientas modernas de gestión que fueron identificadas tanto sectorial como territorialmente en secciones anteriores, el Plan de Acción plantea la necesidad de abordar estratégicamente la cuestión de la Gestión Pública, en especial en lo relacionado con la gestión territorial, la sostenibilidad fiscal y mecanismos modernos y participativos de gobierno. Para ello, ha proporcionado asistencia a través de su Iniciativa PRODEV.

### MONITOREO CIUDADANO

ICES junto a las ciudades “regulares” participantes en el Programa ha venido incluyendo como práctica metodológica la inclusión de un sistema de monitoreo ciudadano que sigue modelos implementados con éxito en la región como el “Bogotá Como Vamos” (Colombia) o “Nuestra Córdoba” (Argentina). En dichos sistemas de monitoreo o participación ciudadana la sociedad civil en acuerdo con el municipio establecen una serie de indicadores y objetivos en términos de sustentabilidad a ser alcanzados, así como las intervenciones priorizadas en los Planes de Acción. Estos indicadores y objetivos son monitoreados de manera conjunta entre la sociedad civil y las entidades responsables de la gestión de la ciudad (municipales). El sistema de monitoreo ciudadano en la Ciudad de Paraná se implementara en la etapa de ejecución posterior al lanzamiento del Plan de Acción.



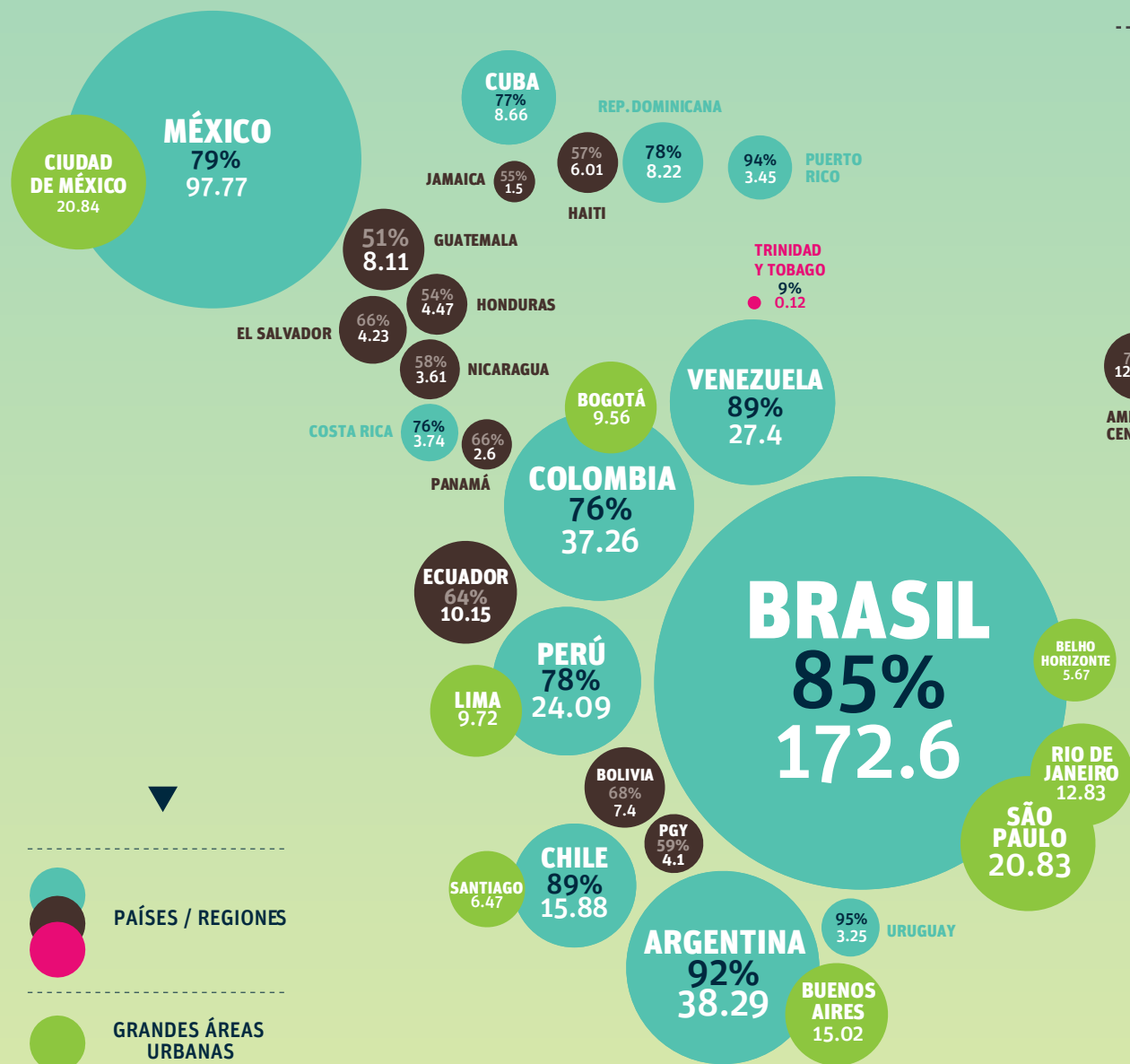


**INICIATIVA  
CIUDADES  
EMERGENTES  
Y SOSTENIBLES**





## AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

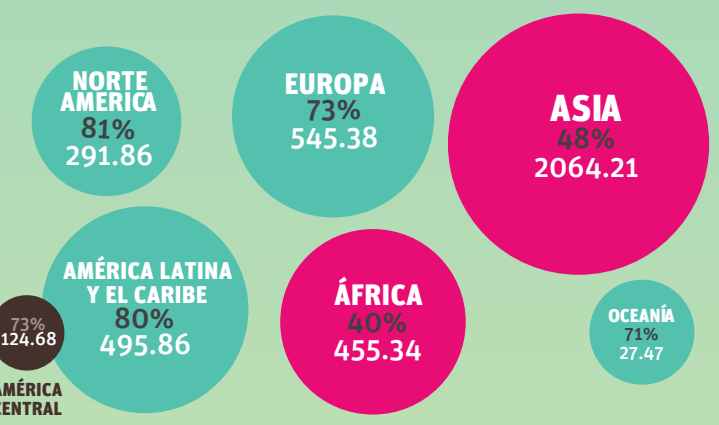


PAÍSES / REGIONES

GRANDES ÁREAS URBANAS

99% 9.99 PORCENTAJE DE POBLACIÓN URBANA MILLONES DE HABITANTES >75% 50-75% <50%

## MUNDO



## UN MUNDO URBANIZADO

Población urbana como porcentaje de la población total del país para 2014.

Fuente: World Urbanization Prospects, 2014 Revision. United Nations, Department of Economic and Social Affairs.



América Latina y el Caribe (ALC) es la región en desarrollo más urbanizada del planeta. La tasa de urbanización pasó del 41% en 1950 al 79% en el 2010 (Naciones Unidas 2012). Si esta tendencia continúa, en 20 años poco menos de la totalidad de la población latinoamericana vivirá en ciudades (90%). El gran crecimiento de la población urbana en América Latina y el Caribe a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, conjuntamente con el aumento de la actividad económica en las urbes, ha ubicado a las ciudades como punto fundamental del desarrollo latinoamericano.

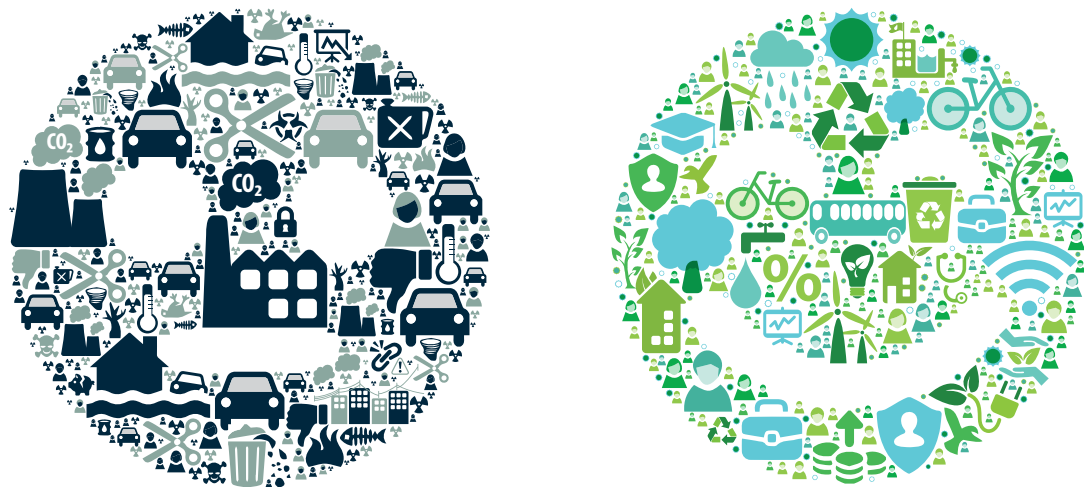
Más allá de las grandes metrópolis, se han identificado 140 ciudades intermedias (entre 100 mil y dos millones de habitantes) que se han denominado emergentes, cuyas economías y poblaciones están creciendo rápidamente, por encima del promedio del país en el cual se encuentran, en un ambiente de estabilidad social y gobernabilidad. En la medida que estas ciudades puedan mostrarse capaces de garantizar, a través de una adecuada gestión de gobierno, servicios públicos de calidad, seguridad, protección del medio ambiente y capacidad de adaptación al cambio climático, lograrán que este proceso de crecimiento se desarrolle en forma ordenada y sostenible, asegurando una mejor calidad de vida para sus habitantes. Con el objetivo de apoyar a las ciudades emergentes de América Latina y el Caribe, orientándolas hacia un crecimiento sustentable en los próximos años, el Banco Interamericano de Desarrollo está llevando adelante la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES).



ICES es un programa de asistencia técnica a los gobiernos de ciudades intermedias de ALC que presentan una gran dinámica de crecimiento demográfico y económico. Este programa de evaluación rápida permite la identificación, organización y priorización de proyectos de infraestructura de corto, mediano y largo plazo, así como la definición de proyectos y propuestas urbanísticas, medioambientales, sociales, fiscales y de gobernabilidad que permitan mejorar la calidad de vida de las ciudades latinoamericanas y una mayor sostenibilidad. De esta manera, ICES representa un nuevo enfoque para el desarrollo urbano en ALC con el cual se abordan los retos más urgentes de la ciudad.

## ¿QUÉ ES UNA CIUDAD SOSTENIBLE?

Una ciudad sostenible es aquella que ofrece una buena calidad de vida a sus habitantes, minimiza sus impactos al medio natural, preserva sus activos ambientales y físicos, y a través de ellos promueve su competitividad. De la misma manera, cuenta con un gobierno local con capacidad fiscal y administrativa para mantener su crecimiento económico, y para llevar a cabo sus funciones urbanas con la participación activa de la ciudadanía.



**OFRECE BUENA CALIDAD DE VIDA A SUS CIUDADANOS**



**CRECIMIENTO POBLACIONAL SOSTENIDO**

**ÁREAS URBANAS INTERMEDIAS**

**DESARROLLO ECONÓMICO CONTINUADO**

**ESTABILIDAD SOCIAL Y GOBERNABILIDAD**



**MINIMIZA SUS IMPACTOS AL MEDIO NATURAL**



**PRESERVA SUS ACTIVOS AMBIENTALES Y FÍSICOS**



**PROMUEVE SU COMPETITIVIDAD**



**CUENTA CON UN GOBIERNO LOCAL CON CAPACIDAD FISCAL Y ADMINISTRATIVA**



**LOS CIUDADANOS PARTICIPAN ACTIVAMENTE**



## HAY 140 CIUDADES EMERGENTES EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE



50 CIUDADES YA PARTICIPAN EN ICES + CIUDADES EMERGENTES PUEDEN SUMARSE AL PROGRAMA ICES EN LOS PRÓXIMOS AÑOS

**LAS CIUDADES INTERMEDIAS CRECIERON A UNA TASA MAYOR QUE LAS CIUDADES MÁS GRANDES, Y SON MÁS DINÁMICAS**

CIUDADES PARTICIPANTES DE LA ICES A FINALES DEL 2014

CIUDADES ■ PROGRAMA REGULAR ■ PROGRAMA ADICIONAL



## METODOLOGÍA ICES

ICES utiliza una perspectiva integral e interdisciplinaria, la cual es necesaria para identificar el camino hacia la sostenibilidad de largo plazo. Conceptualmente, se enmarca en tres dimensiones: (i) ambiental y cambio climático; (ii) urbana, que incluye el desarrollo urbano integral, movilidad/ transporte, desarrollo económico y social, competitividad y seguridad; y (iii) fiscal y gobernabilidad.

En la dimensión de sostenibilidad ambiental y de cambio climático, la ciudad debe destacarse en tres pilares: (i) en el manejo y consumo sostenible de recursos naturales; (ii) en la mitigación de gases de efecto invernadero y otras formas de contaminación, junto con el uso de fuentes sostenibles de energía; y (iii) en la reducción de su vulnerabilidad frente a los peligros naturales, así como su adaptación a los efectos del cambio climático.

En la dimensión de desarrollo urbano sostenible, la ciudad debe sobresalir en cuatro pilares: (i) en la planificación del crecimiento y la provisión de un hábitat adecuado para sus ciudadanos; (ii) en la promoción de un transporte urbano sostenible; (iii) en la promoción de la competitividad y de un desarrollo económico local sostenible; y (iv) en el suministro de servicios sociales de calidad y niveles recomendables de seguridad ciudadana.

Finalmente, una ciudad sostenible en materia fiscal y de gobierno, es aquella que sobresale en cuatro pilares: (i) en la aplicación de mecanismos de gobierno modernos, eficientes y que promuevan la participación ciudadana; (ii) en la generación de recursos propios para promover el desarrollo; (iii) en el manejo adecuado y transparente del gasto público; y (v) en la gestión eficiente de la deuda pública.

## FASES DE LA METODOLOGÍA



### NÚCLEO DE LA METODOLOGÍA

Desarrollo del Plan de Acción - 1 año

### PRE-INVERSIÓN Y MONITOREO

Ejecución del Plan de Acción - 3 años



## FASE 0 PREPARACIÓN

Tiene como objetivos asegurar el aval y compromiso de las autoridades locales, definir los equipos de trabajo (tanto de la ciudad como del BID), e identificar a los principales actores involucrados.



## FASE 1 ANÁLISIS DIAGNÓSTICO

Esta es la fase de diagnóstico, y tiene como objetivo identificar las áreas críticas que afectan la sostenibilidad de la ciudad. Para ello se realiza una evaluación multisectorial y territorial rápida de un conjunto de indicadores cuantitativos y cualitativos. En el caso de Paraná, el diagnóstico multisectorial de la ciudad comprendió el levantamiento de 146 indicadores, agrupados en 27 temas o sectores. Una vez completado el levantamiento, se comparan los valores obtenidos con los valores de referencia teóricos que representan la visión ideal del BID para la región de América Latina y el Caribe. Como resultado de esta comparación se clasifica a cada indicador en un rango, representado por los colores del semáforo: i) verde: la ciudad muestra un buen desempeño; ii) amarillo: el desempeño de la ciu-

dad podría mejorarse y iii) rojo: la situación es crítica y es necesario actuar.

Luego de este ejercicio de ‘semaforización’ de indicadores, se analizan en conjunto los resultados del proceso, así como otros aspectos cualitativos no reflejados directamente en la evaluación de los indicadores, para determinar el color de cada uno de los 24 temas o sectores.

La metodología ICES también propone de forma complementaria un análisis y prospectiva con enfoque territorial. Este incluye un estudio desagregado de la información multisectorial. Varios indicadores son analizados en detalle por zonas de la ciudad, radios censales, unidades administrativas u otro tipo de divisiones territoriales. El objetivo de este análisis es identificar zonas críticas en la ciudad, en las que la mayoría de los indicadores alcancen valores por debajo del promedio total que tiene la ciudad, y que concentran varios problemas identificados. También se estudia la estructura espacial de la ciudad y sus procesos de crecimiento, y la forma en que ambos se vinculan con las bases de la sostenibilidad urbana. Un tercer aspecto está referido a las propuestas de planeamiento. El objetivo es identificar las ideas de ciudad, estrategias y planes que están vigentes o en estudio, ya que estas son una referencia obligada para enmarcar el plan de acción. Por último, se plantea una prospectiva a mediano y largo plazo (en este caso 2030 y 2050), en la que se formulan escenarios contrastados de crecimiento y cambio de la ciudad, para evaluar los posibles futuros y su relación con decisiones presentes.

**LA METODOLOGÍA ICES TAMBIÉN PROPONE DE FORMA COMPLEMENTARIA UN ANÁLISIS Y PROSPECTIVA CON ENFOQUE TERRITORIAL.**

## FASE 2 PRIORIZACIÓN

En esta fase se busca establecer el orden de prioridad de los temas críticos para la sostenibilidad de la ciudad, identificados en la fase anterior. Cada tema o sector caracterizado por los colores rojo o amarillo se prioriza sobre la base de la aplicación de cuatro filtros: i) opinión pública (la importancia del tema para la ciudadanía); ii) costo económico (qué beneficios socioeconómicos se obtendrían al resolver la problemática o, alternativamente, que costo tiene para la sociedad la inacción); iii) ambiental/cambio climático (vulnerabilidad al cambio climático y niveles de emisiones de GEI, y potencial de mitigación de las emisiones, en cada tema); y iv) valoración de los especialistas (elaboración de una matriz de impacto de cada tema en el resto de las áreas estudiadas). Como resultado, se obtiene una lista de temas o áreas de intervención prioritarias para la sostenibilidad de la ciudad. El análisis realizado en la Fase 2 involucra a las autoridades de la ciudad, al equipo técnico del BID y a otros actores claves de la ciudad.



## FASE 3 PLAN DE ACCIÓN

Esta fase tiene como finalidad profundizar el análisis de los temas priorizados en la fase anterior e identificar las soluciones técnicas concretas que serán formuladas en el Plan de Acción. El plan incluye la programación de acciones a llevarse a cabo y la identificación de posibles fuentes de financiamiento. En este caso, se incluirán no sólo los estudios preparatorios que puedan ser apoyados por el BID, sino también aquellas soluciones que puedan tener fuentes de financiamiento distintas (locales, nacionales, privadas, otras fuentes multilaterales, agencias de cooperación, etc.) y que aporten al logro de una ciudad sostenible. Si bien en el plan de acción se plasman aquellas estrategias que la ciudad va a implementar en el corto plazo, su definición y programación están orientadas por acciones y una visión de largo plazo.

## FASE 4 PRE-INVERSIÓN

Durante esta fase comienza la ejecución del plan de acción de la Fase 3. En este momento se realizan los estudios de preinversión para formular propuestas de las soluciones concretas incluidas en el plan de acción. Estos estudios permiten profundizar el diagnóstico rápido de los temas priorizados en la Fase 1. Además, permite facilitar la formulación de soluciones concretas nivel de prefactibilidad, que puedan ser financiables por medio de diferentes fuentes.

## FASE 5 MONITOREO

Esta fase busca contribuir a implementar o fortalecer un sistema de monitoreo ciudadano de la sostenibilidad en la ciudad. El objetivo principal es generar un conjunto de indicadores de medición estandarizados que permita realizar el seguimiento de los temas identificados como prioritarios, a través de mecanismos de participación ciudadana. Un propósito adicional de esta fase es el fortalecimiento de la cultura de participación ciudadana, transparencia y rendición de cuentas para fomentar la eficiencia en la administración pública e incentivar la asignación de recursos públicos hacia los sectores prioritarios para el desarrollo sostenido de la ciudad.



# ¿POR QUÉ PARANÁ?



LA CIUDAD DE PARANÁ ENFRENTA HOY LOS DESAFÍOS PROPIOS DE UNA CIUDAD EMERGENTE Y SE PROPONE DAR RESPUESTA A ELLOS MEDIANTE UNA ESTRATEGIA DE CIUDAD CON UNA VISIÓN INTEGRAL Y DE LARGO PLAZO.



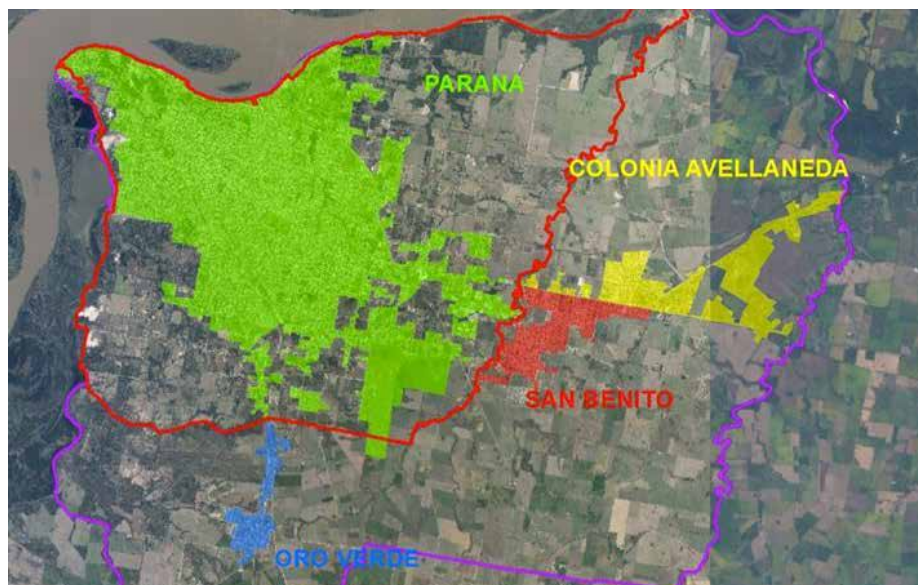
La ciudad de Paraná enfrenta hoy los desafíos propios de una ciudad emergente y se propone dar respuesta a ellos mediante una estrategia de ciudad con una visión integral y de largo plazo. A partir de la solicitud del Gobierno Nacional, la Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) inició a principios del 2013 su relación con la ciudad para apoyarla en esta empresa, trabajando en conjunto para establecer los principales retos de sostenibilidad, la priorización de los mismos y la elaboración de las estrategias y acciones integrales y multidisciplinarias necesarias para abordarlos, y de esta forma contribuir al alcance de su visión a futuro: una Paraná equilibrada en lo territorial, más justa en lo social, más integrada en lo urbanístico, más sustentable en lo ambiental, más diversificada y calificada en lo productivo, y más moderna y sostenible en su gestión pública y fiscal.

Como capital de la Provincia de Entre Ríos, la ciudad es un centro político y administrativo para una vasta región. En conjunto con los ejidos de Colonia Avellaneda, San Benito y Oro Verde forma una conurbación que recibe la denominación de Gran Paraná. Además, forma un par urbano con Santa Fe, en el que las dos ciudades se potencian y se complementan, aumentando su jerarquía en el sistema nacional de ciudades.

Siguiendo la construcción del túnel subfluvial en los años 70, el actual proyecto para un puente entre las dos ciudades plantea una perspectiva de mayor integración. Y este par urbano está situado en el cruce de dos corredores productivos y logísticos transnacionales: el eje bioceánico Mercosur-Chile, y el eje norte-sur fluvial y carretero que conecta con Paraguay y Brasil, una posición estratégica que multiplica las oportunidades para su desarrollo sostenible.



Fuente: IDOM (2014)



Fuente: IDOM (2014)



**COMO CAPITAL DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS, LA CIUDAD ES UN CENTRO POLÍTICO Y ADMINISTRATIVO PARA UNA VASTA REGIÓN.**



El crecimiento demográfico de Paraná fue muy intenso entre 1970 y 2001, con tasas superiores a la media provincial (entre 1,5% y 1,8% anual), asociadas a una fuerte inmigración desde ciudades y pueblos de su entorno regional. La población de la ciudad ascendía en 2010 a 248 mil habitantes, 265 mil habitantes en el conglomerado del Gran Paraná (Paraná, San Benito, Colonia Avellaneda y Oro Verde), y cerca de 340 mil para el Departamento de Paraná, que incluye un total de 13 municipios y algunos centros rurales. Por su parte, el par urbano Paraná-Santa

Fe reunía en 2010 un total de 639 mil habitantes (los dos municipios) y de 755 mil habitantes (las dos áreas metropolitanas). Aunque en el último decenio el crecimiento de Paraná fue menor, la ciudad enfrenta todavía los desafíos propios del cambio acelerado, que se tradujo en el aumento de la pobreza urbana, la segregación socio espacial, y el avance de la economía informal. Adicionalmente, se debe considerar un enfoque metropolitano al abordar los desafíos de la ciudad, ya que la ciudad debe entenderse en su sentido más amplio, reconociendo los nuevos

barrios y sectores que se conforman entre Paraná y los ejidos limítrofes, haciendo necesario una gestión urbana mancomunada.

El desarrollo económico de Paraná se apoya en varios motores. En su carácter de capital provincial, la ciudad administrativa genera gran cantidad de empleos en el sector gubernamental, al mismo tiempo que cuenta con un sector de comercio y servicios fuerte y dinámico. Además, alberga un importante desarrollo industrial, integrado en

cadena productivas nacionales, que representa más de la mitad de su producto (55,6% del PBG 2012). También cuenta con desarrollos prometedores en materia de turismo, y oportunidades en sectores dinámicos como logística y tecnologías de la información. En este sentido, la gran cantidad de universidades con asiento en la ciudad pueden constituirse en instituciones de referencia, con importantes aportes para el desarrollo, tanto en la formación especializada de recursos humanos como en el aporte de investigaciones técnicas. En consecuencia, las

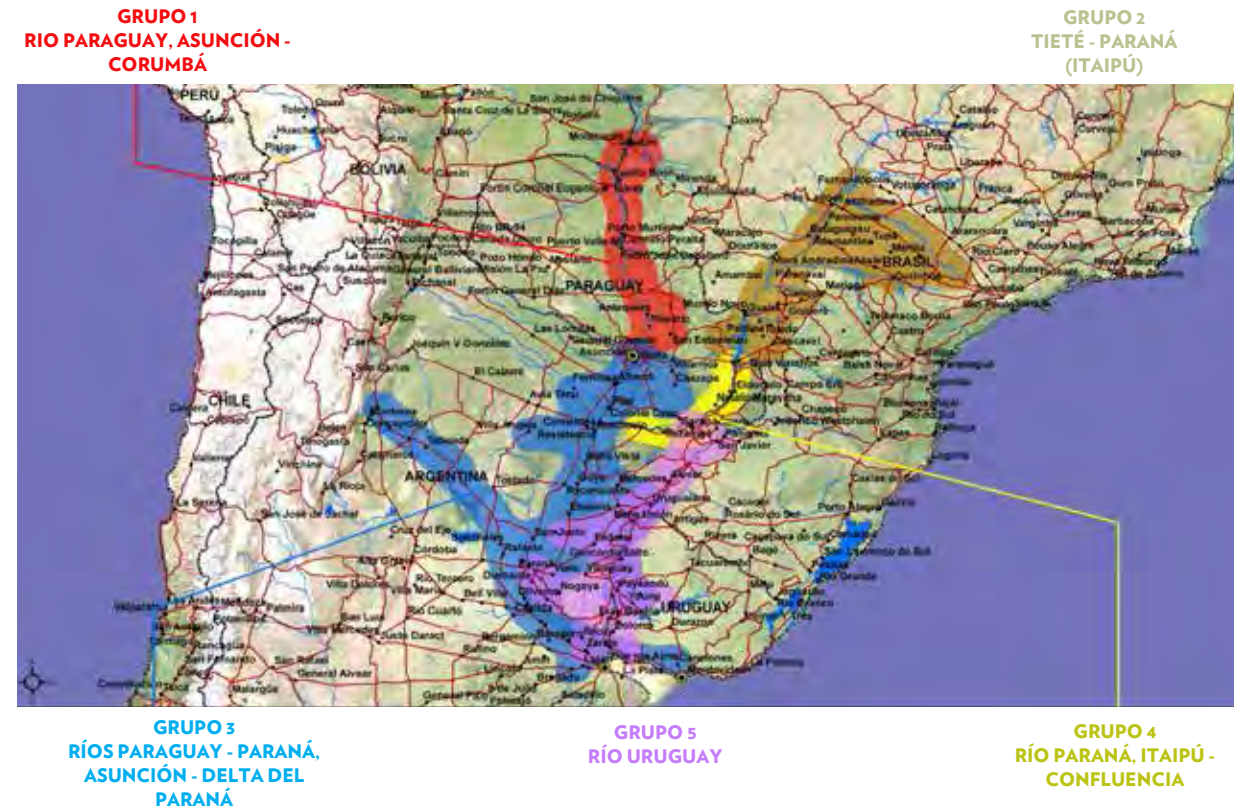
tareas de modernizar las bases tradicionales y diversificar el perfil productivo se presentan a la vez como un desafío y una oportunidad para el desarrollo económico en los próximos años, y para esto será necesario dar prioridad a políticas activas en promoción empresarial, formación de capital humano y social, y mejoras en aspectos críticos de conectividad e infraestructuras.

En cuanto a su patrimonio ambiental, la inserción de la ciudad sobre las barrancas del Río Paraná le da las calida-

des de una ciudad ribereña, con una interesante variedad de paisajes. Su clima agradable y su entorno natural han fomentado el desarrollo del turismo y de los deportes acuáticos en general. Sin embargo el desarrollo urbano no se produjo siguiendo la ribera, sino avanzando sobre el territorio, por lo que existe todavía un gran potencial de mejora en la relación con el Río.

Paraná se ubica en una meseta ondulada, con barrancas hacia el río del mismo nombre, lo que la protege frente

EJE DE INTEGRACIÓN DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ -  
MAPA D E GRUPOS DE PROYECTOS



EJE DE INTEGRACIÓN MERCOSUR-CHILE -  
MAPA DE GRUPOS DE PROYECTOS





## POBLACIÓN ÁREAS METROPOLITANAS DE PARANÁ Y SANTA FE ÚLTIMOS 4 CENSOS NACIONALES

ENTRE RÍOS	1980	1991	2001	2010
Parana	161,638	209,853	237,968	247,863
San benito	1,082	3,149	6,771	9,324
Oro verde	357	1,483	2,548	4,333
Colonia avellaneda	—	1,117	2,190	3,048
Sauce montrull	407	424	586	837
<b>AM PARANA</b>	<b>163,484</b>	<b>216,026</b>	<b>250,063</b>	<b>265,405</b>
Departamento	223,665	276,160	319,947	339,930
Provincia	908,313	1,020,257	1,156,799	1,235,994

Fuente: IDOM (2014) con base a información INDEC

SANTA FE	1980	1991	2001	2010
Santa fe	295,350	348,325	368,668	391,164
Santo tomé	36,028	43,928	58,277	65,648
Recreo	3,535	7,626	10,714	12,774
San José del rincón	—	4,738	8,480	10,176
Sauce viejo	—	2,641	6,505	7,953
Arroyo leyes	—	35	1,594	2,420
<b>AM SANTA FE</b>	<b>334,913</b>	<b>407,293</b>	<b>454,238</b>	<b>490,171</b>

a las inundaciones. Este llano ondulado es cruzado por distintos arroyos dentro de los cuales los más importantes son Las Tunas, Las Viejas, Culantrillo, la Santiagueña y el Antoñico (el más relevante, que divide a la Ciudad en este y oeste, y a la vez representa una oportunidad única de integración).

Estas barrancas interiores y perimetrales configuran el desarrollo de la ciudad. Sin embargo, en las últimas décadas, han crecido asentamientos informales en las barrancas y áreas inundables, que han deteriorados y constreñidos los cauces de los arroyos, suponiendo un riesgo para la población y para el ecosistema de la zona.

El reto es entonces recuperar los cauces y márgenes de los arroyos, trasladando población en riesgo, saneando los cauces y aguas, y poniendo en valor los ríos mediante parques verdes lineales y conexiones que integren el desarrollo habitacional con los ecosistemas urbanos, y permitan equilibrar el territorio de la ciudad.

En términos de sostenibilidad social, la sociedad paranaense presenta niveles aceptables de integración y una distribución del ingreso en la que predominan los sectores medios, no se observan los procesos de polarización o fragmentación agudos propios de ciudades de mayor escala. Sin embargo, la segregación socioespacial está presente, y se manifiesta en los contrastes entre áreas urbanas en materia de calidad de servicios y de perfil social, a distintas escalas: grandes zonas, como entre los barrios centrales y los situados al oeste del Antoñico, o pequeñas áreas, como sucede entre algunos barrios consolidados y los asentamientos informales en torno a los arroyos.

La integración urbana también se resiente en el caso de los crecimientos dispersos en las periferias de la ciudad: fraccionamientos para las clases medias al sur y al este,



Fuente: IDOM (2014)

con baja densidad unitaria (menos de 25 viv/ha) y dependientes del automóvil, y conjuntos habitacionales de vivienda social ubicados en áreas con mala accesibilidad y pocos servicios.

Ante estas disparidades en materia de desarrollo urbano, la ciudad está impulsando acciones correctivas, mediante estrategias para desarrollar sus potencialidades (el paisaje, el patrimonio arquitectónico, la idiosincrasia de su gente, la escala urbana) y minimizar sus debilidades (la marginalidad, la contaminación, la congestión, el crecimiento disperso).

En conclusión, Paraná es una ciudad emergente que posee el reto de potenciar sus activos histórico-culturales y naturales, usufructuando una arquitectura urbana propia

de una de las ciudades más bellas del país, y mejorando la integración con el río Paraná y con los diferentes arroyos urbanos. La ciudad debe promover un desarrollo más equilibrado, integrando las realidades urbanas, ambientales y sociales a ambas márgenes de los arroyos, y renovando algunos barrios periféricos con déficit de servicios públicos y equipamientos públicos.

Para ello, es básico promover una gestión moderna, transparente, eficaz y fiscalmente sostenible, con una gestión del territorio coordinada entre los distintos actores del área metropolitana, e impulsar una economía diversa, con una industria fuerte y competitiva, la promoción de nuevos emprendimientos con base tecnológica, y un turismo de negocios, cultural y ecológico de calidad y excelencia.



Paraná tiene aún el desafío de traducir la visión del desarrollo urbano a largo plazo en una estrategia integrada, intersectorial, y en unas líneas de acción efectivas, que puedan continuarse a través de distintos períodos de gobierno. El Gobierno Municipal y la ICES han desarrollado un esfuerzo en este sentido, que se plasma en este Plan de Acción que sintetiza los resultados a la fecha de una relación de trabajo en conjunto mutuamente enriquecedora y plantea una serie de intervenciones holísticas y multidisciplinarias de mejora sectorial y transformación territorial. La ejecución de las acciones incluidas en este Plan no asegurará el alcance de los objetivos de desarrollo fijados, pero definitivamente significará un avance en la dirección escogida. De ello dependerá del esfuerzo de los Gobiernos Municipales, la continuidad en el proceso y el apoyo de todas y todos los paranaenses.



# ANÁLISIS TERRITORIAL





## VISIÓN REGIONAL

El espacio metropolitano del Gran Paraná está situado sobre el Río Paraná, y forma un par urbano con Santa Fe que se asienta en el margen opuesto. Ambas ciudades son capitales de sus respectivas provincias, Entre Ríos y Santa Fe.

Estas dos provincias junto con Córdoba forman la Región Centro, una asociación política creada a partir de 1998 con el objetivo de cooperar en la promoción del desarrollo social y económico.

Ubicada en el corazón de la Pampa, centro neurálgico del polo agro-exportador, esta región cuenta con alrededor de 8 millones de habitantes y 377.109 km<sup>2</sup> de superficie, conformando un área de gran potencial para transitar el nuevo escenario de la economía internacional.

En el marco de este acuerdo, las provincias realizan de manera conjunta actividades de promoción, y formularon en 2007 un plan estratégico común para guiar sus acciones de cooperación.

“...en el Plan Estratégico para la Región Centro, se definieron 14 temáticas transversales a las tres provincias, a saber: Acción Social, Educación y comunicaciones, Gobierno, Recursos Hídricos, Salud, Sistema Intermodal de Transporte e Infraestructura, Cultura, Hacienda y Finanzas, Producción, Trabajo, Ciencia, Tecnología e innovación, Medio Ambiente y Turismo.”<sup>1</sup>

LA REGIÓN CENTRO Y LA PROVINCIA ENTRE RÍOS



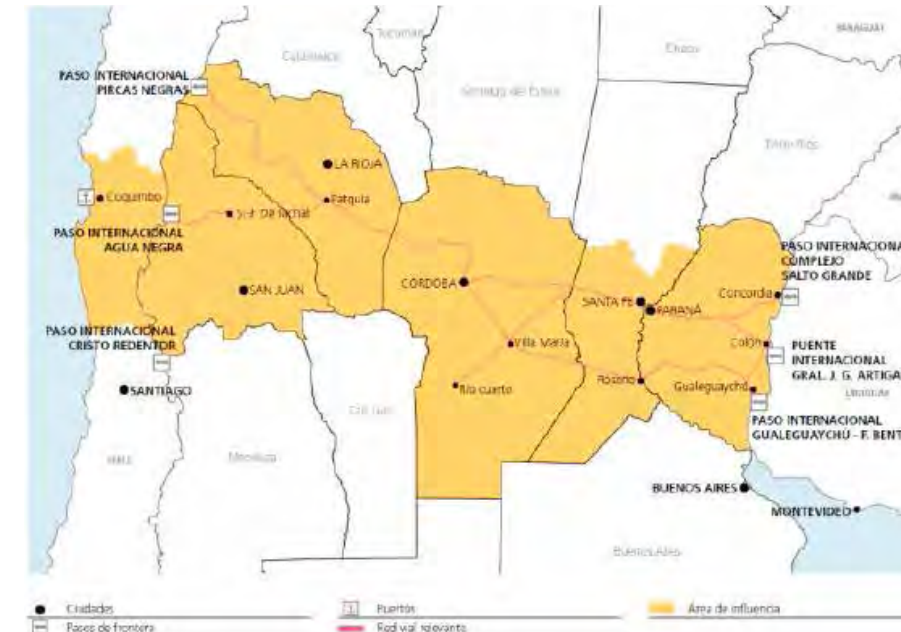
Fuente: [http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/115856/\(subtema\)/93663](http://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/115856/(subtema)/93663)



En el contexto provincial, Paraná como capital es el punto de confluencia de una red de rutas que se abren hacia el sur, este y norte para abarcar el territorio completo de la provincia. Un hecho a destacar es que hasta la construcción del túnel subfluvial que la une con la vecina Santa Fe (habilitado en 1969), la ciudad de Paraná se encontraba relativamente aislada por carretera del resto del territorio nacional.

Desde una perspectiva supranacional, Paraná forma parte del corredor central de comunicación bioceánica entre Chile y Brasil.

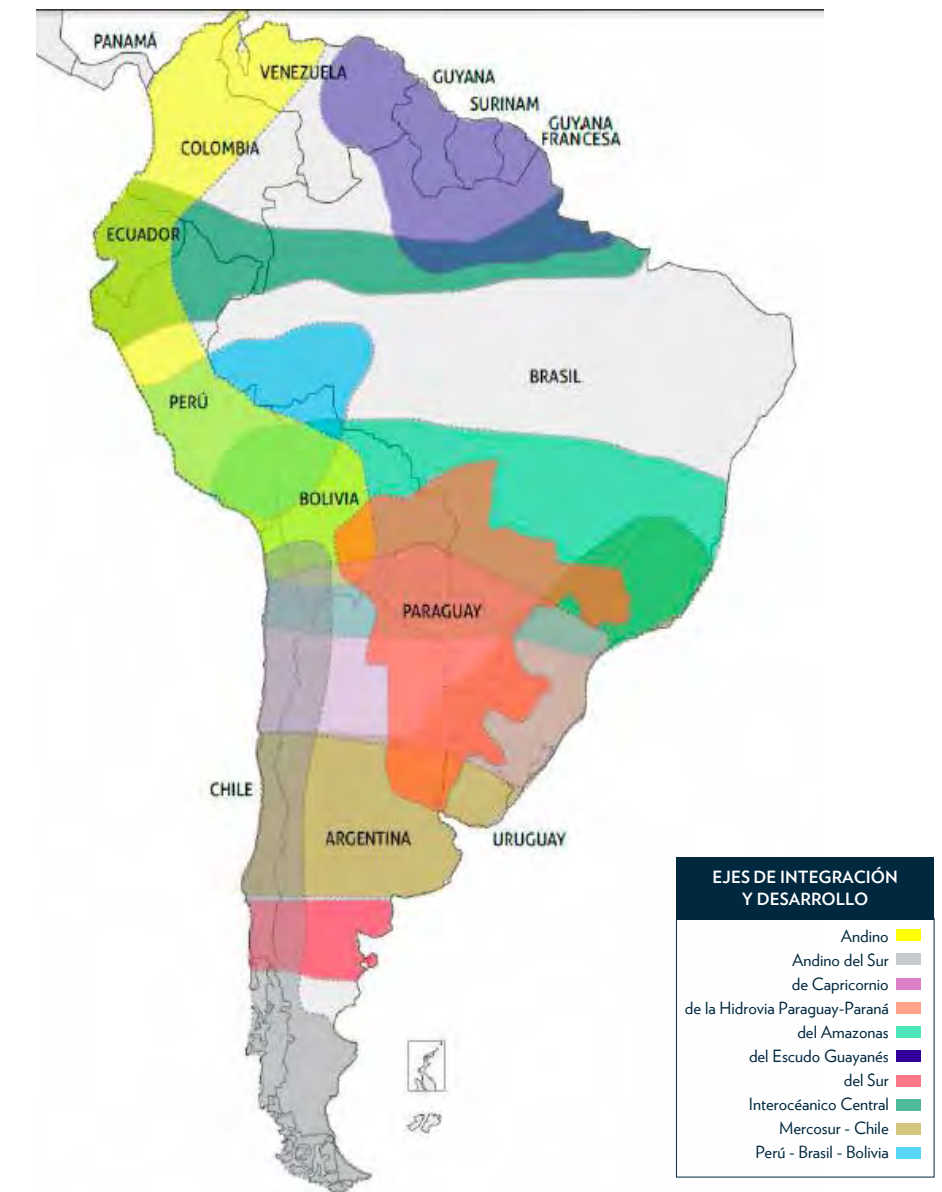
UBICACIÓN DE PARANÁ EN EL EJE MERCOSUR-CHILE  
ÁREA DE INFLUENCIA DEL GP 4 DEL EID MERCOSUR-CHILE



Fuente: Argentina 2011 PET Libro 4: 146

Desde el punto de vista del desarrollo urbano el contexto más determinante es el creado por las dos ciudades, Santa Fe y Paraná, y su región metropolitana asociada. Las figuras permiten apreciar el par urbano con las aglomeraciones urbanas que acompañan a las dos capitales y su alcance.

EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO QUE INTEGRAN LA INICIATIVA PARA LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA (IIRSA)



EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO	
Andino	■
Andino del Sur	■
de Capricornio	■
de la Hidrovia Paraguay-Paraná del Amazonas	■
del Escudo Guayanés del Sur	■
Interoceánico Central	■
Mercosur - Chile	■
Perú - Brasil - Bolivia	■

Fuente: IIRSA

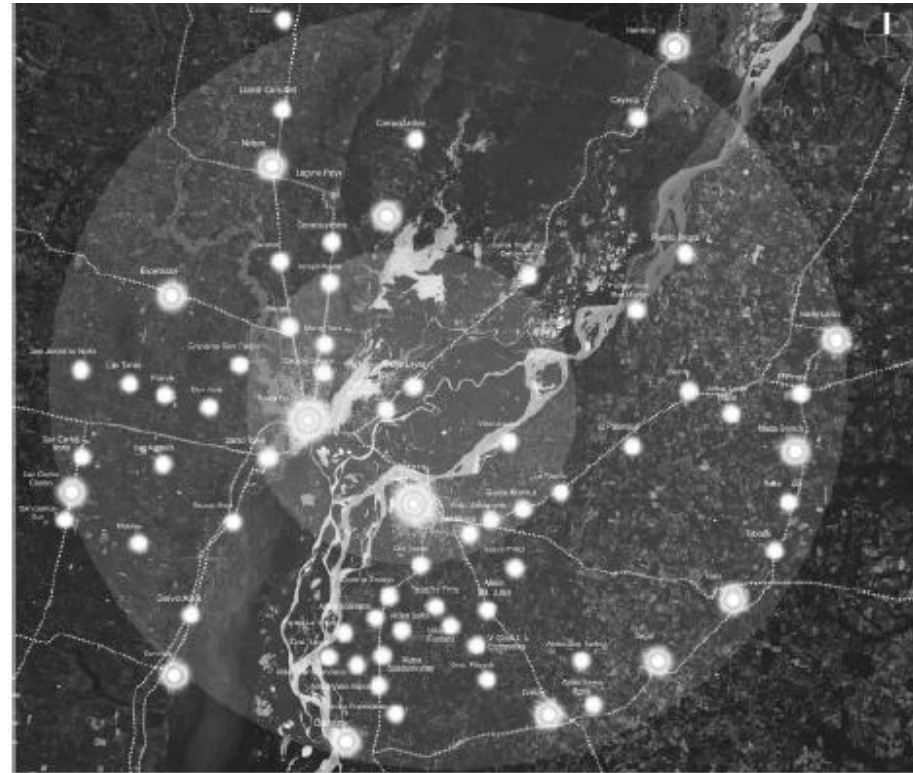


EL PAR URBANO SANTA FE - PARANÁ



Fuente: Google Earth

ÁREA METROPOLITANA SANTA FE- PARANÁ: ESQUEMA DE LA AGLOMERACIÓN  
DE DOBLE CENTRALIDAD



Fuente: Soijet, Mirta et al (2012)

REFERENCIAS	
Centros terminales	○
Ciudades centrales	⊙
Ciudades anillo intermedio	●
Corredores metropolitanos	---





## ANÁLISIS TERRITORIAL DEL GRAN PARANÁ.

### FORMACIÓN INICIAL DE LA ESTRUCTURA URBANA

La ciudad surge en el siglo XVIII como sitio de extracción de mineral calcáreo vinculado a Santa Fe. La zona de Bajada Grande y Puerto Viejo forman el núcleo inicial de actividad. Para cuando se formaliza un trazado urbano, este se ubica en la meseta y al este del Antoñico, separado de las barrancas que dan al Arroyo y al Río Paraná. Por tanto desde este origen se configura el par formado por el centro urbano residencial y cívico, y el sector de producción y puerto. La ribera del río no tenía entonces interés residencial ni paisajístico.

El desarrollo del núcleo poblado durante fines del XVIII y la primera mitad del XIX se vincula económicamente con la ganadería, principal producción de Entre Ríos, siendo Paraná un puerto de salida de parte de esta producción. El breve período de 1854 a 1860 en el que Paraná fue la sede de gobierno de la Confederación significó un impulso en el desarrollo social y político local.

De fines del XIX son dos hechos de grandes consecuencias para la estructura urbana presente: uno es la demarcación de las chacras en el entorno rural de la ciudad, en base a una cuadrícula de caminos de 500x500m, y el otro es la construcción y operación del ferrocarril, con su estación principal al sur del casco urbano y su punto terminal en Bajada Grande. La trama rural viene siendo en los últimos años el soporte vial de los crecimientos suburbanos y periurbanos. El par formado por la vía del tren y las barrancas del Arroyo Antoñico, por su parte se constituyó en un

límite material y simbólico entre la ciudad para vivir y la zona productiva y utilitaria situada al oeste.

El siguiente gráfico muestra la estructura urbana de Paraná hacia 1920. La ciudad coincide con el actual centro, está limitada por los arroyos Antoñico y Las Viejas, y rodeada al sur y al este por la trama rural de 500x500, y al oeste por las áreas industriales de Bajada Grande. La diagonal del Arroyo Antoñico y la vía de tren se configura ya como barrera para el crecimiento hacia el suroeste.

A principios del siglo XX Paraná vivió un ciclo incipiente de industrialización, con la presencia de la fábrica de cementos, la de cerámicas, y el nuevo matadero y frigorífico, todos ellos en la zona oeste.

En el campo de la planificación y diseño urbano se destaca la construcción del Parque Urquiza, proyectado por Thays como forma de redefinir la relación de la ciudad con el río. Lo que eran barrancas naturales se convierte en un paisaje construido y en un paseo público de muy amplias dimensiones, que pasaría a ser parte de la identidad local. El crecimiento de la planta urbana siguió a ritmo lento hasta la década de 1970. La ciudad, en materia de intercambios económicos y sociales, mantuvo su vocación de conexión hacia el interior de la provincia, prolongando un cierto aislamiento en relación al resto del territorio argentino.

Es en los años 70 y 80s del siglo pasado que madura un nuevo ciclo de crecimiento, marcado por nuevos factores. El primero fue una obra clave, el túnel subfluvial que conectó de manera franca a Paraná con Santa Fe y la trama nacional de carreteras. Esta conexión permitió que se formara un incipiente par urbano entre las dos ciudades, con crecientes vínculos económicos y sociales. Los sectores económicos más beneficiados fueron la educación y los servicios.

Un segundo factor para este ciclo dinámico fue la inmigración de habitantes provenientes del interior de la provincia, especialmente de pequeños pueblos y ciudades, que buscaba en la capital una salida a la crisis y la falta de perspectivas en sus localidades. La mayoría de estos inmigrantes llegaron a la ciudad con escasos recursos y calificaciones, engrosando los sectores más pobres de la sociedad. Desde el punto de vista urbano, gran parte de estos inmigrantes encontraron soluciones de vivienda en asentamientos irregulares, en general situados en los márgenes de los arroyos.

Entretanto, la base económica de la ciudad se resintió por el declive paulatino de sus actividades industriales heredadas del ciclo previo. Esto significó una mayor dependencia del sector de servicios y comercial en la generación de empleo. Como respuesta, las autoridades promovieron la creación de un Parque Industrial en el límite sureste del ámbito municipal.

Hacia 1990 el ciclo de inmigración había perdido intensidad, y el ritmo de crecimiento de la población bajó. Sin embargo, continuó la expansión urbana, bajo modalidades de menor densidad y más difusas, avanzando sobre los paisajes rurales del entorno.

ESTRUCTURA URBANA DE PARANÁ HACIA 1920



Fuente: IDOM 2014

### CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN Y LA HUELLA URBANA

Entre la década de 1960 y la de 2010, la ciudad duplicó largamente su tamaño, tanto en población como en superficie urbanizada, como muestran los siguientes cuadros y gráficos.

El crecimiento más dinámico de la población se dio entre 1970 y 1990, las décadas en las que la inmigración desde el ámbito rural y ciudades menores de la provincia fue más importante. En cambio, el crecimiento en extensión de la huella urbana tuvo un ritmo más parejo durante todo el período, y en el último período presentó un crecimiento promedio de 82ha anuales, similar al de 1979-1990.

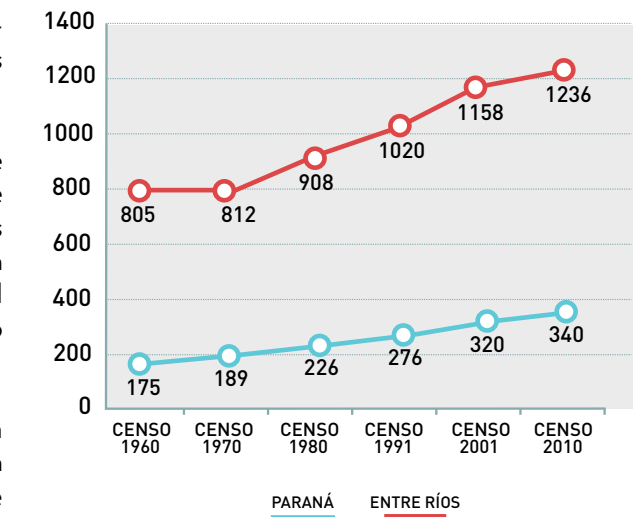
Que la huella urbana esté creciendo en una proporción similar a la población significa que buena parte de la nueva demanda de vivienda y suelo se está resolviendo mediante la expansión de la ciudad, y no mediante su densificación. Esto sin descartar que debido a la disminución constante del tamaño de los hogares, la demanda de vivienda crece más rápido que la población.

En el último decenio, además, coincide un enlentecimiento del crecimiento demográfico con una aceleración de la expansión urbana. Todo indica entonces que la demanda de vivienda nueva se está volcando crecientemente al suburbio de baja densidad, o a conjuntos habitacionales periféricos, y por tanto la fuerza expansiva de la ciudad está aumentando.

Finalmente, se observa que los municipios vecinos que forman el área metropolitana junto con Paraná tienen una participación creciente en el crecimiento demográfico, especialmente desde 1990. La tendencia indica que en los próximos años, su participación puede ser aún mayor. Por

tanto, la expansión de la huella urbana a nivel metropolitana también se está desplazando hacia dichos municipios.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN LA PROVINCIA DE ENTRE  
RÍOS Y EN EL DEPTO DE PARANÁ



En el gráfico de evolución de la población se aprecia el período de crecimiento más dinámico que tuvo la ciudad entre 1970 y 2000, y cómo en el último período este ritmo se enlenteció, incluso más que lo observado para el total provincial.



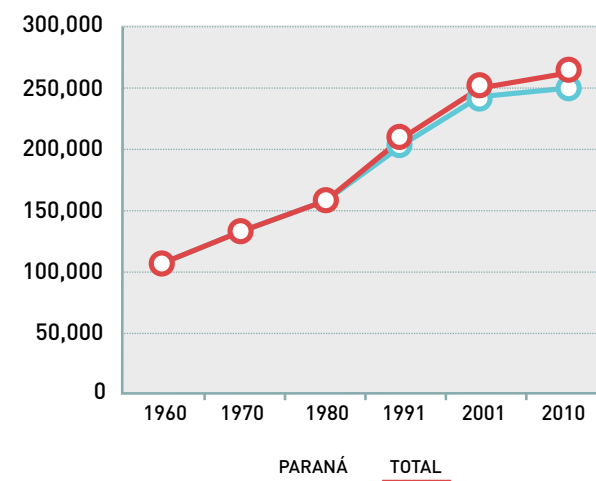


EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN PARANÁ Y MUNICIPIOS VECINOS

CENSOS	1960	1970	1980	1991	2001	2010
Paraná	107,551	127,635	161,638	207,853	237,968	247,863
Municipios vecinos	376	558	1,439	5,749	11,509	16,705
Total	107,927	128,193	163,077	213,602	249,477	264,568
Paraná variación / 1960	100%	119%	150%	193%	221%	230%

Fuente: IDOM (2014) con base a información INDEC

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN PARANÁ Y MUNICIPIOS VECINOS

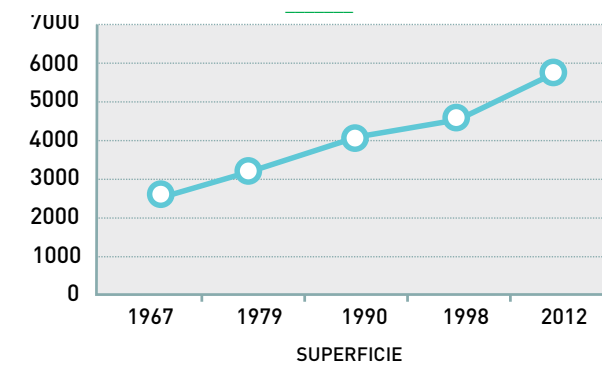


El crecimiento de los municipios vecinos comienza a ganar importancia a partir de 1990, en estas dos últimas décadas y media, mientras la ciudad central tiende a crecer en forma más lenta. La lectura desde el punto de vista del desarrollo urbano es que el crecimiento demográfico y la nueva vivienda se está trasladando en buena medida a los bordes externos del Gran Paraná.

EVOLUCIÓN DE LA SUPERFICIE OCUPADA POR LA HUELLA URBANA

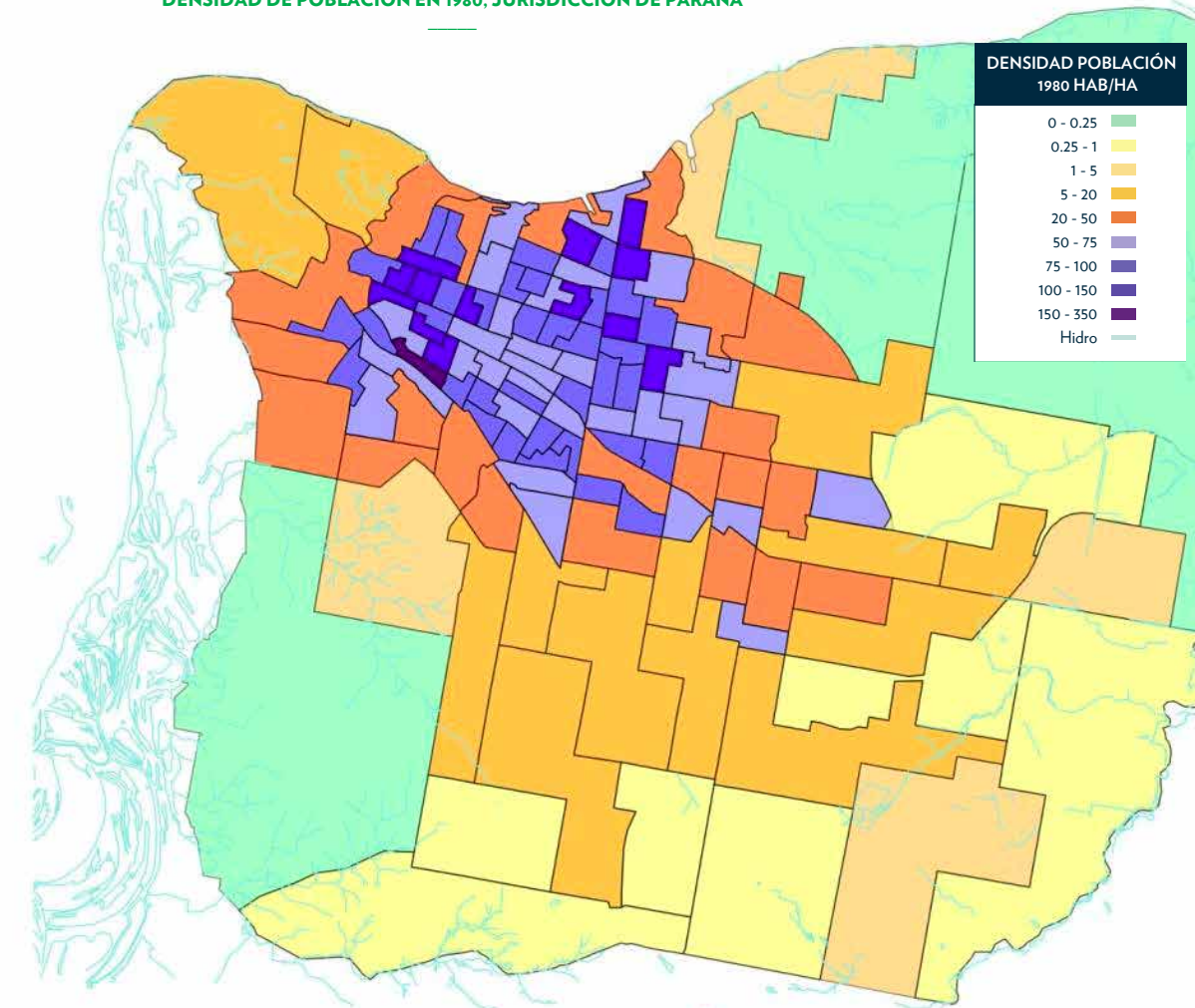
AÑO	1967	1979	1990	1998	2012
Superficie en hectáreas	2,454	3,269	4,169	4,593	5,737
Variaciones	-	815	900	424	1,144
Variación anual media	-	68	82	53	82
Variación sobre 1967	100%	133%	170%	187%	234%

La evolución de la huella urbana muestra un crecimiento continuo, cuyas variaciones no responden linealmente al proceso de crecimiento de la población. Es claro cómo en el último período esta expansión vuelve a los ritmos de los años 80, cuando el crecimiento demográfico era más intenso que el actual. De nuevo la explicación hay que buscarla en una tendencia a privilegiar las modalidades expansivas del crecimiento urbano.

CRECIMIENTO DE LA HUELLA URBANA DE PARANÁ  
(Superficie en ha.)

Cuando se analiza la evolución de las densidades urbanas en el período para el ámbito municipal de Paraná, se confirma la nueva tendencia expansiva. En los siguientes mapas, que representan la densidad de población por radios censales, se aprecia cómo entre 1980 y 2010, mien-

DENSIDAD DE POBLACIÓN EN 1980, JURISDICCIÓN DE PARANÁ

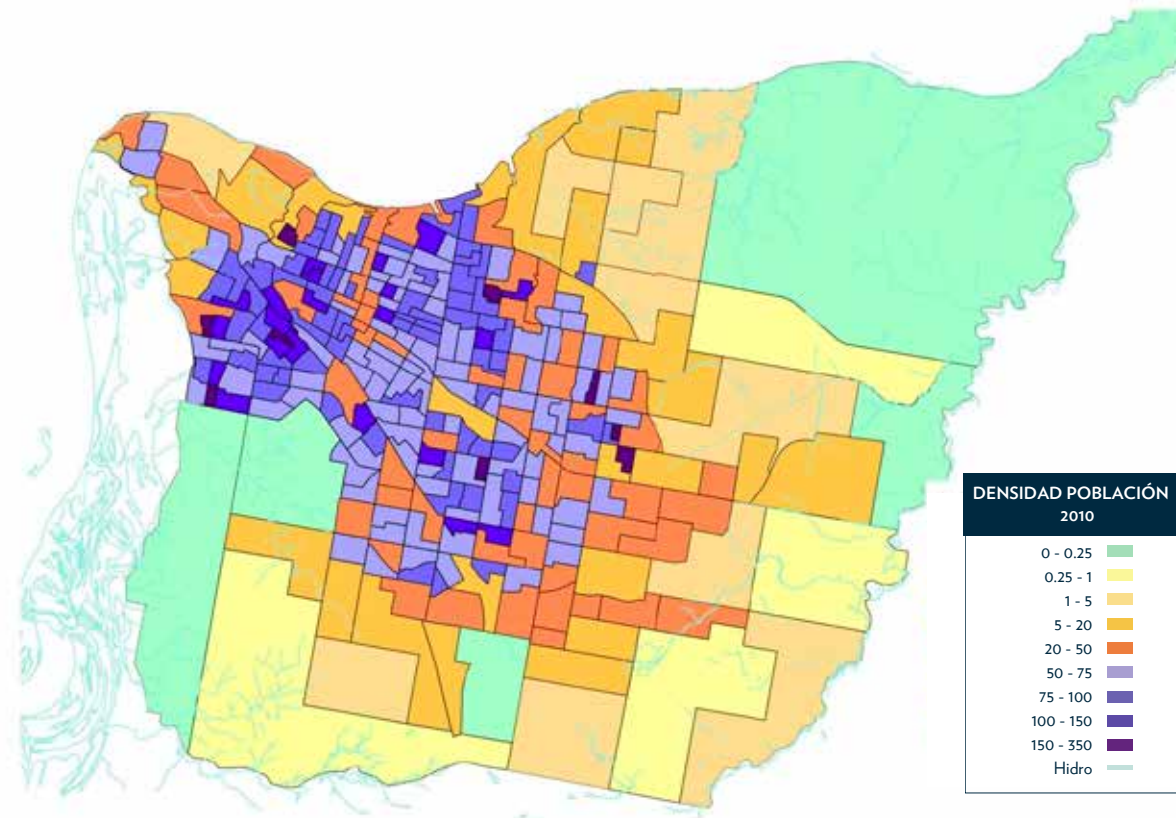


Fuente: IDOM (2014)

tras la densidad en las áreas centrales permanece estable o disminuye, en las periferias se generan extensas áreas de baja densidad donde antes había paisajes rurales. La ciudad crece pero no con densidades medias, porque el crecimiento no es compacto sino disperso.



DENSIDAD DE POBLACIÓN EN 2010, JURISDICCIÓN DE PARANÁ

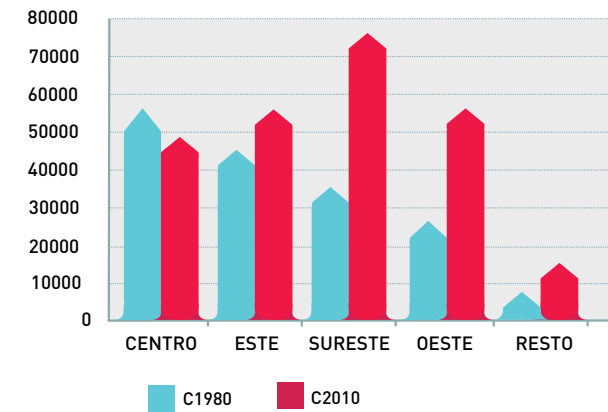


Si se analiza esta evolución poblacional por grandes áreas de la ciudad, en el mismo intervalo de 30 años, se puede ver con claridad un proceso de redistribución de la población. Mientras el centro decrece pasando de representar un tercio a una quinta parte de la población total, el sector sureste sigue el camino inverso, y también crece el oeste en forma dinámica.

REDISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN LA CIUDAD A MEDIDA QUE SE PRODUCE LA EXPANSIÓN

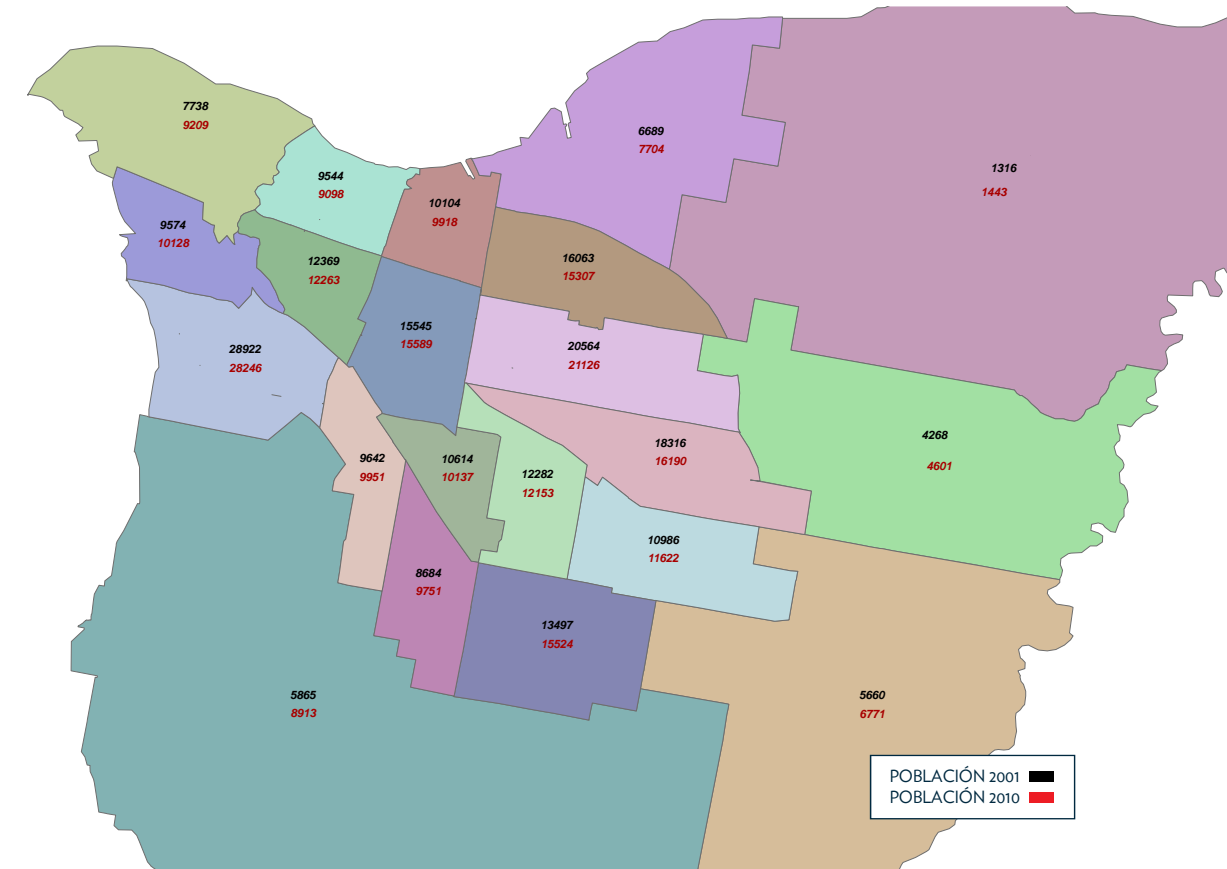
ÁREAS	AÑO		VARIACIÓN	ESTRUC.
	C1980	C2010	1980-2010	C1980
Centro	55,200	48,868	-11%	33%
Este	44,849	55,394	24%	27%
Sureste	33,164	76,067	129%	20%
Oeste	27,128	54,025	99%	16%
Resto	4,708	13,310	183%	3%

EL CAMBIO EN LA ESTRUCTURA DEMOGRÁFICA-ESPACIAL URBANA / 1980 - 2010  
DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR GRANDES ÁREAS



La georreferenciación de la población por zonas de la ciudad de acuerdo a los datos de los censos 2001 y 2010 también permite observar este fenómeno de suave caída de la población del centro, que en buena parte se explica por hogares más chicos. Deberá prestarse atención a la evolución de este proceso en el futuro, controlando que el centro se mantenga fuera de un proceso de degradación, que pueda llegar a afectar el activo histórico y turístico de la ciudad.

POBLACIÓN POR ZONAS  
POBLACIÓN 2001 VS. POBLACIÓN 2010

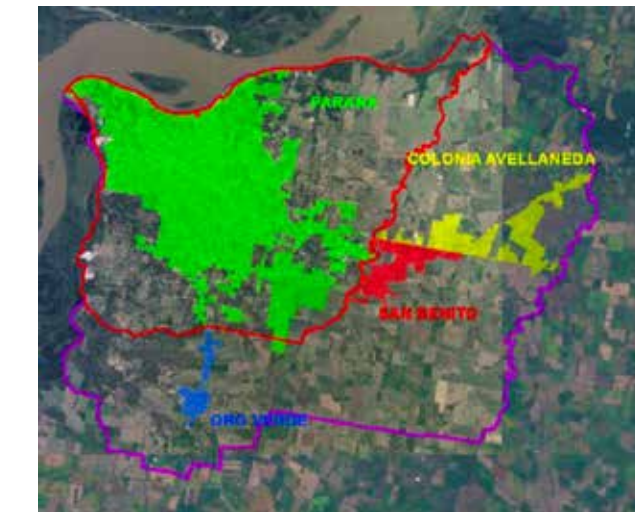


Fuente: Oficina SIG municipalidad de Paraná

El estudio realizado especialmente para la Iniciativa sobre el crecimiento de la huella urbana en el último medio siglo (IDOM 2014) permite apreciar en forma gráfica los procesos de expansión que caracterizan el modo de crecimiento urbano de la ciudad.

Se muestra primero la extensión actual de la huella urbana del Gran Paraná, y a continuación los gráficos correspondientes a distintas fases previas de crecimiento.

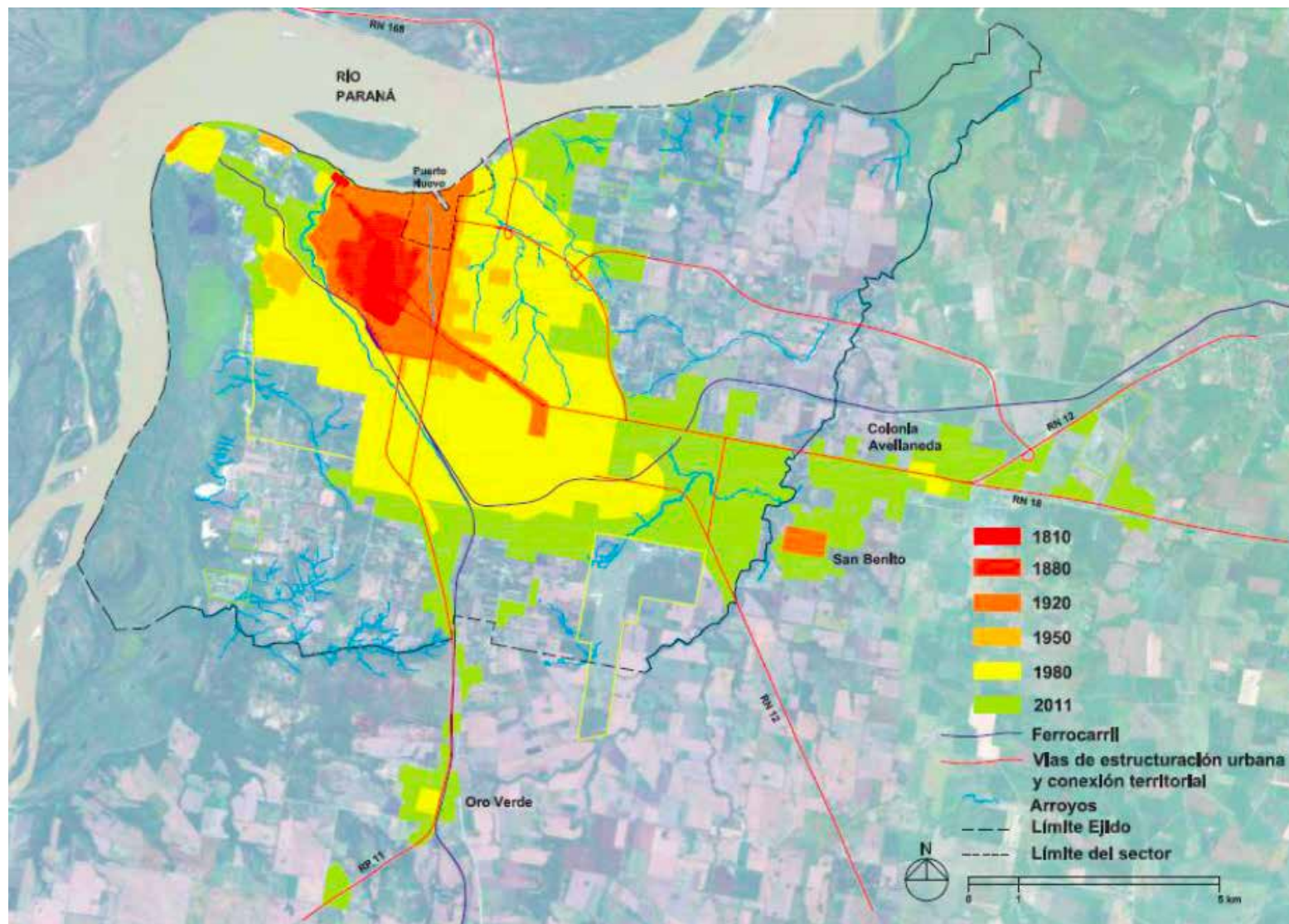
HUELLA URBANA ACTUAL, ÁREA GRAN PARANÁ.



Fuente: IDOM (2014)

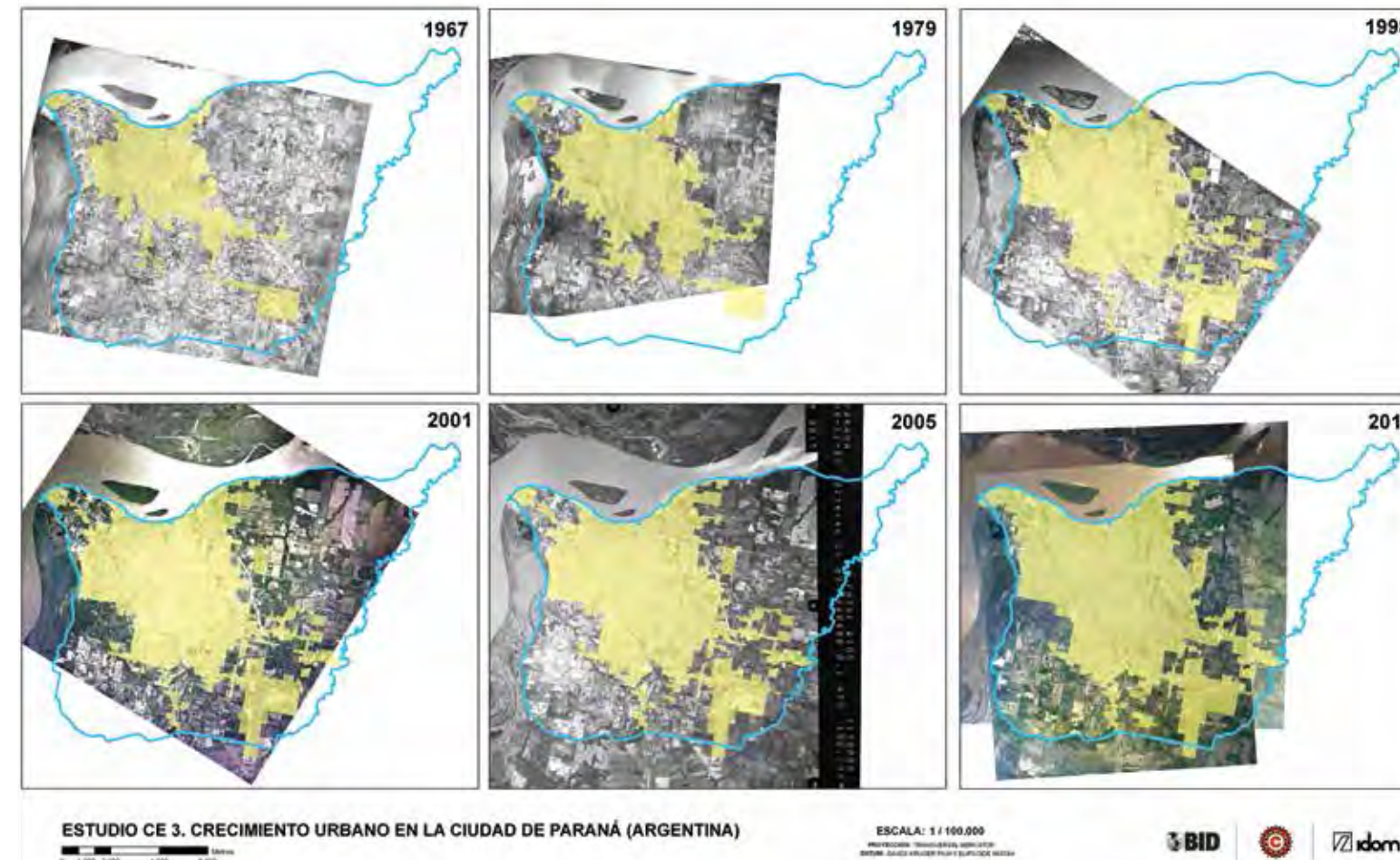


PROCESO HISTÓRICO DE FORMACIÓN DE LA HUELLA URBANA DE PARANÁ.



Plan Maestro del Área costera de Paraná, Tomo I: 32

CRECIMIENTO HISTÓRICO DE LA HUELLA URBANA DEL GRAN PARANÁ DESDE 1967 EN BASE A FOTOS AÉREAS.



Fuente: IDOM 2014



## ANÁLISIS TERRITORIAL POR ÁREAS HOMOGÉNEAS.

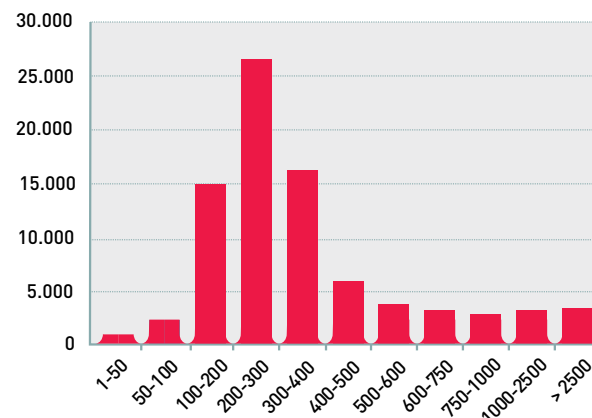
### LA VARIEDAD DE TEJIDOS URBANOS

La caracterización de los tejidos urbanos permite apreciar cómo se combinan los aspectos referidos a la subdivisión del suelo, las infraestructuras, los usos y la edificación, dando lugar a distintos tipos de vecindario. El objetivo es llegar a una tipología urbana para el Gran Paraná, que permita luego evaluar los problemas y los desafíos que plantea cada sector diferenciado del territorio.

En primer lugar, si se observa la subdivisión del suelo, Paraná presenta un parcelario urbano en el que predominan lotes de pequeña dimensión. Las parcelas formales registradas en el catastro municipal son cerca de 85.000 en todo el distrito, y su distribución es la que se muestra en el cuadro y gráfico adjunto, con estos resultados:

- Una quinta parte (20%) son menores de 200m<sup>2</sup>;
- Un tercio (33%) tienen entre 200 y 300m<sup>2</sup>;
- Casi tres cuartas partes (73%) tienen entre 100 y 400m<sup>2</sup>;
- Algo menos de una quinta parte (18%) tienen entre 400 y 1.000m<sup>2</sup>.

GRÁFICO DE LA CANTIDAD DE PARCELAS SEGÚN RANGOS DE TAMAÑO, PARA TODO EL EJIDO DE PARANÁ



CUADRO DE LA CANTIDAD DE PARCELAS SEGÚN RANGOS DE TAMAÑO, PARA TODO EL EJIDO DE PARANÁ

RANGO	CANTIDAD	PORCENTAJE
< 50	208	0%
50-100	1,589	2%
100-200	15,828	19%
200-300	28,122	33%
300-400	18,013	21%
400-500	7,393	9%
500-600	3,652	4%
600-750	2,584	3%
750-1000	2,006	2%
1000-2500	2,611	3%
> 2500	2,626	3%
<b>TOTAL</b>	<b>84,652</b>	<b>100%</b>

En la zona central de la ciudad son comunes los lotes interiores accesibles por pasajes, lo que muestra que la ciudad se densificó en superficie, generando lotes de muy pequeña dimensión. Las excepciones son lotes destinados a usos institucionales y en algún caso comerciales, que presentan superficies mayores. Los gráficos presentados muestran tramos del parcelario central con estas características.

En el extremo opuesto, las nuevas subdivisiones en las periferias contrastan fuertemente con esta densidad y compacidad de los tejidos centrales. En general, estas se producen dentro de la trama de caminos rurales que consiste en una cuadrícula de caminos distanciados 500m entre sí, lo que da lugar a polígonos rurales de 25ha. El fraccionamiento de estos polígonos se produce sin que medie un plan de detalle o plan parcial: cada subdivisión

PLANO DEL PARCELARIO CON RANGOS DE SUPERFICIE DE LAS PARCELAS, SECTOR CENTRO ENTRE PLAZAS (TIPO 1)



PLANO DEL PARCELARIO CON RANGOS DE SUPERFICIE DE LAS PARCELAS, SECTOR CENTRO ENTRE PLAZAS (TIPO 1)



resuelve de manera autónoma su trazado local de calles. Este procedimiento da lugar a desarrollos muy fragmentados y/o dispersos. La densidad parcelaria sigue siendo entre media y alta, porque el Código Urbano permite parcelas mínimas de 300 y 450m.

La fragmentación se produce por la coexistencia de subdivisiones singulares que ocupan sectores de los polígonos rurales, sin estar sujetas a una planificación de escala intermedia. Los resultados más comunes son las discontinuidades funcionales y geométricas entre las tramas de calles locales, la generación de espacios residuales, y el tratamiento incoherente del entorno de las cañadas o arroyos que deberían gestionarse como corredores verdes integrados. También se produce una variedad arbitraria de relaciones entre los tejidos locales y la macrotrama de ori-

gen rural, al no haber un criterio que las regule y coordine. En una escala más amplia, este modo de crecimiento genera unos espacios que no tienen las calidades propias de lo urbano ni de lo rural. Las siguientes imágenes muestran la transición desde los tejidos consolidados hasta la dispersión del periurbano, en el sureste de la ciudad.

La mayoría de estos crecimientos se dieron como subdivisiones para venta de solares a partir de parcelas rurales de entre 5 y 15 hectáreas, de modo que cada subdivisión ocupa parcialmente uno de los polígonos de 500x500m definidos por la trama vial existente. En su mayoría, estas subdivisiones carecen de cloacas con conexión a la red general, y recurren a soluciones individuales para el servicio de saneamiento. Además muchas de ellas están alejadas de las líneas del transporte colectivo, y carecen

de comercios y servicios en su entorno. Configuran así un tipo de suburbio mal conectado y mal servido.

El surgimiento de este tipo de tejidos dispersos, no consolidados, es el resultado de varios factores. Por un lado, existe un código de planeamiento que los permite, por otro expresan una demanda social que busca el modelo de casa propia y finalmente se corresponden con menores precios del suelo, que de todos modos resultan un negocio rentable para los fraccionadores por la muy baja inversión requerida.



LA EDIFICACIÓN AL AÑO 2001 SOBRE AMANZANADO EN EL SURESTE DE LA CIUDAD



Fuente: Oficina SIG municipalidad de Paraná

DETALLE DE LA ESTRUCTURA Y DENSIDAD DEL PARCELARIO EN EL SURESTE DE LA CIUDAD (TIPO 3)



Fuente: SIG Municipalidad, elaboración propia.

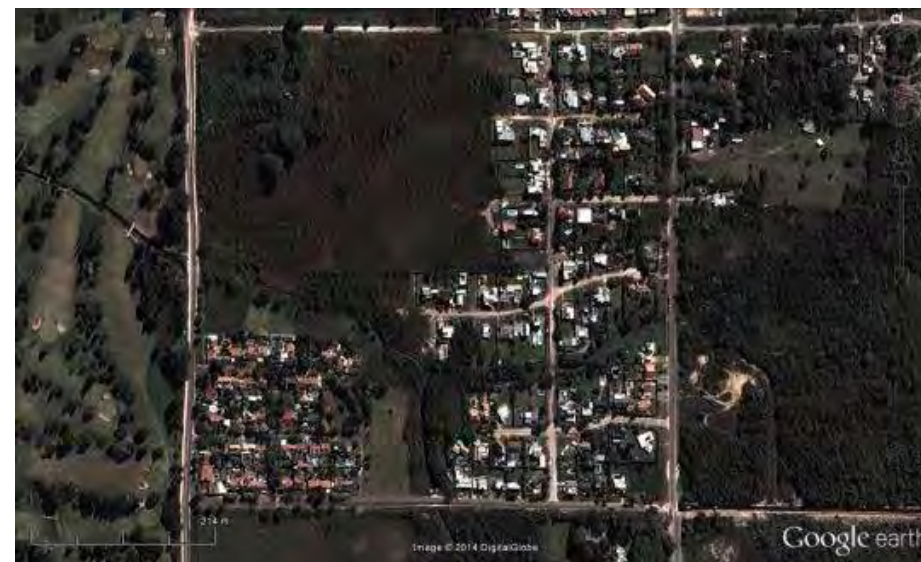
CRECIMIENTO DISPERSO POR SUBDIVISIONES AISLADAS AL NORESTE DE LA CIUDAD (TIPO 3)



SUBDIVISIONES DISPERSAS  
EN LAS PERIFERIAS



CRECIMIENTO FRAGMENTADO, RESULTADO DE SUBDIVISIONES  
SIN UN PLAN DE DETALLE PREVIO





## PROBLEMÁTICA POR TIPOS URBANOS Y GRANDES ZONAS.

En el estudio realizado sobre la Huella Urbana y los crecimientos de la ciudad (IDOM 2014) se arribó a una clasificación de los tipos de tejido urbano teniendo en cuenta distintos factores, particularmente el uso, la morfología, la densidad y el grado de consolidación (nivel de ocupación y desarrollo de infraestructuras).

### SÍNTESIS DE GRANDES TIPOS Y ZONAS DE USO Y OCUPACIÓN DEL SUELO.

Tomando como base el análisis de IDOM, con alguna variante, se distinguen en Paraná los siguientes tipos urbanos, que a la vez se corresponden con grandes zonas urbanas.

#### TIPO 1.

Tejido central, caracterizado por alta densidad parcelaria, ocupación plena, usos mixtos residenciales, comerciales y de servicios, infraestructuras completas, edificación variada proveniente de distintas épocas de la historia de la ciudad. Se corresponde con la zona del Centro Urbano, limitada al norte por el Parque Urquiza y la ribera, al oeste por el cauce del Antoñico, al sur por la calle Macía y al este por la Avenida Ramírez. El trazado urbano es el fundacional.

#### TIPO 2.

Barrios consolidados, caracterizados por alta densidad parcelaria, ocupación casi completa, presencia de restricciones no resueltas (cauces de arroyos), usos residenciales predominantes con presencia limitada de ejes comerciales, talleres depósitos, infraestructuras incompletas (carencias muy importantes en drenajes urbanos y en saneamiento),

edificación de calidad variable, en general de baja altura, con predominio de la construcción entre medianeras (ocupación continua del borde de manzana). En la estructura urbana, los barrios consolidados forman un anillo que rodea al centro urbano por el este, sur y oeste. Los desarrollos al oeste del centro presentan indicadores de mayor precariedad en materia de infraestructuras y calidad ambiental.

Estos primeros dos tipos sumados configuran la ciudad consolidada, y coinciden con la extensión total del área urbana de hace 50 años. Los restantes tipos se corresponden con los crecimientos urbanos sucedidos desde entonces.

#### TIPO 3.

Urbanización no consolidada, que corresponde a zonas de crecimiento más reciente en las periferias, en las que existen tejidos urbanos incompletos y a menudo dispersos y desconectados. Esta modalidad también se observa en los crecimientos en torno a los núcleos de los municipios vecinos, especialmente en San Benito y Colonia Avellaneda.

#### TIPO 4.

Urbanización informal, que corresponde a los asentamientos irregulares, en general ubicados en suelos públicos en los márgenes de los arroyos o en fajas reservadas a calles o a la vía del FFCC. Los barrios informales presentan en general las peores condiciones ambientales, problemas de accesibilidad, carencia de servicios, y concentración de la pobreza. Su crecimiento fue más dinámico en décadas anteriores, coincidiendo con la inmigración a la ciudad de población proveniente del interior provincial. Como los asentamientos ocupan espacios intersticiales, no configuran una gran zona urbana, sino un archipiélago que se superpone con las áreas consolidadas de la ciudad. Actualmente parte de ellos pasaron o están pasando por una consolidación asistida desde los programas de mejoramiento de barrios (PROMEBA), que atienden sus

problemas de infraestructura, vivienda y servicios sociales.

#### TIPO 5.

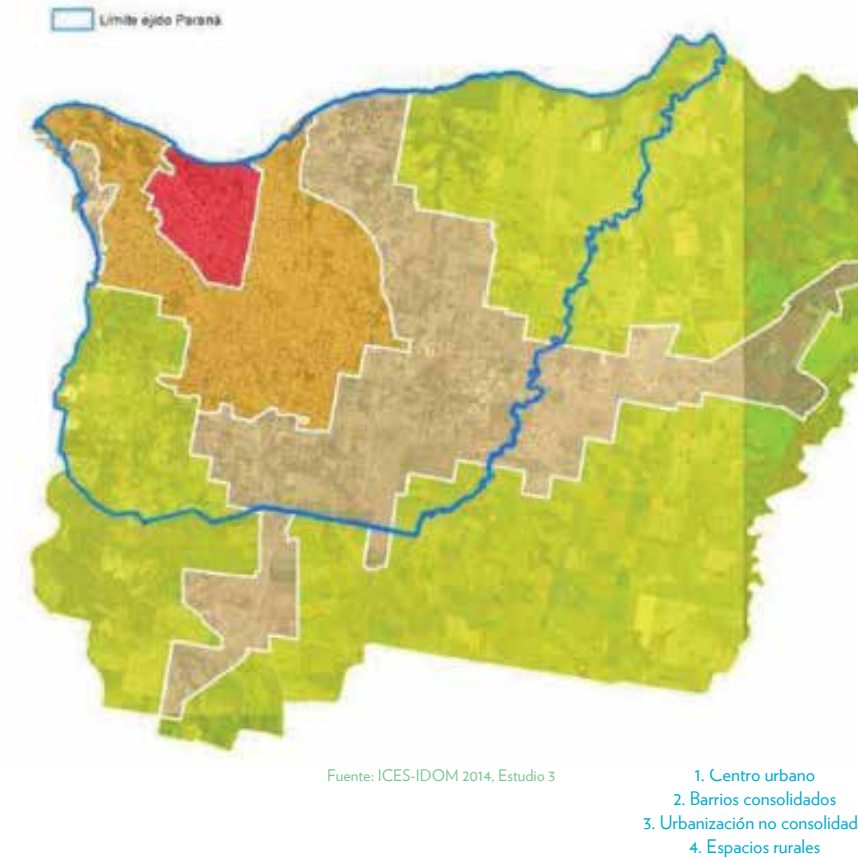
Distritos de usos no residenciales. Refiere a espacios especializados, monofuncionales. Entre ellos se destaca el Parque Industrial, que funciona como un tejido con manzanas y parcelas. También se incluyen otros enclaves no residenciales, como el Aeropuerto, que corresponden a conjuntos unitarios y no forman propiamente tejidos. Entretanto los barrios privados y cerrados tienen una presencia menor y actualmente no son admitidos en Paraná, por lo que no se incluyen como un tipo significativo.

#### TIPO 6.

Tejidos agrícolas, que tienen presencia importante en el ámbito municipal y metropolitano. Los lotes máximos de 25ha están naturalmente delimitados por la trama cuadrícula de los caminos rurales. Hoy se presentan como tejidos vulnerables ante la expansión urbana.

Por último en términos de uso del suelo se destacan importantes espacios naturales con alto valor ecológico, como los humedales, los márgenes de arroyos, la ribera del Paraná. Estos se encuentran en diferentes estados de conservación, siendo los arroyos urbanos los más intervenidos.

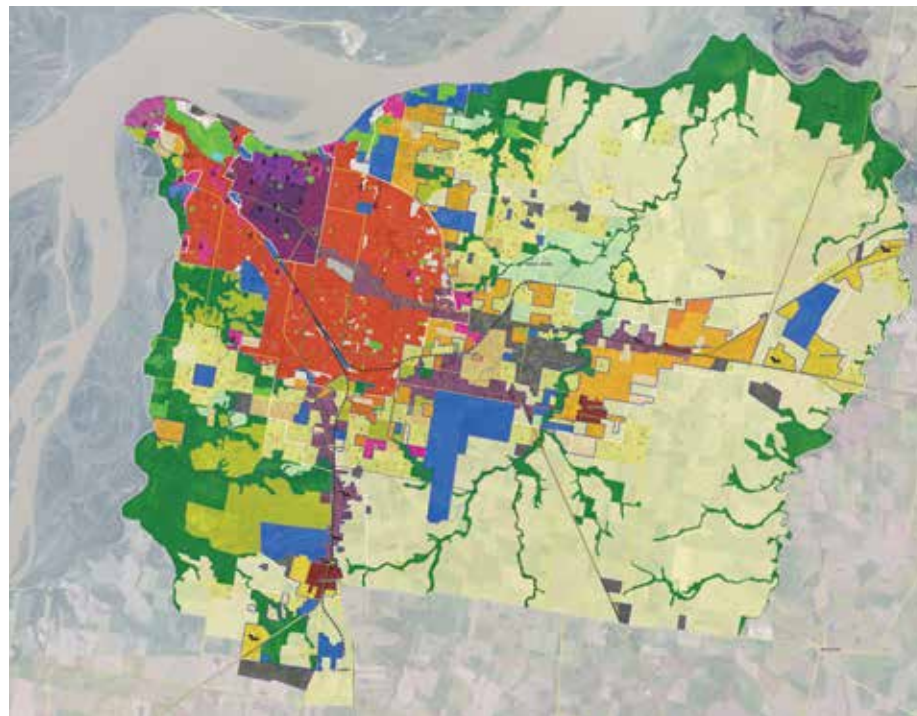
Los tipos de tejido reseñados presentan distintas problemáticas y desafíos de cara al plan de acción de la ciudad:



## LOS TIPOS URBANOS Y RURALES Y SU PROBLEMÁTICA

TIPOS	PROBLEMÁTICA Y DESAFÍOS
Centro	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Calidad del espacio público para peatones.</li> <li>- Congestión y conflictos con el uso vehicular.</li> <li>- Renovación del stock edificado/densificación.</li> <li>- Gestión patrimonial.</li> </ul>
Barrios consolidados	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Completamiento de infraestructuras y conexiones domiciliarias.</li> <li>- Optimización del servicio público de transporte.</li> <li>- Jerarquización y caracterización del viario</li> <li>- Promoción de centros secundarios-subcentros.</li> <li>- Reuso de espacios subutilizados y completamiento de vacantes.</li> <li>- Densificación selectiva con edificación en altura.</li> <li>- Ordenamiento urbano ambiental de márgenes de arroyos.</li> </ul>
Dispersos y no Consolidados	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Problemas de sostenibilidad del modelo disperso y la baja densidad</li> <li>- Carencias de infraestructuras y servicios de proximidad</li> <li>- Problemas de accesibilidad en transporte público</li> <li>- Falta de espacios públicos de escala zonal</li> <li>- Calidad urbana comprometida a futuro</li> <li>- Conjuntos periféricos con carencias de calidad urbana</li> </ul>
Informales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Problemas de precariedad urbana, ambiental y social.</li> <li>- Mala conectividad con la trama urbana general</li> <li>- Mala calidad de la construcción de las viviendas</li> <li>- Conflictos con usos alternativos públicos de los espacios ocupados</li> </ul>
Distritos funcionales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parque industrial: problemas de saneamiento y límites a su expansión, ubicación en un corredor residencial.</li> </ul>
Rurales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Problemas de conservación ambiental y paisajística procesos especulativos ante expectativa de urbanización espacios naturales con gestión débil y amenazados sectores de ribera privatizados o subutilizados en el modelo urbano vigente.</li> </ul>



DETALLE DE UNIDADES DE ANÁLISIS O ZONAS HOMOGÉNEAS  
EN EL TEJIDO URBANO Y RURAL

Fuente: ICES-IDOM 2014, Estudio 3: Pag. 48

## LOS TIPOS URBANOS Y RURALES Y SU PROBLEMÁTICA

Tipos	Problemática y desafíos
Centro	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Calidad del espacio público para peatones.</li> <li>- Congestión y conflictos con el uso vehicular.</li> <li>- Renovación del stock edificado/densificación.</li> <li>- Gestión patrimonial.</li> </ul>
Barrios consolidados	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Completamiento de infraestructuras y conexiones domiciliarias.</li> <li>- Optimización del servicio público de transporte.</li> <li>- Jerarquización y caracterización del viario</li> <li>- Promoción de centros secundarios-subcentros.</li> <li>- Reuso de espacios subutilizados y completamiento de vacantes.</li> <li>- Densificación selectiva con edificación en altura.</li> <li>- Ordenamiento urbano ambiental de márgenes de arroyos.</li> </ul>
Dispersos y no Consolidados	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Problemas de sostenibilidad del modelo disperso y la baja densidad</li> <li>- Carencias de infraestructuras y servicios de proximidad</li> <li>- Problemas de accesibilidad en transporte público</li> <li>- Falta de espacios públicos de escala zonal</li> <li>- Calidad urbana comprometida a futuro</li> <li>- Conjuntos periféricos con carencias de calidad urbana</li> </ul>
Informales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Problemas de precariedad urbana, ambiental y social.</li> <li>- Mala conectividad con la trama urbana general</li> <li>- Mala calidad de la construcción de las viviendas</li> <li>- Conflictos con usos alternativos públicos de los espacios ocupados</li> </ul>
Distritos funcionales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parque industrial: problemas de saneamiento y límites a su expansión, ubicación en un corredor residencial.</li> </ul>
Rurales	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Problemas de conservación ambiental y paisajística</li> <li>- procesos especulativos ante expectativa de urbanización</li> <li>- espacios naturales con gestión débil y amenazados</li> <li>- sectores de ribera privatizados o subutilizados en el modelo urbano vigente.</li> </ul>





ÁREA	SUBÁREA	
Centro urbano		Zona mixta comercial y residencial. Barrios mixtos con alta residencia entorno a la zona mixta. Barrio mixto entorno a zona mixta comercial y parque urquiza de Alto valor económico. Área verde. Precarios. Usos especiales (puerto, aeropuerto, cementerio, institucional, etc). Vacantes. Reordenación zona hipódromo residencia recreacional y comercial.
Urbano Consolidado	Residencial	Barrios de expansión a partir del centro urbano regular. Barrios de expansión a partir del centro urbano lineal. (Río, carretera). Zona mixta comercial. Precarios.
	Otros usos	Vacantes.
	No Residencial	Industrial. Usos especiales (puerto, aeropuerto, cementerio, institucional, etc). Áreas verdes.
Urbano en Consolidación Y área de Influencia	Urbano	Cabecera núcleo exterior. Residencial consolidado. Residencial en consolidación. Residencial sin consolidar. Industrial. Usos especiales (puerto, aeropuerto, cementerio, institucional, etc). Mixto crecimiento lineal. Mixto industria antigua y asentamientos precarios.
	Rural	Agrícola. Agrícola y vivienda. Falta de espacios públicos de escala zonal. Calidad urbana comprometida a futuro. Conjuntos periféricos con carencias de calidad urbana.

## PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANA PRECEDENTE.

### LAS ESCALAS DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y SU IMPACTO EN PARANÁ

El análisis de la planificación que afecta a Paraná se plantea en distintas escalas, desde la multinacional a la local.

La escala multinacional está representada por la Iniciativa para la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). El Gran Paraná forma parte de más de uno de los ejes de integración identificados como ámbitos de planificación en esta iniciativa. En el sentido norte sur, se integra con el eje de la Hidrovía, y en el sentido este oeste, con el eje Mercosur-Chile. Por lo tanto, Paraná ocupa una posición nodal en importantes corredores de desarrollo y de logística regional. La reconstrucción del túnel subfluvial y la nueva conexión física Paraná – Santa Fe son dos de las obras jerarquizadas en el ámbito de esta planificación.

En la escala nacional, la principal referencia de planificación física es el Plan Estratégico Territorial impulsado desde 2004 por el Ministerio de Planificación. Este plan avanza sobre una imagen del territorio futuro deseable para Argentina, y define los roles esperados por parte de las distintas regiones. También aborda las políticas nacionales de desarrollo urbano y de infraestructuras. Paraná, con Entre Ríos, se integra en la denominada Región Central. Aún más determinantes para la gestión urbana sostenible son las políticas y programas nacionales de tipo sectorial. Se destaca, por ejemplo, la importancia las políticas

de vivienda que definen sistemas de incentivos a la demanda y la oferta y que condicionan los modos y localización de los proyectos.

La escala regional subnacional se corresponde con la Región Centro, integrada por las provincias de Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba. En este ámbito se generan ciclos de planificación estratégica que se vinculan con el desarrollo económico y social, con el ambiente y con las infraestructuras.

En la escala provincial se formuló en 2010 un Plan Estratégico Provincial como parte de los trabajos del PET nacional. La provincia no cuenta con una ley de ordenamiento territorial, por tanto está pendiente un ajuste de las disposiciones rectoras y de los instrumentos técnicos y jurídicos aplicables al planeamiento municipal.

La siguiente escala de planificación relevante corresponde a la región metropolitana interprovincial cuyo centro está formado por el par urbano Santa Fe – Paraná y sus aglomeraciones. El manejo en esta escala se da mediante acuerdos de cooperación voluntarios, que buscan formular una visión estratégica común, y a la vez impulsar acciones concretas. Entre estas se destacan las actuaciones coordinadas para el marketing turístico, y las vinculadas a la organización del espacio logístico y las comunicaciones compartidas.

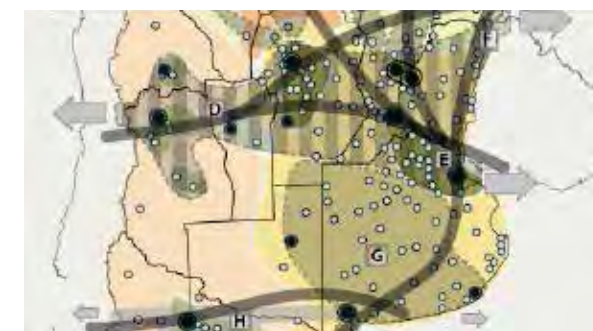
En la escala del aglomerado del Gran Paraná no existen instancias específicas de planeamiento o de coordinación en materia de ordenamiento territorial y urbanismo. No obstante, algunas acciones sectoriales se coordinan en este nivel, en forma directa o a través de la actuación del gobierno provincial.

Finalmente se plantea la escala local, que corresponde a los gobiernos municipales y al ejercicio de sus amplias competencias en materia de ordenamiento y gestión del desarrollo urbano. Paraná

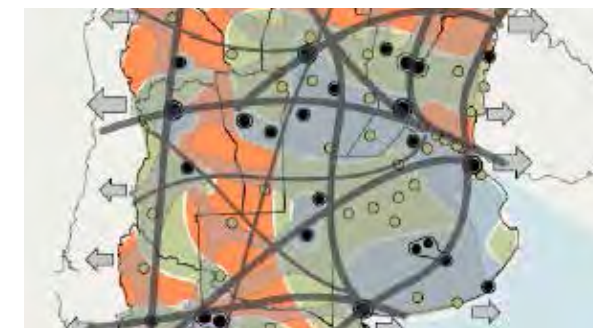
no cuenta con un plan integrado de desarrollo urbano, y para su gestión se apoya en el código de planeamiento y en la elaboración de programas y proyectos específicos.

#### MODELO ACTUAL Y DESEADO DE LA REGIÓN CENTRAL. PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL NACIONAL

MODELO HEREDADO



MODELO DESEADO



Fuente: PET Libro 2.

El principal proyecto promovido por el gobierno nacional con impacto local es el nuevo enlace terrestre entre Santa Fe y Paraná, para el cual se realizó en 2014 el llamado a licitación que incluye los estudios finales de factibilidad, el proyecto ejecutivo y la construcción.

El trazado no está decidido aún, se manejaron distintas alternativas, y el esquema con más peso sería una conexión situada al sur de las ciudades. Entre el túnel subfluvial situado al norte y esta nueva conexión al sur, las dos ciudades quedarían unidas por un anillo metropolitano, multiplicando así sus capacidades de complementación y cooperación en el desarrollo.

En las discusiones previas se consideró que mientras la conexión por el túnel subfluvial sirve de manera directa a la conexión interurbana Santa Fe – Paraná, el nuevo puente debería atender más a objetivos regionales y metropolitanos: facilitar la movilidad de cargas de larga distancia, y consolidar un sistema metropolitano que incluye otras localidades además de las capitales. Un mayor detalle de las alternativas se presenta en la sección de análisis sectorial.



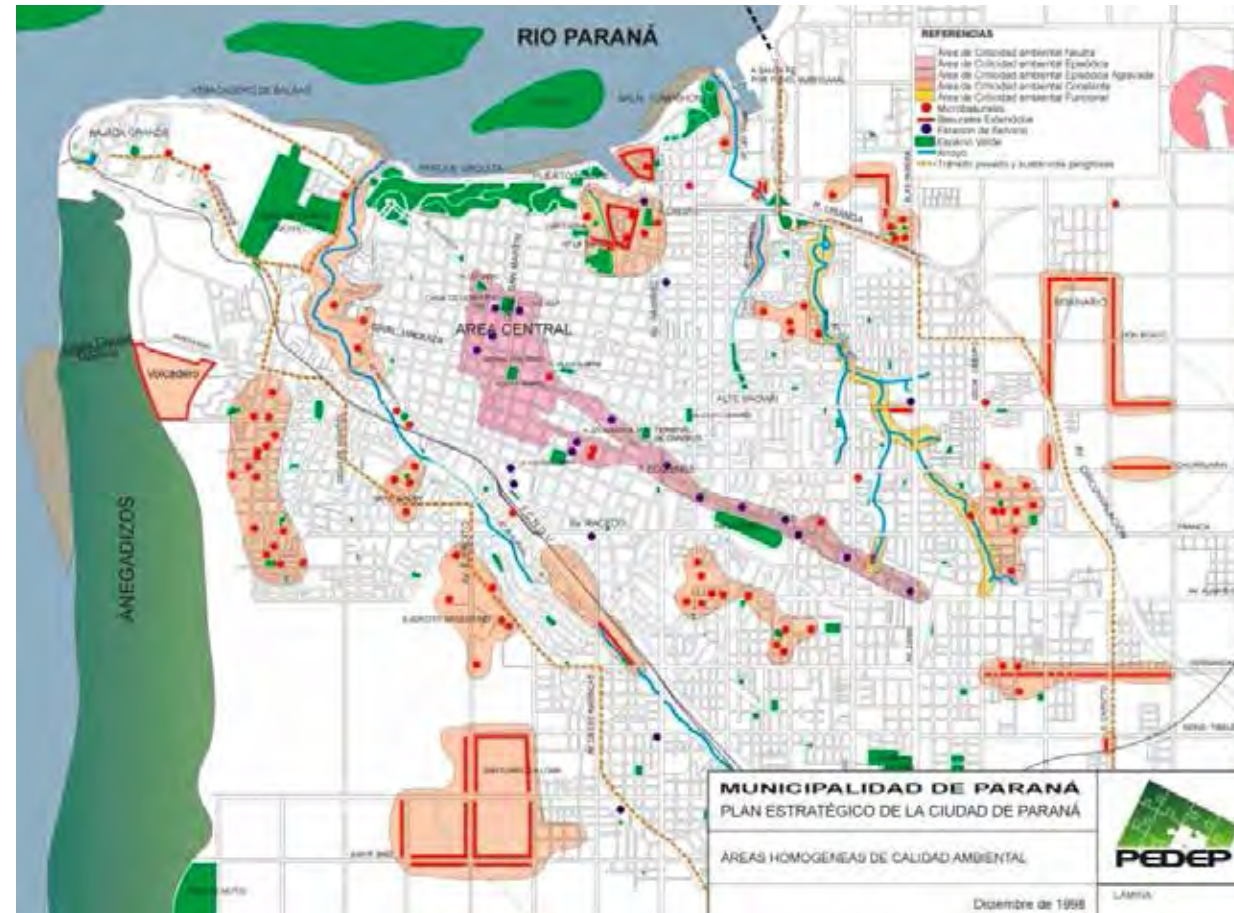
## LA PLANIFICACIÓN RECIENTE PROVINCIAL Y MUNICIPAL REFERIDA AL GRAN PARANÁ.

Desde el Gobierno Provincial y desde la Municipalidad de Paraná se realizaron en los últimos años estudios y planes de importancia para la gestión territorial de la ciudad y su entorno. A continuación se describen los más relevantes.

### PLAN ESTRATÉGICO DE LA CIUDAD DE PARANÁ (PEDEP, 1998)

Este plan constituye un antecedente en el que se planteó un abordaje integral de la ciudad, tanto de diagnóstico como de propuesta para su desarrollo. Sus definiciones en parte fueron integradas en la gestión durante los siguientes períodos.

#### PEDEP: AREAS HOMOGÉNEAS DE CALIDAD AMBIENTAL





## PLAN MAESTRO PARA LA REFUNCIONALIZACIÓN DE LOS TERRENOS DEL FFCC, SOBRE EL ÁREA CENTRAL DE PARANÁ, Y REGENERACIÓN DE SU ENTORNO URBANO (INFORME FINAL 2012)

Este trabajo fue promovido por el Gobierno Provincial a través del Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios. Aporta una visión integradora de los corredores urbanos que acompañan a las vías férreas desde su ingreso a la planta urbana hasta su extremo en Bajada Grande. La propuesta se orienta a recuperar el tren para transporte de pasajeros en su recorrido interior en la ciudad, y complementariamente a promover nuevos desarrollos urbanos en terrenos ferroviarios vacantes o en los tejidos adyacentes.

Sobre el enfoque y resultados del trabajo se informa lo siguiente:

“El abordaje de la problemática se inició tomando como punto de partida el sistema urbano de transporte, esto relacionado con la importancia del tren como transporte de pasajeros en el Gran Paraná.

Es así, que la propuesta general se ha desarrollado tomando el tendido vial como eje estructurador del sistema. El mismo va recorriendo el territorio urbano y la propuesta va adquiriendo características especiales según el sector que atraviesa. Como sistema de transporte se generan una serie de estaciones intermedias y apeaderos que posibilitan la intermodalidad del mismo.

En este sentido así como la vía aparece como elemento estructurador se ha definido un parque lineal que acompaña el recorrido de la misma, el que se va caracterizando según el lugar de atravesamiento.

### PROPUESTA DE ZONA EXCLUSIVA DE FERROCARRIL DE PASAJEROS.



Fuente: Plan Maestro Ferro Urbanístico (2012)

### PROPUESTA URBANA. PLAN MAESTRO FERRO URBANÍSTICO 2012.



Fuente: Plan Maestro Ferro Urbanístico (2012)

Un desarrollo especial tuvo el tramo que contiene al puerto de Bajada Grande. Por su significancia histórica, por su cercanía a la costa ribereña, por su posibilidad de ser “punta de lanza” en la configuración de una nueva costanera hacia el sector oeste de la ciudad y por la necesidad de contar con un “destino” en el recorrido final del sistema de transporte ferroviario urbano que se constituya como polo de atracción de manera de tensionar e inducir el recorrido.”

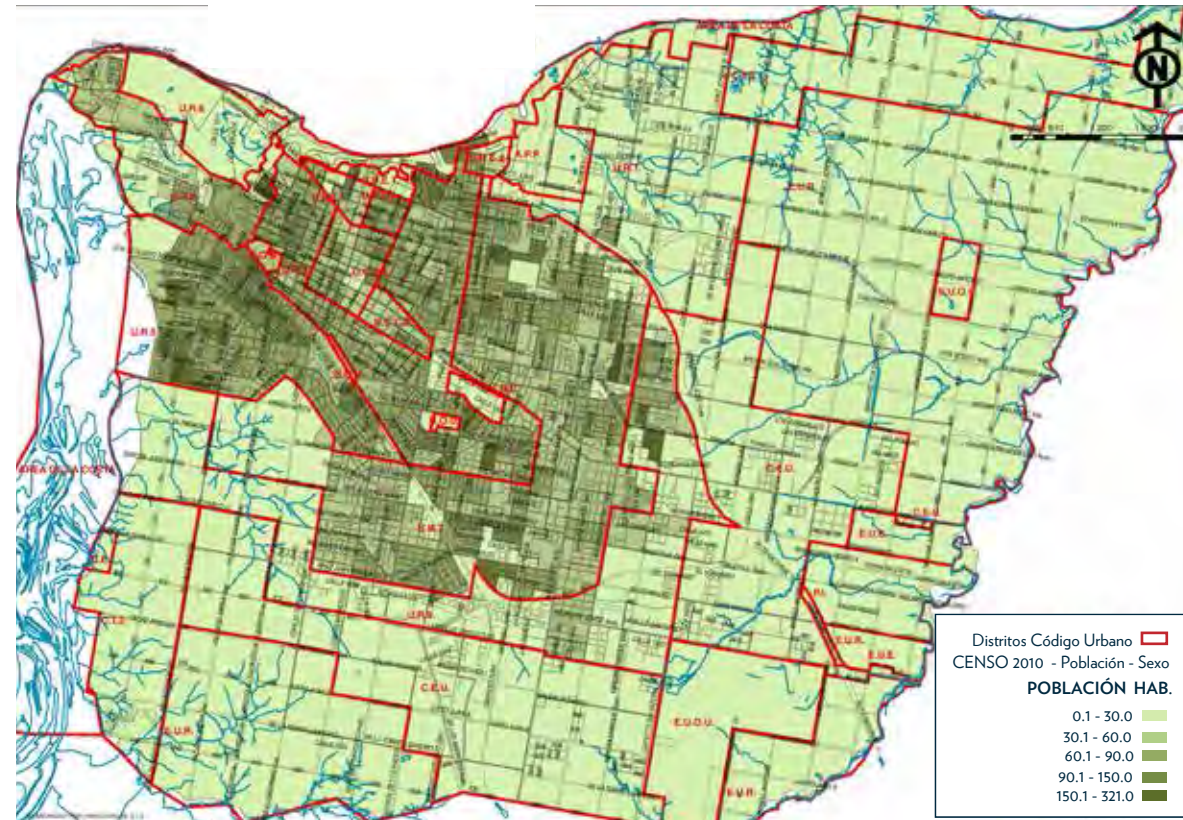
## PLAN MAESTRO DEL ÁREA COSTERA DE PARANÁ. (INFORME FINAL MARZO 2012)

Este plan fue impulsado por el Gobierno Provincial con apoyo del CFI, y se realizó en forma coordinada con el Gobierno Municipal. El trabajo se desarrolló en dos escalas, la primera referida a una visión regional y metropolitana del Área Costera, y la segunda a una propuesta con enfoque de proyecto urbano para el Puerto Nuevo y su entorno, al noreste de la ciudad.







SUPERPOSICIÓN DE LOS DISTRITOS DEL CÓDIGO SOBRE EL MAPA  
DE DENSIDADES POR DISTRITO CENSA

Fuente: Oficina SIG Paraná.

En este plano se observa cómo las densidades de 50hab/ha y más están netamente concentradas en las áreas urbanas, mientras que las áreas de extensión están en valores más bajos, pero ya distanciados, en gran parte, de los valores rurales (por ejemplo entre 5 y 25hab/ha).

## DESAFIOS TRANSVERSALES DE ACCIÓN TERRITORIAL

El conjunto del análisis territorial puede resumirse ahora en torno a los siguientes problemas o desafíos.

### DESEQUILIBRIOS INTERNOS DE LA ESTRUCTURA URBANA

1. Ciudad dividida entre un Centro y Áreas Intermedias consolidadas y unas Periferias dispersas, con urbanización fragmentada.
2. Segregación urbana y social del Oeste por la barrera Ferrocarril-Arroyo.
3. Problemas de organización espacial de la centralidad – sistema de centros (un gran monocentro expandido, ausencia de subcentros desconcentrados)
4. Insuficiencia y mala distribución-accesibilidad de los espacios verdes

### PROBLEMAS DEL MODELO EXPANSIVO DE CRECIMIENTO

5. Baja densidad, dispersión, segregación social urbana.
7. La ciudad hoy reproduce y agrava tendencialmente estos problemas.
6. Las políticas sectoriales de vivienda (nacionales) se ejecutan sin criterios de adecuación territorial respecto a la

macro localización y respecto a la inserción urbana.

### RETRASO EN COBERTURA Y CALIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS URBANAS

7. Particularmente en las infraestructuras de Agua, Drenaje, Saneamiento. Esto supone tejidos urbanos de mala calidad ambiental y de servicios en gran parte de la ciudad. (problemas de cobertura, de calidad y de gestión)

### PROBLEMAS DE CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD

8. Dificultades en la comunicación entre partes de la ciudad por barreras e interrupciones de la trama de calles.
9. Circunvalación y obras de accesos incompletas, cruce del Paraná limitado a un túnel.

### FALTA DE MANEJO ACTIVO DE LOS ESPACIOS NATURALES Y EL PERIURBANO

10. Mal manejo de los vínculos entre ciudad y espacios naturales fluvio-lacustres.
11. Ausencia de políticas para el desarrollo y protección del espacio periurbano.

### PROBLEMAS DE ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO INDUSTRIAL Y LA LOGÍSTICA

12. Limitaciones del parque industrial existente para su crecimiento futuro
13. Falta de planes en previsión de la nueva logística que podría desencadenarse a partir de la construcción del puente con Santa Fe.
14. Persistencia de localizaciones industriales en zonas centrales de la ciudad generando impactos negativos.

### CARENCIAS DEL PLANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANA

15. Ausencia de ordenamiento y gestión territorial metropolitana para el Gran Paraná.
16. Regulación normativa de usos y edificación a nivel de cada parcela, considera distritos abstractos sin objetivos claros de control de la forma urbana y la escala intermedia.
17. Ausencia de adecuados sistemas de información y monitoreo.
18. Inadecuados controles y exigencias de sostenibilidad en relación con las expansiones urbanas.
19. Débil presencia de enfoques e instrumentos para un urbanismo promotor del desarrollo, más proactivo, y para la cooperación público privada

## ESCENARIOS FUTUROS DE DESARROLLO URBANO.

### PROSPECTIVA Y ESCENARIOS COMO AYUDA A LA PLANIFICACIÓN

Previo a la elaboración de los escenarios, se establecen las hipótesis territoriales y los criterios; se trata de una serie de parámetros de partida que condicionan la prospectiva de crecimiento urbano en cada uno de los escenarios. Estos criterios provienen del diagnóstico territorial, en especial del análisis de desafíos, donde en cada uno de los escenarios se establecen criterios: i) en el tendencial, considerando la proyección de la situación actual; ii) en el óptimo, mediante analogías de ciudades a las que se desee aspirar o inclusive una resolución integral de las debilidades; y iii) en el intermedio, que aspira a alcanzar el óptimo, pero considerando la capacidad real, y la posibilidad de resolver los problemas.

Una de las claves del éxito de la prospectiva estriba en una buena definición de las hipótesis o criterios territoriales; sin una buena definición de las mismas los escenarios serán poco reales y no servirán para definir una imagen objetivo. La prospectiva urbana es un enfoque o una forma de ver el desarrollo territorial de manera futurista, es decir, pensando cómo es, cómo puede ser y cómo sería deseable que fuera en este caso la Ciudad de Paraná y su entorno territorial inmediato. Se trata de plantear el modelo territorial futuro con horizonte de los años 2030 y 2050. Planteando escenarios o situaciones que pueden darse en el ámbito de estudio, dependiendo del grado de intervención de forma planificada y ordenada.

La construcción de los escenarios parte del modelo territorial actual bajo dos perspectivas: un escenario tendencial, es decir sin ningún tipo de intervención desde el punto de vista de la planificación de actividades sobre el territorio; y, un escenario óptimo que es la situación territorial idealizada con todos los elementos de planificación deseados.





## USO DE LOS ESCENARIOS EN PLANIFICACIÓN



## DESCRIPCIÓN DE LOS ESCENARIOS

## ESCENARIO TENDENCIAL

Corresponde a la evolución de la ciudad al 2030 y 2050 si se mantienen las tendencias demográficas y económicas y si también se mantiene el tipo de planeamiento que predominó en los últimos decenios.

Su resultado será la imagen a la que tiende la ciudad, si las condiciones actuales se mantienen; permite fijar el límite inferior de desarrollo; se trata de no introducir un programa que modifique la evolución de la huella urbana actual. Las bases de este escenario son la proyección demográfica, una evolución tendencial en las formas de crecimiento y ocupación del suelo, inversiones, infraestructuras y

equipamientos, y una proyección de los comportamientos sociales y parámetros de crecimiento de las ciudades. Según esta imagen, las áreas desfavorecidas agudizarían su situación, es decir las debilidades detectadas en el diagnóstico integrado se acentúan, puesto que no se interviene sobre ellas. Es pues un escenario no intervencionista y que sirve como límite inferior.

En el escenario tendencial, se proyectan dos características principales de ocupación del territorio: loteos atomizados de baja densidad e invasión de áreas con valor ecológico. Sus rasgos básicos son:

- Estancamiento del crecimiento poblacional de Paraná y crecimiento disperso y desordenado de los municipios limítrofes; se considera la aparición de loteos dispersos para viviendas, sin conexión entre ellos, ni construcción de

las debidas infraestructuras de vialidad y servicios.

- Aumento de la superficie de áreas de interés ecológica, invadidas o degradadas. Ésto se dará tanto por construcciones, loteos, usos agroindustriales, agrícolas y para acumulación de residuos sólidos.

- Ocupación de suelo para acumulación de residuos sólidos, en forma de vertederos clandestinos. Debido a la falta de fiscalización por un lado y la no existencia de lugares apropiados para la recepción de este tipo de residuos, se han utilizado predios en esta área para depositar todo tipo de residuos, especialmente desechos de construcciones en zonas cercanas a los humedales del Paraná.

- Crecimiento desordenado por mezcla y superposición de usos, lo que genera conflictos entre actividades y sectores. La densidad tiende a bajar de 43,1 hab/Ha de 2010, con modelo de lote de 300 m y 450 m.

ESCENARIO ÓPTIMO, DE  
“CRECIMIENTO INTELIGENTE”

Este escenario permite fijar el límite superior del desarrollo futuro según una perspectiva de desarrollo sostenible. Es una imagen difícil de lograr, teniendo en cuenta la multitud de variables implicadas y las dificultades para controlar la dinámica de crecimiento urbano. Los criterios básicos para definirlo están orientados a la mejora de la calidad de vida de la población mediante una gestión óptima de los recursos naturales en la que están presentes como elemento inspirador la sostenibilidad y el eco desarrollo, considerando un respeto de crecimiento en las zonas de amenazas naturales (condicionantes o limitantes al desarrollo urbano) y medidas de adaptación al cambio climático (ciudades más densas y compactas, con mejores sistemas viales, transporte público etc. que contribuyen a generar menores emisiones de GEIs) y, finalmente, un



uso del territorio en el que la eficiencia y la equidad se conjuguen y se asegure una inmejorable cohesión social. Es, en definitiva, un escenario utópico para el que se considera una disponibilidad absoluta de recursos financieros, humanos y tecnológicos, así como la perfecta adecuación de los usos del suelo urbano en el entorno.

El modelo propuesto es planificado y ordenado, donde se promueve la consolidación de los suelos urbanos y la puesta en valor de los suelos productivos y control de las áreas de alto valor ecológico; la huella urbana sigue un crecimiento ordenado, más denso y con dotación de equipamientos.

### ESCENARIO INTERMEDIO, CONCERTADO

Este escenario se llama concertado porque se define en conjunto con los principales actores locales, en talleres participativos. El escenario propone una imagen realizable o viable del crecimiento urbano mejorando la tendencia pero sin alcanzar los niveles óptimos. Esta imagen constituye una situación intermedia entre los anteriores; hacía esta imagen convergería la mayoría de las voluntades de instituciones políticas y de ciudadanos. Se realiza un análisis comparativo de la evolución de las variables del sistema territorial según los escenarios óptimo y tendencial. Se obtienen los intervalos posibles de variación del crecimiento urbano.

El modelo propuesto es planificado y ordenado, donde se promueve la densificación de los suelos urbanos y la puesta en valor de los suelos productivos y control de las áreas de alto valor ecológico; la huella urbana sigue un crecimiento ordenado y denso, y es contenido.

Supone el crecimiento ordenado por consolidación de Paraná. Se consideran ciertas áreas homogéneas para la construcción de edificios en altura, lo que permite aumen-

tar la densidad de ciertos sectores céntricos.

Los incentivos municipales se orientan a densificar las áreas intermedias y consolidadas de la ciudad. Estas zonas representan la principal oportunidad para acoger las nuevas viviendas que se requieren en los próximos años en Paraná. Es por esto que aparece como prioritario el planificar adecuadamente estas zonas, dotándolas de la infraestructura, equipamientos y espacios públicos adecuados para un desarrollo sustentable.

También requiere mayores exigencias y controles para la expansión urbana. Se limitan las áreas urbanizables, y se establecen procedimientos de planificación de escala intermedia y unidades de actuación mínimas para evitar la dispersión de pequeñas subdivisiones.

Por último, en este escenario se enfoca la gestión a solucionar en el mediano plazo los grandes pasivos ambientales vinculados con las infraestructuras básicas, el manejo de los arroyos y el cuidado de los espacios verdes del periurbano.

### CUANTIFICACIÓN DE LOS ESCENARIOS.

En un segundo paso, los escenarios definidos por sus resultados y sus trayectorias se cuantifican, prestando interés a dos variables clave: cómo se distribuye la población entre las distintas áreas urbanas, y cómo evolucionan las densidades y la extensión de la huella urbana.

Para el crecimiento de la población se consideran las tendencias pasadas y las proyecciones oficiales. Se adoptó para todos los escenarios un crecimiento global similar respecto a la población, así como una dimensión fija para el tamaño de los hogares y su equivalencia con las viviendas.

Las diferencias entonces refieren principalmente a cómo se distribuye el crecimiento de la población en las distintas zonas urbanas. Previo a la cuantificación, se caracterizan los procesos de extensión-densificación para los tres escenarios.

En el **escenario tendencial** se continúa del proceso de extensión de la huella urbana, principalmente en forma de lotificaciones aisladas, invadiendo áreas productivas agrícolas y de interés ecológico.

Además:

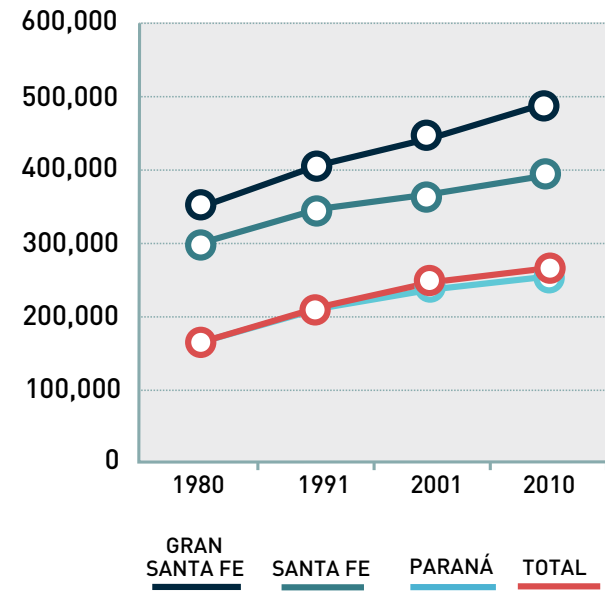
- Continúa la tendencia de baja de densidad en las áreas céntricas, extendiéndose hacia las áreas cercanas al centro.
- En el área en consolidación perimetral, se rellenan algunos vacíos con conjuntos de baja densidad, manteniéndose algunos predios vacantes.
- Los asentamientos precarios se mantienen.
- Extensión de la huella urbana hacia áreas productivas y de interés ecológico, principalmente en base a loteos aislados.
- Extensión de los desarrollos lineales en torno a las vías de acceso a Paraná.





**CRECIMIENTO POBLACIONAL EN PARANÁ Y SANTA FE, CON SUS ESPACIOS METROPOLITANOS**

El análisis de estas tendencias muestra que tanto Santa Fe como Paraná vienen enlenteciendo su crecimiento, y tienden a estabilizarse hacia el futuro.



Fuente: INDEC, IDOM 2014

En el escenario óptimo, se prioriza la consolidación para evitar que se cree una huella urbana extensa y de baja densidad; se considera:

- Densificación por verticalización de 5 a 10 plantas en Sector cercano a Parque Urquiza. Se proyecta un proceso poco masivo y con casos puntuales, en este sector bien provisto de equipamiento y servicios.
- Sectores céntricos recuperan máxima densidad histórica (1991).
- Aumento de densidad en lugares puntuales (crecimientos lineales)

- Consolidación de áreas no consolidadas, imitando el modelo existente en Paraná.
- Eliminación de todos los asentamientos precarios.
- Reubicación de viviendas en suelo afectado por cambio climático en un periodo de 500 años.

Finalmente, en el escenario intermedio se intenta consolidar la huella urbana existente pero permitiendo crecimientos acotados. En general se establece un criterio de 60% de incorporación del Escenario Óptimo y 40% del escenario tendencial, aunque con algunas excepciones:

- Los asentamientos precarios desaparecen.
- Se consolidan las áreas periféricas siguiendo el modelo existente en la ciudad intermedia.
- Continúa la tendencia de baja de densidad en las áreas céntricas, extendiéndose hacia las áreas cercanas al centro.
- Se realizan intervenciones en suelo con riesgo por cambio climático para evitar realojo de todas las viviendas.

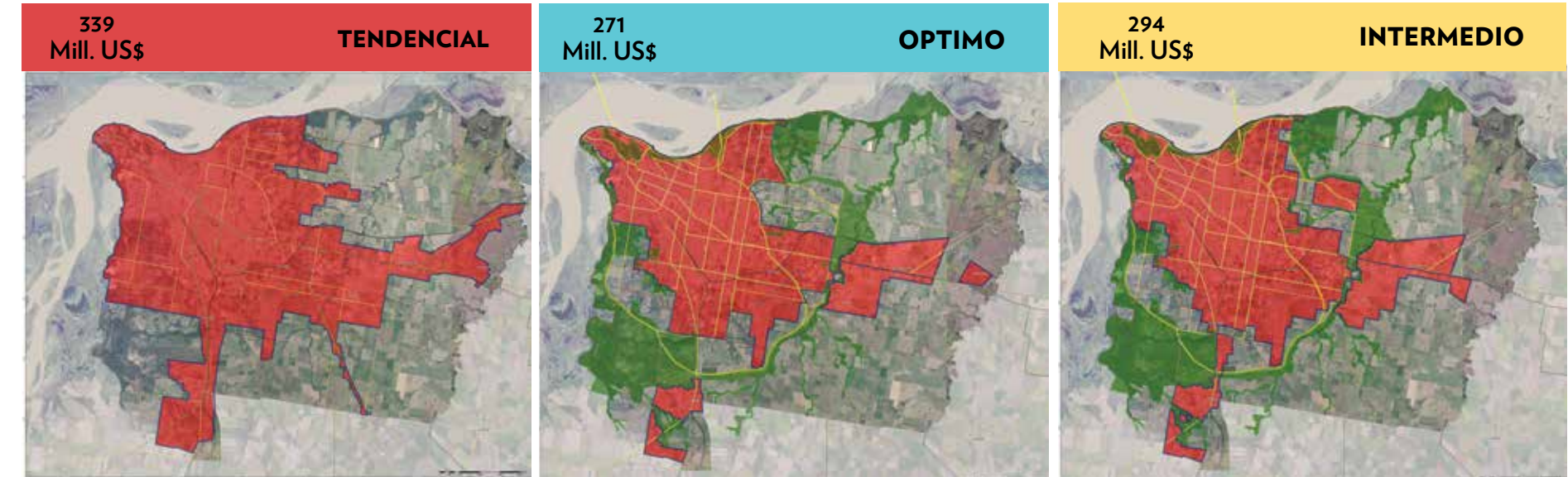
Los Costos de Provisión de Servicios e Infraestructura en los distintos escenarios consideraron los costos de inversión y mantenimiento en materia de: i) provisión y mantenimiento de infraestructura básica de agua, saneamiento, pavimentación y red eléctrica; ii) Gestión de RSU; y iii) transporte público.

El escenario tendencial, origina unos costos globales de inversión que rondarían el rango entre 235 y 380 millones de dólares. Este escenario nos presenta un ámbito que genera continuas necesidades de inversión por su rápida expansión y poca planificación que incide en el alto coste de mantener y servir infraestructuras urbanas.

El escenario óptimo, como indica su nombre, también supondría un monto de inversión optimizado, calculándose un coste de entre 113 y 192 millones de dólares para el

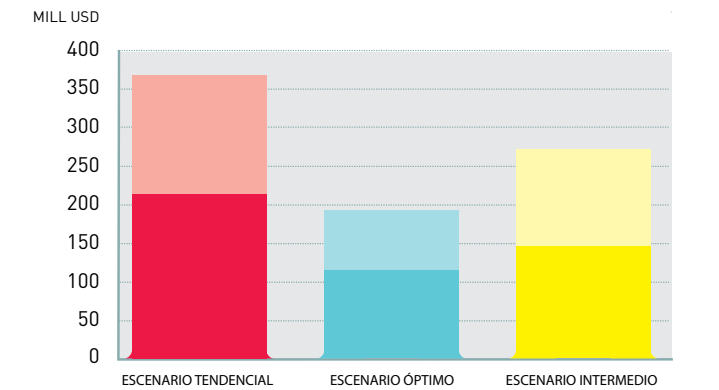
año horizonte. Esto supondría un ahorro de más del 50% respecto al montante del escenario tendencial.

La expansión de superficie de crecimiento prevista por el escenario intermedio da como resultado un gasto en inversión entre 155 y 261 Millones de USD para el año 2050. El escenario Intermedio apuesta por un contexto en el cual la inversión se centra en acomodar la tendencia expansiva de crecimiento en la huella urbana, conteniéndola y sin perder de vista el enfoque de cambio de tendencia que debe darse, sobre todo, en la configuración de las comunicaciones terrestres.



	ESCENARIO TENDENCIAL (Mill. USD)	ESCENARIO ÓPTIMO (Mill. USD)	ESCENARIO INTERMEDIO (Mill. USD)
Nuevo urbanizado	45	22	30
Mantenimiento	230	212	219
Residuos	64	37	45
Transporte público	175	107	130
Infr. comunicaciones terrestres	X	343	340
<b>Total horizonte 2050</b>	<b>513,8</b>	<b>721</b>	<b>765</b>
Por habitante en huella urbana	1328 USD	1863 USD	1977 USD

INVERSIÓN CAPEX	ESCENARIO TENDENCIAL (Mill. USD)	ESCENARIO ÓPTIMO (Mill. USD)	ESCENARIO INTERMEDIO (Mill. USD)
Redes básicas	217 - 362	105 - 175	146 - 243
Residuos	16	8 - 16	8 - 16
Transporte público	1,63	0,45 - 0,90	1,18
Horizonte 2050	235 - 280	113 - 192	155 - 261



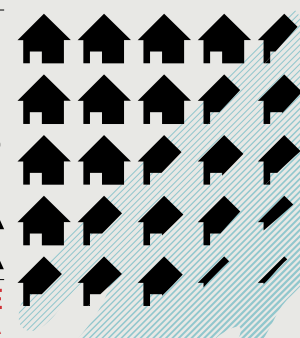


# ANÁLISIS MULTI SECTORIAL

EN ESTA SECCIÓN SE PRESENTA LA EVALUACIÓN DE DIAGNÓSTICO DE LA CIUDAD Y LA IDENTIFICACIÓN DE LOS PRINCIPALES DESAFÍOS PARA SU DESARROLLO SOSTENIBLE, AMBOS CONSTITUYEN LA BASE DE PARTIDA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN.







**0 km**  
DE VÍAS  
PREFERENCIALES  
PARA EL TRANSPORTE  
PÚBLICO



**50%**  
DE LOS HOGARES  
NO TIENEN ACCESO  
AL SERVICIO DE  
SANEAMIENTO POR  
ALCANTARILLADO

SOLO EL  
**20%**  
DE LOS HOGARES  
TIENEN ACCESO  
AL SISTEMA DE  
DRENAJE PLUVIAL

**1.6 %**  
DE LOS EMPLEOS  
ESTÁN RELACIONADOS  
CON LA ACTIVIDAD  
TURÍSTICA

**28%** DE LA POBLACIÓN DE  
3 A 5 AÑOS NO RECIBE SERVICIOS  
INTERGALES DE DESARROLLO

**51%**  
DE INGRESOS  
FISCALES PROPIOS  
SOBRE INGRESOS  
TOTALES

**71%** DE RECAUDACIÓN DE LOS  
IMPUESTOS EMITIDOS

DRENAJE PLUVIAL  
**4.226 HABITANTES**  
POR KILOMETRO<sup>2</sup>

DRENAJE PLUVIAL  
**11.4 % DE HOMICIDIOS**  
CADA 100.000  
HABITANTES

DRENAJE PLUVIAL  
**44,7%** DE LA POBLACIÓN  
MAYOR DE 25 AÑOS NO  
COMPLETO LA SECUNDARIA

DRENAJE PLUVIAL  
**11.4 % DE HOMICIDIOS**  
CADA 100.000  
HABITANTES

DRENAJE PLUVIAL  
**11.4 % DE HOMICIDIOS**  
CADA 100.000  
HABITANTES

DRENAJE PLUVIAL  
**11.4 % DE HOMICIDIOS**  
CADA 100.000  
HABITANTES

## DIAGNÓSTICO

Este diagnóstico analítico realizado en base a indicadores sectoriales permite una primera lectura de las fortalezas y debilidades sectoriales de la ciudad y de las políticas y la gestión urbana. El procedimiento de análisis multisectorial a nivel ciudad se complementa con el análisis territorial y se nutre de distintos insumos, entre los que se destaca el estudio financiado por el BID sobre riesgos naturales, producido por la firma consultora IDOM entre agosto de 2013 y julio de 2014.

En materia de sostenibilidad ambiental y cambio climático, se identifican carencias relevantes en los servicios de agua potable, saneamiento, drenaje y gestión de residuos sólidos, todos ellos básicos para la calidad de vida de la población. Además, se identifican sectores urbanos con elevada vulnerabilidad frente a desastres naturales.

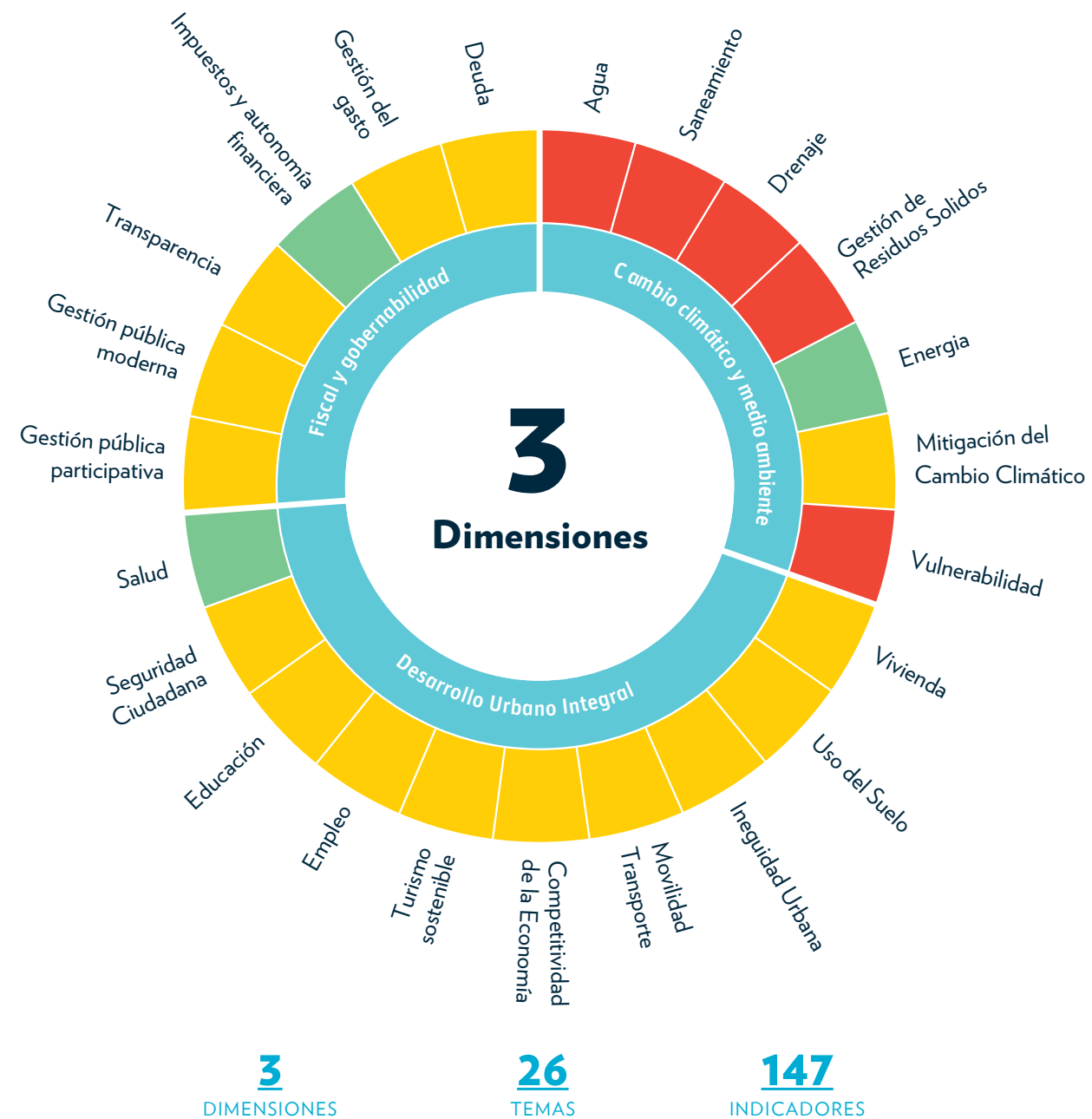
En lo referido al desarrollo urbano y a la sostenibilidad fiscal y de gobierno, la mayoría de los temas presentan oportunidades de mejora en los próximos años. La mejora de la planificación urbana y la profundización en la modernización de la gestión pública se plantean como tareas ineludibles a emprender en el corto plazo.

Para llegar a este diagnóstico, a través del trabajo conjunto entre la Ciudad y el Banco, se evaluaron 146 indicadores agrupados en 26 temas. La evaluación tuvo en cuenta dos contextos: a) los valores teóricos de referencia para estos indicadores, definidos por los especialistas del Banco, en base la realidad de América Latina; y b) la posición relativa de Paraná con respecto a ciudades de similares características tanto en Argentina como en el resto de América Latina, que ya contaban con indicadores similares (Salta, Mar del Plata, Rosario, Montevideo, Bucaramanga, Panamá y Goiania).

En base a esta doble comparación se clasificaron los indicadores de acuerdo a un esquema de semaforización: verde, para aquellos indicadores que se encontraban dentro del rango de sostenibilidad establecido por distintos especialistas del BID en base al ideal latinoamericano; amarillo, para los indicadores donde se observó una oportunidad de mejora; y rojo, para aquellos indicadores que presentaban valores en el rango crítico de sostenibilidad.

Los indicadores fueron un insumo de suma importancia para el desarrollo de reuniones sectoriales entre los especialistas del Banco, los equipos de la Ciudad y otros actores públicos y privados involucrados en cada área de acción. Estos encuentros permitieron un abordaje más amplio de las distintas problemáticas, permitiendo la discusión de aspectos no reflejados por los indicadores, que culminaron en una semaforización de los temas o áreas de acción. Como resultado de la realización de las mesas de discusión sectoriales, 5 temas quedaron clasificados en rojo, 18 en amarillo y 3 en verde.

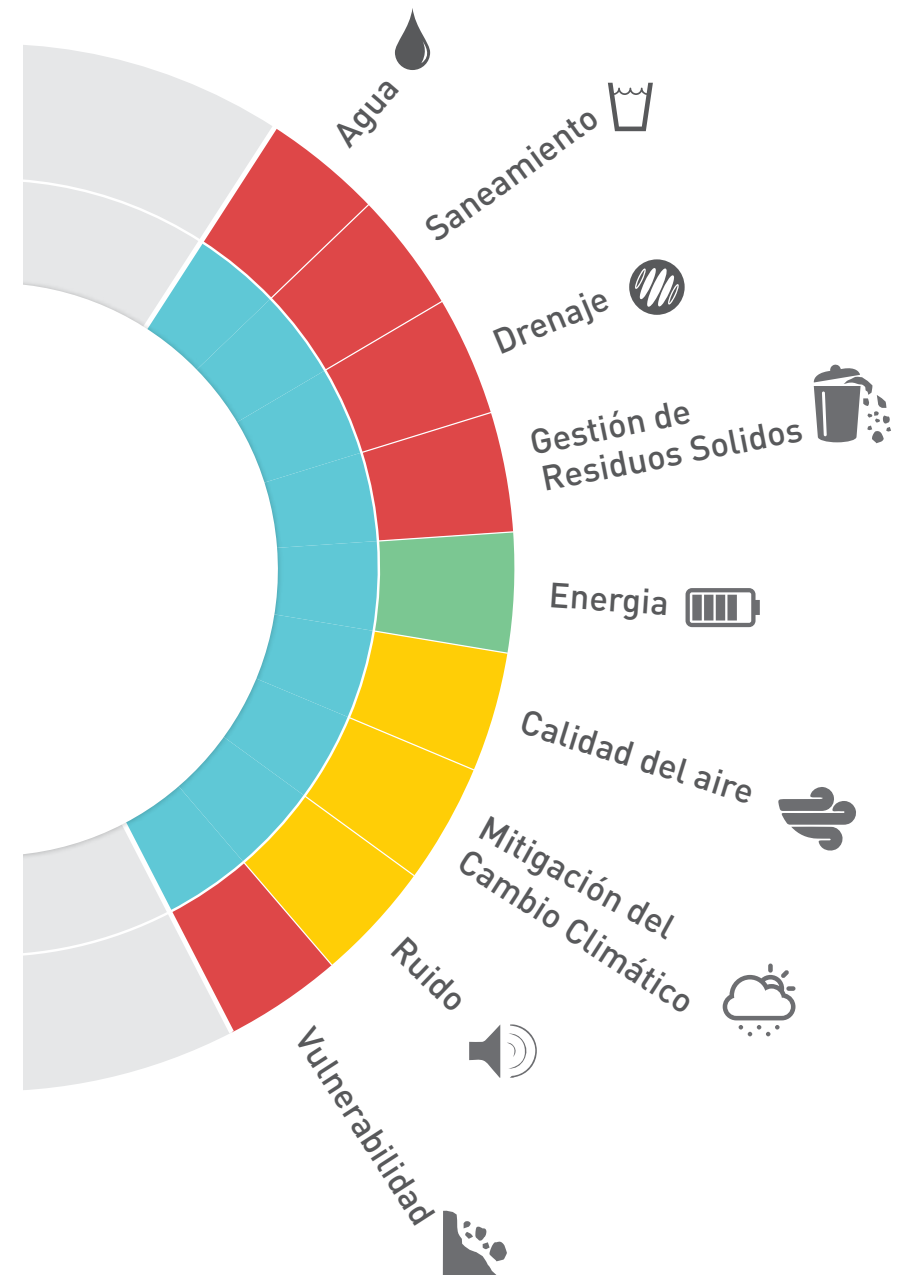




A continuación se presentan con mayor detalle las principales problemáticas relevadas en cada tema de los distintos pilares de sostenibilidad, junto con los indicadores obtenidos y su respectiva clasificación de acuerdo a los rangos de sostenibilidad establecidos para el ideal latinoamericano y su comparación con otras ciudades de la región.

**SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO.**

En esta dimensión se concentran algunos de los principales desafíos que enfrenta la ciudad de cara a su desarrollo. Las redes y servicios urbanos básicos: agua, saneamiento, drenaje y residuos sólidos, presentan dificultades vinculadas con carencias de infraestructura o con problemáticas de gestión. Las consecuencias se reflejan no solo en la calidad del servicio, sino también en otros impactos negativos sobre el sistema urbano. Asimismo, se observaron ausencias de información y de políticas respecto a la reducción de la vulnerabilidad ante riesgos naturales. También requieren atención temas como calidad de aire, ruido y mitigación del cambio climático.





## AGUA.

Hogares con conexiones domiciliarias de agua por red	93.00%
Consumo de agua diario per capita	478 litros
Continuidad del servicio de agua	24 hs
% de muestras de agua en un año que cumplen con normas nacionales de calidad de agua potable	38.00%
Agua no contabilizada	38.00%
Número de años remanente con balance de agua positivo	>10

El servicio cuenta con adecuados niveles de cobertura y continuidad (93% de hogares con conexiones domiciliarias de agua por red durante las 24 horas), alcanzándose las normas nacionales de calidad de agua potable en el 99% de las muestras bacteriológicas analizadas anualmente. El indicador de Agua no Contabilizada (ANC) indica que un 38% de la producción no llega a contabilizarse como consumo, que si bien es un indicador estimado debido a la falta de macromedición y baja micromedición (10%), presenta una señal de alerta, especialmente por el altísimo consumo de agua per cápita (478 litros por persona por día), que significa una situación crítica de derroche del recurso y de gran presión sobre la producción del mismo. El enorme caudal del Río Paraná “atenta” contra el consumo responsable, al hacer que el recurso resulte prácticamente ilimitado.

Sin embargo, otras problemáticas no reflejadas por los indicadores requieren atención prioritaria: i) falta de modelación de redes, sectorización y desarrollo de un balance hidráulico que permita estimar adecuadamente los niveles de ANC, lo que permitiría la realización de un

programa de reducción de fugas, reducción de consumos y renovación y rehabilitación de redes; ii) necesidad de mejoramiento de la operación y mantenimiento de las instalaciones, especialmente de toma y distribución, y de la gestión institucional; iii) dificultad en completar las obras previstas en el Plan Director.



Toma sobre el río Paraná - UNER y Municipalidad de Paraná 2013

La Subsecretaría de Saneamiento del Gobierno Municipal es el organismo responsable de la prestación de los servicios de agua potable y cloacas. Esta subsecretaría a su vez está dividida en cuatro Direcciones: Producción y Acueductos, Operación y Mantenimiento de Redes, Comercial e Ingeniería. Cuenta con aproximadamente 350 empleados (unos 3,3 empleados cada 1,000 conexiones de agua), y el plantel técnico profesional está formado por cuatro ingenieros.

La falta de independencia del servicio, cuya facturación integra las tasas municipales, no permite establecer un adecuado esquema de recupero de costos de inversión, operación y mantenimiento de la infraestructura, incluso tampoco permite obtener con exactitud el costo de provisión del servicio.

Según el estudio “Modelo de Costos del Agua Potable”

desarrollado por la UNER y el Municipio a mediados de 2013, solo la mitad de los costos estimados de operación del servicio son cubiertos con los ingresos. La incidencia de la energía en dichos costos operativos asciende al 29%, más del doble registrado por empresas latinoamericanas prestadoras del servicio para localidades de América Latina menores de 500 mil habitantes (benchmarking ADE-RASA), un valor alto especialmente si se tiene en cuenta la no operación de pozos subterráneos. La incidencia del personal en los costos operativos estimados ascendió al 45%, un 30% superior al promedio ADERASA. Para poder fortalecer los aspectos de sostenibilidad fiscal del Municipio es principalmente necesario fortalecer la gestión institucional del mismo.

Por otra parte, no se cuenta con un organismo de monitoreo y control independiente que fiscalice el cumplimiento de los planes directores, niveles de servicio e indicadores de eficiencia de la gestión, restando incentivos de mejora al sistema.

Es necesario fortalecer la gestión de agua y saneamiento con recursos humanos técnicos especializados, y capacitar al personal existente. También se observa un déficit en la disponibilidad de equipos informáticos y equipos especializados que permitan el diagnóstico, la operación y el mantenimiento posterior de las infraestructuras en tiempo y forma. Otro aspecto a mejorar en la gestión institucional tiene que ver con la coordinación con otras áreas de gobierno, especialmente con el Instituto Provincial de la Vivienda (IPV).

Sobre las características técnicas del servicio, la buena cobertura (93%) y continuidad (24hs) de provisión del servicio se encuentra, sin embargo, acompañada por una situación deficiente de la infraestructura de toma y distribución del recurso. A pesar de haber sido reequipadas en el año 2009, las instalaciones presentan inconvenientes en

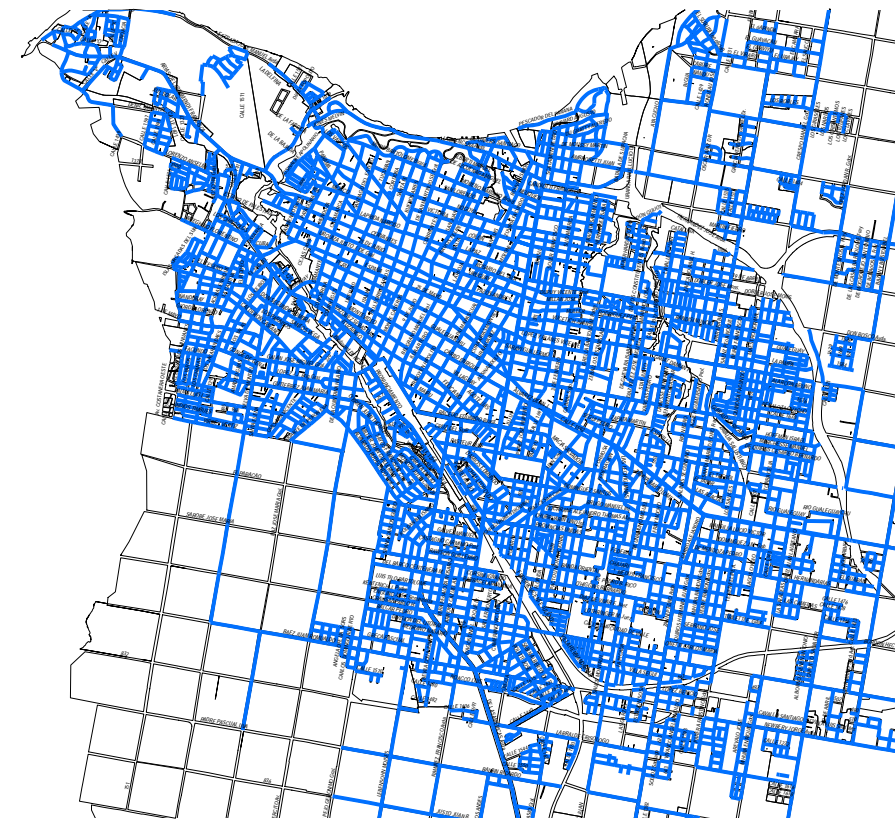
la toma del Río Paraná, roturas frecuentes de bombas y cañerías maestras, y redes de distribución incompletas que le quitan confiabilidad al servicio. Las redes de distribución se encuentran incompletas, especialmente en las áreas de los arroyos que surcan la ciudad, en donde se registra población asentada sin cobertura de servicios.

Paralelamente, el altísimo consumo promedio diario (478 litros por habitante, muy superior a los estándares recomendados y lo observado en ciudades similares) y los bajos niveles de macro y micromedición no permiten establecer con precisión un balance hidráulico entre oferta y demanda.

Para poder atender el alto consumo, en mayo de 2009 se llevó a cabo la inauguración de la nueva planta potabilizadora Echeverría, que significó la producción en esta primera etapa de 6,200 m<sup>3</sup>/h (148.800 m<sup>3</sup>/día). También se utiliza en algunas oportunidades el decantador de la planta antigua, Ramírez, con una capacidad de decantación de aproximadamente 1.200 m<sup>3</sup>/h. Esto implica, que dada la población actual de la ciudad se tenga una producción per cápita superior a 600 l/hab/día. Si bien la capacidad de producción actual es adecuada para la ciudad actual y su crecimiento en el corto plazo, la infraestructura de distribución requiere que se incrementen los esfuerzos para un mantenimiento adecuado.

El agua potabilizada se canaliza a través de los centros de distribución: i) Lola Mora de la Unidad Municipal N° 4 Noreste, que abastece una superficie de 744 ha con una densidad de 50,5 hab/ha y posee una capacidad de reserva de 3.000 m<sup>3</sup>; ii) Parque del Lago de la Unidad Municipal N° 3 Sureste, que abastece una superficie de 2.562 ha con una densidad de 12,5 hab/ha y posee una capacidad de reserva de 6.000 m<sup>3</sup>; iii) Ramírez de la Unidad Municipal N° 1 Centro, que recibe agua tratada de la nueva planta potabilizadora pero también tiene

## SERVICIO DE AGUA - RED POR CALLES



Fuente SIG Municipio de Paraná

producción propia y abastece a la zona centro de la ciudad; y iv) Ejército de la Unidad Municipal N° 2 Oeste, que abastece una superficie de 3.554 ha con una densidad de 20,4 hab/ha y posee una capacidad de reserva de 4.500 m<sup>3</sup>.

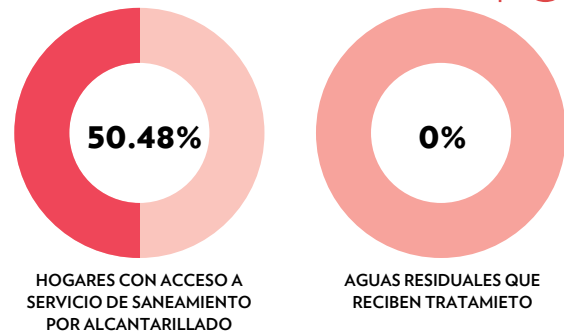


SISTEMA DE AGUA - ACUEDUCTOS TRONCALES



Fuente: Plan director de Agua. (2009)

SANEAMIENTO.



se realiza tratamiento de efluentes cloacales. Los líquidos cloacales recolectados por la red de saneamiento son vertidos al río Paraná directamente. La Ciudad cuenta con un Plan Director de Desagües Cloacales y Disposición final del año 2009, cuya ejecución ha sido lenta.

La presencia de la red de saneamiento en los barrios más consolidados no es garantía de que existan conexiones a todas las viviendas: en muchos casos, el costo de las conexiones a cargo del particular es un desestímulo para el uso efectivo del servicio. En consecuencia, si bien la extensión de la red podría abastecer a un 68% de la población, solo el 50% cuenta con conexión domiciliaria.

Si bien las redes se han extendido recientemente en algunos sectores de la ciudad, se estima que solo el 50% de los frentistas se conectan efectivamente. La provisión del servicio en zonas consolidadas atenta con la posibilidad de conexión, debido al alto costo de refacción que implica para los habitantes la instalación interna.

Viviendas nuevas, como las 600 que se encuentran planificadas en el Programa PROCREAR, muchas veces son

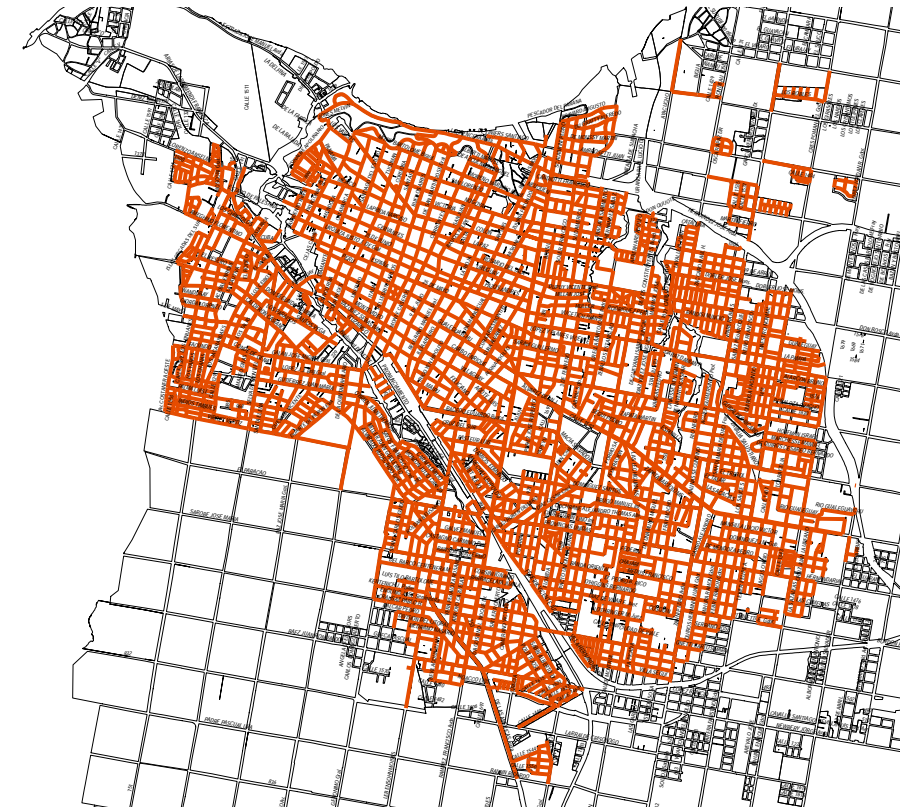
conectadas a troncales que se encuentran al máximo de sus capacidades de conducción, atentando contra la confiabilidad del sistema.

Asimismo, en las áreas con servicio, existe una alta interferencia con el drenaje pluvial, ya que en varias zonas se vuelcan estos a la red cloacal ocasionando desbordes y obstrucciones por sedimentación del arrastre de sólidos y basuras en la vía pública.

La ciudad no cuenta con tratamiento de ningún tipo de los efluentes cloacales, y los mismos que son recolectados en las redes, son volcados crudos al río Paraná. Otros efluentes provenientes de pozos sépticos desbordados o conexiones clandestinas, son volcados al curso de los arroyos, donde, como ya se expresó, se encuentra asentada población sin prácticamente servicios.

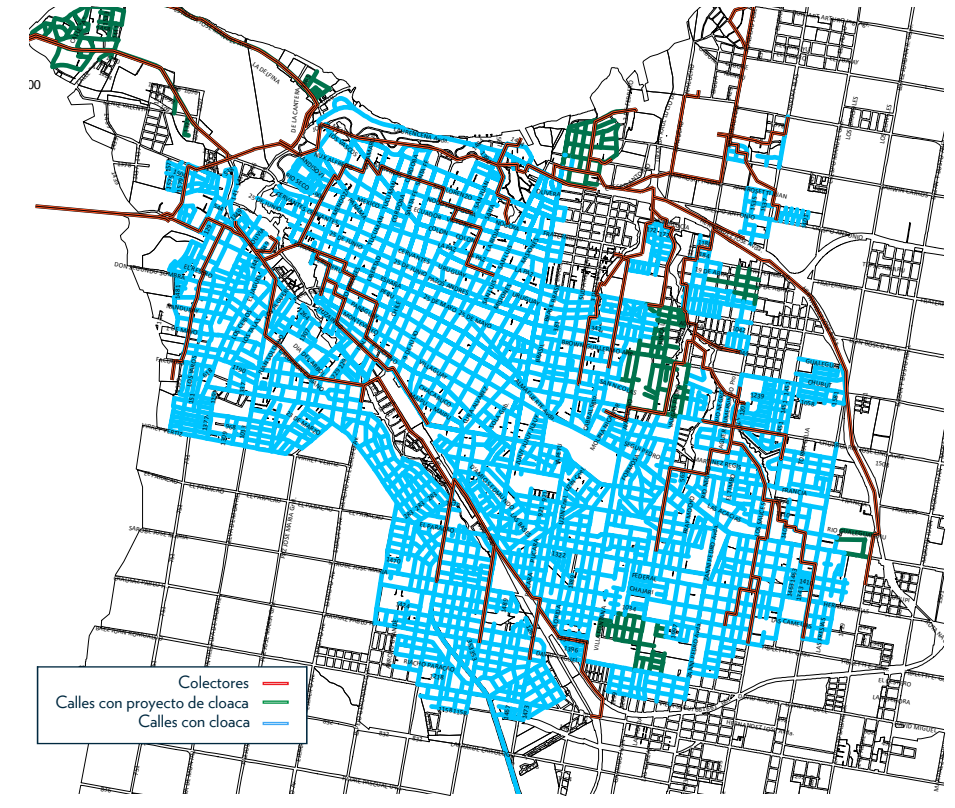
Todos los colectores de la ciudad desembocan en la cloaca máxima (1200mm de diámetro), situada en el oeste de la ciudad. La cloaca máxima llega hasta el río (sin introducirse a él) a través de los bañados, que en ocasiones contamina debido a pérdidas en su recorrido.

SISTEMA DE CLOACAS - RED POR CALLES



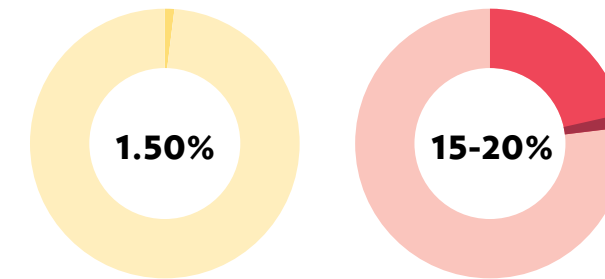
Fuente: Oficina SIG Municipio de Paraná

SISTEMA DE CLOACAS - RED Y COLECTORES



Fuente: Oficina SIG Municipio de Paraná



**DRENAJE.**

HOGARES AFECTADOS DURANTE  
PRECIPITACIONES C/FRECUENCIA  
DE OCURRENCIA IGUAL A 5 AÑOS

AREA URBANA CON SISTEMA  
DE DRENAJE PLUVIAL

Paraná no cuenta con un plan de drenaje urbano, menos del 20% del área urbana está conectada al sistema de drenaje pluvial y 1.50% de los hogares se ven afectados durante las precipitaciones con una frecuencia de ocurrencia igual a 5 años. La existencia de urbanización ocupando cauces y márgenes naturales, la pérdida de las funciones hidrológicas-hidráulicas y ambientales de los sistemas naturales, la baja cobertura del drenaje pluvial y la falta de criterios unificados de las obras existentes, moldea una problemática signada por la ocurrencia de anegamientos, deslizamientos, erosión y formación de avenidas de agua, con las consecuentes pérdidas materiales, sociales y ambientales para la ciudad y sus habitantes.

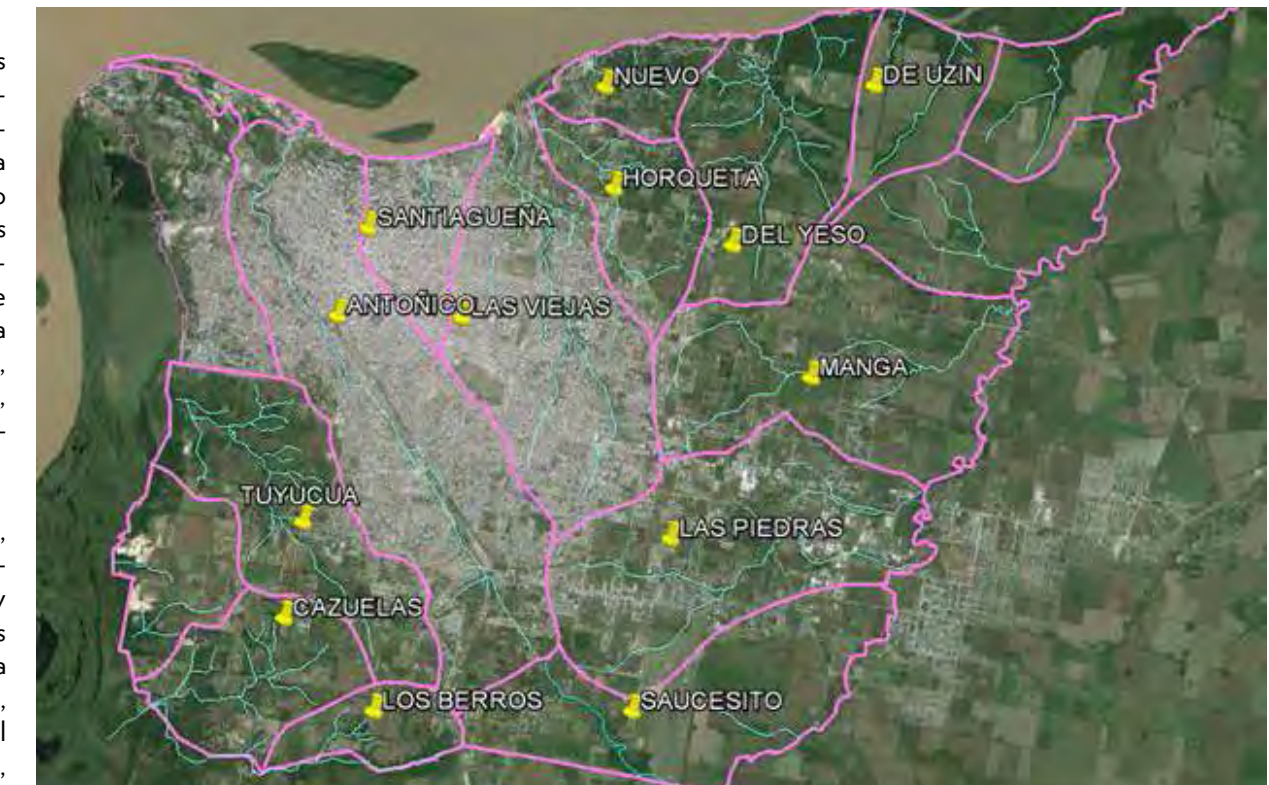
El ejido municipal presenta dieciséis cuencas hídricas, tres principales (arroyos Antoñico, Santiagueña y Colorado-Las Viejas) que cruzan la ciudad de sur a norte y se constituyen en sistemas de drenaje naturales de aguas pluviales hacia el río Paraná. En sus áreas de influencia existen deficiencias de canalización y sistematización, muchas veces sumadas a la falta de pavimento, lo cual genera riesgos importantes para la población asentada, generalmente de manera irregular, en esos sectores. Los

arroyos corren en cañadones a través de las barrancas para alcanzar el río, lo cual provoca deslizamientos en los taludes, con el peligro que conlleva esto para la población asentada en esas cuencas.

En los tres arroyos mencionados, que poseen sus cuencas 100% urbanizadas, se ha detectado la incapacidad de los cauces para conducir los caudales de avenida sin desbordamientos. El motivo principal es la escasa sección hidráulica disponible al encontrarse constreñidos por los asentamientos en sus riberas, en la misma línea las estruc-

turas de cruce de los caminos que los atraviesan no tienen sección suficiente ni siquiera para las avenidas correspondientes a los periodos de retorno más bajos, en muchos casos ni siquiera para las crecidas ordinarias, provocando una sobre elevación de la lámina de agua y aumentando la zona inundable.

Esta extensión del área urbanizada no está siendo acompañada de las necesarias obras de infraestructura en materia de drenaje urbano. La mayor parte de los excedentes pluviales escurre superficialmente por las calles, siguiendo

**CUENCAS Y SUBCUENCAS HIDROLÓGICAS DE LA CIUDAD**

Fuente: Oficina SIG Municipio de Paraná



las pendientes naturales y buscando los puntos más bajos hasta llegar a los arroyos y finalmente al río Paraná.

En este proceso de escurrimiento no sistematizado, el agua genera múltiples problemas y daños que se incrementan de modo progresivo y acumulativo en directa relación con la mayor impermeabilización de las cuencas y con la modificación del régimen pluvial a causa del cambio climático, que ha generado lluvias de gran intensidad y corta duración cuyos excedentes superficiales superan ampliamente toda capacidad instalada de conducción.



Esta ciudad consolidada, que ha edificado sobre las márgenes, estrechando los cauces e incluso rellenándolos para luego edificar sobre ellos, ha negado los sistemas de drenaje natural y no cuenta con desagües suficientes para conducir los caudales actuales, ni nuevos caudales producto de la densificación ni de mayores aportes provenientes de las altas cuencas.

Por su parte, las zonas de la ciudad que se encuentran en

expansión incrementan los caudales por impermeabilización y sistematizaciones aisladas en el proceso de rápida urbanización, afectando a la ciudad consolidada y las cuencas sobre las que se extiende. La falta de una visión de cuenca para el tratamiento de la problemática redundara en la repetición de los errores del pasado.

Es indispensable que Paraná pueda contar con una adecuada planificación y programación que resulte comprensiva de la totalidad de la problemática y sus múltiples derivaciones territoriales y temporales. El Municipio no cuenta con tal planificación en materia de drenaje urbano, así como tampoco un área específica que tenga las competencias directas sobre este aspecto tan significativo de la realidad local.



Solo en el periodo 2012-2014 el Municipio ha destinado unos US\$ 4,5 millones de recursos propios a reparar y o corregir daños sobre la infraestructura pública derivados de la falta de drenajes urbanos. La problemática del drenaje urbano y sus efectos ha alcanzado un nivel de criticidad que hace impostergable contar con un Plan Director de Drenaje Urbano que prevea tanto obras de mitigación de los efectos negativos existentes en la ciudad consolidada como la planificación de obras en los sectores de suelo habilitado para la extensión urbana, así como medidas no estructurales y fortalecimiento institucional del Municipio para la planificación y gestión del drenaje urbano.

## GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS

Población con recolección regular de residuos sólidos	95%
Residuos sólidos dispuestos en relleno sanitario	0%
Vida remanente del predio en que está el relleno sanitario	N/C
Residuos sólidos dispuestos en vertederos a cielo abierto	92%
Residuos sólidos que son compostados	0%
Residuos separados y clasificados para reciclado	8%
Residuos dispuestos utilizados como recurso energético	0%

La gestión de residuos sólidos en Paraná fue clasificada en color rojo durante el proceso de diagnóstico realizado. Si bien un 95% de la población tiene acceso periódico a un servicio de recolección de residuos a cargo del Municipio, aún existen grandes problemáticas a abordar: la ciudad no cuenta con un relleno sanitario, por lo que un 92% de

los residuos recolectados tienen como destino final un vertedero a cielo abierto (volcadero municipal); trabajadores realizan las tareas de clasificación y reciclado sobre el 8% restante de manera informal, principalmente en el volcadero municipal, hasta la puesta en funcionamiento de la nueva planta de clasificación y transferencia; las actividades de compostaje son mínimas; y se poseen identificados microbasurales en distintos puntos de la Ciudad, varios de los cuales se ubican en las cuencas de sus arroyos, aumentando el riesgo sanitario y la vulnerabilidad de la población allí asentada. Si bien se han registrado avances en la planificación y normativa, la ciudad no cuenta con un cronograma de acciones detalladas en un Plan GIRSU, que incluya un Plan de Inclusión Social, elaborado a partir de un censo de recicladores, mas allá de que también se realicen acciones en este sentido.

Se estima que la generación de RSU en la ciudad asciende a las 300 ton/día, lo que arroja una generación per cápita de 1,2 kg/hab/día. Según la Evaluación Regional de RSU 2010 (BID, AIDIS y OPS), la generación per cápita promedio de RSU en Argentina alcanzaba 1,15 kg/hab/día. La caracterización de los RSU de la ciudad muestra una composición de 60,85% de residuos orgánicos y 39,15% de inorgánicos.

El 20 de Octubre de 2014 marcó un hito en la gestión de RSU de la ciudad, al promulgarse la ordenanza No9233 que establece el conjunto de presupuestos y obligaciones básicas para la Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos (GIRSU), de conformidad con la Ley Nacional de Presupuestos Mínimos (Ley No25916). Este acto es el corolario de un fuerte cambio en la Gestión de los RSU de la ciudad que el gobierno municipal ha impulsado en los últimos años, buscando paliar una de las principales problemáticas ambientales de la ciudad, con fuertes implicancias sociales.

Entre otros objetivos, la ordenanza establece: i) Promover la reducción progresiva del volumen y la cantidad total de RSU que se generan y disponen, a través de programas de valorización, producción y consumo responsable; ii) Propender a sistemas de separación en origen, disposición inicial y recolección diferenciada de los RSU para facilitar su tratamiento y aprovechamiento; iii) Promover la inclusión de recolectores y recuperadores informales al sistema GIRSU, en condiciones de dignidad, seguridad y salubridad; iv) Implementar acciones tendientes a prevenir el tratamiento y la disposición inadecuada de RSU, y especialmente sanear los vertederos a cielo abierto y los cursos de agua y orillas afectadas, así como alertar e intervenir frente a situaciones de quema de basura; y v) Remediar y poner en valor los sitios afectados por basurales a cielo abierto.

La autoridad de aplicación de la citada Ordenanza es el Ejecutivo Municipal, a través de la Secretaria de Medio Ambiente en coordinación con la Secretaria de Gobierno. Esta última es la dependencia del gobierno municipal a cargo de la recolección, barrido y limpieza de la ciudad. Para implementar estos servicios, la ciudad se encuentra dividida en cinco unidades municipales descentralizadas: i) la Unidad No 1 "Centro" (57 mil habitantes), que involucra la zona más densificada y de mejor situación socioeconómica de la ciudad; ii) la Unidad No 2 "Oeste" (65 mil habitantes), que incluye el actual volcadero municipal y representa una de las zonas más postergadas de la ciudad; iii) la Unidad No 3 "Sureste" (43,9 mil habitantes), que incluye al parque industrial; iv) la Unidad No 4 "Noreste" (53,5 mil habitantes); y v) la Unidad No 5 "Sur" (27,8 mil habitantes).

Para brindar el servicio de recolección de residuos sólidos domiciliarios cubriendo al 95% de la población seis días a la semana, las unidades cuentan con las siguientes dotaciones de personal y equipamiento recolector rodante a

octubre 2014:

La zona centro (Unidad N°1) se encuentra bajo un proceso de contenerización. A fin de implementar dicho sistema, el Municipio adquirió recientemente 500 contenedores metálicos con una capacidad de 0,4 ton por contenedor, 2 camiones compactadores de carga lateral con capacidad de 20 ton y un camión lava contenedor. A octubre 2014, se han colocado 375 contenedores y se utilizan dos camiones para su recolección de domingo a viernes con un total de 20 ton diarias. Diariamente el camión lava contenedor limpia e higieniza los contenedores. Con la próxima compra de 150 contenedores adicionales, 1 camión compactador de carga lateral y un camión lava contenedor, se completará el 100% de recolección por contenedores en la Unidad No1. La distribución de los contenedores se realizó a razón de uno por cuadra. El servicio se complementa con camiones barredores que mantienen la higiene y limpieza de las calles, especialmente los boulevares. El plan prevé llegar a 2000 contenedores instalados en 5 años, con 8 camiones y 2 barredoras adicionales.

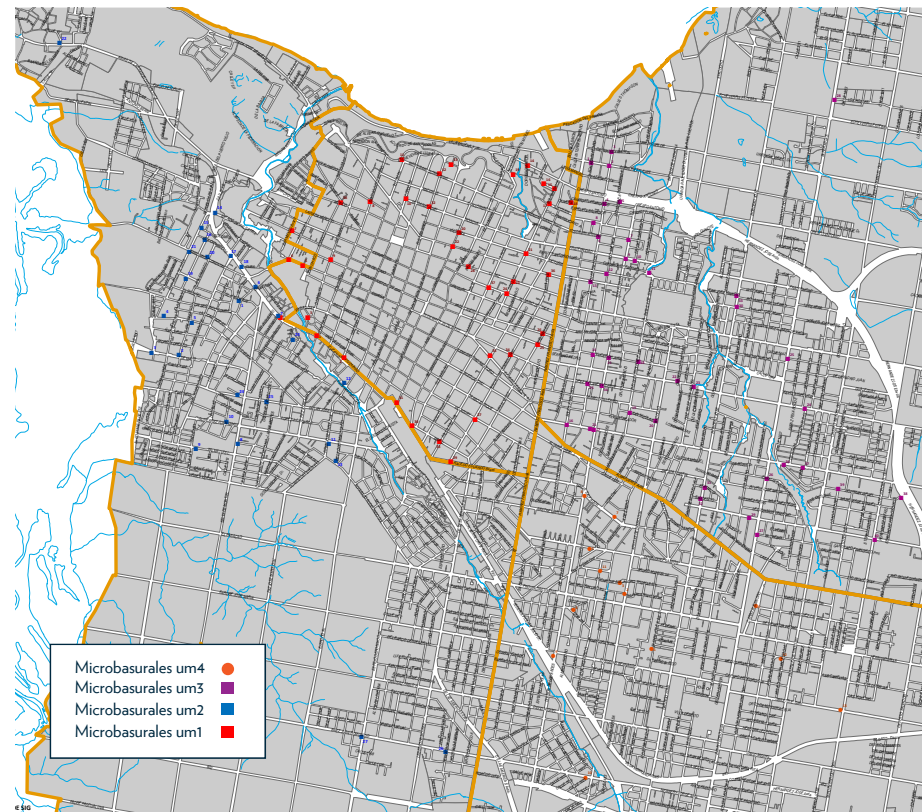
En cuanto a la recolección en las zonas restantes, los recorridos más largos y los más altos ratios de habitantes por vehículos han llevado al Municipio a decidir la reciente compra de 18 equipos rodantes adicionales (7 compactadores, 8 volcaderos, 1 atmosférico y 2 pluma).

Con relación al tratamiento, etapa bajo responsabilidad de la Secretaria de Ambiente, la Municipalidad construyó recientemente, con apoyo de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación, una Planta de Clasificación y Transferencia de residuos sólidos urbanos que, a través de un sistema mecánico de clasificación, permitirá realizar la separación del material que puede ser utilizado para el reciclaje.

La Planta de Clasificación y Transferencia está ubicada en la Unidad No2, lindando con el volcadero, y actualmente



MICROBASURALES RELEVADOS  
TODAS LAS UNIDADES MUNICIPALES



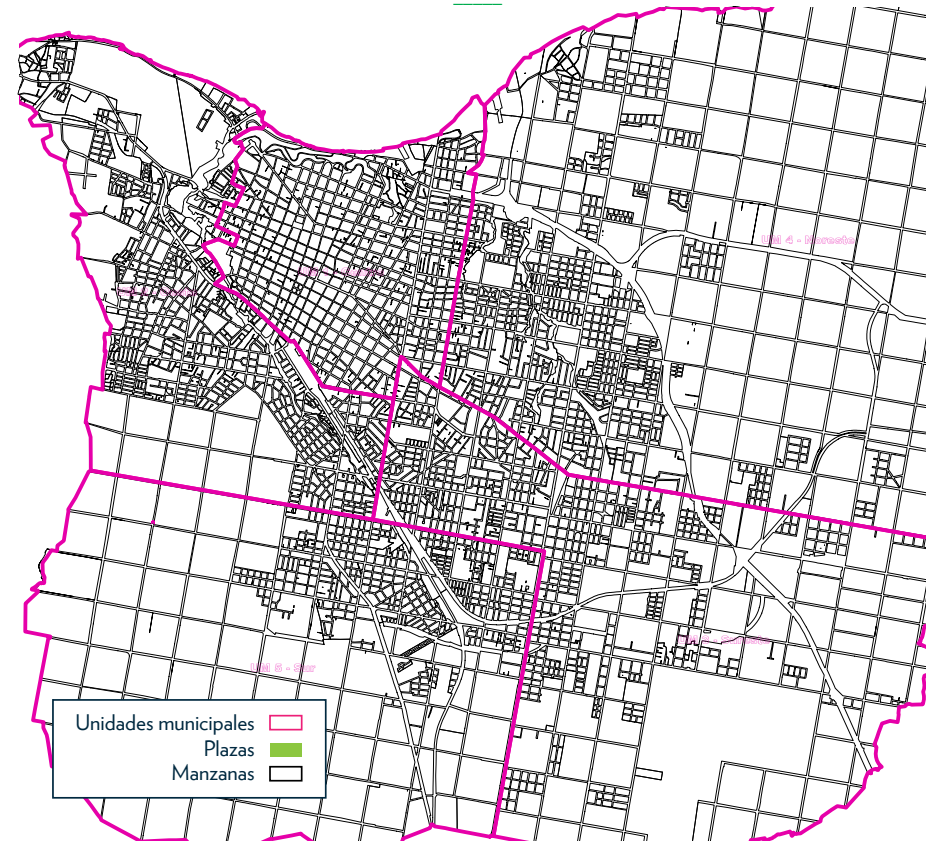
Fuente: Oficina SIG municipalidad de Paraná

se encuentra en definición su esquema de gerenciamiento. conLa operación será realizada con la fuerza laboral de una cooperativa de trabajadores que vienen desempeñando tareas informales en el volcadero, y que ahora lo harán en condiciones de mayor seguridad y salubridad. El Municipio planea asistir a la cooperativa en su funcionamiento, haciéndose cargo inicialmente de la comercialización de los residuos recuperados. La operación de la planta se prevé hacer en 3 turnos de trabajo, con la participación inclusión progresiva de operarios,

hasta de 60 por turno. Se estima que el tratamiento de un flujo único de residuos en esta etapa inicial limitará el porcentaje de residuos recuperados a un valor entre 5 y 7%. Asimismo la separación en origen prevista, encontrará su cauce y potenciará el funcionamiento de la Planta.

Las actividades de compostaje se realizan en el vivero municipal. Recientemente se realizó la adquisición de dos chipeadoras y una trituradora que se están comenzando a utilizar para el tratamiento de los residuos de poda. Tam-

MODIFICACIÓN UNIDADES MUNICIPALES  
JUNIO 2014



Fuente: Oficina SIG municipalidad de Paraná

bién se realizarán actividades de compostaje en un sitio lindero a la planta de separación y clasificación, donde se construye el actual vivero escuela.

Para empezar a cumplir con los objetivos de la reciente ordenanza municipal, el Gobierno Municipal planea realizar dos proyectos piloto de separación en origen y recolección diferenciada, centrándose en dos zonas sin contenerizar de entre 15 y 20 manzanas, alcanzando a unas 3.000 personas. Para su implementación, se está capacitando a

RELEVAMIENTO MINIBASURALES  
JUNIO 2014



Fuente: Oficina SIG Municipio de Paraná

un grupo de trabajadores y promotores ambientales que puedan llevar adelante las acciones de comunicación y concientización ciudadana.

El tratamiento de otros tipos de residuos como escombros y RAEE es una asignatura pendiente del Municipio. Si bien el municipio cuenta con una ordenanza (n° 8786) que obliga a las empresas propietarias de volquetes a disponer Los escombros en predios privados autorizados, fuera de

CONTENEDORES EN UM1  
SETIEMBRE 2014





UD	COMPACTADOR EN FUNCIONAMIENTO / ASIGNADO	CAMIÓN	VOLCADOR	MANZANAS /VEH	HAB /VEH	HAB /AGENTES	HAB /HA
1	6 / 7	1 / 1	1 / 4	58,1	7.214	166,3	67,3
2	3 / 4	0 / 1	3 / 3	116,7	10.851	195,5	43,5
3	4 / 5	0 / 0	1 / 0	123,3	8.773	163,1	17
4	2 / 5	0 / 0	3 / 4	174	10.710	241,3	9,8
5	S / D	S / D	S / D	S / D	S / D	S / D	10,9

zona urbana y residencial, se da la situación de que en algunos casos son dispuestos en el volcadero, cuando no son dispuestos ilegalmente por ciudadanos en los arroyos para utilización de relleno. La construcción y operación de una planta de áridos podría traer beneficios para la ciudad, tanto por el tratamiento de esta fracción como por la utilización de su producto recuperado para Conservación Vial. Los RAEE no tienen gestión actualmente, siendo depositados en el volcadero junto con el resto del flujo. Tanto la situación de utilización de escombros como relleno como la falta de gestión de los RAEE significan un riesgo para la salud de los ciudadanos que debe ser abordado. Por otra parte, los residuos hospitalarios son transportados por privados a una planta de tratamiento en otra ciudad.

Con relación a los trabajadores informales, el último relevamiento realizado por el Municipio identificó alrededor



de 200 recuperadores trabajando informalmente en el volcadero, aunque el dinamismo de las situaciones personales y el desarrollo eventual del recuperador informal, dificultan la construcción de sistemas de base permanentes. Si bien el Municipio se encuentra trabajando en la contención social de los trabajadores y sus familias (aproximadamente 350 personas), por medio de programas de empleo, microcréditos y la puesta a disposición de centros de educación y salud, debe elaborarse e implementarse un Plan de Inclusión Social de los trabajadores, para lo cual es necesario realizar un censo de los recicladores que desarrollan sus tareas tanto en el volcadero municipal como en la vía pública, en conjunto con otros instrumentos de indagación.

En este sentido, de acuerdo al último relevamiento existen 250 caballos y 150 carros que recorren la ciudad en busca de RSU recuperables. Además, unos 50 recicladores también recorren el centro en busca de material recuperable. En el marco de las acciones de dignificación del trabajo de los recuperadores de residuos de la ciudad, la Municipalidad compró en 2014 10 motocargos que permitieron el recambio de carros con tracción a sangre.

Una de las problemáticas más importantes en la gestión de RSU es la proliferación de microbasurales, generalmente

cercanos a las cuencas de los arroyos. La remoción durante el 2014 de un 60% de los 170 microbasurales de la ciudad identificados en 2013 es otro gran avance recientemente realizado. Los operativos de limpieza ejecutados, junto con el avance de la contenerización, han sido fructíferos en este sentido. Todavía es necesario continuar el proceso, especialmente en la zona oeste de la ciudad y las cuencas de los arroyos, manteniendo las auditorías ambientales para fiscalizar que no se regeneren los microbasurales ya removidos. Junto con iniciar otros tratamientos para los basurales más afianzados, se requiere incorporar al planeamiento de actividades campañas de educación ciudadana que contribuyan a evitar su nueva formación y revisar los ruteos de recolección.

En cuanto a la disposición final, el volcadero municipal representa el pasivo ambiental más importante de la ciudad, ya que recibe la basura volcada sin ningún tipo de separación ni tratamiento, produciendo un impacto en las napas de agua y el agua superficial cercana. El humo producto de la quema (espontánea o intencional) de la basura, supone asimismo un perjuicio para los habitantes de la zona, pero también para toda la ciudad, ya que los vientos del oeste llevan el aire contaminado al centro mismo de Paraná. Además, el predio constituye un foco para el desarrollo de

vectores causantes de diversas enfermedades, emanación de gases de efecto invernadero, generación de malos olores y contaminación visual.

Si bien se han producido algunos avances en su operación, ya que en el mismo hay presencia de personal municipal para controlar el tipo de residuo a ser dispuesto y distribuirlos en el sitio adecuadamente para posteriormente ser enterrados en cavas y compactado, disminuyendo las posibilidades de autocombustión, cientos de personas continúan trabajando en el volcadero en condiciones precarias y sin ningún resguardo, que ponen en riesgo su salud.



La construcción de un relleno sanitario se constituye en un asunto prioritario para la sostenibilidad ambiental de la ciudad. Actualmente, se está desarrollando una consultoría con el apoyo de la Secretaría de Ambiente de Nación y recursos de un Programa BID para la identificación de un predio adecuado, la evaluación y el diseño de dicho relleno y elaboración del proyecto ejecutivo que permita su posterior construcción. Dicha consultoría se encuentra enmarcada en la elaboración del Plan Estratégico Provincial, que brindará el marco adecuado para la formulación de un plan específico para la ciudad y los centros urbanos próximos, integrándolos en un proyecto regional.





## ENERGÍA.

Hogares con acceso autorizado a energía eléctrica	93%
Población con acceso a gas por red domiciliaria	65%
Número promedio de interrupciones eléctricas / año / diente	9.43%
Duración promedio de interrupciones eléctricas	8.57 hs
Consumo anual de energía eléctrica per cápita	871.15 kw
Intensidad energética de la economía	1.44MMU /USD PBI
Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones de eficiencia energética	Sí
Porcentaje de energías renovables/el total del consumo eléctrico	29.40%
Uso de energía de fuentes renovables no convencionales	1.40%

Este sector presenta un relativo buen desempeño de acuerdo a la información recolectada. La distribución del servicio eléctrico cumple con los requerimientos de calidad tanto nacionales como provinciales, con un buen nivel de cobertura (el 93.7% de los hogares tiene acceso formal a energía eléctrica). Si bien el número de interrupciones anuales y su duración se encuentran dentro de los rangos aceptables para Latinoamérica, su situación cercana al rango amarillo y su comparación con otras ciudades que presentan mejor desempeño implican no descuidar la confiabilidad del servicio. El acceso a gas por red también se encuentra dentro de rangos aceptables de cobertura (65% de los hogares cuentan con conexión domiciliaria de gas).

Las principales debilidades del sector se aprecian en la baja penetración de energías renovables no convencionales (sólo un 29.40% de la provisión de energía de la Ciudad proviene de ellas), en el bajo uso de energía de fuentes renovables no convencionales (1.40%) y en la necesidad de mejorar los esfuerzos por mejorar la eficiencia energética de la ciudad, fortaleciendo el monitoreo y cumplimiento de las normas existentes.

Energía de Entre Ríos Sociedad Anónima (ENERSA) es la empresa provincial a cargo desde 2005 del transporte y distribución de energía eléctrica en la mayoría del territorio de la Provincia de Entre Ríos, incluyendo Paraná, alcanzando actualmente el 71% del mercado de distribución de la Provincia.

Actualmente se registra un cuello de botella en la transmisión de energía eléctrica que se encuentra en vías de resolución, cuando entre en operación la nueva estación transformadora (ET) 500/132Kv Gran Paraná, que está siendo construida por ENERSA y la Provincia de Entre Ríos, con apoyo del BID, en el acceso norte de la ciudad. La ET estará conectada al Sistema Interconectado Nacional de 500Kv, otorgando mayor confiabilidad al suministro eléctrico.

La segunda etapa del proyecto, con contrato firmado recientemente, implica la construcción de cinco líneas de 132Kv: dos que se dirigirán a la ET Paraná Norte, una a la ET "Paraná Oeste", una a la ET Crespo y una última a la ET El Pingo.

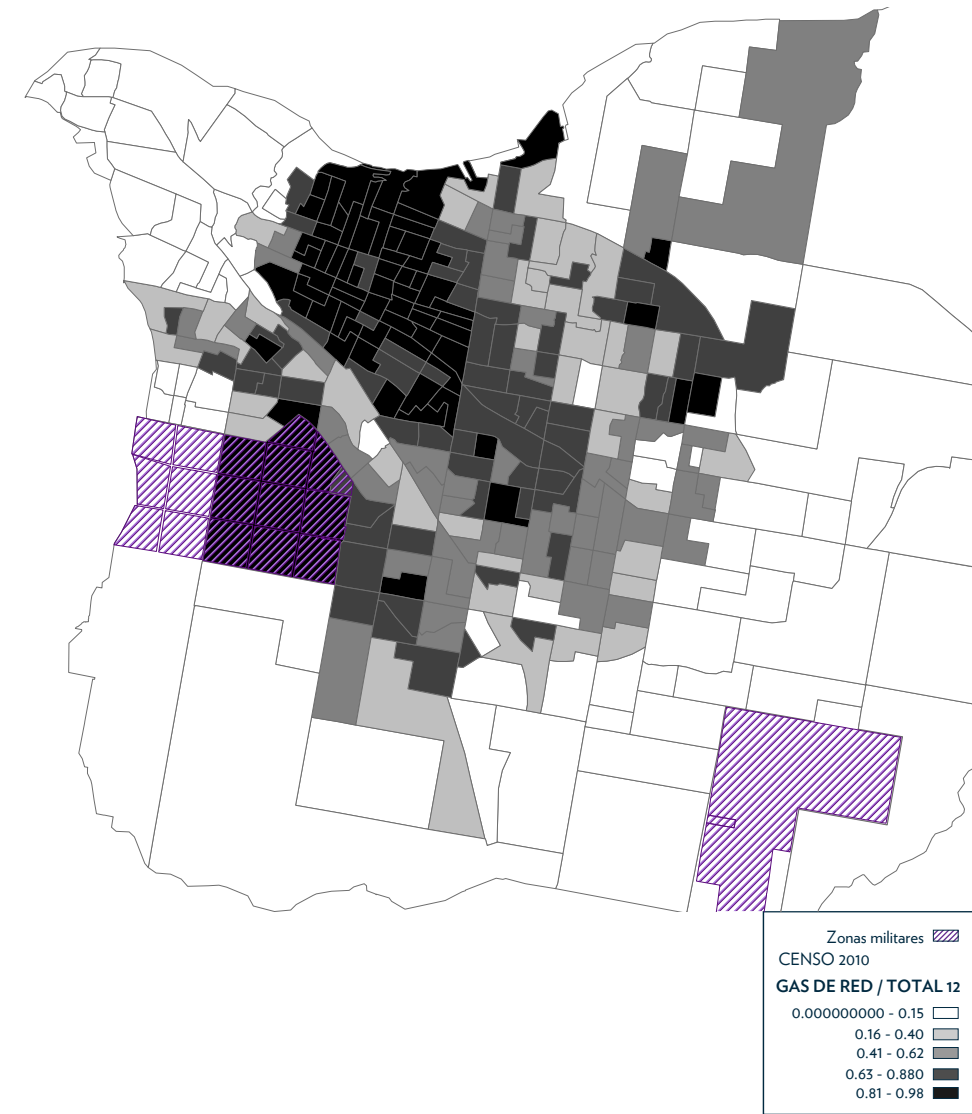
En cuanto a la cobertura del servicio de gas natural, si bien el 65% de la población cuenta con el servicio, se observan disparidades zonales de importancia. Cuando se analiza el porcentaje de cobertura por radio censal de acuerdo al censo 2010, la zona centro presenta los mejores indicadores, con coberturas entre el 80% y 98%. La conexión e la

población va disminuyendo hacia sus límites, manteniendo altos niveles de cobertura en dirección sureste. La zona del oeste no presenta población conectada, debido a la inexistencia de red. Las previsiones existentes de ampliación de la red de distribución se dirigen principalmente hacia el este, sureste y sur de la ciudad, algunos vacíos subsistentes de la trama urbana y las márgenes del arroyo Antoñico.

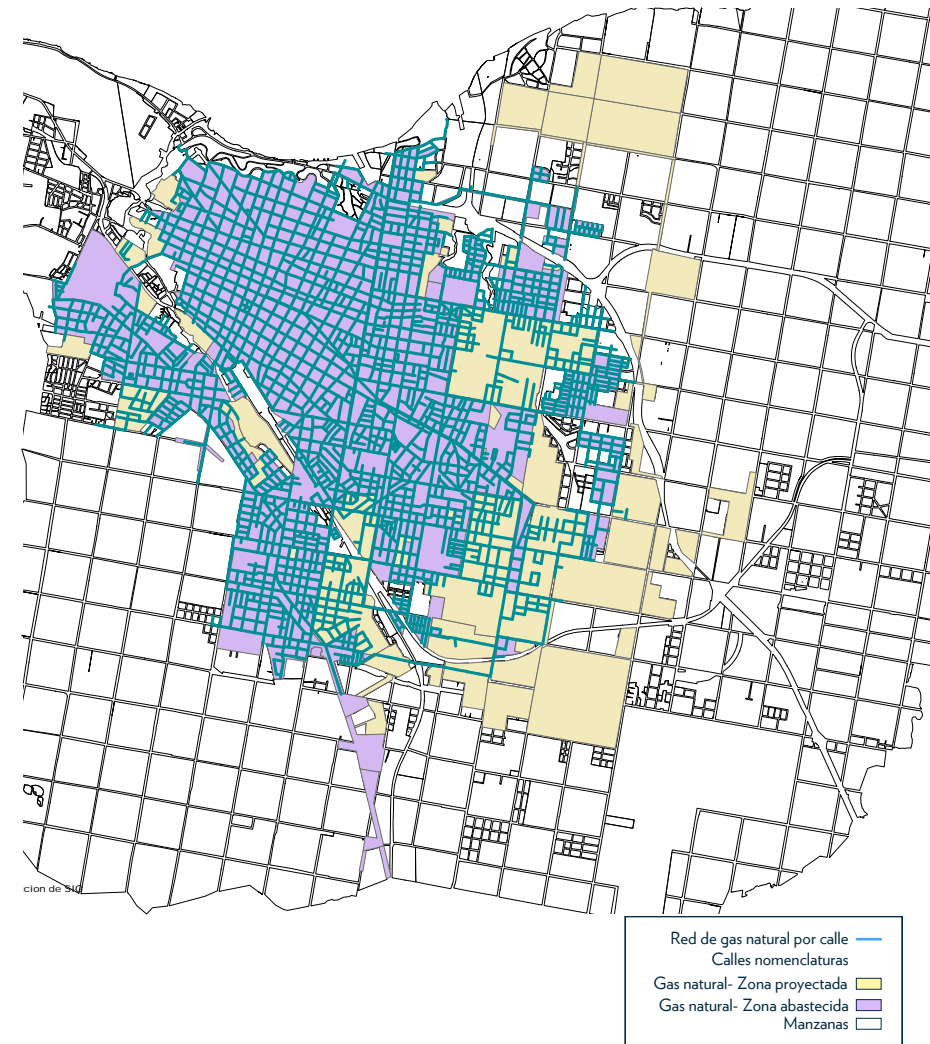
En cuanto a la eficiencia energética, el gobierno municipal se encuentra en el proceso de reemplazar la iluminación vial por soluciones más eficientes. Las opciones de iluminación por diodos emisores de luz (o LEDs por su sigla en inglés) o luminarias modernas de vapor de sodio con reducidos niveles de consumo deberían ser evaluadas para estimar su conveniencia económica. También se requiere implementar medidas de eficiencia energética en edificios públicos, reemplazar ciertos equipos con altos consumos por otros con mayor eficiencia, y establecer y fiscalizar normas de equipamiento eficiente en la industria, el comercio y los hogares.



CENSO 2010  
% DE HOGARES QUE USAN GAS DE RED



SERVICIOS DE GAS NATURAL  
ZONAS ABASTECIDAS Y AMPLIACIÓN PROYECTADA



**CALIDAD DEL AIRE, MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y RUIDO.**

En estas tres áreas de acción se advierte una falta de información sistemática. No se cuenta con estudios ni monitoreo, y en los casos de calidad del aire y mitigación del cambio climático tampoco se cuenta con regulaciones. En el caso del ruido, si bien la ciudad cuenta con una normativa para el control de la contaminación acústica, se deben implementar controles efectivos para garantizar el cumplimiento de la misma.

**CALIDAD DEL AIRE**

Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones s/calidad del aire	No
Air quality index	N/D
Concentración de pm10	N/D

**MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO**

Existencia y monitoreo de inventario gei	No
Emisiones gei per cápita	N/D
Emisiones gei/pib	N/D
Existencia de planes de mitigación con metas de reducción sectoriales y sistema de monitoreo	No

**RUIDO**

Existencia, monitoreo y cumplimiento de regulaciones sobre contaminación	Sí
--------------------------------------------------------------------------	----

Si bien la ciudad no pareciera presentar en la actualidad grandes problemáticas relacionadas con estos temas, la falta de información, planificación y monitoreo efectivo atenta con el seguimiento cabal de su situación, lo que presenta una oportunidad de mejora para la ciudad y su sostenibilidad ambiental.

**VULNERABILIDAD ANTE DESASTRES NATURALES.**

En esta área de acción también se destaca la falta de información, regulación y monitoreo: no se dispone de mapas de riesgo de la ciudad que consideren las amenazas naturales y vulnerabilidad, ni sistemas operativos de alerta temprana, ni planes de gestión del riesgo de desastres, ni plan de adaptación al cambio climático, ni se cuenta con una asignación de presupuesto municipal a la gestión del riesgo de desastres, y los principales instrumentos de planificación de la ciudad no incorporan el análisis de riesgos. Si bien se cuenta con metas y objetivos, no se registra coordinación de planes de contingencia a desastres naturales o realización de simulacros, la capacidad de respuesta ante emergencias es básica. Paralelamente a estas carencias, la existencia de asentamientos en zonas vulnerables como las márgenes de los arroyos se traduce en riesgos de variada naturaleza para una parte de la población.

Como respuesta a parte de estas carencias, la ICES financió el desarrollo de un estudio de evaluación del riesgo de desastres naturales en Paraná, considerando diversos escenarios relacionados con el efecto del Cambio Climático y para el clima actual. El estudio, desarrollado por la firma IDOM entre agosto de 2013 y junio de 2014, aportó gran cantidad de información que puede ser utilizada para el desarrollo de distintos instrumentos de gestión del riesgo, planificación y respuesta, incluyendo la actualización de los instrumentos de planificación urbana con la incorporación de estos conceptos.

Existencia de mapas de riesgo de la ciudad a escala de al menos 1:10000 que incluyan información sobre amenazas naturales (geofísicas e hidrometeorológicas) y análisis de vulnerabilidad	No
Existencia de mapas de riesgo y vulnerabilidad al cambio climático	No
Existencia de planes de contingencia adecuados para desastres naturales	Sí
Existencia de sistemas de alerta temprana efectivos	No
Existencia de plan efectivo de gestión del riesgo de desastres	No
Existencia de plan efectivo de adaptación al cambio climático	No
Asignación de presupuesto municipal a la gestión del riesgo de desastres	No
Los principales instrumentos de planificación de la ciudad incorporan el análisis de riesgos	No
Porcentaje de medidas implementadas de los planes de gestión del riesgo de desastres y de adaptación al cambio climático	N/D
Infraestructura crítica (ej. Agua, energía, etc.) en riesgo debido a la construcción inadecuada y/o ubicación en áreas con riesgo no mitigable	N/D
Porcentaje de viviendas en riesgo debido a construcción inadecuada	1.50%
Población que vive en asentamientos informales	7.08%

La amenaza estadísticamente más importante registrada en Paraná en los últimos 40 años ha sido la inundación, seguido por tempestades y deslizamientos. Los eventos de inundación registrados se dan bien por un exceso de lluvias a nivel local, en cuyo caso las inundaciones se producen a lo largo de zonas sensibles anexas a los barrancos que



atravesan la ciudad y desembocan en el río Paraná, siendo entre estos el Barranco Antoñico el más importante, o bien por la crecida del río Paraná por lluvias en la parte alta de su cuenca. En esta última situación la zona anegada es la zona baja de la ciudad paralela a la orilla del río.

En particular, tomando en cuenta el marco geográfico de la ciudad (medio físico, climatología, geología, hidrología e inundaciones históricas), dentro del estudio se consideraron las siguientes amenazas naturales por orden de importancia: i) Inundación por desbordamiento de ríos; ii) Inundación por desborde de barrancos; iii) Inundación por acumulación de agua en zonas bajas o relativamente llanas; iv) Deslizamientos por desbordamiento de ríos; v) Deslizamientos por lluvias en zonas fluviales y en barrancos.

Sobre la incidencia del cambio climático en la región, los distintos estudios y análisis efectuados se refieren a incrementos de las precipitaciones medias. Aunque los cambios en los valores medios no indican necesariamente un cambio en los valores extremos, se estima que se registrarán días húmedos más intensos pero con mayores periodos entre eventos lluviosos, por lo que se podría deducir que un incremento de las precipitaciones medias junto con un decremento de los eventos lluviosos conllevará a que las precipitaciones extremas aumenten en mayor cuantía que las medias.

El análisis de la peligrosidad por inundaciones está relacionado no solamente con las zonas inundables sino también con las velocidades alcanzadas en cada punto. En el estudio hidráulico de los tres principales arroyos que discurren por la ciudad se ha detectado que, en general, los cauces se hallan deteriorados y constreñidos, suponiendo un riesgo para la población y para el ecosistema de la zona. Las obras de drenaje de los caminos y calles que los cruzan resultan claramente insuficientes en muchos casos. El resultado de la modelización de riesgo de inundación en

la ciudad de Paraná, considerando la pluviometría local y regional ha dado que el mayor grado de peligro se centra en los barrancos de los arroyos Antoñico, Santiagueña y Colorado-Las Viejas que cruzan la ciudad de sur a norte, desembocando en el río Paraná.

En relación con las inundaciones ocasionadas por el río Paraná, la observación de instalaciones portuarias, industriales y residenciales relativamente antiguas a lo largo de su orilla, puede ser identificativo de inundaciones que generan contratiempos pero relativamente poco destructivas, por lo que se considerará esta huella como de riesgo moderado.

El análisis de los elementos expuestos a estos riesgos se puede realizar de acuerdo con diversas escalas de detalle y sistemas considerados. El estudio centró su evaluación a nivel: i) Funcional: número y tipo de infraestructuras e instalaciones sociales de distintos tipos que podrían verse afectadas por la amenaza considerada; ii) Material: número y tipos de materiales expuestos, fundamentalmente edificios; y iii) Humano: número de personas residentes afectados dentro de las zonas cubiertas por las huellas de inundación. Las conclusiones de la valoración de riesgos que se desprenden del estudio de vulnerabilidad son las siguientes:

- La susceptibilidad funcional de la ciudad de Paraná ante la amenaza de inundación parece poco significativa, salvo quizás en lo relativo al acceso ferroviario que sí podría sufrir daños de grado indefinido durante una avenida significativa.
- En términos de orden de magnitud se estima que la pérdida máxima esperada (PML) por inundación para la ciudad de Paraná varía entre unos 5,8 y 10,2 millones de US\$ para el escenario de clima actual y periodos de retorno respectivos de 25 y 500 años, mientras que en un escenario que considerase efectos de cambio climático



extremos este rango podría ir de unos 7,4 a 14 millones de US\$.

— La pérdida anual esperada (PAE) para la amenaza de inundación considerando el escenario de clima actual ronda los 1,6 millones de dólares mientras que en el escenario que contempla los efectos de cambio climático más extremos esta pérdida podría incrementarse hasta un valor aproximado de unos 2,2 millones de dólares. Evidentemente esta cifra se podría incrementar ligeramente considerando costes de contenido no incluidos en alguna de las curvas de vulnerabilidad aplicadas, así como por costes de limpieza de espacios públicos y redes de saneamiento tras cada evento de inundación; y

— El número de personas potencialmente expuestas a la amenaza de inundación en la ciudad de Paraná es de unas 6.000, pudiendo variar el número de afectados en distinto grado. En cuanto al número de fallecimientos previsibles, este podría variar entre los 0,2/año establecidos estadísticamente y los 0,4/año calculados mediante un modelo bibliográfico definido para inundaciones catastróficas.

## MODELIZACIÓN RIESGO DE INUNDACIÓN



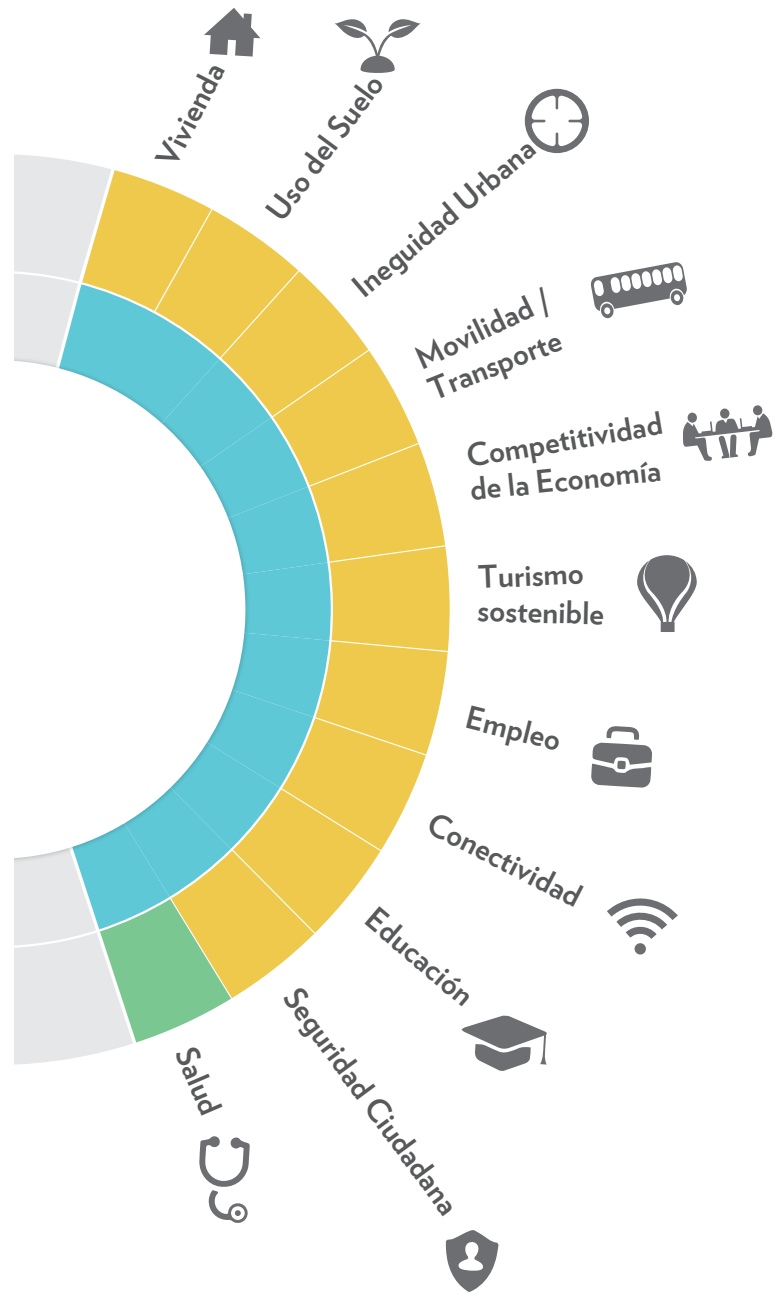
Fuente: IDOM

## INFRAESTRUCTURA CRÍTICA EXPUESTA



Fuente: IDOM

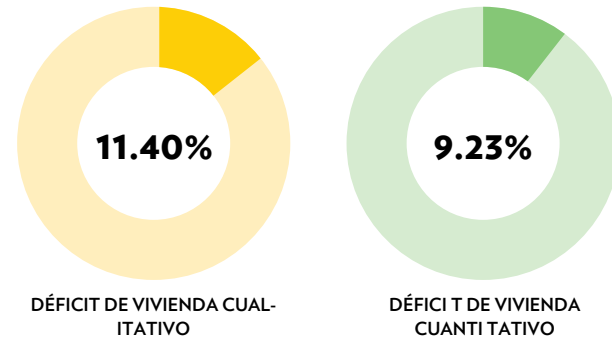




## DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE.

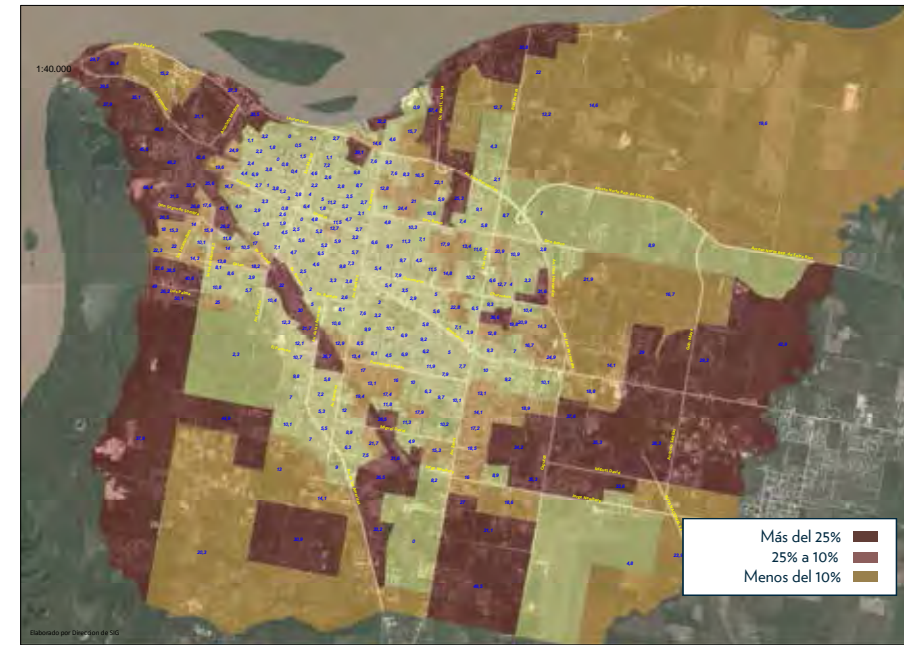
En materia de Desarrollo Urbano-Social se identificaron algunos aspectos que sobresalen como problemáticas a atender: el crecimiento con muy baja densidad, incluso menor que la histórica, la falta de instrumentos de planificación estratégicos e integrales suficientemente actualizados, la distribución equitativa de espacios verdes y recreativos, la marginalidad a la vera de los arroyos y la fragmentación espacial que estos implican, los déficits en calidad y cobertura educativa. El análisis territorial identificó las tendencias de crecimiento expansivo y fragmentado y los desequilibrios internos de la estructura urbana, como amenazas a la sostenibilidad. Asimismo, se observan oportunidades de diversificación y calificación productiva que pueden constituirse en motores dinamizadores del desarrollo.

### VIVIENDA.



Los indicadores de déficit cuantitativo (9.23%) y cualitativo (11.40%) estimados con datos del censo de 2010

CENSO 2010  
HOGARES HACINAMIENTO  
HOGARES CON MAS DE 2 PERSONAS POR CUARTO (%)



Fuente: Oficina SIG municipalidad de Paraná

presentan valores bajos o intermedios respecto a otras ciudades y a la referencia teórica. La falta de suelo urbano disponible a precios razonables dificulta mucho la promoción de viviendas para grupos sociales más desfavorecidos en el contexto urbano, por lo que la promoción de vivienda social en grandes predios alejados al núcleo urbano está contribuyendo al modelo urbano disperso. Este modelo impacta en los territorios ejidales limítrofes, en especial, Oro Verde, Colonia Avellaneda y San Benito. En estos municipios, el precio del suelo es bajo y no existe planificación urbana, por lo que se está generando un modelo disperso, de baja calidad y con déficit de servicios y equipamientos públicos.

TÍTULO: EVOLUCIÓN DE BARRIOS DE NUEVA VIVIENDA Y LOTEOS



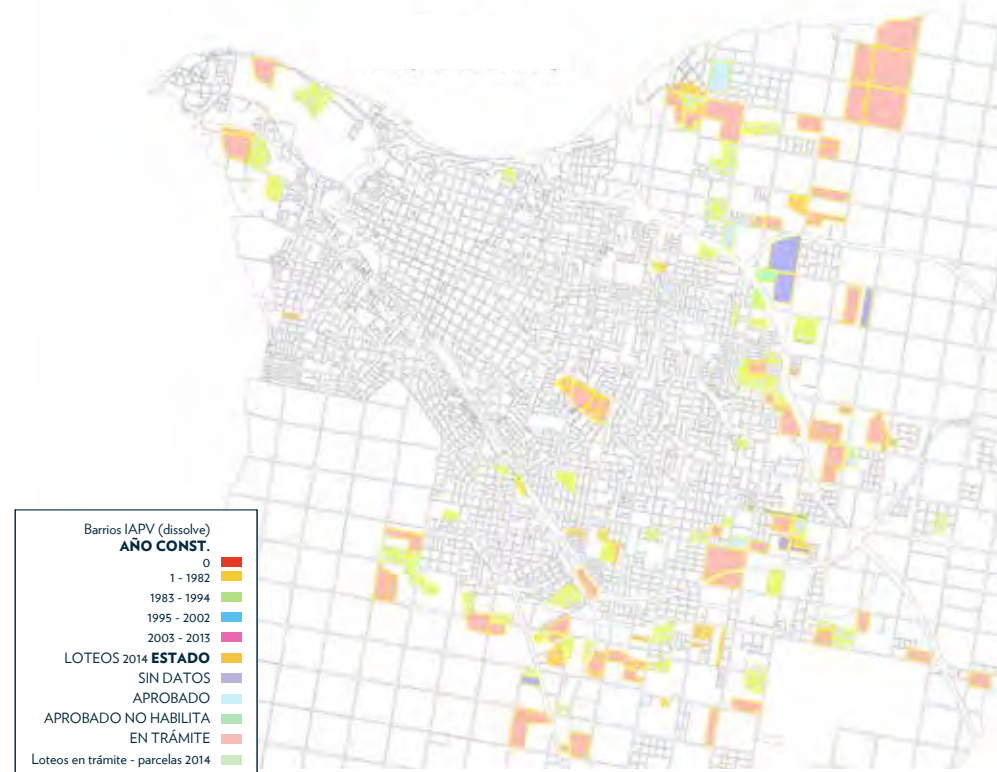
Instituto Autárquico de Planeamiento y Vivienda (IAPV) de la Provincia de Entre Ríos - síntesis de barrios IAPV y loteos evolución 1983-1994; 1995-2002; y 2003-2013.

El déficit de vivienda cuantitativo promedio de la ciudad posee distintas realidades a nivel zonal. El análisis por segmentos censales de los hogares con más de dos personas por cuarto otorga una clara visión de las zonas de la ciudad donde la problemática es más aguda. Mientras que en el centro de la ciudad y su desarrollo hacia el sureste el porcentaje de hogares con hacinamiento es menor al 10%, la situación a la vera del arroyo Antoñico, en la zona oeste y noroeste se encuentran porcentajes superiores al 25%, marcando un claro contraste.

De acuerdo al análisis territorial, se observa también una problemática que tiene que ver con la tipología y localización de la nueva vivienda en el Gran Paraná.

En efecto, la producción en los últimos años se dio bajo tres modalidades principales: viviendas particulares en las áreas de expansión, en las que familias jóvenes pueden acceder al suelo con precios razonables, viviendas en conjuntos de promoción pública para sectores de ingresos medios y bajos, en general ubicadas en terrenos periféricos, y viviendas en asentamientos informales en suelos ocupados, en general en áreas de fragilidad ecológica como los márgenes de los arroyos urbanos, o en suelos públicos descuidados como las trazas ferroviarias en desuso. En contraste, la nueva oferta en edificios ubicados en el centro o los barrios consolidados, asociada a procesos de densificación,



SÍNTESIS DE BARRIOS IAPV Y LOTEOS  
(APROBADOS Y EN TRÁMITE)

Instituto Autárquico de Planeamiento y Vivienda (IAPV) de la Provincia de Entre Ríos - síntesis de barrios IAPV y loteos (aprobados y en trámite)

se presenta menos dinámica. En conclusión la vivienda nueva, en gran proporción, no está aportando al logro de un modelo urbano sostenible.

Los barrios y loteos proyectados a futuro por el Instituto Autárquico de Planeamiento y Vivienda (IAPV) de la Provincia de Entre Ríos hacen suponer que la expansión urbana de baja densidad podría continuar. Se observa una necesidad de mejor coordinación con el IAPV para poder viabilizar una expansión de la huella urbana de acuerdo a un escenario de mayor densificación.



## USOS DEL SUELO.

Tasa de crecimiento anual de la huella urban (física), dentro de los límites oficiales del municipio	1.77%
Densidad (neta) de la población urbana	4337 hab/km <sup>2</sup>
Áreas verdes por 100.000 habitantes	194 ha
Áreas públicas de recreación por 100.000 habitantes	103 ha
Posee un plan de usos del territorio activamente implementado	Sí, en implement.
Existencia de planes integrales o sectoriales estratégicos con visión de largo plazo	No

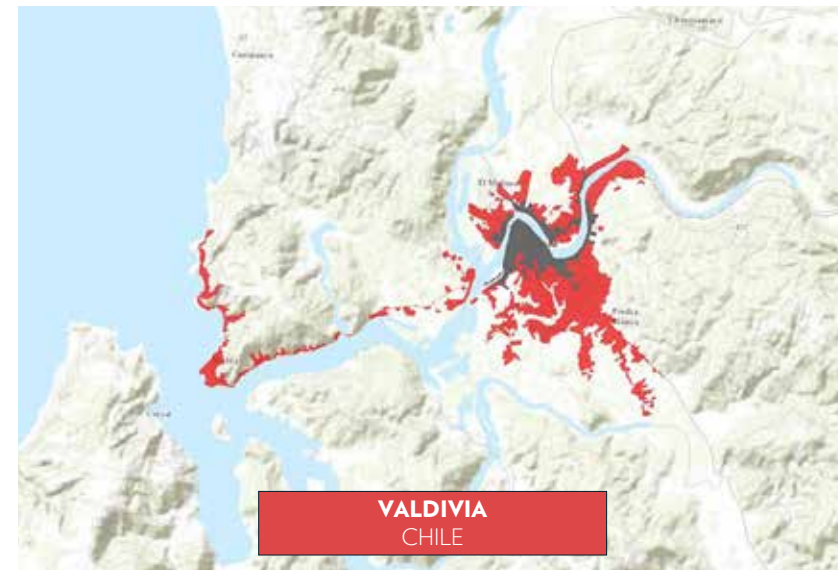
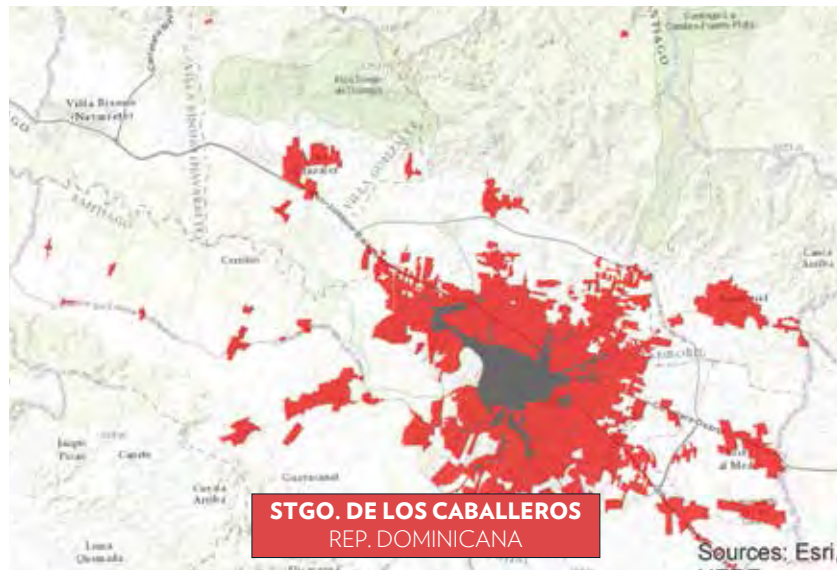
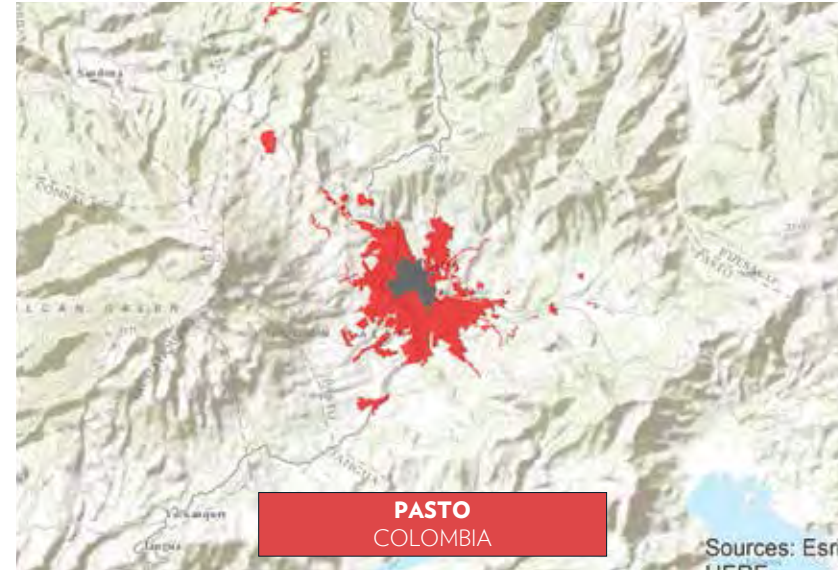
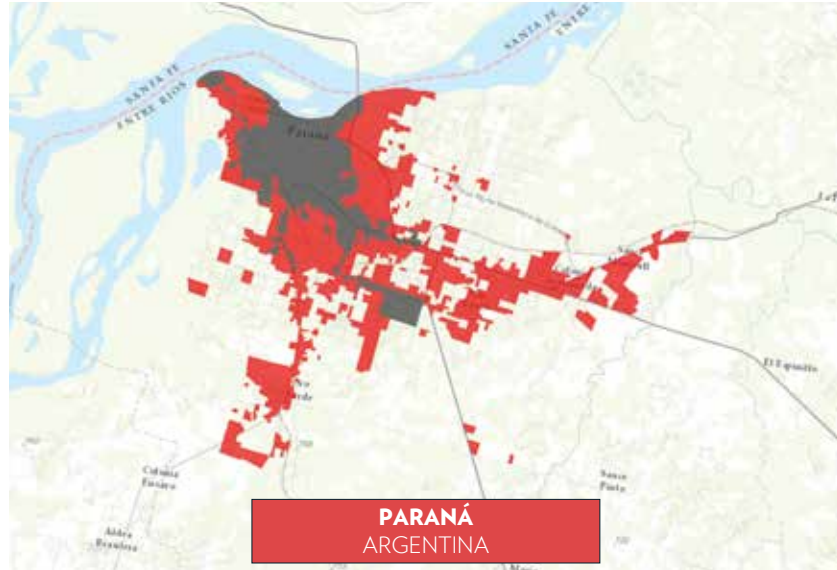
La consideración de la temática uso del suelo involucra la densidad y el ritmo de expansión de la huella urbana, la disposición de espacios verdes y recreativos, y la presencia y características de la planificación urbana. La densidad urbana de Paraná es de 43,7 hab/ha, que es un valor relativamente comparable al de otras ciudades medianas de la región, pero bajo en relación a un estándar teórico, ya que expresa la realidad de una ciudad extendida y de baja altura. En la comparación a escala de las huellas urbanas de ciudades ICES se puede observar como la de Paraná es de muy baja densidad y con una geometría irregular en la periferia, siguiendo los ejes viales hacia Oro Verde, Colonia Avellaneda y San Benito.

El crecimiento de la huella urbana fue constante en los últimos decenios (1.6% de crecimiento anual), aunque recientemente se aceleró en comparación con el crecimiento demográfico, lo que expresa la importancia de los nuevos procesos de crecimiento expansivo. Esta aceleración se ha desarrollado con una menor densidad que en décadas anteriores, lo que ha significado una disminución





## EXPANSIÓN DE LA MANCHA URBANA CON CIUDADES DE POBLACIÓN SIMILAR



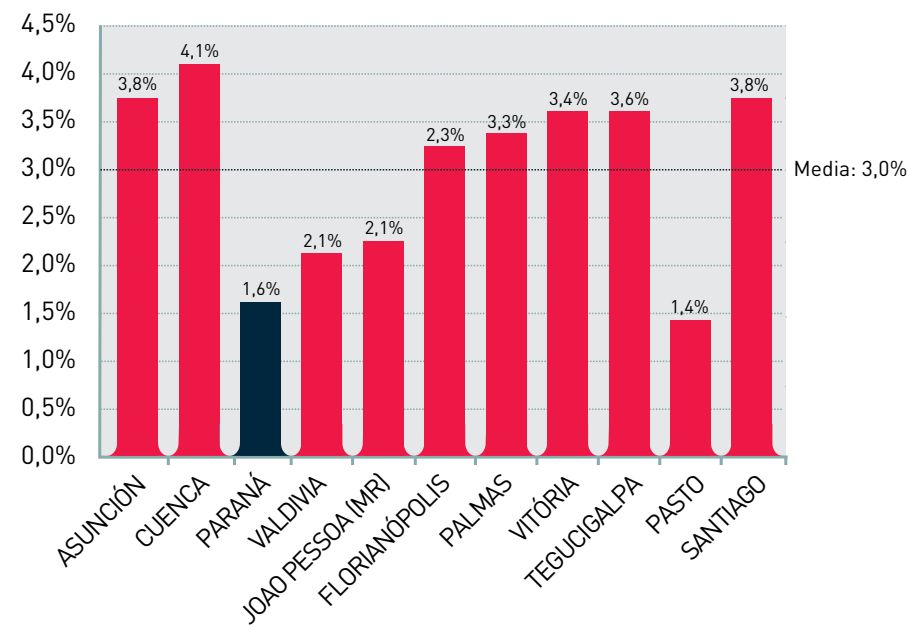
Fuente: IDOM (2014)

EN LA COMPARACIÓN A ESCALA DE LAS HUELLAS URBANAS DE CIUDADES ICES SE PUEDE OBSERVAR COMO LA DE PARANÁ ES DE MUY BAJA DENSIDAD Y CON UNA GEOMETRÍA IRREGULAR EN LA PERIFERIA, SIGUIENDO LOS EJES VIALES HACIA ORO VERDE, COLONIA AVELLANEDA Y SAN BENITO.



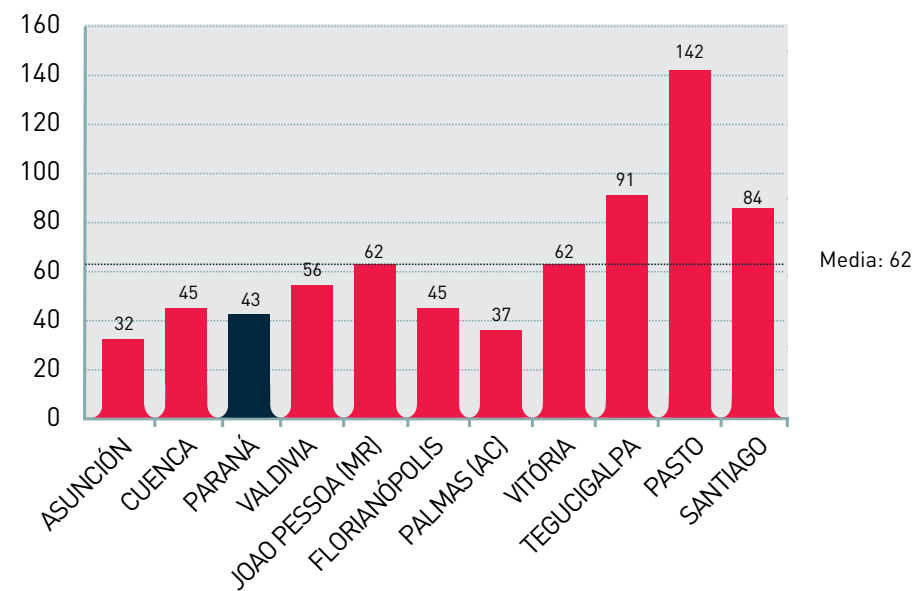


## TMCA SUPERFICIE URBANA (20 ÚLTIMOS AÑOS)



Fuente: IDOM (2014)

## DENSIDAD URBANA HAB/HECTÁREA



Fuente: IDOM (2014)

## EVOLUCIÓN DE LA DENSIDAD URBANA SEGÚN EL CRECIMIENTO DE LA HUELLA URBANA

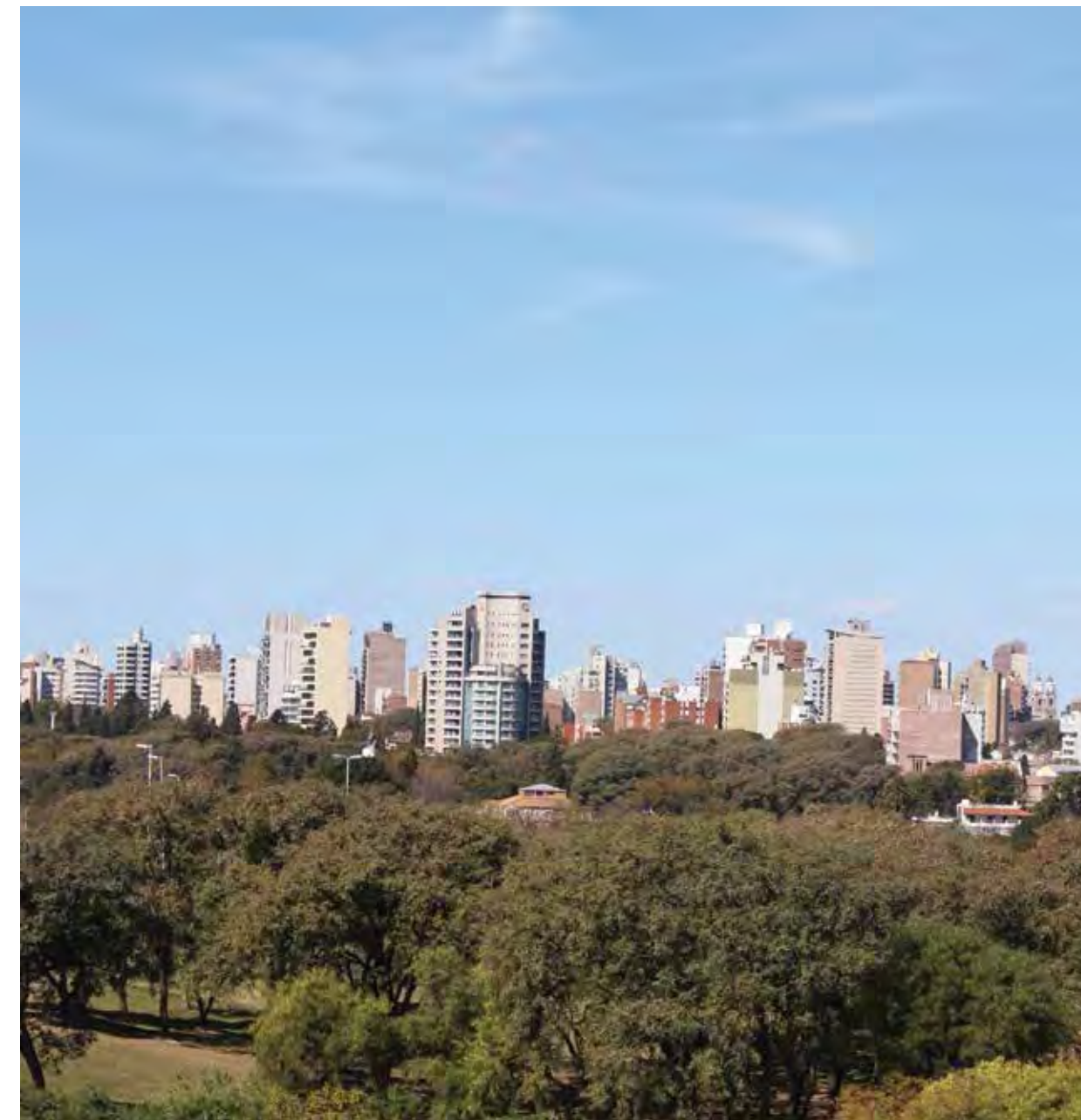
	1980	1991	2001	2010
Sup (ha.)	3,242.1	4,254.9	4,888.0	5,667.9
Población	161,638	207,853	237,968	247,863
Densidad (hab/ha)	49.86	48.85	48.68	43.73

Fuente: IDOM (2014)

del indicador desde 48-49 hab/ha entre 1980 y 2001 a los valores actuales. Este proceso se explica principalmente por la tipología de crecimiento urbano que se ha dado, básicamente por loteos para viviendas unifamiliares. En la comparación con otras ciudades ICES, la tasa media de crecimiento anual (TMCA) en los últimos 20 años de la superficie ocupada por la huella urbana de Paraná se encuentra entre las menores registradas. Un mayor detalle del análisis del crecimiento de la ciudad se presentó en la sección de análisis territorial.

En cuanto a la infraestructura verde de la ciudad, si bien el valor del indicador de 19,4m<sup>2</sup> por habitante es muy bueno (194 ha/100.000 hab), se observa un desbalance en su distribución espacial: los parques costeros vinculados con el área central no tienen contrapartidas en los barrios interiores, que apenas cuentan con plazas locales. Y se observa también una subutilización de espacios costeros con gran potencial para usos recreativos, por la permanencia de viejos usos, por su privatización parcial, o por falta de inversión para equiparlos y hacerlos más accesibles. El Parque Nuevo que se encuentra en pleno desarrollo es un avance que puede contribuir a mejores equilibrios por su inserción en el oeste de la ciudad. El gráfico de proximidad a áreas verdes muestra claramente esta diferencia en el acceso.

La planificación del uso del suelo se realiza mediante las disposiciones del código urbano, pero la ciudad no cuenta con un Plan Urbano que fundamente el modelo de ciudad. De este modo por la vía de la regulación, se está permitiendo que la ciudad se oriente a un modelo de expansión en muy baja densidad, en el cual el uso de los recursos públicos es ineficiente, y los suburbios adolecen de falta de servicios, espacios verdes y equipamientos. Por otro lado, se observa una excesiva concentración del empleo y los servicios en un único centro, lo que genera mayores costos de transporte y congestión, que podrían





atenuarse si la ciudad contara con un sistema de subcentros zonales.

También se destaca el uso inadecuado de las barrancas de los arroyos, en gran medida ocupadas por asentamientos informales, generadores de un habitat precario en el que se reproduce la pobreza. Otras dificultades refieren a conflictos de usos, como el generado en torno al volcadero de basura, o a suelos de buena posición relativa que se encuentran poco desarrollados, como sucede en Bajada Grande.

Recientemente la Municipalidad viene avanzando en la formulación de planes para un urbanismo más activo, y está logrando concretar proyectos clave como el relleno sanitario y cierre del volcadero, la consolidación y mejora de barrios en el eje del arroyo Antoñico, el impulso de emprendimientos residenciales en Bajada Grande, las mejoras en los espacios públicos de la ribera del Paraná. Todos estos avances fundamentan la oportunidad y necesidad de un plan urbano integral. Estos avances fundamentan la oportunidad y necesidad de un plan urbano integral.

**ESPACIOS VERDES**



Fuente: Dirección del SIG, Municipio del Paraná



**INEQUIDAD URBANA.**

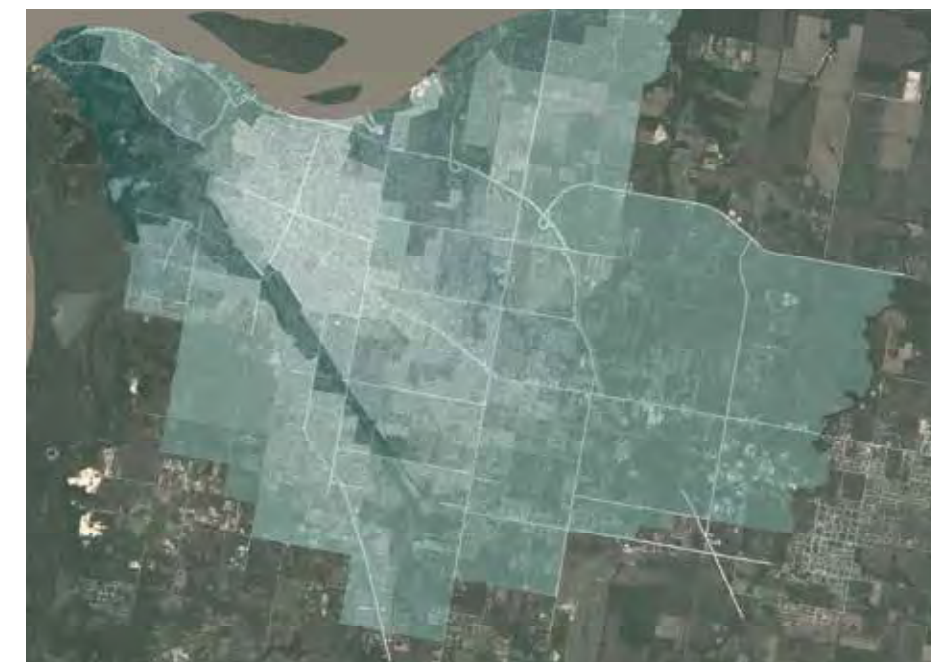
Población en situación de pobreza	6.1%
Porcentaje de vivienda en asentamientos informales	2.72%
Coefficiente gini	0.383%

En esta área de acción se considera la población en situación de pobreza, la segregación socioespacial y la desigualdad de ingresos entre las familias. Los resultados en el Gran Paraná muestran una sociedad relativamente integrada, con una incidencia baja de la pobreza (6.1% de

la población se encuentra por debajo de la línea de pobreza) y de la vivienda en asentamientos informales (2.72%), y una desigualdad de ingresos (dato para la Provincia) en valores intermedios. La ciudad no tiene un problema crítico de crecimiento de la pobreza urbana, pero sí el desafío y la posibilidad de mejorar estos indicadores.

La pobreza medida por ingreso puede complementarse con el análisis de las necesidades básicas insatisfechas. El análisis por segmento censal permite observar que existen zonas de la ciudad donde más del 20% de los hogares presentan al menos una necesidad básica insatisfecha. Los hogares con mayores NBI se concentran al noroeste, en las márgenes del arroyo Antoñico y en el noreste de la ciudad.

**INDICADORES POR ESTRATOS  
HOGARES CON N.B.I.**



**ZONAS CON ASENTAMIENTOS INFORMALES**  
DIRECCIÓN DE SIG, GOBIERNO MUNICIPAL DE PARANÁ.



La segregación socioespacial está presente en una escala macro, por ejemplo en la contraposición entre áreas centrales al este del Arroyo Antoñico y el oeste de la ciudad, con rasgos generalizados de carencias y precariedad urbana. También se observan situaciones de segregación socioespacial en pequeña escala, por la presencia de asentamientos precarios en torno a los cauces de los arroyos urbanos, vecinos a barrios consolidados de la ciudad. Por último, se observa un proceso de segregación y fragmentación en las periferias, asociado a los fraccionamientos dispersos para sectores medios, y en algunos casos a conjuntos de vivienda social que no se integran bien con la ciudad existente. Por tanto, si no se adoptan políticas activas de integración urbana, estos fenómenos pueden agravarse en el futuro.

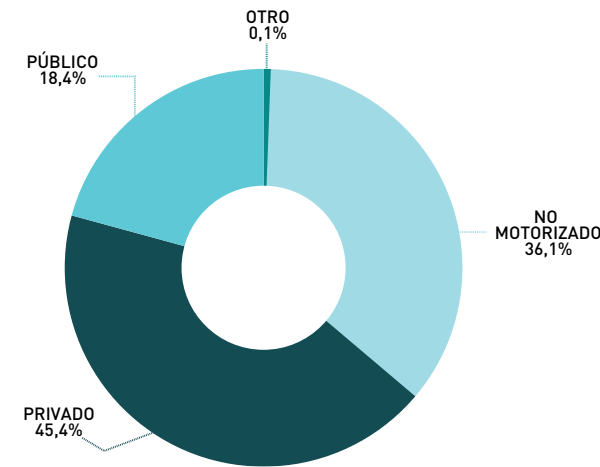


## MOVILIDAD / TRANSPORTE.

Kilómetros de vías preferenciales p/ transporte público	0 km
Modal split - vehículo motor privado	36.20%
Modal split - transporte público (incluyendo taxi)	17.70%
Modal split - bicicleta	6.80%
Modal split - a pie	39.30%
Antigüedad promedio de la flota de transporte público	3 Años
Víctimas mortales por accidentes de tráfico por cada 100.000 habitantes	9.64
Velocidad promedio de viaje en la vía pública principal durante la hora pico	19.53 km/h
Sistema de planificación y administración de transporte	No
Travel time index privado	13 min.
Travel time index público	37 min.
Número de automóviles per capita	0.24

Paraná carece de un plan de Movilidad integral. La distribución modal del transporte, que fue estimada por la encuesta de movilidad domiciliaria 2012 (EMD) en 45,4% para vehículos privados (autos y motos), 17,7% para transporte público (transporte colectivo, taxi y remis), solo 1,2% para bicicletas y 34,8% para recorridos a pie, se considera ampliamente mejorable, especialmente en lo referido a transporte colectivo (14,5%), bicicleta y alto uso de motos (15%). El bajo número de automóviles per cápita (0.24)

posee incidencia sobre la baja tasa de víctimas mortales por accidentes de tráfico en la Ciudad (9.64 cada 100000 habitantes). El transporte colectivo exhibe una flota relativamente nueva (3 años de antigüedad promedio) y una buena cobertura de la ciudad consolidada, pero no existen carriles exclusivos, y la eficiencia del sistema puede ser mayor. Los indicadores de congestión vehicular son aceptables, aunque se observan dificultades en el microcentro que ya motivaron estudios y propuestas de mejora. La conectividad interna y externa presenta diversas dificultades, lo que limita sus posibilidades de desarrollo.



La EMD estimó que el 80% de la población mayor de 3 años del Área Metropolitana de Paraná realiza 773.039 viajes en un día hábil. El principal motivo del viaje es el trabajo en el 28,1% de los casos, seguido por el estudio con el 17,8%. Cuando los viajes se restringen a distancias menores de 400 metros, los dos principales motivos de viaje mencionados quedan reducidos a porcentajes menores. Estas estadísticas permiten observar la falta de coordinación que existe entre la planificación urbana y la movilidad, y la necesidad de realizar esfuerzos en impulsar medidas de minimización de viajes.

## MOTIVOS DE LOS VIAJES EN EL AM DE PARANÁ

MOTIVO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Trabajo	204,326	28.1
Estudio	129,351	17.8
Social/esparcimiento	125,405	17.3
Dejar/buscar	109,032	15
Compras	85,392	11.8
Personal	51,364	7.1
Salud	18,424	2.5
Otros	3,442	0.5

FUENTE: EMD - 2012 SANTA FE - PARANÁ (PTUMA)

## MOTIVOS DE LOS VIAJES MENORES DE 400 METROS PARA EL AM SANTA FE Y EL AM PARANÁ

MOTIVO	AM DE PARANÁ (%)
Trabajo	0.3
Dejar/buscar	5.2
Salud	1.5
Compras	59.2
Social	29.7
Personal	3.7
Otros	0.3

FUENTE: EMD - 2012 SANTA FE - PARANÁ (PTUMA)

La Dirección de Transporte Urbano del Gobierno Municipal de Paraná es el organismo responsable del transporte público de pasajeros, taxis, remises, transporte escolar, otorgar licencias de conducir, disponer de un cuerpo único de inspectores y operar una central de monitoreo de tránsito. El transporte colectivo de pasajeros, que consta de 16 líneas operadas por dos empresas, posee un amplio margen de mejora en cuanto a cobertura, eficiencia y co-

nexión, entre las diferentes líneas y con otros medios de transporte.

Los viajes en Transporte Público en el Área Metropolitana de Paraná tienen un promedio de duración de 37 minutos, un valor alto comparado a ciudades de su escala y especialmente alto en relación a la duración promedio de los viajes en Transporte Privado, de solo 13 minutos. En la actualidad no hay proyectos orientados a vías exclusivas para el transporte público, que consideren nuevas fajas de cesión, retiro o expropiación, lo que impone un límite a las posibilidades de disminución de los tiempos de viaje de este tipo de transporte.

El Gran Paraná concentra gran parte de su actividad laboral, comercial y de equipamiento en el área céntrica de Paraná. Esto obliga a que gran parte de la población deba desplazarse diariamente hacia este centro urbano o alguno de los puntos de generación de empleo como el Barrio Industrial de Paraná. Los viajes entre el conurbano y el centro poseen duraciones promedios excesivas para el tamaño de la ciudad, que se sitúan entre 46 y 52 minutos.

## DURACIÓN PROMEDIO DE LOS VIAJES SEGÚN DOMINIO ( EN MINUTOS) EN EL AM DE PARANÁ

DESTINO	ORIGEN	CENTRO	RESTO	CONURBANO
CENTRO		13	23	52
RESTO		23	14	32
CONURBANO		46	30	14

FUENTE: EMD - 2012 SANTA FE - PARANÁ (PTUMA)

Además del colectivo, existe un servicio de trenes de cercanías, denominado Satélite Ferroviario. Dicho tren, que une Paraná con Oro Verde y Colonia Avellaneda, posee horarios reducidos por lo que su uso es restringido. El refuerzo del servicio de tren reduciría los transportes en vehículo privado desde los municipios del área de influen-

cia y permitiría disminuir los tiempos de viaje. Los puntos de intercambio entre los medios de transporte podrían convertirse en nuevas centralidades clave para el desarrollo de la ciudad.

La disminuida conectividad de Paraná se observa también en su tramado vial interno, con dificultades de conexión en el área oeste, en el centro urbano y en los márgenes del Arroyo Antoñico, por citar algunos ejemplos. Esto dificulta la comunicación y real integración de ambas partes de la ciudad.

La gestión del transporte de cargas también requiere la toma de medidas que mejoren el ordenamiento del tránsito. La falta de un centro logístico de transferencia de cargas implica la circulación de camiones en el interior de la ciudad, con el consecuente impacto sobre el tránsito vehicular. En general, no se han implementado acciones de gestión de demanda.

La relación Santa Fe - Paraná es otro factor importante de análisis. La situación de Área Metropolitana Bipolar provoca una gran cantidad de desplazamientos diarios entre ambas ciudades, tanto por temas laborales como educacionales. La cuestión de la Conexión Paraná-Santa Fe supone la optimización del sistema de infraestructuras conectivas (corredores viales y puente) entre Santa Fe y Paraná, tomando como objetivo prioritario la reducción significativa de los actuales valores de fricción de espacio entre ambos centros urbanos y sus respectivas aglomeraciones. El túnel subfluvial, en funcionamiento durante más de cuatro décadas, es la única vía de conectividad entre ambas ciudades, lo que limita no solo la conexión de Paraná con la ciudad de Santa Fe, sino también su conectividad regional y nacional, limitando sus posibilidades de desarrollo económico, turístico y poblacional.

La construcción del futuro puente cambiará radicalmente

esta situación, dando mayores posibilidades de conexión tanto a nivel metropolitano como nacional y continental (corredor bioceánico). El trazado del nuevo puente aún no ha sido definido, existiendo en la actualidad tres alternativas generales en estudio, con cinco variantes. La ubicación de este puente será determinante para el futuro desarrollo de la ciudad.

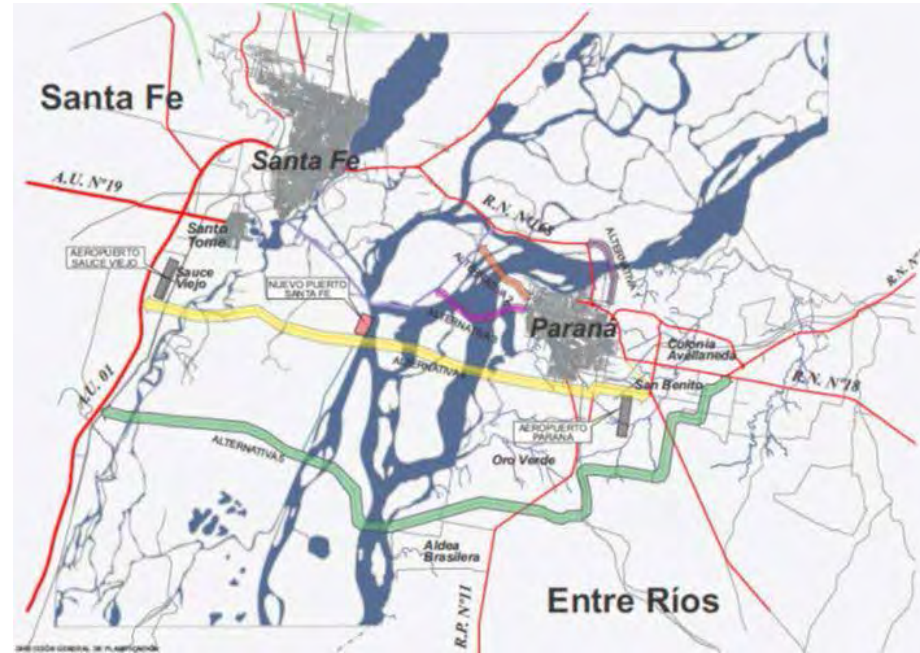
Como menciona el Observatorio Urbanístico del Área Metropolitana Santa Fe-Paraná, de la Universidad Nacional del Litoral (2012): la construcción de un puente y sus servicios complementarios pueden constituir en sí mismos la rehabilitación de territorio que va más allá de su significado específico funcional de conexión vial como respuesta a la problemática de transporte. Podrá además exponerse como gesto fundacional del proceso de renovación y rehabilitación urbana-territorial.

En cuanto a la infraestructura aeroportuaria, en la actualidad se encuentra limitada al transporte de pasajeros. El reciente establecimiento de un vuelo diario de Aerolíneas Argentinas ha permitido mejorar su uso y conectividad con Buenos Aires y el exterior. La posibilidad de creación de un centro logístico de transporte de cargas destinado al trasbordo y acopio de cargas para exportación por vía aérea permitiría ampliar sus usos y contribución al desarrollo de la ciudad. La coordinación de esta iniciativa con el centro logístico de transferencia de cargas ya mencionado permitiría reducir la circulación de vehículos pesados por el área urbana.

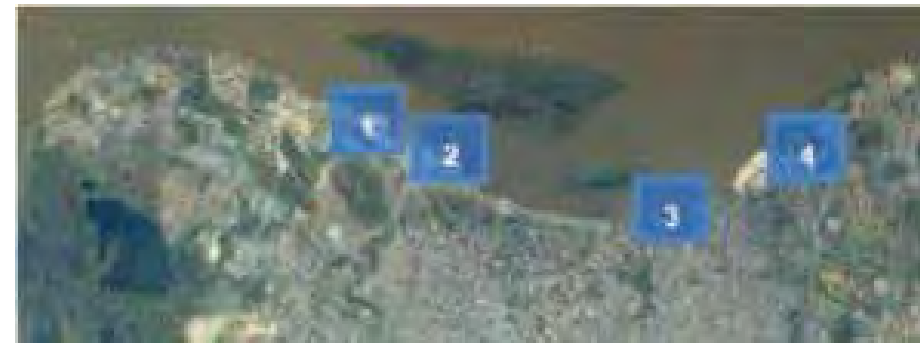
En cuanto a la infraestructura portuaria, Paraná no cuenta con un puerto de carga que permita dar salida a la producción agropecuaria e industrial de la ciudad y la Provincia. Sin embargo existen algunas zonas de uso portuario comercial y recreacional dentro de la huella urbana de la ciudad, que deben considerarse para su potenciación (Puerto Viejo, Club de Pescadores, Puerto Nuevo y Club Náutico de Paraná).



POSIBLES TRAZADOS DE NUEVO PUENTE PARANÁ-SANTA FÉ.



USOS PORTUARIOS COMERCIALES Y RECREATIVOS EN EL EJIDO DE PARANÁ (IDOM)



Fuente: IDOM

Con relación al parque de motos de la ciudad, de gran crecimiento en los últimos años y modo de movilidad escogido por el 15% de la población en el año 2012 según la EMD, nueva normativa provincial y municipal ha tenido un impacto positivo en la disminución de su uso y por ende en la seguridad vial.

En septiembre de 2014 la Provincia de Entre Ríos decretó facultar al cuerpo policial de la Provincia como autoridad de aplicación de la Ley 24.449 (Ley Nacional de Tránsito) en lo que se refiere a la fiscalización de la normativa relativa al uso de motos. La posibilidad de retención de estos vehículos por incumplimiento ha redundado en una disminución de su circulación en un 60-70%, aunque se estima que porcentaje volverá a circular una vez regularizados. La disminución en los accidentes viales con lesiones ha sido significativa.

En complemento, en agosto de 2014 el Gobierno Municipal llevó adelante la confiscación y compactación de 400 motos que no se encontraban aptas para circular, y en octubre de 2014 promulgó una ordenanza del Honorable Concejo Deliberante de la ciudad creando el Registro Municipal de Agencias, Concesionarias y/o Locales Comerciales de venta de motovehículos. Se espera que la regulación de la venta de estos vehículos, con los elementos de seguridad exigidos, tendrá un efecto positivo en el control de su uso.

Finalmente, en agosto de 2014 la presidenta Municipal firmó el decreto N° 1277/12 mediante el cual se constituyó el Consejo Municipal de Seguridad Vial, en la órbita de la Secretaría de Planificación, Infraestructura y Servicios del municipio. Dicho órgano está integrado de manera permanente por representantes de distintas dependencias del Gobierno Municipal y tres representantes del Honorable Concejo Deliberante. También se invitó a formar parte a distintas organizaciones sociales y entidades de la ciudad.

COMPETITIVIDAD DE LA ECONOMÍA.

Días para obtener licencia de funcionamiento	5
Existencia de plataforma logística	Sí
Pib per cápita de la ciudad	4871 us\$

El PIB per cápita provincial, calculado en u\$s 4.871 en base a la información suministrada por la Dirección General de Estadísticas y Censos de Entre Ríos, se ubica en valores intermedios respecto al estándar teórico adoptado. Para conocer la estructura de la economía local y poder iden-

tificar los sectores con mayor potencial se consideró la distribución del PBG entre sectores, y la contribución de cada sector a la generación de empleo.

La composición del PGB correspondiente al Departamento de Paraná, de acuerdo al Censo Económico (publicado en 2012), muestra un peso dominante de la industria (55,6%) y del comercio (24,7%), que juntos explican las tres cuartas partes de dicho producto.

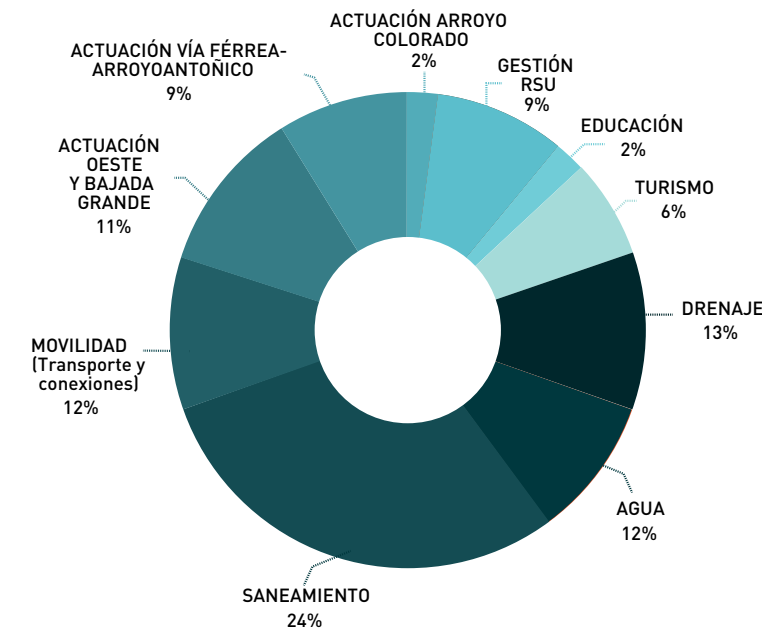
Por su parte, la distribución del empleo por sectores de actividad muestra una concentración relativa en cinco sectores, que reúnen las dos terceras partes del total: comercio (19,37%), administración pública (15,34%), construcción (10,94%), la enseñanza (9,55%) y servicio doméstico

(8,12%). (Scheihing 2014).

Como resultado se observan sectores con diferente perfil en su aporte al desarrollo local. Por ejemplo, mientras el comercio es un sector muy consolidado, con peso importante en el producto y el empleo, la industria representa más de la mitad del producto, pero su contribución al empleo es menos relevante. Se destaca por otra parte el peso de la administración pública y los servicios, en materia de empleo, y la presencia de sectores de desarrollo aún incipiente, como los servicios orientados al turismo.

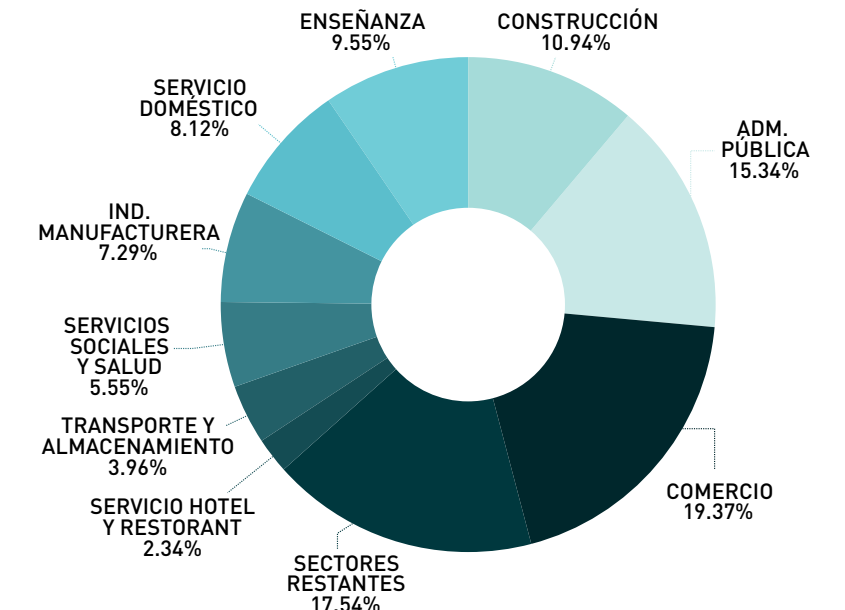
Se evaluó también si la ciudad tiene un manejo estratégico de la infraestructura de cara a potenciar el desarrollo local. En este sentido se identificaron proyectos como la

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DEL PGB DEL DEPARTAMENTO DE PARANÁ POR SECTORES



Fuente: Scheihje 2014, con datos de DEC 2012.

POBLACIÓN OCUPADA DE PARANÁ POR SECTORES DE ACTIVIDAD ECONÓMICA (2011 - 2013)



Fuente: Scheihing 2014, con datos de EPH



creación del mercado concentrador regional, la ampliación del aeropuerto, y el impulso a la construcción de la nueva conexión (puente) con Santa Fe, todos ellos orientados al aumento de la competitividad y al crecimiento del empleo.

Desde el punto de vista empresarial, se ha detectado en la Ciudad la presencia de numerosos microemprendimientos, muchos de ellos con base tecnológica, que requieren de una plataforma institucional para su desarrollo.

El turismo en la ciudad cuenta con el apoyo del 91.3% de los residentes y una serie de potencialidades en cuanto a historia y cultura, atractivos naturales, deportes, congresos y convenciones, que podrían convertir al sector en dinamizador de la economía local. La performance actual medida en atracción de turistas, tiempos de estadía (2.6 días en promedio), gasto promedio diario (u\$s 78) y pernoctaciones fuera de temporada posee oportunidad de mejora. La formalización institucional del sector y la puesta en marcha de emprendimientos claves de revitalización costera se observan como elementos esenciales para su desarrollo. La contribución del sector a la economía local se ve parcialmente reflejada en los datos para el sector hoteles y restaurantes, que aporta el 1,46% del PGB del Departamento de Paraná, y ocupa a un 2,34% de la PEA. Estos valores son indicativos de un desarrollo aún limitado, con gran potencial de crecimiento.

En 2012 se conformó la “Mesa del Consenso del Turismo en Paraná”, un ámbito de participación público-privada compuesto por: i) Asociación Empresaria Hotelera Gastronómica de Paraná; ii) Unión de Trabajadores Hoteleros y Gastronómicos Seccional Paraná; iii) Centro Comercial e Industrial de Paraná; iv) Asociación de Profesionales en Turismo; v) Corporación para el Desarrollo de Paraná; vi) Asociación Empresaria Transporte Automotor; vii) Universidad Autónoma de Entre Ríos; viii) Gobierno de la Provincia de Entre Ríos, representado por el Ministerio de Turismo de Entre Ríos; y ix) la Municipalidad de Paraná, representada por la Secretaría de Turismo de Paraná.

Esta instancia de deliberación y participación ha impulsado una nueva dinámica al sector, al conformarse como respuesta institucional para la coordinación de acciones y planificación del sector. Actualmente, se busca institucionalizar el trabajo conjunto en un ente mixto descentralizado dedicado a la planificación y ejecución de las políticas destinadas a promover la actividad turística de



la ciudad. La determinación del modelo institucional que más se adapte a las necesidades de los participantes es clave para su éxito.

La mesa emprendió en 2012 el Plan de Sensibilización Turística 2012-2015, que se compone de tres programas actualmente en implementación: i) Programa Turismo para todos; ii) Programa Descubrí Paraná; iii) Programa El Turismo va a la escuela. Una de las principales premisas de este trabajo, es generar sentimiento de pertenencia y arraigo en los paranaenses para con la Actividad Turística.

Por medio de estos programas se busca, respectivamente: i) la concientización turística en los alumnos de las escuelas de 4º, 5º y 6º grado de primaria; ii) la participación de la comunidad en el desarrollo de una política turística armónica y sustentable con la participación de agentes de policía, prestadores de Servicios Turísticos, grupo de

Orientadores Viales y empleados de Estaciones de Servicios; y iii) redescubrir la ciudad, revalorizando los atractivos históricos, culturales y naturales de Paraná, a través de un programa radial y visitas guiadas a la Catedral Metropolitana, el Ex Senado de la Confederación, el Teatro Municipal “3 de Febrero” y Parque Urquiza, entre otros.

La mesa también desarrolla actividades de capacitación y calidad en los sectores estratégicos y operativos de las empresas e instituciones relacionadas con el turismo, como personal ligado al ámbito hotelero y gastronómico, y personal de la Secretaría de Turismo de Paraná.

Otro eje de actuación se refiere al posicionamiento de la Marca Turística, con presentaciones en eventos de los principales polos urbanos emisores de turismo hacia Paraná. La estadística de procedencia de los visitantes de 2012 muestra que un 92,5% del turismo era de origen nacional, principalmente de las ciudades de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe y Rosario. El 7,5% restante correspondió al turismo extranjero, compuesto principalmente de turistas regionales (Brasil, Uruguay y Chile) y alemanes. Cabe destacar que menos del 1,4% arribo a la ciudad por medio aéreo y que casi un 35% de los turistas se encontraba de paso por la ciudad.

En algunas ocasiones, estas presentaciones se han desarrollado en conjunto con la ciudad de Santa Fe, potenciando los recursos turísticos del área metropolitana extendida. En este sentido, se está desarrollando una actividad en conjunto con actores públicos y privados de ambas ciudades denominada “Paraná + Santa Fe: Dos ciudades, un destino”, que permite alcanzar economías de escala en la difusión de las propuestas turísticas y complementariedad en la oferta de servicios, como paseos fluviales entre las ciudades con visita a las islas del Paraná.

En este sentido, la jerarquización de la infraestructura fluvial adquiere suma importancia. Recientemente, el Ejecu-



tivo Municipal acordó con el Instituto Portuario Provincial (IPER) utilizar un espacio utilizado antiguamente como embarcadero de lanchas para la construcción de un muelle para el uso de embarcaciones de pequeño porte que ofrecen paseos por el río. Por otra parte, la posibilidad de explotación de fines de semana largos, política trazada por el Ministerio de Turismo de la Nación, es otro eje de la política de desarrollo del sector, sustentada en el lugar estratégico de ubicación en el mapa nacional (450 km de Bs. As; 200 Km de Rosario), lo que la convierte en un destino ideal para este concepto vacacional de tres o cuatro días.

Cabe destacar que en el período de enero a agosto de 2014 la ciudad ha recibido un total de 503.775 turistas, un

incremento del 14% con relación a los visitantes recibidos en igual período de 2012 (441.532). De ellos, un 28,6% arribaron a la ciudad con motivo de eventos y convenciones, lo que significa un importante aporte a la actividad turística con amplias posibilidades de desarrollo futuro. La puesta en valor de los recursos locales (culturales, urbanos, paisajísticos) todavía es incipiente en muchos sentidos, y existen proyectos de mejora. Para el futuro parece necesario articular mejor la inversión turística con las políticas de urbanismo, ordenamiento territorial y gestión ambiental.

## TURISMO SOSTENIBLE.



Gasto promedio del turista	Us\$ 78
Ratio de pernoctadores en temporada media - baja respecto a pernoctadores totales	57.02%
Ratio de llegadas turísticas en temporadas media y baja respecto a llegadas totales	67.39%
Estadía promedio del turista	2.6 días
Porcentaje de áreas en riesgo sobre el total de recursos naturales	0%
Proporción de áreas turísticas con certificación ambiental	0%
Grado de satisfacción del residente con la actividad turística	91.32%
Cantidad de empleos en la actividad turística	2.34%



## EMPLEO.

Tasa de desempleo	6.6%
Empleo informal como porcentaje del empleo total	27.50%

La tasa de desempleo (6,6% para III trimestre 2014) mostró una importante baja con relación al mismo trimestre del año anterior (10,1%). Sin embargo, la proporción del empleo informal en el total (27,5%) se ubicó en un rango intermedio en la comparación con los estándares teóricos adoptados. En general, más allá de esta mejora anual, la composición del empleo urbano en Paraná es relativamente estable, ya que no depende de sectores afectados por grandes fluctuaciones de mercado. Esto permite plantearse metas de mejora progresiva en la planificación de mediano plazo.

Como se mencionó, la distribución del empleo por sectores de actividad muestra una concentración relativa en cinco sectores, que reúnen las dos terceras partes del total: comercio (19,37%), administración pública (15,34%), construcción (10,94%), enseñanza (9,55%) y servicio doméstico (8,12%), lo que refleja las posibilidades latentes de desarrollo de otros sectores como los servicios ligados al turismo y a tecnologías de la información y comunicación.

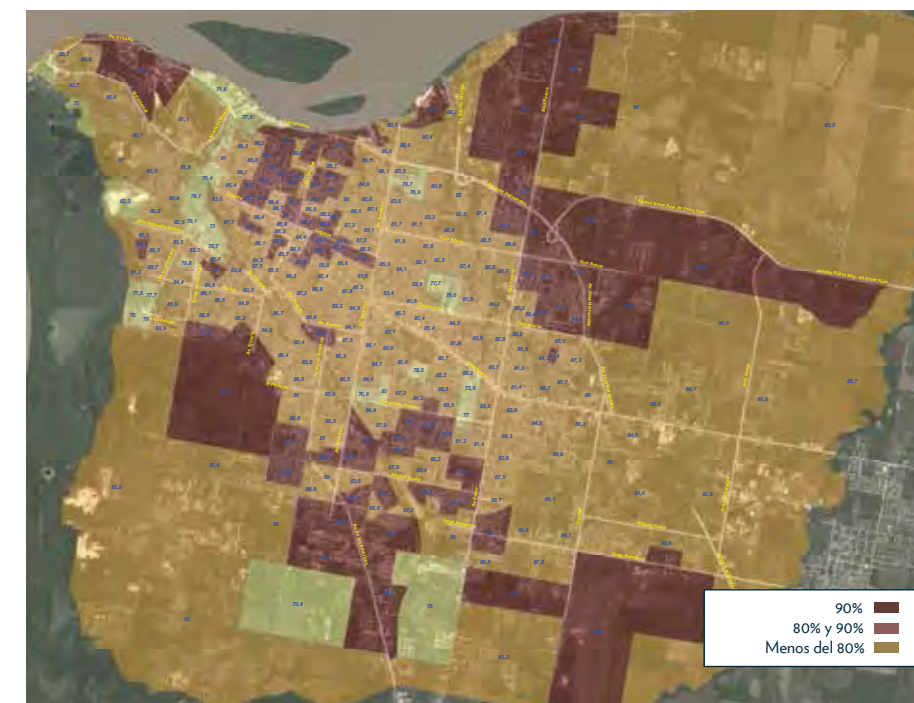


## CONECTIVIDAD.

Suscripciones a internet banda ancha fija c/100 hab.	47.40
Suscripciones a internet banda ancha móvil c/100 hab.	8.60
Número de suscripciones de teléfonos móviles c/100 hab.	84.40

La penetración de banda ancha fija alcanza al 47,4% de los habitantes. Existe un desfasaje importante entre la penetración de la telefonía móvil y de la banda ancha móvil, de

HOGARES CON CELULAR (90% Y +; 80-90%; Y - DE 70%)



90%  
80% y 90%  
Menos del 80%

84.40 contra 8.6 cada 100 habitantes respectivamente, que sería recomendable tener en cuenta para el desarrollo futuro de la ciudad.

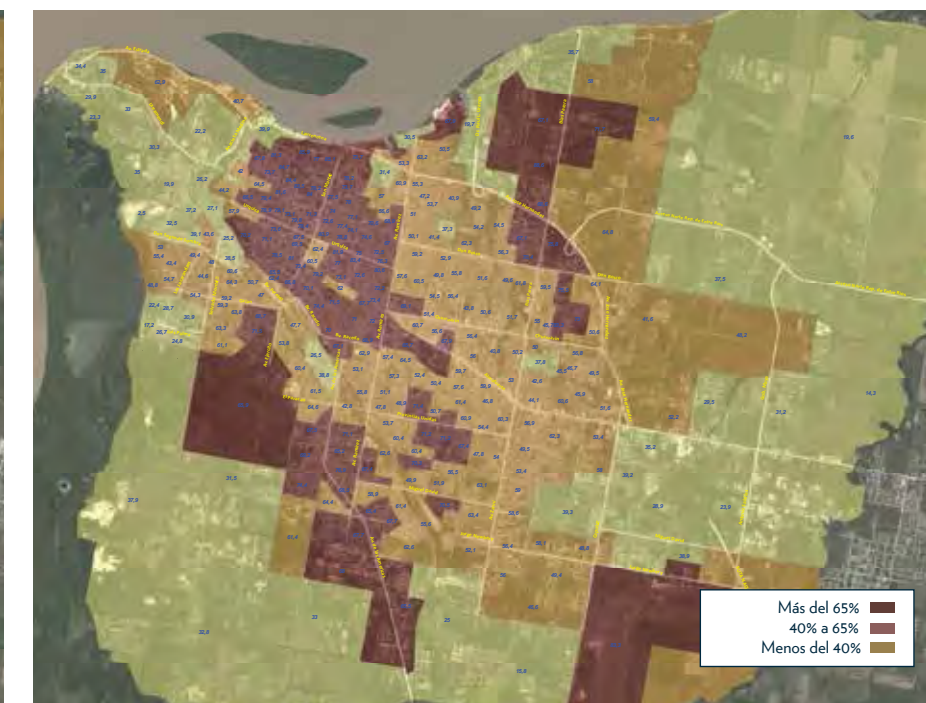
La distribución de hogares con telefonía celular de acuerdo a los datos del censo 2010 muestra una gran cobertura en toda la ciudad, con pequeños contrastes pero relativamente uniforme.

No se encuentra tan extendida la posibilidad de contar con PC en los hogares. De acuerdo a los datos del censo, solo en el centro y en algunos sectores dispersos de la ciudad el porcentaje de hogares con disponibilidad de PC superaba el 65%. Es marcado el contraste en este caso con

sectores del oeste y noreste de la ciudad, con porcentajes inferiores al 40%.

Esta situación reviste suma importancia debido a la política de wi-fi abierto que ha emprendido la ciudad, con diversas antenas ubicadas en 17 puntos de la ciudad. La distancia a la que se pueda acceder es de aproximadamente unos 100 metros, dependiendo del equipo de que se trate. Las primeras antenas se han colocado en la zona centro de la ciudad.

HOGARES CON PC (+65%; 40-65%; -40%)



Más del 65%  
40% a 65%  
Menos del 40%



## EDUCACIÓN.

Tasa de alfabetismo (15 años o más definido por el país)	98%
Porcentaje de la población adulta (mayor de 25 años con secundaria incompleta)	44.70%
Porcentaje de estudiantes de grado 6 con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales o locales de lectura	71.10%
Porcentaje de estudiantes de grado 6 con un nivel satisfactorio en pruebas estandarizadas nacionales o locales de matemática	64.70%
Ratio estudiantes/docentes	17.40
Porcentaje de la población de 3 a 5 años de edad recibiendo servicios integrales de desarrollo infantil temprano	63.60%
Porcentaje de la población de 6 a 11 años registrado en escuela	100%
Porcentaje de la población de 12 a 15 años registrado en escuela	97.42
Porcentaje de la población de 16 a 18 años registrado en escuela	87.75%
Vacantes universitarias cada 100.000 personas	5062

Las problemáticas evaluadas en esta área de acción se refirieron a la calidad educativa (proceso y resultados), la asistencia escolar, y el peso de la educación superior. Si bien los niveles de cobertura en la escuela secundaria son buenos, aún quedan importantes desafíos en cuanto a calidad, equidad y retención, así como en el aumento de la oferta de alternativas de formación para aquellos que abandonan, considerando que 13% de la población de

entre 16 y 18 años no se encuentra registrada en la escuela y un 44,7% de la población adulta posee secundaria incompleta. Los resultados en las pruebas estandarizadas nacionales de matemática y lectura para alumnos de grado 6 se mantienen en un rango de 64-71%, lo cual refleja que hay un amplio margen para trabajar sobre la calidad educativa en las escuelas de la Ciudad, de gestión provincial. La falta de jurisdicción de la ciudad sobre políticas educativas limita su accionar por lo que cobra importancia la coordinación con las dependencias provinciales responsables.

La población en edad escolar (entre 3 y 18 años) del Gran Paraná asciende a 89,7 mil personas. Según la Ley Provincial de Educación de Entre Ríos No 9.890, la educación es obligatoria desde el último grado del nivel inicial (la sala de 5 años) hasta la finalización de la educación secunda-

ria. También establece la universalización de la sala que atiende a los niños y niñas de 4 años. No obstante, para lograr este último objetivo es necesario además prever la ampliación de la sala de 3 años para cubrir la futura demanda educativa y lograr la cobertura universal de los siguientes años de estudio.

Según los datos de la Encuesta Anual de Hogares Urbanos (EAHU) de 2011, en el Gran Paraná el 91,3% del grupo de entre 3 y 18 años asiste a un establecimiento educativo. Los extremos de dicho rango disminuyen el promedio: en el grupo de entre 3 y 5 años, solo el 63,6% está escolarizado, mientras que en el grupo de entre 16 y 18 años, el 87,8% asiste a una escuela.

Por el lado de la equidad en el acceso a la educación,



persisten las diferencias según el nivel de ingresos de la población. En el Gran Paraná, prácticamente toda la población del quintil más rico de entre 3 y 18 asiste a un establecimiento educativo. En el quintil más pobre el 88,1% está escolarizado. Estas brechas se incrementan en los primeros y últimos años de edad escolar. En la población de entre 3 y 5 años del quintil de ingresos más bajo, solo el 52,2% va a una escuela. En grupo de entre 16 y 18 años del quintil más pobre, el 76% asiste a un establecimiento educativo.

Asimismo, se observan diferencias en los logros educativos alcanzados por la población adulta (de 25 años a más). Según los datos de la EAHU de 2011, en el Gran

Paraná el 44,7% tiene educación secundaria incompleta o menos, el 23,2% declara secundaria completa, el 12,7% posee educación superior incompleta, y el 19,4% tiene nivel superior completo.

En la última década se ha registrado un crecimiento sostenido de la escolarización. Pero es necesario considerar que a medida que la cobertura escolar avanza, el ritmo de crecimiento de la cobertura tiende a ser más lento debido a las dificultades que implica atraer a la escuela a los últimos tramos de población.

En los últimos años, el Consejo General de Educación y el Ministerio de Educación de Entre Ríos implementaron

el Plan Educativo Provincial. Actualmente, se ejecuta la segunda etapa de este plan correspondiente al período 2011 - 2015 sobre la base de cinco ejes: i) mejora de la educación con igualdad de oportunidades; ii) inclusión educativa; iii) profesionalización docente; iv) integración: educación y trabajo; y v) innovación tecnológica.

Las principales acciones ejecutadas en ese marco son: la transformación de los planes curriculares, la actualización de modelos organizativos y de gestión de las escuelas, la formación continua docente a distancia, el uso de las tecnológicas de la información y comunicación en las escuelas, la ejecución de los Planes de Mejora para las escuelas técnicas y agro-técnicas, la producción de material

## JARDINES MATERNALES MUNICIPALES



Fuente: Dirección del SIG, Municipio del Paraná

## ESCUELAS PRIMARIAS



Fuente: Dirección del SIG, Municipio del Paraná



digital para la enseñanza y los programas ejecutados en coordinación con el Ministerio de Educación de la Nación (Programa Integral para la Igualdad Educativa (PIIE), Proyecto de Mejoramiento de la Educación Rural y de Islas (PROMER), Programa Nacional de Alfabetización "Encuentro", Plan de Finalización de Estudios Primarios y Secundarios (FinES), planes de Mejora Institucional para el fortalecimiento de la Educación Secundaria, planes de Mejora de la Calidad Continua para la Educación Técnico Profesional, proyectos socioeducativos (los Centros de Actividades Juveniles -CAJ-, por ejemplo).

Si bien jardines maternas y escuelas de deportes son áreas en las que el municipio tiene posibilidad de accio-

nar, la falta de jurisdicción de la ciudad sobre las políticas educativas limita su rango de acción. En lo que respecta a la atención integral de la población en la edad de 3 a 5 años, tiene una cobertura del 63,6% con una red de centros de atención materno-infantil distribuida especialmente en las zonas más socialmente vulnerables de la ciudad, como la zona del volcadero municipal, al oeste de la misma.

Por su parte, la distribución de los establecimientos educativos públicos y privados para la formación secundaria muestra una carencia de oferta en la periferia de la ciudad, especialmente en la zona oeste, noreste y suroeste de la ciudad.

Si bien la cantidad de escuelas primarias es mayor, y por ende permite una mejor distribución espacial, zonas del oeste y de otras partes de la ciudad se encuentran localizadas a más de 1000 metros de una escuela primaria.

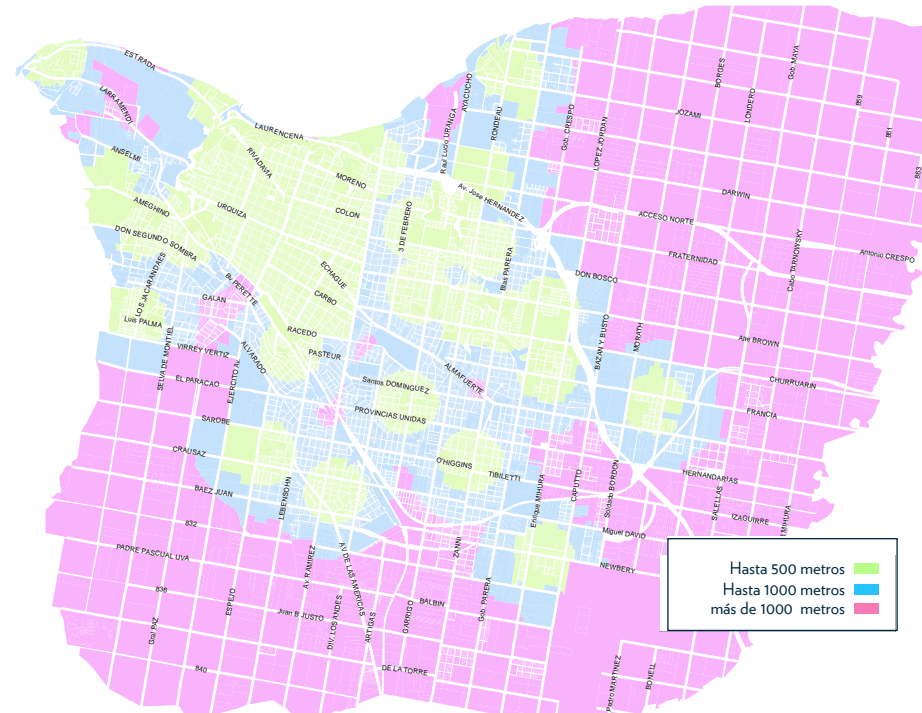
Finalmente, la educación universitaria tiene una presencia importante en la ciudad y proyecta su influencia sobre el territorio regional. Si bien el indicador de vacantes universitarias cada 100.000 personas se encuentra entre los rangos medios de sostenibilidad, existe una gran y variada oferta de carreras universitarias que se amplía y complementa con su ciudad vecina Santa Fe.

#### ESCUELAS SECUNDARIAS



Fuente: Dirección del SIG, Municipio del Paraná

#### CERCANÍA A ESCUELAS PRIMARIAS



Fuente: Dirección del SIG, Municipio del Paraná

## SEGURIDAD CIUDADANA.

Homicidios cada 100.000 habitantes	11.43
Tasa de victimización de homicidios de personas entre 15 y 24 años de edad c/100.000 hab. De 15 a 24 años	3.57
Homicidios perpetuados por población joven (entre 15 y 24 años)	32%
Porcentaje de violencia doméstica	0.30%
Robos con violencia (rapiña) cada 100.000 hab.	553.28
Robos con violencia (rapiña) por población joven (entre 15 y 24 años)	11.49
Hurtos cada 100.000 habitantes	647.50
Hurtos perpetrados por población joven (entre 15 y 24 años)	9.62%
Ciudadanos que se sienten seguros	16.20%
Percepción ciudadana de la honestidad de la policía	58.10
Uso de la participación ciudadana en la definición de políticas locales de seguridad	No

Si bien el tema seguridad fue clasificado en color amarillo durante las mesas de discusión entre los equipos técnicos, la temática surge en las encuestas como la principal preocupación de la ciudadanía. La tasa de homicidios cada 100 mil habitantes (11,4) se ubica en el rango medio de comparación a nivel latinoamericano, pero por encima de ciudades de Argentina como Salta y Mar del Plata, y otras del Cono Sur como Valdivia y Montevideo. El porcentaje de participación de población joven en homicidios (32%) también se encuentra en dicho rango, al igual que la tasa de robos cada 100 mil habitantes (553), lo que marca una señal de alerta. Si bien la tasa de hurtos (647,5 cada 100

mil habitantes) se encuentra en el rango verde de comparabilidad, la baja cantidad de denuncias de este tipo de hechos relativiza la muestra de realidad del indicador. Solo un 16,2% se encuentra seguro caminando de noche por la ciudad, lo que ubica a la ciudad en el rango rojo de comparación. Sin embargo, un amplio 58,1% de la población manifiesta tener confianza en la policía. La participación de la ciudadanía en la definición de esas políticas locales de seguridad es una temática con posibilidades de mejora. La relación entre la equidad urbana y la seguridad ciudadana es un aspecto que debe analizarse en profundidad.

La problemática de seguridad ciudadana se relaciona indisolublemente con la justicia social, entendiendo que las causas de la inseguridad van atadas de la exclusión social. En ese sentido, la importancia del rol de Estado en la generación de políticas inclusivas y potenciadoras de oportunidades es vital.

## SALUD.

Paraná presenta buenos resultados en los indicadores generales de estado de salud de la población, particularmente con respecto a esperanza de vida al nacer (76 años), mortalidad materna (0.4 cada 100000 hab) y tasa de mortalidad infantil de niños menores de 5 años (12.5 por 1000 nacidos vivos). Sin embargo, al analizar los datos con mayor nivel de detalle, se enciende una alarma en lo que respecta a 179.9 casos de mortalidad por tumores malignos cada 100000 habitantes y 198.9 por enfermedad cardiovascular cada 100000 habitantes. En cuanto a servicios de salud (cantidad de médicos y de camas de hospital), los indicadores son adecuados. Con relación a la Gobernanza del sector, uno de los principales desafíos es la integración de servicios prestados por distintos niveles de gobierno.

De acuerdo a los indicadores relevados durante la implementación de la ICES, el sector salud no aparece como un

Esperanza de vida al nacer	76 años
Esperanza de vida masculina	71.9 años
Esperanza de vida femenina	80.1 años
Mortalidad materna c/100.000 hab.	0.4
Tasa de mortalidad por enfermedad cardiovascular ajustada por edad c/100.000 hab.	198.9
Tasa bruta de mortalidad por tumores malignos c/100.000 hab.	179.9
Tasa de mortalidad ajustada por edad por enfermedades infecciosas c/100.000 hab.	34.3
Tasa de mortalidad por causas externas ajustada por edad c/100.000 hab.	44.8
Tasa de mortalidad de niños menores de 5 años c/1000 nacidos vivos	12.52
Médicos cada 1000 personas	9.51
Camas de hospital cada 100.000 personas	237.73

área crítica. No obstante, existen oportunidades de mejora en diversos aspectos. En la información recolectada se puede observar que la tasa de mortalidad por tumores malignos excede la cota superior de referencia tomada de los datos nacionales. Dicha situación constituye un problema de Salud Pública toda vez que este tipo de enfermedades generan elevados costos de atención sanitaria, aumentan fuertemente la carga de enfermedad global a través de la discapacidad en casos de sobrevida y por último, aunque no menos importante, constituyen un fuerte impacto en la calidad de vida del enfermo y de su entorno.

En segundo lugar, la Tasa de mortalidad por Enfermedades Cardiovasculares también presenta valores elevados,



y hay evidencia de que la Insuficiencia Cardíaca es el principal problema de salud dentro de este grupo. Con referencia a la Tasa de mortalidad por Causas externas, que incluye principalmente los accidentes de tránsito y el suicidio, se observa que los suicidios representan la mayor proporción en causa de muerte dentro de este grupo y se concentra en los varones jóvenes de 20 a 29 años, siguiendo el patrón nacional. Las muertes por accidentes de tránsito constituyen la segunda causa externa, en particular a partir de los diez años y distribuida de modo uniforme y sin grandes diferencias entre hombres y mujeres.

Cabe destacar que la tasa de mortalidad materna es significativamente inferior a la media registrada en 2004 (5.5 por cada 10 mil habitantes), lo que constituye un importante indicador del buen sistema de atención a la embarazada. Con relación a la Gobernanza del sector, uno de los principales desafíos es la integración de servicios prestados

por distintos niveles de gobierno. Los efectores de salud se pueden clasificar de acuerdo a la complejidad médica que pueden resolver. En Paraná, el primer nivel de atención está constituido por los Centros de Atención Primaria de la Salud (CAPS), pero son pocos los que dependen en su totalidad de la administración municipal (cuatro). La gestión hospitalaria recae en el gobierno provincial. El desarrollo del sistema de información sanitario municipal evidencia dificultades de coordinación entre ambos niveles, lo cual seguramente repercute en la continuidad de las líneas de cuidado a pacientes, un elemento fundamental de calidad de la atención, particularmente para aquellos con patologías crónicas que son precisamente las reportadas como principal causa de muerte.

En general, el municipio brinda diversos servicios de Salud de forma gratuita a través de la Dirección de Salud, cuatro centros de salud y un centro comunitario (CIC),

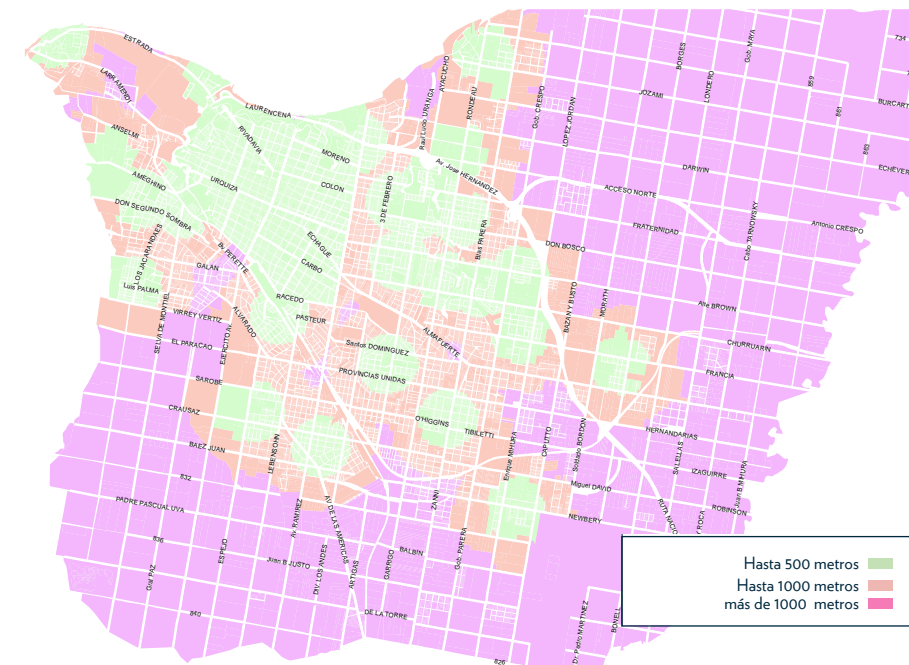
que se encargan de cubrir las necesidades de atención de la población de sus correspondientes zonas de influencia.

Los servicios cubiertos son: Clínica Médica, Pediatría, Ginecología, Obstetricia, Odontología, Enfermería y Vacunación, Guardia médica y ambulancia, Traumatología, Cardiología, Kinesiología, Farmacia, Nutrición, Laboratorio, Psicología, Psicopedagogía, Área Social e Inscripción al Plan Nacer. Asimismo, se realizan Operativos Sanitarios Territoriales donde la Comuna interviene en barrios, vecinales o unidades municipales, de forma activa, atendiendo las urgencias, con cuadrillas de trabajo debidamente equipadas.

Con relación a la cercanía de la población a centros de salud, se observa una buena cobertura en la zona centro de la ciudad y la zona este, disminuyendo en el oeste, noreste y la periferia sureste.



#### CERCANÍA A CENTROS DE SALUD



Fuente: Dirección del SIG. Municipio del Paraná



#### GÉNERO, DESARROLLO CULTURAL, IDENTIDAD LOCAL Y GESTIÓN DEL PATRIMONIO.

El análisis de estas temáticas no se basó en el relevamiento de indicadores sino en entrevistas con diversos actores y visitas a sitios relacionados.

La Ciudad cuenta con un valioso patrimonio en el que se destacan aspectos de su geografía y sus paisajes, lugares urbanos y arquitecturas de fuerte significado histórico, modos de vida propios de la ciudad ribereña que se reflejan en las costumbres y prácticas urbanas. La identidad local está fuertemente anclada en el carácter de la ciudad y su geografía, y en la interacción entre ambas.

Desde el gobierno y desde la sociedad civil, se percibe como un desafío el poder mejorar la gestión cultural, impulsando la conciencia colectiva sobre los valores propios y proyectando una identidad paranaense contemporánea, abierta a la innovación. En este sentido resulta necesario consolidar políticas que combinen enfoques de protección y de puesta en valor activa del patrimonio, desde la cooperación entre actores públicos, privados y sociales. La coordinación con las acciones relacionadas con turismo resultan clave en este sentido.

En materia de patrimonio urbano, el enfoque de protección está presente en el código urbano referido a distritos y arquitecturas, pero faltan líneas de acción propositivas para la puesta en valor de los múltiples patrimonios latentes que alberga la ciudad.

Con relación a las políticas de género, el Gobierno Municipal ha impulsado fuertemente su desarrollo durante los últimos años. Aun así, es necesario capacitar a funcionarios y trabajadores municipales en perspectivas de género, para que posean las herramientas necesarias para incorporar



cabalmente su perspectiva en el desarrollo de políticas públicas, garantizando la igualdad de oportunidades entre varones y mujeres.

Asimismo, sería conveniente propiciar desde el Estado la participación ciudadana a fin de lograr que el diseño de las políticas públicas se ajuste a las necesidades concretas de la población local. Para ello, sería conveniente asegurar la perspectiva de género en todo el proceso de presupuesto participativo e incluir políticas de promoción de la salud, deportes, recreación y trabajo a partir de diagnósticos socio-participativos, que tomen en cuenta las necesidades y posibilidades de los vecinos de los distintos barrios.

En lo que respecta a la temática de violencia de género se ha visualizado la necesidad de realizar un diagnóstico socioparticipativo que incluya, además de las cuestiones atinentes a la violencia de género en general y a la familiar en particular, a aquellas cuestiones que atraviesan y condicionan dichas situaciones. El abordaje particular a la violencia doméstica se sustenta en la incidencia de casos en la localidad, la complejidad de la misma y las dificultades para su abordaje. Esto requiere de especial atención en poblaciones vulnerables.

Otro aspecto relevado es la carencia de un sistema de protección y abordaje integral accesible y adecuado a la magnitud de casos de violencia de género registrados. En este sentido, si bien existen organismos provinciales y municipales con incumbencias específicas para el abordaje de casos en pos de la restitución de derechos vulnerados, el sistema actual de protección es insuficiente e ineficiente a la hora de dar respuestas adecuadas en tiempo y forma. En consecuencia se cree necesario realizar una evaluación cuantitativa y cualitativa que permita contar con datos ciertos acerca de la situación de padecimiento por causas de violencia de género.

En este sentido, se observa la necesidad de mejorar las articulaciones interinstitucionales e intersectoriales con vistas a planificar acciones que permitan fortalecer con recursos del Estado los espacios comunitarios que existen en los diferentes barrios, entendiendo que los mismos son lugares de referencia potencialmente aptos para viabilizar el abordaje territorial y operar a modo de red de protección y contención.

De los relevamientos realizados surge que un alto porcentaje de las mujeres de Paraná se encuentran desocupadas u ocupadas de manera informal, lo cual trae como consecuencia inequidad con respecto a los varones, en lo que refiere al derecho a un trabajo digno, por lo cual resulta necesario viabilizar un Programa de Inclusión para Mujeres en actividades laborales y de formación.

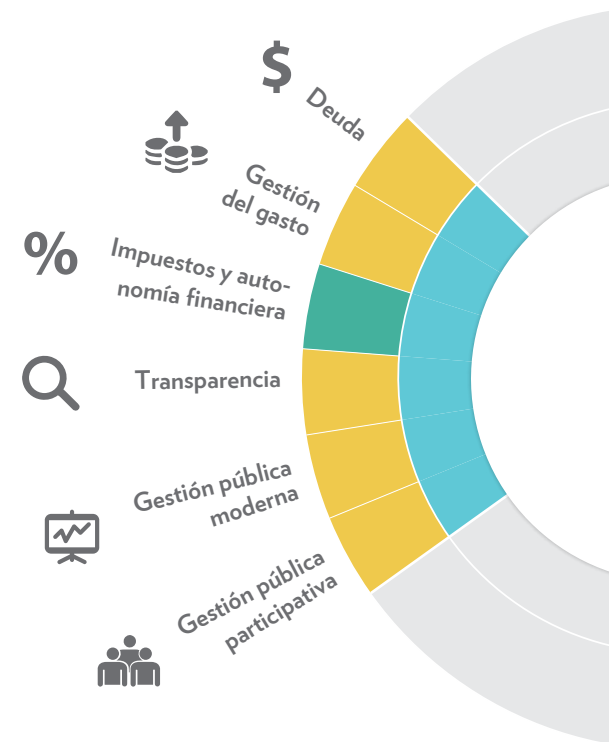
## SOSTENIBILIDAD FISCAL Y DE GOBIERNO.

Los principales desafíos a los que se enfrenta la Ciudad están relacionados con la mejora y modernización de los sistemas de gestión pública y fiscal, con el fin de implementar la gestión por resultados. Las autoridades municipales reconocen esta necesidad y la identifican como una de sus áreas prioritarias de intervención en el corto y mediano plazo.

A continuación se presentan los principales resultados del diagnóstico realizado para el sector, el cual permitió relevar el estado de situación en materia de Sostenibilidad Fiscal y Gestión Pública en la Ciudad e identificar las bases para la definición de las potenciales líneas de acción.

Cabe considerar que los indicadores fiscales fueron elaborados tomando como base la información disponible

al momento de la realización del diagnóstico que, para el caso de la información presupuestaria, corresponde al periodo cerrado el 31 de diciembre de 2012, que fue comparada en algunos casos con los datos del cierre de los dos años anteriores. Luego se actualizó la información con el ejercicio 2013, presupuestado 2014 y ejecutado a septiembre 2014.



Existe un proceso de presupuesto participativo regulado por la Ordenanza N° 9.040 del año 2012, al que se destina aproximadamente un 1,5% del presupuesto municipal (11% del presupuesto de obra pública con fondos propios), que

corresponde al importe proyectado de recaudación en concepto de Tasa Solidaria de Contribución para Obras Públicas. Como en otras ciudades, está referido a obras públicas de interés vecinal que se definen en ámbitos locales.

No existe un sistema formal de planificación participativa para la ciudad en su conjunto, aunque sí se aplican procesos participativos en planes de detalle como los vinculados al mejoramiento de barrios. Se realizan rendiciones de cuentas a la ciudadanía en la primera sesión pública de cada año el Concejo Deliberante, cuando se presenta la cuenta general del ejercicio.

La ciudad forma parte desde abril de 2013 de la Red Argentina de Presupuesto Participativo. Por decreto reglamentario se regularon los diferentes aspectos del Programa, desde la división del territorio (coincidente con las unidades descentralizadas), hasta los requisitos para participar y los recursos asignados a cada zona (los fondos se distribuyen por NBI y población). En cada zona se realizan asambleas donde los ciudadanos pueden plantear sus necesidades en mesas de trabajo con los profesionales de áreas como agua, saneamiento, alumbrado público, trama vial, espacios verdes y públicos, e infraestructura.

En la edición 2013, se incorporaron un total de 13 proyectos por \$6,5 millones como resultado del proceso. Los montos de los proyectos correspondieron en un 30% a pedidos de asfalto, 19% alumbrado público, 15% espacios verdes, 11% saneamiento y 25% en otros conceptos. Un total de 8 proyectos se encuentran finalizados (61,5%), por un total de \$2,3 millones (35%). En la edición 2014 se incorporaron 18 proyectos, por un total de \$6,5 millones, referidos a asfalto (40%), alumbrado (27%), espacios verdes (26%) y saneamiento (7%). Se han finalizado 3 de esos proyectos, por un monto de \$298 mil (1,7%), 8 se encuentran en ejecución y el resto en licitación o en proceso de licitación. La experiencia de presupuesto participativo

ha repercutido favorablemente en la sociedad. Mientras que la edición 2013 unos 1.000 vecinos formaron parte del proceso, la edición 2014 contó con la participación de un total de 3.000 ciudadanos. Para el año 2015 se eligieron 5 obras por un importe aproximado de \$8,43 millones.



Obras realizadas mediante presupuesto participativo

## MECANISMOS ADECUADOS DE GOBIERNO.

### GESTIÓN PÚBLICA PARTICIPATIVA.

Existencia de proceso de planificación participativa	Sí
Existencia de presupuesto participativo	Sí, < 1%
Sesiones públicas de rendición de cuentas por año	1

### GESTIÓN PÚBLICA MODERNA.

Existencia de presupuesto plurianual	Sí
Remuneración del personal basado en un sistema de indicadores de desempeño	No
Existencia de sistemas electrónicos para el seguimiento de la gestión de la municipalidad	No
Existencia de sistemas electrónicos de adquisiciones	No

### GESTIÓN PÚBLICA MODERNA.

Transparency index	N/D
Cuentas de la municipalidad auditadas	100%
Cuentas de empresas municipales auditadas por un tercero	N/D
Existencia de sistemas electrónicos para el seguimiento de la gestión de la municipalidad	No



En materia de Gestión Pública Moderna, el Gobierno Municipal ha logrado importantísimos avances en los últimos años. Se incorporó en el año 2013 el presupuesto plurianual 2013-2015, el cual incluyó proyecciones de gasto por programa e instituciones. En 2014 el presupuesto incorporó el relacionamiento con indicadores físicos operativos (luz, combustible, etc.) y un sistema electrónico de seguimiento, aun no disponible en la web. Este marco constituye para el gobierno una herramienta de mejora de la articulación y el vínculo entre la planificación y el presupuesto. En cuanto a los mecanismos que incentivan la eficiencia y la eficacia en la gestión, no se implementan aun en la ciudad esquemas de remuneración por desempeño.

En lo referido a los sistemas de adquisiciones, el gobierno se encuentra en un proceso de modernización del sistema de compras, con el fin de mejorar la eficiencia y la transparencia en materia de adquisiciones. Actualmente, en la página Web del gobierno se puede encontrar información sobre los procesos de adquisiciones iniciados, en curso y culminados; y los avisos y el cronograma de licitación. El gobierno, en el proceso de modernización de su gestión, se encuentra en la actualidad en el desarrollo de medidas tendientes a la implementación de un sistema electrónico de adquisiciones, que contempla también la incorporación a la información pública de un registro de proveedores y el aviso automático a los integrantes del registro de los procesos de licitación que se inicien.

Un avance importantísimo en la modernización de la gestión pública ha sido el reciente lanzamiento del Sistema de Atención al Vecino 147, que abarca los servicios de alumbrado, obras sanitarias, limpieza y vialidad, entre otros. Ya se reciben diariamente 400 reclamos telefónicos, que son canalizados al área responsable y seguidos hasta su resolución. Hasta el momento, alrededor de un 60% de los 20.000 reclamos recibidos han sido resueltos, destacándose el área de saneamiento con un 76% de

reclamos resueltos. El porcentaje general de resolución seguramente se incrementará a medida que avance la implementación del servicio y todas las dependencias del gobierno municipal incorporen su importancia y destinen los recursos necesarios.

También se continúan las actividades de implementación del Proyecto GIS, previéndose para los próximos meses la finalización de un proceso de relevamiento y actualización de la información de la base catastral y de servicios de la ciudad. El desarrollo del Sistema de Información Geográfica brindará funcionalidades para la administración de información gráfica referida a las distintas áreas que integran la gestión Municipal, permitiendo a cada área el acceso a información integrada de todo el organismo, así como la posibilidad de un acceso desde la web para consulta de todos los ciudadanos.

En cuanto a los mecanismos de auditoría externa de la gestión, cada año las cuentas del ejercicio son auditadas por el órgano externo con competencia, el Tribunal de Cuentas de la Provincia de Entre Ríos.

## SOSTENIBILIDAD FISCAL.

### IMPUESTOS Y AUTONOMÍA FINANCIERA.

Ingresos como porcentaje de ingresos totales	51%
Impuestos a la propiedad como porcentaje de ingresos totales	N/D
Transferencias totales como porcentaje del ingreso total	49%
Transferencias con uso específico asignado como porcentaje del total de transferencias	12%
Ingresos de otras fuentes (donantes externos) como porcentaje del ingreso total	N/D
Impuestos recaudados como porcentaje de los impuestos facturados	71%

### DEUDA.

Coefficiente del servicio de la deuda	3%
Deuda total como porcentaje de ingresos totales	16%
Crecimiento anual del servicio de la deuda	-50%
Crecimiento de la deuda	3%

## GESTIÓN DEL GASTO.

Existencia de indicadores de desempeño y metas para seguimiento y ejecución del presupuesto	Sí
Presupuesto bruto operativo	90%
Presupuesto bruto de capital	8%
Tasa de crecimiento anual del gasto operativo	17%
Tasa de crecimiento anual del gasto de capital	-24%
Gasto de la inversión fija bruta como porcentaje del pib local	0.60%
El presupuesto está alineado con la planificación, sus objetivos e indicadores	No
Recuperación de costos de empresas municipales de provisión de servicios	N/D
Agencias municipales cuyas cuentas son auditadas por terceros	N/D

En lo que refiere a al manejo adecuado de los ingresos, el diagnóstico realizado a permite dar cuenta de que el municipio no presenta debilidades en materia de autonomía financiera. Los recursos provienen en un 51% de fuentes propias y en un 49% de transferencias, de estas un 12% son con destino fijo. Los impuestos propios recaudados representan en valor el 71% de los impuestos facturados. La recaudación efectiva del año 2013 superó lo previsto por el presupuesto.

## RECURSOS PRESUPUESTADOS VS. RECAUDOS EN EL 2013

	PRESUPUESTADO 2013	RECAUDADO 2013	% EJECUCIÓN DEL PSTO.
<b>Recursos corrientes</b>	729,380,648	806,318,901	111%
<b>Recursos corrientes propios</b>	389,096,788	430,041,936	111%
<b>Recursos tributarios</b>	379,112,047	421,932,912	111%
Tasa general inmobiliaria	47,743,615	56,865,619	119%
Tasa por servicios sanitarios	38,914,456	40,175,334	103%
T. por inspección sanitaria, higiene, prof. Y seg.	225,915,921	245,512,005	109%
Fondo municipal de obras públicas (Destinado a presupuesto participativo)	6,284,408	8,923,837	142%
Gravámenes sobre la energía eléctrica	39,113,102	46,236,723	118%
Otras tasas y derechos	21,140,545	24,219,393	115%
<b>Recursos no tributarios</b>	9,984,741	8,109,025	81%
<b>Otras jurisdicciones</b>	340,283,860	376,276,965	111%
Coparticipación en impuestos nacionales	197,294,146	208,976,854	106%
Coparticipación en impuestos provinciales	120,286,041	145,058,633	121%
Fondo federal solidario	22,703,673	22,241,477	98%
<b>Recursos no corrientes</b>	87,823,622	69,300,372	79%
<b>Recursos de jurisdicción municipal</b>	1,822,387	18,561,537	1019%
<b>Recursos de otras jurisdicciones</b>	86,001,235	50,738,835	59%
<b>TOTALES</b>	<b>817,204,270</b>	<b>875,619,273</b>	<b>107%</b>



Con relación a los primeros 9 meses del 2014 la relación de recursos corrientes propios y recursos totales se mantiene en rangos similares al 2013. Sin embargo, lo recaudado efectivamente en solo nueve meses ya se encuentra en valores similares a lo efectivamente recaudado en todo 2013.

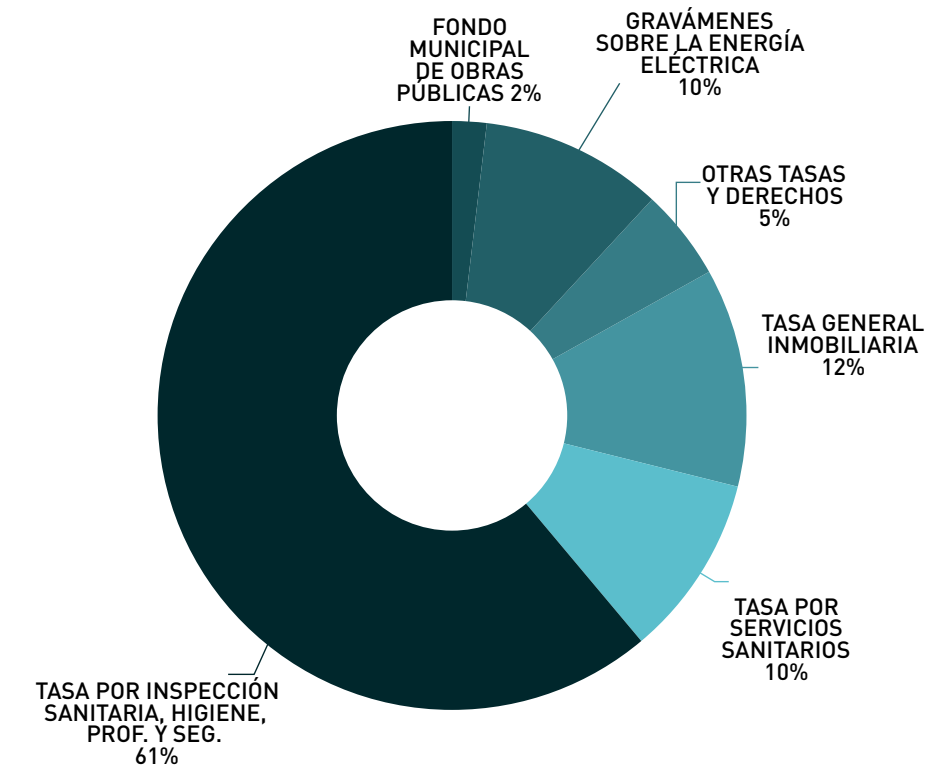
Es clave en este desempeño la actualización real de los ingresos fiscales. En este sentido, mediante la O.T. 9098 aprobada en noviembre de 2013 se creó el IRAT (Índice de Referencia de Actualización Tributaria), el cual consiste en un modelo de ajuste periódico de las Tasas que implica la posibilidad de aplicar incrementos paulatinos de la carga tributaria, sustentado en el análisis técnico de la evolución de los costos de los principales insumos necesarios para la prestación de los servicios municipales, a saber: energía eléctrica, combustible y costo de la partida de personal municipal. El Ejecutivo Municipal analiza semestralmente la evolución del Índice y puede actualizar las tasas tomando como referencia máxima el mismo, debiendo comunicar al Honorable Concejo Deliberante su aplicación, quedando la misma ad referendum de dicho Órgano Legislativo cuando supere el 12% semestral.

En cuanto a la gestión del gasto, si bien no existe en el municipio un sistema de monitoreo y evaluación de la eficiencia del gasto, se están desarrollando mecanismos para dar seguimiento al gasto público. En el año 2013, el gobierno municipal comenzó con la implementación de un sistema de administración presupuestaria que permite un control del gasto por unidad en el cumplimiento de previsiones realizadas. Si bien esta herramienta no funciona en la actualidad como un sistema de monitoreo y evaluación del gasto, las medidas iniciadas servirán para sentar las bases para su potencial desarrollo.

#### RECURSOS PRESUPUESTADOS 2014 VS. RECAUDOS ENE - SEPT DE 2014

	PRESU- PUESTADO 2014	RECAUDADO ACUMULADO SEPT. 2014	% EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO
<b>Recursos corrientes</b>	976,866,199	801,064,037	82%
<b>Recursos corrientes propios</b>	501,845,078	414,890,849	83%
<b>Recursos tributarios</b>	493,144,647	406,177,669	82%
Tasa general inmobiliaria	69,850,687	50,319,549	72%
Tasa por servicios sanitarios	48,460,851	38,797,907	80%
T. por inspección sanitaria, higiene, prof. y seg.	288,202,546	247,188,496	86%
Fondo municipal de obras públicas (Destinado a presupuesto participativo)	9,129,769	7,759,644	85%
Gravámenes sobre la energía eléctrica	52,216,882	40,407,989	77%
Otras tasas y derechos	25,283,913	21,704,084	86%
<b>Recursos no tributarios</b>	8,700,431	8,713,180	100%
<b>Otras jurisdicciones</b>	475,021,121	386,173,188	81%
Coparticipación en impuestos nacionales	276,041,946	219,699,949	80%
Coparticipación en impuestos provinciales	176,479,921	138,657,848	79%
Fondo federal solidario	22,499,254	27,815,390	124%
<b>Recursos no corrientes</b>	78,584,703	67,465,539	86%
<b>Recursos de jurisdicción municipal</b>	14,000,000	40,639,540	290%
<b>Recursos de otras jurisdicciones</b>	64,584,703	26,825,999	42%
<b>TOTALES</b>	<b>1,055,450,902</b>	<b>868,529,576</b>	<b>82%</b>

#### COMPOSICIÓN D RECURSOS TRIBUTARIOS (ENE - SEP 2014)



El análisis del presupuesto ejecutado por partida del año 2013 permite observar que las erogaciones devengadas fueron un 84% de lo presupuestado, con un 66,2% de erogaciones en personal y un ínfimo porcentaje de intereses de deuda.

El 3 de enero de 2014 el Gobierno Municipal promulgó la ordenanza 9183 que estableció mecanismos de transparencia y regulación en materia de recursos humanos. En su artículo segundo, la ordenanza indica que las decisiones que se adopten en materia de recursos humanos propenderán a que la relación entre la cantidad de cupos de la planta de personal permanente y los habitantes de la

ciudad será de hasta 15 agentes cada 1.000 habitantes, y que la cantidad de cupos previstos para planta transitoria será de hasta el 30% de la planta permanente. Además, la relación entre el total del importe de la partida de personal tenderá a alcanzar el 60% del total de los recursos corrientes.

En 2013 esa relación fue del 69% en lo presupuestado y 61% en el ejecutado. En los primeros nueve meses del 2014 la relación fue del 59,7%, mientras que se encontraba presupuestada una relación del 70%. En consecuencia, si bien la ejecución a septiembre de 2014 muestra un gasto devengado en concepto de personal del 73% del total (en

#### EVOLUCIÓN DE LA RELACIÓN BIENES DE USO/RECURSOS CORRIENTES

AÑO	BIENES DE USO	RECURSOS CORRIENTES	BIENES DE USO/REC CTES
2010	1,760,613	328,625,627	0.5%
2011	2,439,159	454,035,271	0.5%
2012	12,008,643	583,311,422	2.1%
2013	25,721,446	806,318,901	3.2%
SEP 2013	17,525,186	801,064,037	2.2%
PRES. 2014	76,859,832	976,866,199	7.9%

contraposición al 66% del 2013), la relación entre erogaciones en personal y recursos corrientes se encontraría cumpliendo lo establecido por la reciente norma.

Respecto a las erogaciones en concepto de bienes de uso, cabe destacar la evolución reciente del gasto destinado en este sentido, pasando de representar el 0,5% en los años 2010 y 2011, al 2,1% en 2012, 3,2% en 2013 y una relación presupuestada de 7,9% para el 2014. Este incremento refleja principalmente la mayor cantidad de inversiones en equipamientos que se encuentra realizando el municipio.



## EJECUTADO POR PARTIDA (2013)

PARTIDA	PRESUPUESTO	DEVENGADO	DEV/PRESUP	PARTIDA/EROG DEVENGADO
Personal	506,147,523	495,652,906	97.9%	66.2%
Bienes de consumos y servicios no pers.	132,901,380	118,173,026	88.9%	15.8%
Transferencias	13,148,811	9,726,293	74%	1.3%
Interés de la deuda	650,000	142,092	21.9%	0%
Bienes de uso	36,000,000	25,721,446	71.4%	3.4%
Trabajos públicos	184,176,003	96,126,954	52.2%	12.8%
Deuda pública	16,200,000	3,184,408	19.7%	0.4%
<b>EROGACIONES TOTALES</b>	<b>889,223,717</b>	<b>748,727,125</b>	<b>84.2%</b>	<b>100%</b>

EJECUTADO POR PARTIDA  
(ENERO / SEPTIEMBRE 2014)

PARTIDA	PRESUPUESTO	DEVENGADO	DEV/PRESUP	PARTIDA/EROG DEVENGADO
Personal	687,921,110	477,839,085	69.5%	73.1%
Bienes de consumos y servicios no pers.	183,372,837	94,155,147	51.3%	14.4%
Transferencias	17,527,859	8,095,914	46.2%	1.2%
Interés de la deuda	6,106,688	-	0%	0%
Bienes de uso	76,859,832	17,525,186	22.8%	2.7%
Trabajos públicos	304,047,161	56,046,142	18.4%	8.6%
Deuda pública	10,827,273	29,800	0.3%	0%
<b>EROGACIONES TOTALES</b>	<b>1,286,662,760</b>	<b>653,691,275</b>	<b>50.8%</b>	<b>100%</b>





# 9

## PRIORIZACIÓN



**EL PROCESO DE PRIORIZACIÓN SECTORIAL Y TERRITORIAL DE LOS PRINCIPALES RETOS PARA LA SOSTENIBILIDAD DE LA CIUDAD SE LLEVÓ ADELANTE TOMANDO EN CONSIDERACIÓN NUMEROSOS INSUMOS, ENTRE LOS QUE SE DESTACAN LA REALIZACIÓN DE UN GRUPO FOCAL DE CAMBIO CLIMÁTICO EN ABRIL 2013, UN ESTUDIO DE IMPACTO ECONÓMICO ENTRE SEPTIEMBRE Y NOVIEMBRE DE 2013, Y LA ENCUESTA DE OPINIÓN CIUDADANA REALIZADA POR LA FIRMA IBARÓMETRO ENTRE EL 29 DE OCTUBRE Y 14 DE NOVIEMBRE DE 2013. LOS ESTUDIOS FUERON FINANCIADOS POR EL BID.**



## PRIORIZACIÓN DE ÁREAS DE ACCIÓN SECTORIALES.

Los resultados del diagnóstico determinaron uno de los criterios de priorización, llamado criterio técnico o valoración de especialistas, que determina un puntaje mayor para los temas clasificados en rojo (Agua, Saneamiento, Drenaje, Gestión de Residuos Sólidos, y Vulnerabilidad ante desastres naturales) que para aquellos clasificados en amarillo y verde.

A este criterio de priorización se suman otros que representan la importancia multisectorial, económica, ambiental y participativa de las distintas áreas de acción:

- La valoración de los especialistas del BID, que incluyó una evaluación de las interdependencias entre los distintos temas,
- La importancia otorgada por la población a cada tema o asunto crítico, obtenida mediante una encuesta de opinión pública,
- El impacto económico para la sociedad, medido como la importancia relativa de los beneficios socioeconómicos cuantificados de resolver la problemática de cada tema,
- El impacto ambiental, vinculado con la capacidad de adaptación al cambio climático y la contribución a la mitigación de la emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI).

## CRITERIO DE PRIORIZACIONES MULTISECTORIAL

Este criterio permite tener una visión de conjunto de las distintas áreas de acción, y determinar aquellas áreas que tengan mayor interacción con otros sectores o cuyo desarrollo genere un mayor impacto sobre ellos. Se ha diseñado una matriz, que sirve como guía para asignar la calificación que los especialistas deben dar en este aspecto, en la cual se disponen en filas y columnas los distintos temas analizados. Leyendo la matriz horizontalmente, los especialistas debieron calificar con un puntaje de 1 a 3 (alto, medio y bajo) la incidencia o el impacto que tiene el tema ubicado en la fila sobre los temas ubicados en las columnas, siendo 3 la calificación para el mayor impacto. La suma de los puntajes horizontalmente otorgó una puntuación total del impacto del tema en el desarrollo de los otros temas estudiados, y otorgó la posibilidad de diseñar un ranking general. El ranking se dividió en cinco estratos, con los temas de mayor interacción e impacto ubicados en el estrato superior (calificación de 5 puntos) y los de menor interacción ubicados en el estrato inferior (calificación de 1 punto).

La valoración por especialistas identificó como los temas de mayor influencia sobre otras áreas a los siguientes: Saneamiento, Drenaje, Gestión de Residuos Sólidos, Energía, Competitividad de la Economía, Turismo y Educación (todos con 5 puntos) seguidos de Agua (4 puntos). Se considera que la mejora en estas áreas de acción es la que puede tener un máximo impacto favorable sobre el resto de los sectores.

## VALORACIÓN DE LOS ESPECIALISTAS INTERRELACIÓN

### PUNTAJES MÁS ALTOS

Saneamiento	5
Drenaje	5
Gestión de residuos sólidos	5
Energía	5
Competitividad	5
Turismo	5
Educación	5
Agua	4

TEMA	SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO							SOSTENIBILIDAD URBANA							SOSTENIBILIDAD FISCAL Y GOBIERNO					TOTAL PUNTAJE	PUNTAJE RANKING									
	AGUA	SANEAMIENTO	DRENAJE	RES. SÓLIDOS	ENERGÍA	CAL. DEL AIRE	MITIGACIÓN DEL C.C.	RUIDO	VULNERABILIDAD	VIVIENDA	USO DEL SUELO	INEQUIDAD	TRANSPORTE	COMPETITIVIDAD	TURISMO	EMPLEO	CONECTIVIDAD	EDUCACIÓN	SEGURIDAD			SALUD	GESTIÓN PARTICIP.	GESTIÓN MODERNA	TRANSPARENCIA	IMP. Y AUT. FINAN.	GESTIÓN DEL GASTO	PASIVOS CONT.	DEUDA	
SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO	● AGUA	2	2		1		1		2	3	2	1		1	3					3				1	2		2	26	4	
	● SANEAMIENTO	2	2		1	1	2	1	3	3	2	2	1	2	2					3				1	2		2	30	5	
	● DRENAJE	2	2		1	1	2	1	3	3	2	2	1	2	2					3				1	2		2	30	5	
	● GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS	3	3	3	2	1	3	2	2	1	2	1		1	2					3				1	2		2	32	5	
	● ENERGÍA	3	2	2	1	2	1	3		3	2	1	3	3	3		3	1	2	1	2		2	1	2		2	41	5	
	● CALIDAD DEL AIRE							3		2	2				3					3									13	2
	● MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO		1	1		2	3	2		2	1		2							1									13	2
	● RUIDO									2	2	1	1		2					2									10	2
	● VULNERABILIDAD ANTE DESASTRES NATURALES	2	1	1	1	3				3	1	3	3		1		1		1	2									23	3
	SOSTENIBILIDAD URBANA	● VIVIENDA	1	1	1	1	1			3	2	1	1	1	1	2				1	2				2				22	3
● USO DEL SUELO		1					3	3	2	2	2	2	1	1	1	3	1		1	1	1			3				26	4	
● INEQUIDAD URBANA		1	2	2	1	1				3	2	1	2		1				1	2				3				23	3	
● TRANSPORTE						1	3	3	3	1	2	2	2	2	3	3	2		2	1					1			27	4	
● COMPETITIVIDAD DE LA ECONOMÍA						2	1	1		2	1	2	2	2	2	3	2	1	2	1			1	3	2		3	31	5	
● TURISMO		2	2	2	3	3			3	2			3	3	2	3			2	1				3	2		1	35	5	
● EMPLEO										2	1	2	1	2		2	2	1	2					3				16	2	
● CONECTIVIDAD						1				2	1	2		3	2	1	2	2	1	2	2	2						19	3	
● EDUCACIÓN		1	1	1	1			1	1		1	2		2	1	3	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2		30	5	
● SEGURIDAD CIUDADANA						1			1		2	2	2	1	2	3			1	2					1	2		20	3	
SOSTENIBILIDAD FISCAL Y GOBIERNO	● SALUD										2	1	1	1	1		1	1	2					1	2			13	2	
	● GESTIÓN PÚBLICA PARTICIPATIVA	1	1	1	1	1				1	1		1					1	1	1	2	2	3	1	2		1	20	3	
	● GESTIÓN PÚBLICA MODERNA											1	1	1					2	2	2	2	3	2	2		1	13	2	
	● TRANSPARENCIA												1	1				1	1	3	3	2	2	2	2			14	2	
	● IMPUESTOS Y AUTONOMÍA FINANCIERA	1	1	1	1	1				1	1		1	2		1		1	1	1	2	2		2	3		3	24	4	
	● GESTIÓN DEL GASTO	2	2	2	2	2				1	1	1	1	1		1		1	1	1		1		3	2		3	25	4	
	● PASIVOS CONTINGENTES																											-	-	
● DEUDA																							3	3			6	2		



## OPINIÓN PÚBLICA.

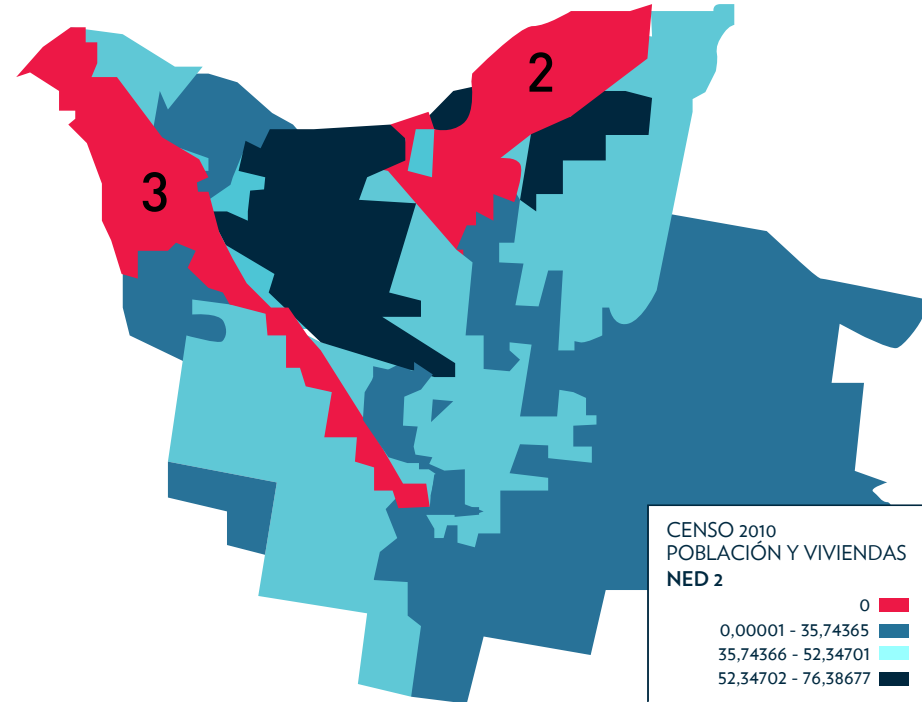
La encuesta de opinión pública fue realizada entre el 29 de octubre y el 14 de noviembre de 2013 mediante un muestreo aleatorio estratificado que contempló la realización de 1.200 entrevistas a personas mayores de 16 años de edad, que residen en el Área Metropolitana de Paraná, lo que permitió alcanzar un error de solo el 3,2% con un 95% de confianza.

El estudio fue presencial y se llevó adelante en seis zonas diferenciadas de la Ciudad: tres zonas críticas, de bajo nivel socioeconómico, donde no se han aplicado planes de intervención recientemente y otras tres zonas diferenciadas por nivel socioeconómico en base a distintas variables: i) Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI); ii) Asentamientos Irregulares; iii) Capacidad Contributiva; iv) Densidad Poblacional; v) Aportes de Profesionales Vinculados al Planeamiento Urbano. Esta distribución zonal de la ciudad se basó en un análisis de disequilibrios territoriales, que se desarrolla en la sección de priorización territorial. Los resultados zonificados de la encuesta también se presentan en dicha sección.

Para alcanzar el carácter inter e intrasectorial del ejercicio, se elaboró un cuestionario de 106 preguntas y 45 minutos de entrevista mediante un proceso interdisciplinario de discusión y análisis en el que participaron distintos especialistas del equipo ICES Paraná, de la sede en Washington del BID, del equipo municipal, y de la firma consultora Ibarometro, contratada para la realización de la encuesta. La profundidad de la encuesta permitió complementar la información de diagnóstico obtenida en la primera etapa con datos adicionales como calidad y continuidad de la provisión de servicios de agua, saneamiento, energía y transporte colectivo, frecuencia y magnitud de inundaciones, entre otros. También fue de utilidad para conocer la percepción pública sobre el estado de la Ciudad y de

su propio barrio en particular, así como su grado de satisfacción con la provisión de distintos tipos de servicios urbanos.

Principalmente, la encuesta permitió conocer la importancia relativa que la población en general y por zonas otorga a los distintos temas. Los principales resultados de la encuesta de opinión pública en la ciudad de Paraná fueron los siguientes:

¿QUÉ  
OPINAN LOS  
PARANAENSES?

81%

CALIFICÓ COMO BUENO O MUY BUENO  
EL SERVICIO DE AGUA POTABLE QUE  
RECIBE EN SUS HOGARES DURANTE  
TODO EL AÑO.

67%

CALIFICÓ EN FORMA POSITIVA  
SU CALIDAD DE VIDA EN LA CIUDAD

79%

ESTÁ ORGULLOSA DE VIVIR EN PARANÁ

67%

DESEA QUE SUS HIJOS PERMANEZCAN  
ALLÍ EN EL FUTURO.

71%

ESTÁ SATISFECHO CON LA SALUD  
QUE RECIBE

14%

HA SUFRIDO INUNDACIONES EN EL BARRIO  
DONDE VIVE, COMO CONSECUENCIA DE  
LAS LLUVIAS O POR LA CRECIDA DE RÍOS  
O ARROYOS.

29%

DE LOS CASOS, EL AGUA INGRESÓ  
A LAS VIVIENDAS.

78%

SE SIENTE INSEGURO CAMINANDO  
SOLO POR LA NOCHE EN PARANÁ

86%

MANIFIESTA DISPUESTO A SEPARAR  
LOS RESIDUOS SÓLIDOS EN SU HOGAR  
EN CASO DE QUE EL MUNICIPIO  
IMPLEMENTARA UN PROGRAMA.

39%

LA QUEMA DE BASURA O MATERIALES  
HA SIDO SEÑALADA POR LOS  
ENCUESTADOS COMO LA PRINCIPAL  
CAUSA DE DETERIORO EN LA CALIDAD  
DEL AIRE EN PARANÁ EN LOS ÚLTIMOS  
12 MESES.

55%

EL 55% OPINA QUE LOS ESPACIOS  
PÚBLICOS SON INSUFICIENTES.

71%

ESTÁ SATISFECHO CON LA SALUD  
QUE RECIBE

76%

CREEN QUE EL TURISMO ES UNA  
ACTIVIDAD QUE CREA PUESTOS  
DE TRABAJO.

84%

CREEN QUE EL TURISMO TRAE  
BENEFICIOS ECONÓMICOS A  
LA CIUDAD.

14%

REALIZA SU VIAJE MÁS HABITUAL A PIE

1.4%

NO HACE EN BICICLETA.

LA EDUCACIÓN  
PÚBLICA

86% INICIAL

70% PRIMARIA

53% SECUNDARIA

67% Terciario

78% UNIVERSITARIO





## CALIDAD DE VIDA

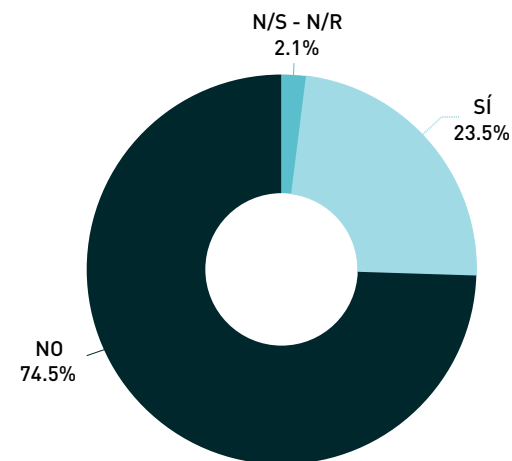
El 67% de la población encuestada calificó en forma positiva su calidad de vida en la Ciudad, lo cual muestra un alto nivel de satisfacción por parte de la mayoría de los paranaenses.



## AGUA

Un alto 81% de las personas calificó como bueno o muy bueno el servicio de agua potable que recibe en sus hogares durante todo el año. Otros aspectos de la prestación ponderados de manera positiva por la población fueron: color (81%), sabor (66%), olor (71%), presión (64%) y continuidad (62%). Con respecto a la necesidad de disminuir el consumo per cápita excesivo de agua potable, la gran mayoría de la población (75%) no lo consideró necesario.

## ¿CREE UD. QUE EXISTE LA NECESIDAD DE DISMINUIR EL CONSUMO DE AGUA EN SU HOGAR?



## SANEAMIENTO

El 73% de los encuestados califica el servicio de saneamiento de que dispone en su hogar como bueno o muy bueno. Un 16,8% de los encuestados manifestó haber tenido problemas con aguas servidas corriendo por la calle durante el último año, un 12,4% con mal olor y un 9,3% con desbordes del sistema cloacal.



## DRENAJE

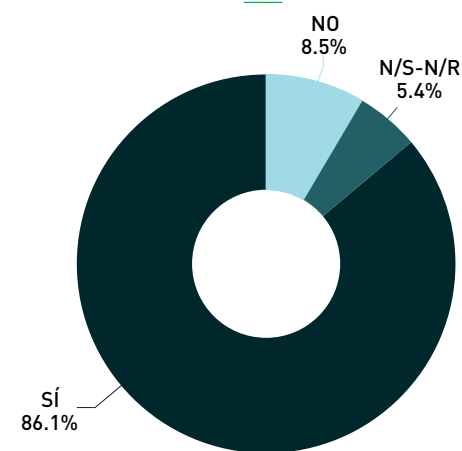
Un 14% ha sufrido inundaciones en el barrio donde vive, como consecuencia de las lluvias o por la crecida de ríos o arroyos. Entre ellos, el 25% declara que esto ocurre cada vez que llueve, mientras que el 68% solo cuando llueve muy fuerte. En el 29% de los casos, el agua ingresó a las viviendas y en el 16% la inundación se mantuvo varios días.



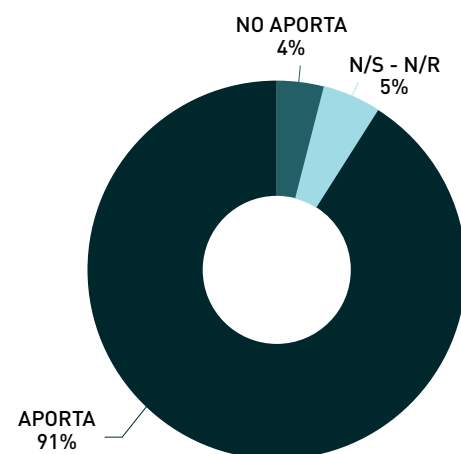
## RESIDUOS SÓLIDOS

El 91% de los participantes en la encuesta cree que la separación de residuos mejora la calidad del medio ambiente y el 86% se manifiesta dispuesto a separar los residuos sólidos en su hogar en caso de que el Municipio implementara un programa. El 84% afirma que el camión recolector pasa a recoger los residuos con la frecuencia programada, mientras que el 18% de los entrevistados expresa que su barrio se encuentra sucio o muy sucio (41% opina que no está ni limpio ni sucio), otorgándole la responsabilidad al comportamiento de los vecinos en un 48% y al Gobierno Municipal en un 43%.

## ¿UD. ESTARÍA DISPUESTO A SEPARAR RESIDUOS EN SU CASA SI SE REALIZARA UN PROGRAMA?



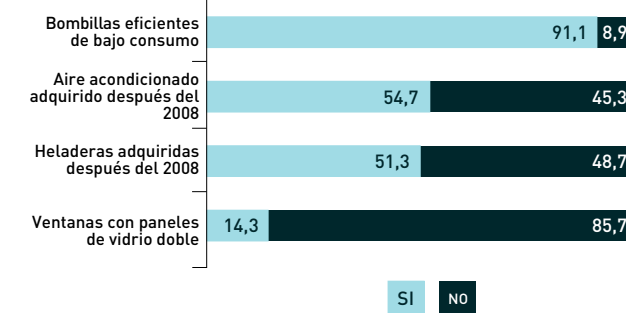
## ¿CREE UD. QUE LA SEPARACIÓN DE RESIDUOS APORTA A LA MEJORA DEL MEDIO AMBIENTE?



## ENERGÍA

En la Ciudad se producen cortes de energía eléctrica con una frecuencia mensual o mayor que afectan al 6% de los encuestados, mientras que el 75% declara sufrir algún corte una vez al año o nunca. En coincidencia con lo relevado en la etapa de diagnóstico, un 65% afirma tener en su hogar conexión a la red de gas. Existen oportunidades de mejora en la eficiencia energética de la ciudad.

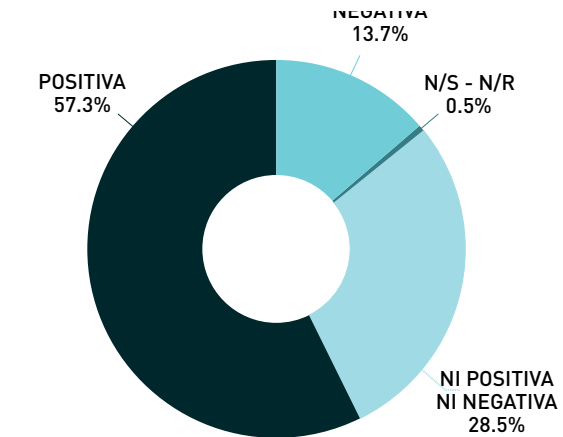
## ¿TIENE EN SU VIVIENDA ALGUNO DE LOS SIGUIENTES APARATOS?



## CALIDAD DEL AIRE

La quema de basura o materiales (39%), el humo de vehículos (38%), el olor a basura (25%), el polvo de broza (16%) y el olor a aguas servidas (15%) han sido señalados por los encuestados como las principales causas de deterioro en la calidad del aire en Paraná en los últimos 12 meses. Sólo el 57% manifiesta que la calidad del aire que respira al circular por su barrio es buena o muy buena.

## ¿CÓMO CALIFICA EN GENERAL LA CALIDAD DEL AIRE QUE UD. RESPIRA CUANDO CIRCULA POR SU BARRIO?



## RUIDO

El 47% de los encuestados considera que el nivel de ruido existente en su barrio es alto o muy alto. El 84% declara tener problemas de ruidos molestos todos los días como consecuencia del tránsito y la circulación, el 72% debido a animales (perros, gatos), el 44% debido a los vecinos, y el 34% y el 14% por refacción de viviendas y calles respectivamente.

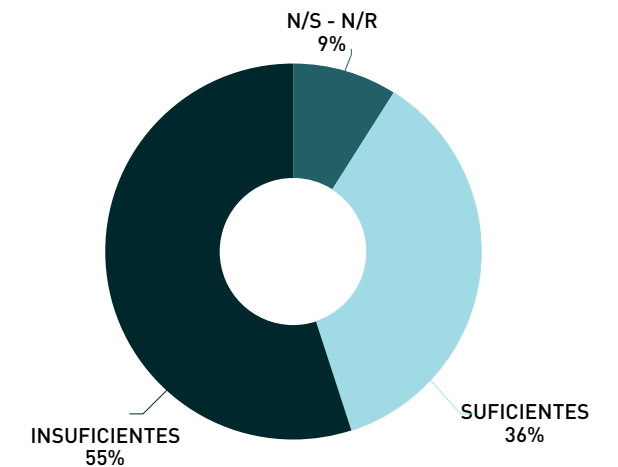


## USO DEL SUELO

El 40% afirma que él o algún miembro de su hogar concurre a algún espacio público de su barrio con fines recreativos al menos una vez por semana y el 49% estima que los espacios públicos de su barrio son agradables o muy agradables. Sin embargo, para el 55% estos espacios

públicos son insuficientes, para el 38% resultan inseguros y el 56% piensa que los vecinos cuidan y respetan poco o nada los espacios públicos de su barrio.

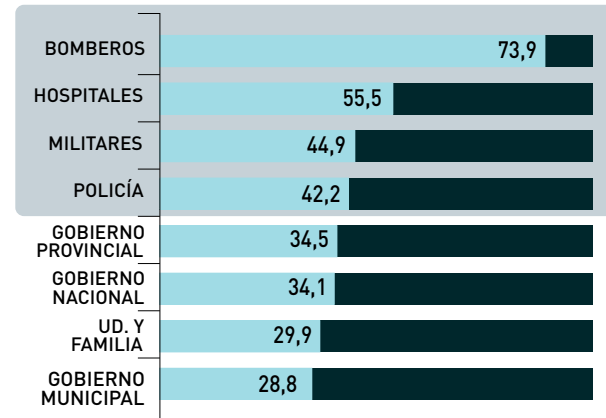
## UD. DIRÍA QUE LOS ESPACIOS PÚBLICOS QUE HAY EN SU BARRIO SON...?



## MITIGACIÓN Y VULNERABILIDAD AL CAMBIO CLIMÁTICO

El 70% de los encuestados cree que en Paraná los eventos climáticos extremos ocurren con mayor frecuencia que antes mientras que el 69% piensa que el cambio climático global afecta al clima de la Ciudad. La gente estima que los bomberos (74%), los hospitales (56%), los militares (45%) y la policía (42%) son quienes están mejor preparados para hacer frente a un desastre natural, por encima de la propia familia (30%), el gobierno provincial (35%), el gobierno nacional (34%) y el gobierno municipal (29%).





## PATRIMONIO E IDENTIDAD

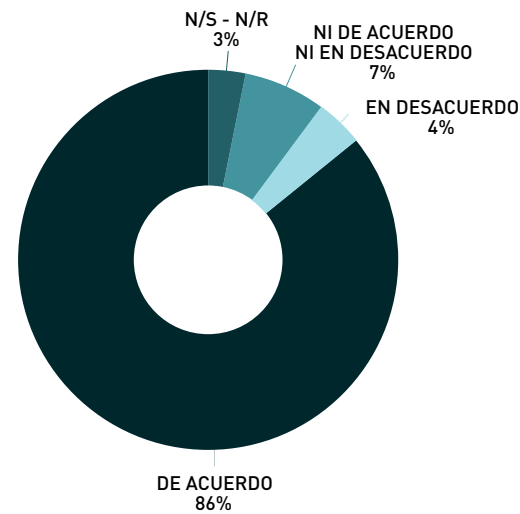
Se destaca un fuerte sentido de identidad respaldado por los siguientes valores: el 79% de la población encuestada está orgullosa de vivir en Paraná, el 55% no dejaría la Ciudad (aún si se le presentara una buena oportunidad laboral en otro lugar) y el 67% desea que sus hijos permanezcan allí en el futuro. En relación con los bienes patrimoniales, el 44% piensa que en Paraná se trabaja para conservar la arquitectura típica paranaense, mientras que un porcentaje similar percibe que son pocos o inexistentes los esfuerzos realizados en ese sentido.



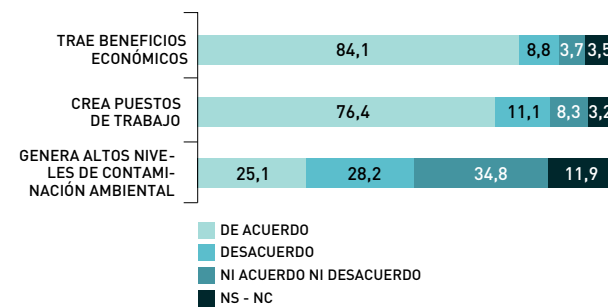
## TURISMO

El 66% de los encuestados entiende que los paranaenses tienen buena predisposición para relacionarse con los turistas que visitan la Ciudad, y el 80% opina que la oferta de servicios al turista en Paraná mejoró o se mantuvo igual en comparación con años anteriores. El Turismo es percibido como una actividad que crea puestos de trabajo (76%) y que trae beneficios económicos en la localidad (84%). En ese sentido, una gran mayoría piensa que el desarrollo de nuevos proyectos (Playas y proyección del borde costero: 86%, centro de convenciones: 64%, Parque acuático y termal: 45%) podría fortalecer a Paraná como destino turístico.

**ESTÁ UD. DE ACUERDO CON LA MEJORA DE PLAYA Y BORDE COSTERO FORTALECERÍA A PARANÁ COMO DESTINO TURÍSTICO?**



**AHORA LE VOY A LEER UNA SERIE DE FRASES RELACIONADAS CON LA ACTIVIDAD TURÍSTICA DE PARANÁ Y QUISIERA QUE ME DIGA SU GRADO DE ACUERDO CON CADA UNA DE ELLAS.**



## HABITAT Y VIVIENDA

El 67% de los encuestados reside en una vivienda propia construida sobre un terreno propio, mientras que un 7% adicional está pagando el saldo correspondiente para acceder a esas mismas condiciones. El 86% se encuentra satisfecho con la calidad de la vivienda en la que vive, aunque para el 34% el costo pagado por su vivienda es caro con respecto a su ingreso.



## TRANSPORTE

En la Ciudad, el modo de desplazamiento más habitual para los encuestados es el colectivo (36%), frente al auto (22%). Se destaca positivamente el elevado porcentaje de desplazamientos a pie (15%), y de manera negativa la enorme diferencia entre los viajes en moto (18%) y en bicicleta (1%). En todos los casos, el tiempo medio que les toma efectuar los trayectos es de 22 minutos, considerado adecuado por el 69% de las personas. Estos resultados varían en algún caso con los resultados obtenidos por la

EMD, aunque se implementaron metodologías distintas.

El 55% manifiesta utilizar asiduamente el servicio de transporte colectivo, calificándolo como limpio (39%), cómodo (34%) y con buen nivel de frecuencias durante el día (34%).

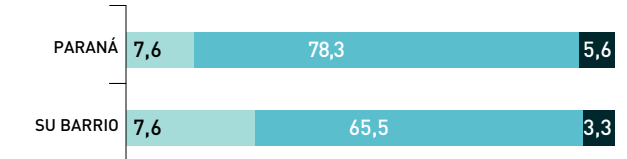
Más del 9% afirma que algún integrante de su hogar ha sido víctima de un accidente de tránsito en los últimos 5 años, atribuyendo a la velocidad de circulación de vehículos el mayor riesgo de accidente de tránsito en su barrio (41%).



## SEGURIDAD CIUDADANA

El 78% de los encuestados se siente inseguro caminando solo por la noche en Paraná (porcentaje que baja al 66% cuando camina por su barrio), y el 74% estima que su barrio es hoy más inseguro o igual de inseguro que hace un año.

**¿SE SIENTE UD. SEGURO CAMINANDO POR LA NOCHE EN...?**



El 58% afirma tener confianza en la policía. Mientras que un 38% manifiesta que un miembro de su hogar ha sido víctima de algún delito en los últimos 12 meses, el 27% se puso en contacto con la comisaría para protegerse contra el delito a diferencia del 14% que optó por organizarse con los vecinos para vigilar su casa.



## CONECTIVIDAD

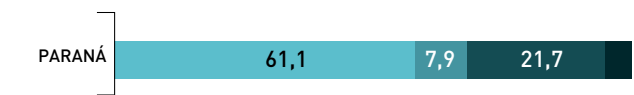
71% de los encuestados tiene telefonía fija en su hogar, mientras que el 87% tiene telefonía celular. Sólo un 37% califica dicho servicio como bueno o muy bueno, mientras que el 76% lo evalúa como caro/muy caro. El 64% dice tener conexión a internet en el hogar (68% por banda ancha).



## EMPLEO

Casi a un 8% se encuentra buscando trabajo, y al 47% de ellos le preocupa no conseguir empleo en los próximos 12 meses, frente al 61% que está efectivamente empleado.

**¿ACTUALMENTE UD. SE ENCUENTRA TRABAJANDO O BUSCANDO TRABAJO?**



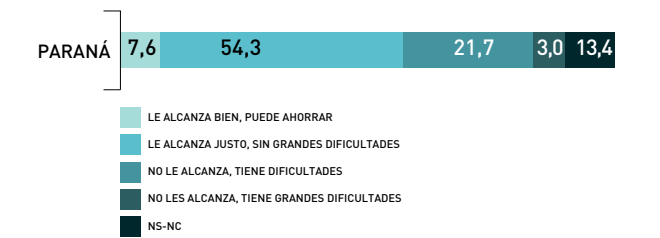
## INEQUIDAD URBANA

Si bien en el 62% de los casos el ingreso percibido por los encuestados es suficiente para cubrir sus necesidades,

Si bien en el 62% de los casos el ingreso percibido por los encuestados es suficiente para cubrir sus necesidades, solo el 8% de ellos logran ahorrar. El 24% manifiesta tener dificultades para cubrir sus necesidades, el 19% ha enfrentado problemas para pagar las cuentas de luz, electricidad o agua (principalmente en las franjas de edad 16-29 y 45-59 años) y el 11% se ha quedado sin dinero para pagar la

comida en alguna oportunidad en los últimos 12 meses (sobre todo la población que tiene entre 16 y 29 años).

**EL SALARIO QUE UD. PERCIBE Y EL TOTAL DE INGRESO FAMILIAR LE PERMITE CUBRIR SATISFACTORIALMENTE SUS NECESIDADES? ¿EN CUÁL DE ÉSTAS SITUACIONES SE ENCUENTRA UD.?**



## SALUD

Con relación a la cobertura de salud, un 67% declaró tener cobertura del sistema de salud pública (provincial u otro), 23% de mutual y 7% de medicina prepaga. El 71% está satisfecho con los servicios de salud que recibe, en particular con la infraestructura del centro médico donde se atiende (74%), con la calidad de la atención médica (76%) y con la disponibilidad de los médicos (63%). En caso de emergencia, el 51% de la población acude al hospital público.



## GESTIÓN PÚBLICA PARTICIPATIVA

El 60% de los encuestados siente que no tiene posibilidades de participar en las decisiones de la Municipalidad de Paraná y sólo el 29% declara haber escuchado hablar del presupuesto participativo.





TRANSPARENCIA

Un 11% de la población califica la transparencia o el grado en que el Municipio da a conocer sus actividades como buena o muy buena, 41% lo hace en forma neutra y 34% en forma negativa.



GESTIÓN PÚBLICA MODERNA

El 71% declara no conocer la página web de la Municipalidad de Paraná, mientras sólo el 26% está conforme con la rapidez de atención en las sedes municipales.



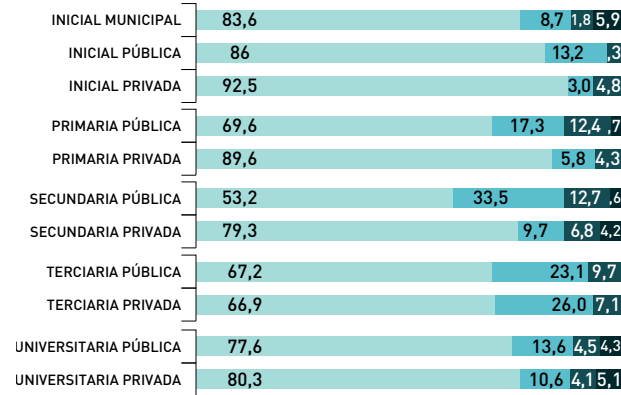
EDUCACIÓN.

La educación inicial municipal es evaluada como buena o muy buena por el 84%, la provincial por el 86% y la privada por el 93%. La brecha entre educación pública y privada se va ampliando conforme se avanza en los niveles educativos: en el caso de la educación primaria, esa calificación está dada por el 70% (pública) y 90% (privada), y en el caso de la educación secundaria, la calificación positiva baja a 53% (pública), y 80% (privada), manteniéndose en niveles similares en lo referido a educación terciaria y universitaria.

Por otra parte, el 34%, 37% y el 42% de los encuestados han tenido problemas con la infraestructura correspondiente a la educación pública (primaria, secundaria y terciaria respectivamente), mientras que en el ámbito privado estos porcentajes descienden a 9%, 6% y 26%.

Con respecto al abandono escolar, un 2.7% de los encuestados afirma que en su hogar hay algún integrante menor de 17 años que no asiste a la escuela, ya sea porque no quiere (50% de los casos), porque tenía un mal desempeño (27%) o porque está trabajando (11%).

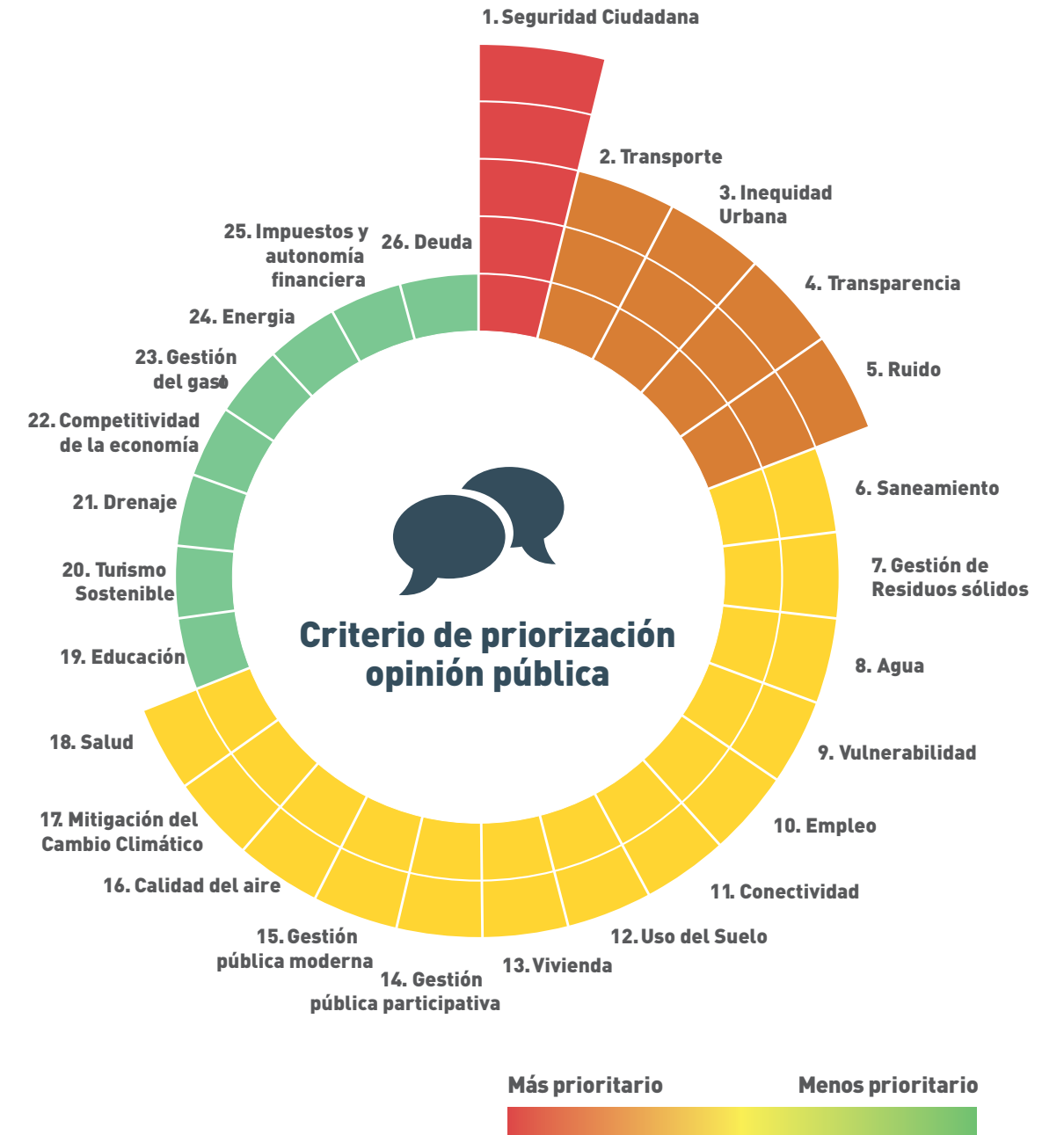
CALIFICACIÓN DE LOS NIVELES (RESPONDE SOLO POR LOS NIVELES A LOS QUE ASISTA ALGÚN INTEGRANTE)



MUY BUENA - BUENA  
NI BUENA NI MALA  
MUY MALA - MALA

PRIORIZACIÓN INTERSECTORIAL DE LA CIUDADANÍA

En el cuestionario se incorporaron dos preguntas finales que permitieron conocer la priorización de la ciudadanía respecto de todos los temas abordados en un marco integral y jerarquizar la criticidad de cada uno en función del impacto que tienen sobre la calidad de vida de los ciudadanos. La primera pregunta solicitó calificar de 1 a 10 el grado en que cada tema afecta su calidad de vida actual, la segunda identificar cuál era el que más lo afectaba, el segundo, el tercero y el cuarto. Al consolidar la información y construir la base de datos, se combinaron estas dos preguntas para construir el Índice de Priorización Intersectorial de la ciudadanía, que permitió obtener un ranking de criticidad de temas de acuerdo a la opinión pública. El principal tema priorizado fue Seguridad Ciudadana, por amplio margen, seguido por Transporte, Inequidad Urbana, Transparencia y ruido.





### IMPACTO ECONÓMICO

El tercer criterio utilizado para la priorización es el de impacto económico para la sociedad. El análisis se llevó a cabo de acuerdo a la metodología de estimación de beneficios socioeconómicos, que busca cuantificar los beneficios socioeconómicos que se obtendrían al resolver la problemática de cada tema. La metodología plantea definir esta problemática como la distancia que existe entre el valor actual de los principales indicadores del tema (o factores determinantes de la problemática) y el valor límite definido por el rango de comparación verde de cada indicador. Entonces, la metodología busca cuantificar los beneficios socioeconómicos que se obtendrían al mejorar los principales indicadores de cada temática al rango de sostenibilidad. Es una estimación rápida y expeditiva, que considera externalidades ambientales y sociales, sin tener en cuenta la inversión necesaria para implementar la solución (no es una estimación costo-beneficio, la cual se realizará en el análisis de cada solución en particular, como parte de los estudios de preinversión).

Los beneficios flujo fueron proyectados a 15 años y actualizados al año 2012 considerando una tasa de descuento del 12%, una tasa de crecimiento poblacional anual del (1,4%) y una tasa de crecimiento del PBG del 5,55% anual. Para tener una medida de comparación absoluta respecto a la economía local, se relacionaron los beneficios estimados en cada sector con relación al Producto Bruto Geográfico de Paraná, de manera de obtener un puntaje igual a la mitad del porcentaje que el beneficio estimado representa del PBG, con un máximo de 5 si los beneficios son iguales o mayores al 10%, 4 si los beneficios económicos están entre el 7 y 9% y así sucesivamente hasta llegar a un puntaje mínimo de uno.

Como resultado, los impactos más altos correspondie-

ron a los siguientes temas: Educación, Empleo, Turismo, Saneamiento (todos con máximo impacto, 5 puntos), y luego Conectividad (3 puntos) y Drenaje (2 puntos). A continuación se presenta un resumen a modo de ejemplo de la descripción del trabajo realizado en los cuatro primeros temas.



#### SANEAMIENTO

Para estimar el beneficio que se desprende de alcanzar el benchmark teórico en lo relativo a la existencia de cloacas se utilizó el método de precios hedónicos.

De acuerdo al Informe Diagnóstico de la ciudad de Paraná, el 50,48% de la población tiene acceso a recolección de aguas servidas. El benchmark teórico indica que lo recomendable es que la cantidad de viviendas conectadas sea al menos del 75%. Teniendo en cuenta que la cantidad de viviendas unifamiliares es 79.190, alcanzar el porcentaje recomendable implica que 19.417 casas deben pasar a tener el servicio de cloaca.

La utilización del método de precios hedónicos permite determinar en qué medida aumenta el valor de las propiedades que pasan a contar con el mencionado servicio. En este caso se utilizó la ecuación hedónica que se desprende del Informe "Factibilidad económica de un proyecto de mejora ambiental", en la Cuenca del Río Matanza Riachuelo y se detalla a continuación:

$$\text{Precio de oferta} = 10 (2,997 - 0,001 * Di\_centro - 0,000078 * Di\_LiColectivo + 0,713 * \text{logsupcubierta} + 0,139 * \text{CAPNOCAP} + 0,095 * \text{Cloaca} + 0,048 * \text{Lanus} + 0,108 * \text{CordonCun} + 0,082 * \text{ConserCal} - 0,002 * \text{Anti-gConst} + 0,036 * \text{Exterior2} + 0,022 * \text{Caraczo11} + 0,019 * \text{RangoDi\_R} + 0,001 * \text{Di\_AI})$$



La variable "Cloaca" toma valor 0 cuando la propiedad no cuenta con el servicio y valor 1 si tiene acceso a servicios de saneamiento. A partir de la aplicación de esta ecuación se determinó que el valor medio de una vivienda unifamiliar sin cloaca es de US\$67.116, y el valor de una vivienda unifamiliar con cloaca es de US\$83.527. Al aplicar esta diferencia de valor a la cantidad de propiedades que actualmente no gozan del servicio de saneamiento, pero que deberían hacerlo para alcanzar el benchmark teórico, es decir a 19.417 casas, se obtiene un beneficio total de US\$318.655.220, que comparado con el PBG significa un valor de 12,9%, por lo que el tema recibió un puntaje de 5.



#### EDUCACIÓN.

Para realizar la estimación se tomó información acerca de la distribución de las familias con relación al máximo nivel educativo alcanzado por el jefe del hogar, según los datos relevados por la Encuesta Permanente de Hogares en el cuarto trimestre de 2012 en el aglomerado Paraná. Luego, se obtuvo información acerca del ingreso familiar mensual medio de los hogares según el máximo nivel de educación alcanzado por el jefe de hogar.

Con esta información, la estimación paramétrica del beneficio provocado por una mejora en el nivel general de educación se basó en la contribución que dicha mejora representa para los ingresos que perciben los hogares. En el caso bajo análisis, se supuso que todos los jefes de hogar accederán a terminar la educación secundaria, y al haber incorporado esos años de estudio mejorarán sus ingresos en consecuencia. En este caso, los 43.075 hogares cuyo jefe tiene un nivel de educación inferior a secundaria completa, mejorarían sus ingresos de \$4.899 a \$6.300 a valores del 2012, es decir que registrarían una mejora de \$1.401, equivalentes en ese momento a US\$ 308 por familia por mes.



Los cálculos realizados permitieron estimar que el beneficio total anual de una mejora de ese tipo en el nivel educativo en el aglomerado analizado alcanzaría \$724.156.395. Proyectando el beneficio a futuro, actualizándolo al 12% y comparándolo con el PBG estimado para Paraná se obtuvo un valor de 18%, por lo que el tema recibió un puntaje de 5 en este criterio de priorización.



### EMPLEO

A partir de los datos relevados por la Encuesta Permanente de Hogares (INDEC) en el aglomerado urbano Paraná, en el cuarto trimestre de 2012, se estimó la cantidad de trabajadores asalariados formales, trabajadores informales y desocupados, y sus respectivos ingresos medios (laborales y no laborales).

La estimación paramétrica del beneficio provocado por un mayor nivel de ocupación y por una mejora en el porcentaje del empleo formal, se basa en la contribución que esta mejora representará para el ingreso que perciben los trabajadores.

En la Ciudad de Paraná, el desempleo afecta alrededor del 8,8% de la población económicamente activa. Para alcanzar el benchmark teórico (7%) la tasa de desempleo debe descender 1,8 puntos porcentuales, lo cual implica la creación de 1.892 empleos adicionales. A su vez, el empleo informal afecta al 27,5% de los empleados. En ese caso, alcanzar el benchmark teórico del 20% implicaría que 7.820 personas adicionales tengan un empleo formal.

Por otra parte, el ingreso mensual promedio de los trabajadores desocupados alcanzaba U\$577, el de los trabajadores ocupados en empleos informales ascendía a U\$459,7; y el de los trabajadores ocupados a U\$962,3. Con estos

datos, se estimó que el beneficio anual total de una mejora en el nivel de empleo sería de U\$S 67.333.469.

La proyección a futuro de los beneficios estimados, su actualización al presente utilizando una tasa de descuento del 12% y su comparación con el PBG de la ciudad arrojó un valor del 20%, lo que implicó un puntaje de 5.



### TURISMO

El beneficio derivado de la venta de servicios turísticos se puede estimar a partir del ingreso neto que ésta produce. Para estimar la venta diaria de servicios turísticos se necesita conocer el número de turistas arribados por año, los días de permanencia media y el gasto medio por turista.

El supuesto adoptado es que el beneficio derivado de la venta de un servicio turístico equivale al 26% del ingreso bruto generado por dicha venta. Este coeficiente surge del Censo Nacional Económico de los años 2004-2005 (INDEC) y corresponde a la relación entre el Excedente de Explotación y el Valor de la Producción, correspondiente a la rama de Servicios de Hoteles y Restaurantes.

Tomando como base el benchmark teórico o rango de comparación de acuerdo al ideal latinoamericano, los beneficios se estimaron a partir de suponer un aumento del gasto promedio diario por turista a 80 dólares y un incremento de la estadía promedio hasta alcanzar los 7 días, permitiendo acceder, en ambos casos, a zona verde. Para obtener el valor actual de los beneficios provocados por una mejora en la actividad turística como la propuesta, se trabajó con un período de análisis de 15 años, se adoptó una tasa de crecimiento del 5,55% que es la utilizada para proyectar el crecimiento del PBG y una

tasa de descuento del 12%. Los beneficios estimados a futuro, actualizados a hoy y comparados con el PBG de la ciudad arrojaron un valor de 23,2%, lo que implicó un valor de 5.





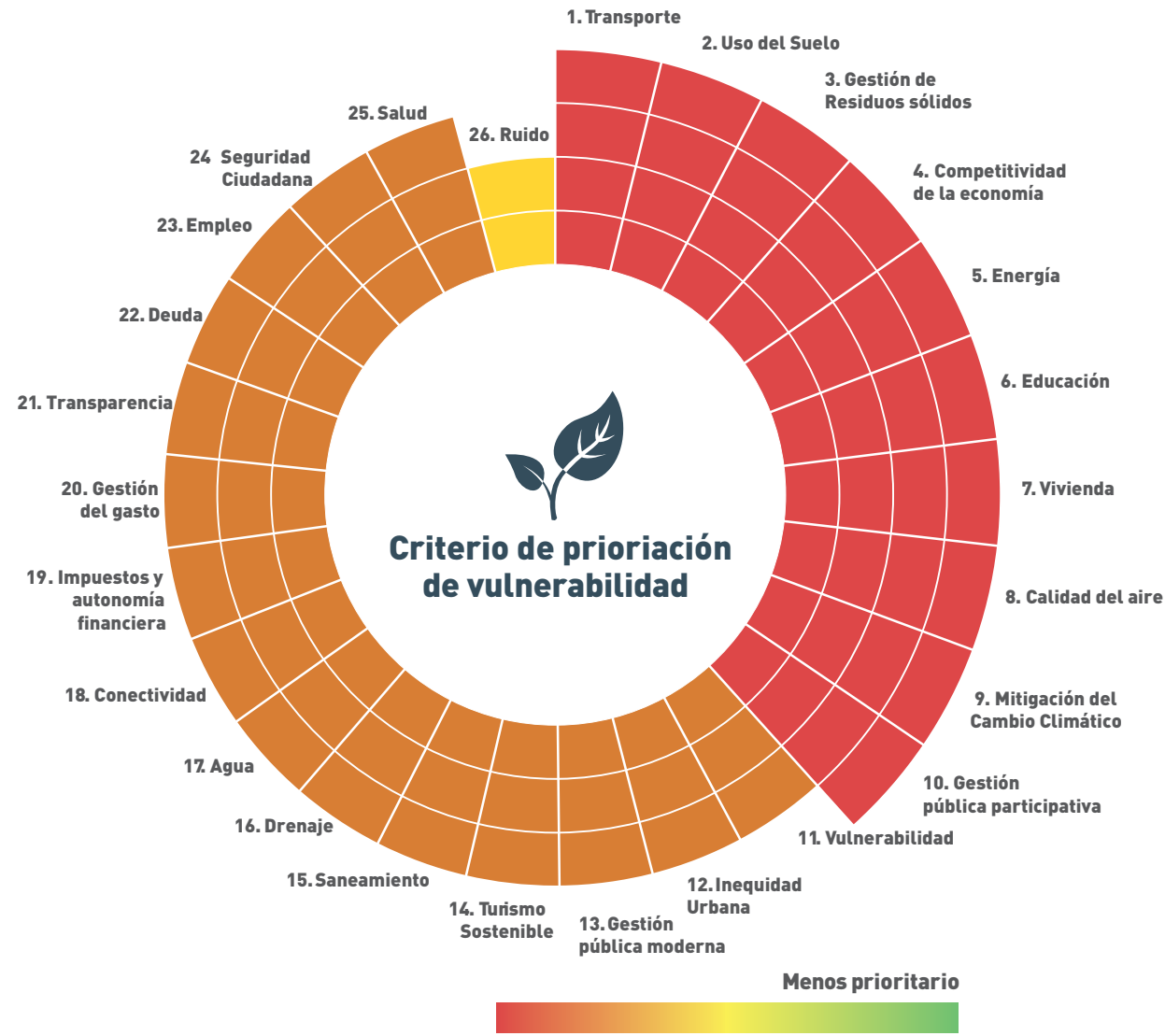
### IMPACTO AMBIENTAL

Por último, el criterio ambiental busca otorgar puntajes a las distintas áreas de acción de acuerdo a su importancia con relación a la mitigación o adaptación al cambio climático.

Para determinar el puntaje en este criterio, se constituyó un grupo focal integrado por funcionarios de la Municipalidad, de la Provincia, del banco y autoridades académicas, que analizó el probable impacto del cambio climático sobre cada uno de los temas y emitió su opinión experta sobre la importancia de cada tema de acuerdo a este criterio de priorización.

Las calificaciones determinadas bajo estos dos criterios fueron promediadas en cada tema, resultando como áreas de acción prioritarias en orden de importancia: Gestión de Residuos Sólidos, Calidad de Aire, Energía, Uso del Suelo, Vivienda, Transporte, Competitividad de la Economía y Educación.

Los resultados del grupo focal fueron validados por los expertos de la consultora IDOM que formaron parte del grupo de trabajo que desarrolló los estudios de Huella Urbana y mapeo de vulnerabilidad de la ciudad.



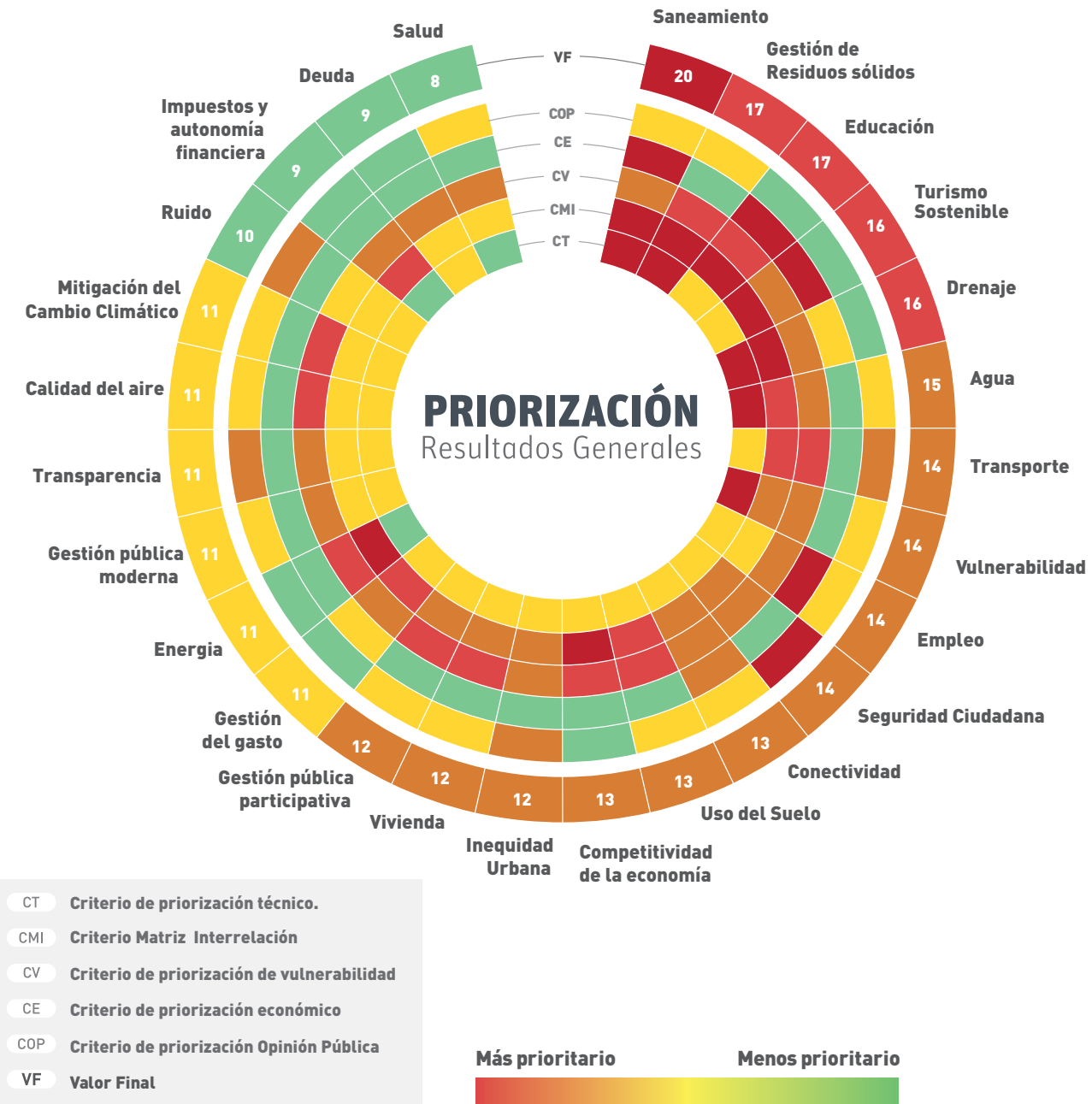
### RESULTADOS DEL PROCESO DE PRIORIZACIÓN

A partir del puntaje recibido por cada tema de acuerdo a los criterios de priorización mencionados, se estableció un orden de prioridades, que determinó como temas sectoriales prioritarios a ser atendidos en la ciudad al agua, saneamiento, drenaje, gestión de residuos sólidos, educación y turismo.

CUADRO DE RESULTADOS DE LA PRIORIZACIÓN

TEMA	SEMÁFORO	FILTRO ECONOMICO	FILTRO OPINIÓN PÚBLICA	PUNTAJE TÉCNICO	FILTRO MATRIZ DE INTERRELACIÓN	FILTRO AMBIENTAL CC	TOTAL FILTROS
Saneamiento	●	5	2	5	5	3	20
Gestión de residuos sólidos	●	1	2	5	5	4	17
Educación	●	5	1	2	5	4	17
Turismo sostenible	●	5	1	2	5	3	16
Drenaje	●	2	1	5	5	3	16
Agua	●	1	2	5	4	3	15
Transporte	●	1	3	2	4	4	14
Vulnerabilidad ante desastres nat.	●	1	2	5	3	3	14
Empleo	●	5	2	2	2	3	14
Seguridad ciudadana	●	1	5	2	3	3	14
Conectividad	●	3	2	2	3	3	13
Uso del suelo	●	1	2	2	4	4	13
Competitividad de la economía	●	1	1	2	5	4	13
Inequidad urbana	●	1	3	2	3	3	12
Vivienda	●	1	2	2	3	4	12
Gestión pública participativa	●	1	2	2	3	4	12
Gestión del gasto	●	2	1	2	4	3	11
Gestión pública moderna	●	1	2	2	2	3	11
Transparencia	●	1	3	2	2	3	11
Calidad del aire	●	1	2	2	2	4	11
Mitigación del cambio climático	●	1	2	2	2	4	11
Ruido	●	1	3	2	2	2	10
Deuda	●	1	1	2	2	3	9







## PRIORIZACIÓN DE ÁREAS DE ACCIÓN TERRITORIALES.

El desarrollo histórico de la huella urbana de Paraná, sus limitantes para el crecimiento, la baja densidad con la que ha evolucionado su expansión, los usos del suelo y otros aspectos de su desarrollo territorial han significado un entramado urbano actual con contrastes, inequidades urbano-territoriales, ambientales y productivas que ponen bajo presión el tejido social de la ciudad.

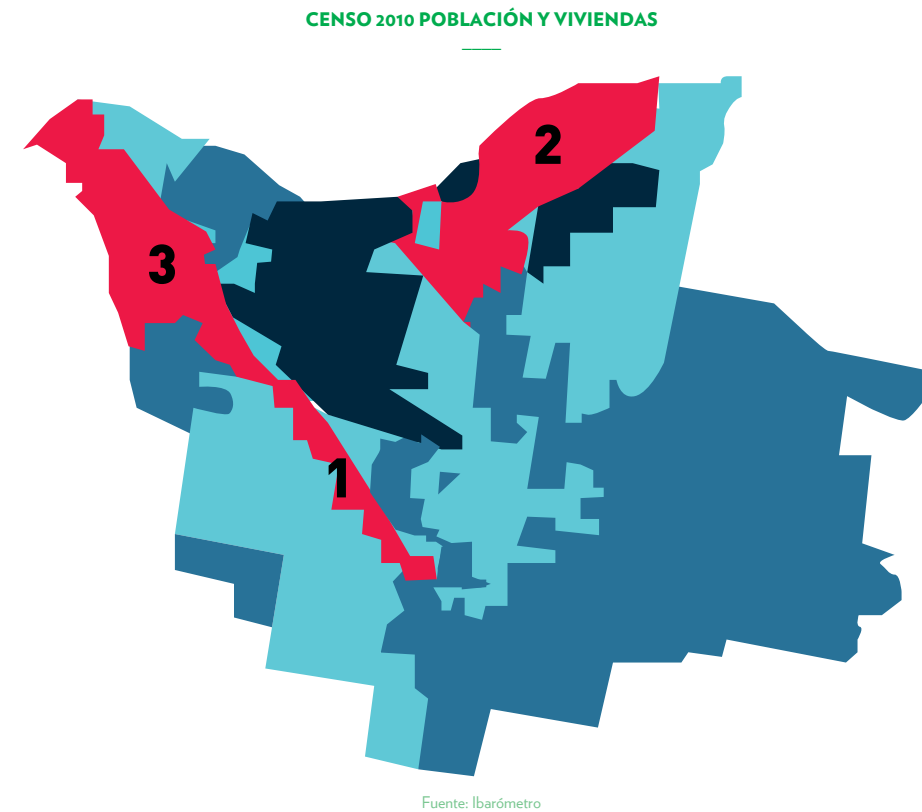
Como complemento del análisis territorial llevado adelante por lo equipos de trabajo se han determinado tres zonas críticas de la ciudad, donde la mayoría de las áreas de acción sectoriales correspondientes a los pilares de sostenibilidad se encuentran en situación deficitaria.

El análisis tiene como objetivo determinar aquellas zonas de la ciudad donde no es suficiente actuar sectorialmente, sino que es necesario proponer operaciones urbanas transformadoras que actúen integralmente en el mejoramiento de la sostenibilidad urbana y ambiental de una porción específica del territorio, de forma de llevar justicia social al territorio y dar ciudad a su población.

### DETERMINACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE ZONAS CRÍTICAS

La superposición de los indicadores georreferenciados presentados en la sección de Análisis Multisectorial, junto con el aporte de profesionales locales urbanos y georreferenciación de capacidad contributiva de la población, permitió estratificar la ciudad en 6 zonas: 1) Corredor

Antoñico-FFCC; 2) cuenca del Arroyo Colorado-Las Viejas (Noreste); 3) el Oeste y Bajada Grande; 4) resto de la periferia; 5) área intermedia; y 6) centro de la ciudad. Mientras las tres primeras representan zonas críticas de la ciudad, la última presenta los mejores niveles de acceso a servicios y nivel socioeconómico.



En el caso de servicios y NBI, es marcado el contraste entre las zonas centro e intermedia con el resto de la ciudad. Esto es notable en lo que se refiere a cloaca y especialmente a gas, servicio prácticamente inexistente en el oeste de la ciudad. Esta zona también presenta el porcentaje más bajo de pavimento y más alto de NBI (16,9%), por amplio margen.

En el caso de servicios y NBI, es marcado el contraste entre las zonas centro e intermedia con el resto de la ciudad. Esto es notable en lo que se refiere a cloaca y especialmente a gas, servicio prácticamente inexistente en el oeste de la ciudad. Esta zona también presenta el porcentaje más bajo de pavimento y más alto de NBI (16,9%), por amplio margen.

#### SERVICIOS Y NECESIDADES BÁSICAS INSATISFECHAS (NBI)

ZONAS	AGUA	CLOACA	GAS	PAVIMENTO	NBI
Antoñico	97.6%	69.2%	51.8%	77.4%	9.1%
Noreste	86.6%	50.8%	51%	73.6%	8.1%
Oeste	79.3%	65%	4.3%	50.8%	16.9%
Periferia	74.6%	44.2%	22.1%	51.6%	7%
Intermedia	86.1%	72%	65.3%	72.7%	2.5%
Centro	94.5%	87%	83.5%	93.2%	1.4%

Fuente: Oficina SIG municipalidad de Paraná

El análisis por calidad de vivienda, de acuerdo a su calificación en satisfactoria o insuficiente, a la proporción de viviendas tipo rancho o casilla, y a la calificación de sus materiales de acuerdo a los indicadores CALMAT I (la vivienda presenta materiales resistentes y sólidos tanto en el piso como en techo, presenta cielorraso) y CALMAT III (la vivienda presenta materiales poco resistentes y sólidos en techo y en pisos), pone de manifiesto también estos contrastes.

Nuevamente la zona oeste es la que presenta los mayores déficits tanto por calidad de vivienda satisfactoria (36,2%; centro 83%), insatisfactoria (22,8%; centro 0,9%), CALMAT I (37,2%; centro 83,5%), CALMAT III (36,8%; centro 1,6%) y vivienda tipo rancho o casilla (3,6%; centro 0,1%).

#### VIVIENDA

ZONAS	SATISFACTORIA	INSUFICIENTE	CALMAT I	CALMAT III	RANCHO/ CASILLA
Antoñico	48%	13.2%	48.9%	27.1%	1.9%
Noreste	50.7%	13.6%	52.1%	20.9%	2.4%
Oeste	36.2%	22.8%	37.2%	36.8%	3.6%
Periferia	55.8%	9.1%	56.6%	16.3%	1.5%
Intermedia	70.8%	2.6%	71.4%	4.9%	0.4%
Centro	83%	0.9%	83.5%	1.6%	0.1%

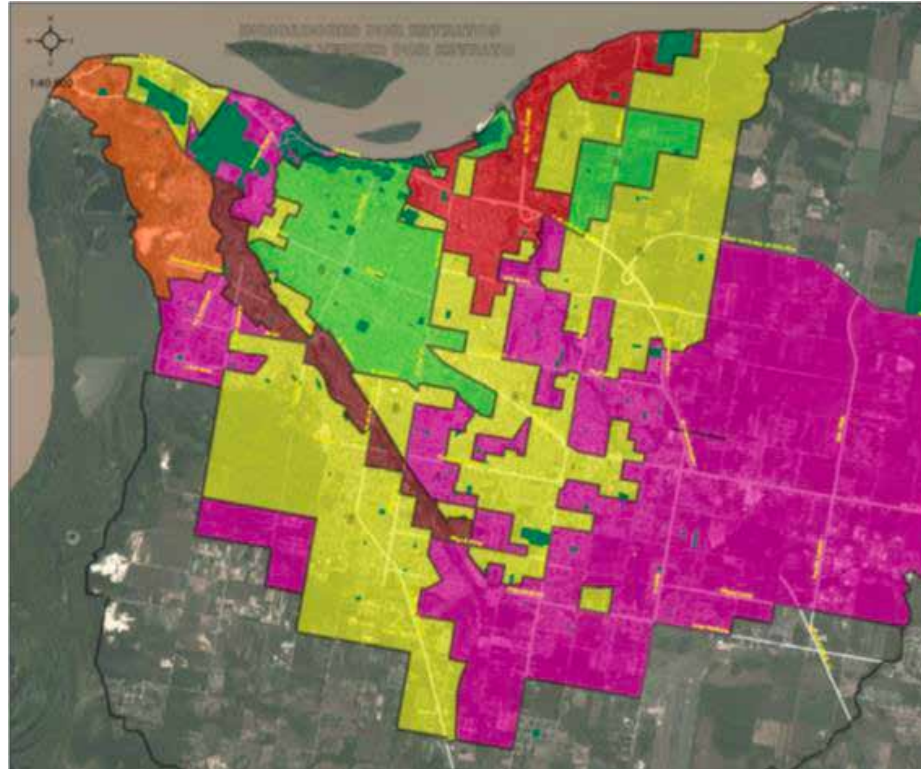
Fuente: Oficina SIG municipalidad de Paraná

En cuanto a la caracterización de la población por edad, se observa una población marcadamente joven en las zonas críticas con relación a las zonas intermedia y centro. Mientras el porcentaje de habitantes entre 0 y 14 años de edad alcanza un porcentaje de 33,8% en la zona oeste, solo representa un 14,6% en el centro. En el rango opuesto de edad, el porcentaje de personas mayores de 65 años alcanza un 17,1% en el centro y solo un 4,8% en el Oeste.

Las carencias en las zonas críticas también se observan con la representación geográfica de equipamientos como áreas verdes, escuelas primarias y secundarias. Los jardines maternos, bajo jurisdicción municipal, presentan una mejor distribución en el territorio, que se traduce en una mejor cobertura de estas áreas.

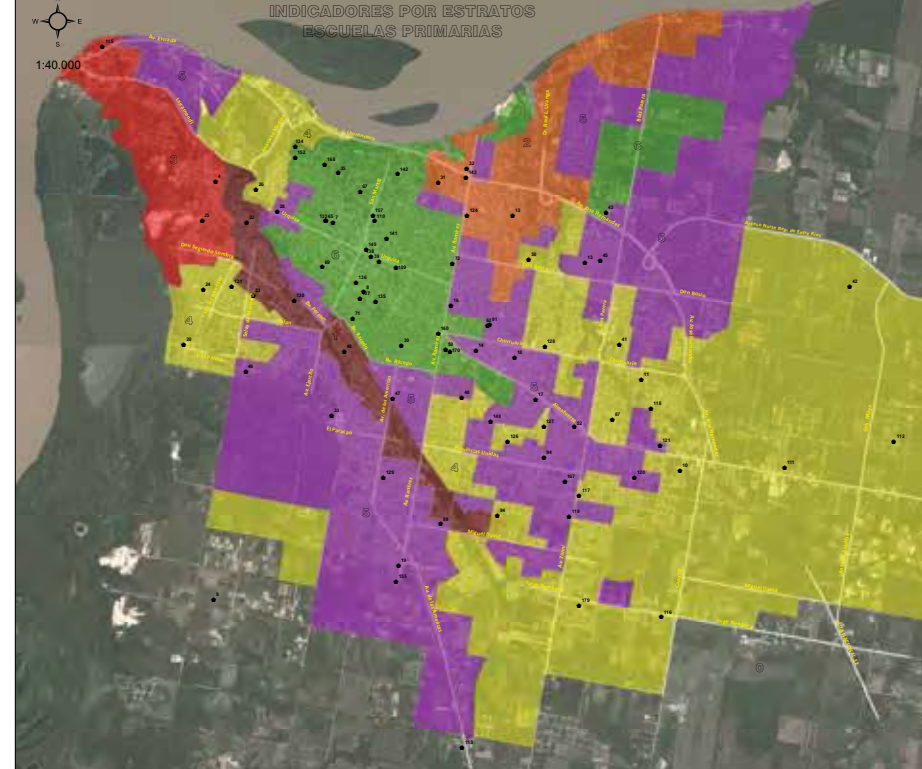


ÁREAS VERDES



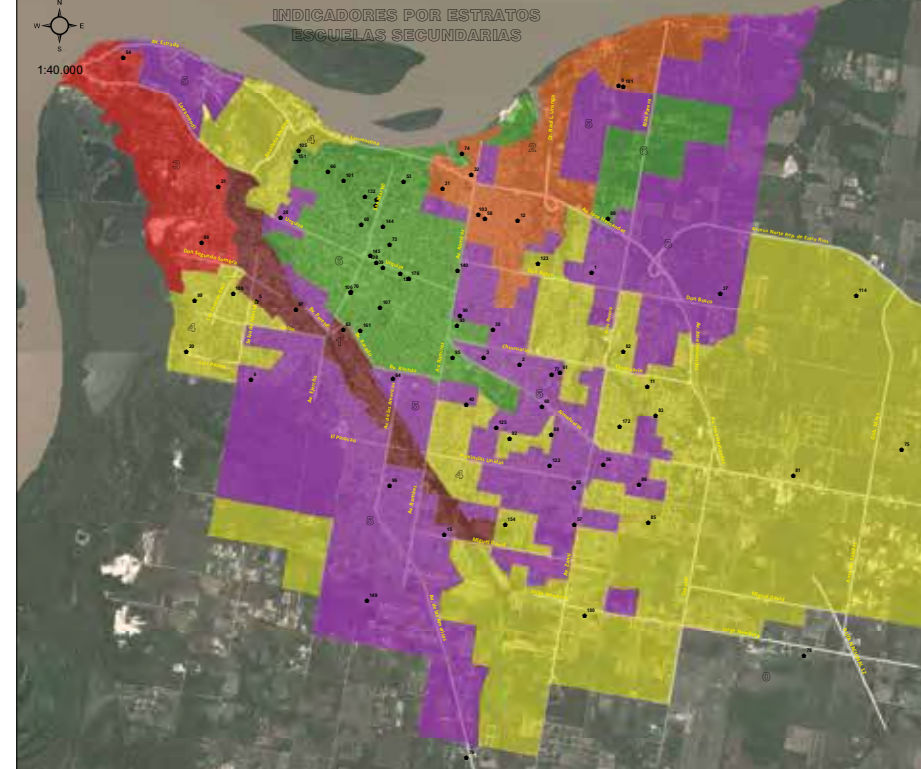
Fuente: Oficina SIG municipalidad de Paraná

ESCUELAS PRIMARIAS



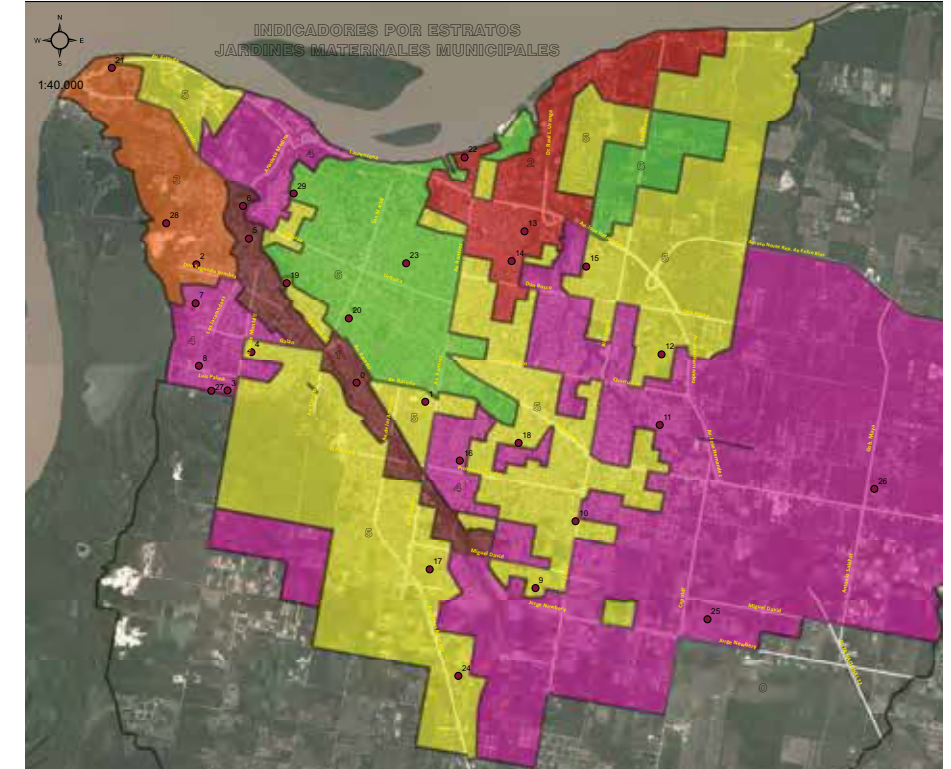
Fuente: Oficina SIG municipalidad de Paraná

ESCUELAS SECUNDARIAS



Fuente: Oficina SIG municipalidad de Paraná

JARDINES MATERNALES MUNICIPALES



Fuente: Oficina SIG municipalidad de Paraná



## RESULTADOS ZONIFICADOS DE LA ENCUESTA

Como se pudo apreciar, la realidad de Paraná muestra diferentes realidades territoriales, destacándose el contraste entre la zona céntrica y parte de la costa, que alberga a sectores medios y altos, con los alrededores de las cuencas de los arroyos que cruzan la ciudad, en los que se concentra la población más pobre y la infraestructura más deficiente, y los barrios de la periferia, también de nivel socioeconómico bajo.

Como se mencionó en el capítulo de priorización sectorial, el muestreo de la encuesta de opinión pública se realizó dividiendo la ciudad en estas seis zonas con distintas realidades. Con antecedentes obrantes en la Dirección Provincial de Estadísticas y Censos, en la Dirección de Sistemas de Información Geográfica, así como también con información aportada por distintos organismos y profesionales del ámbito local, la zonificación hecha por el equipo técnico de Paraná tuvo en cuenta los siguientes aspectos: i) Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI); ii) Asentamientos Irregulares; iii) Capacidad Contributiva; iv) Densidad Poblacional; y v) Aportes de Profesionales Vinculados al Planeamiento Urbano.

Luego de utilizar la información surgida de la encuesta a nivel general de ciudad para la elaboración del criterio de priorización de opinión pública, se decidió prestar especial atención a los datos obtenidos en cada zona en particular con el objetivo de profundizar el análisis territorial realizado con la ayuda de indicadores georreferenciados. A continuación se muestran algunos de los resultados de la encuesta por zonas, y los mayores contrastes que surgen de la misma.

En general, los resultados zonificados de la encuesta permiten certificar que la zona oeste de la ciudad es la que

presenta las mayores deficiencias en materia de agua, saneamiento y red de gas. Asimismo, se perciben problemas de calidad de aire y ruidos molestos por animales, mayor inseguridad e insuficiencia de espacios públicos.

Por su parte, en la zona 1 correspondientes a las márgenes del Antoñico, se registran inconvenientes con la limpieza, y mayor sensación de inseguridad y crecimiento de la inseguridad. La zona 2 de la ciudad situada en el noreste de la misma presenta, según los encuestados, las mayores problemáticas asociadas al drenaje y escaso acceso a la red de gas.



### CALIDAD SUBJETIVA DE VIDA

La encuesta comenzó con una pregunta para que los participantes calificaran la calidad de vida en la ciudad de Paraná. Llamativamente los niveles de respuesta positiva más altos se dieron en la zona 6 (Centro o nivel socioeconómico alto): 73% y en la zona crítica 1 (Antoñico): 80%. En la zona crítica 3 (Bajada Grande), la percepción positiva sólo alcanzó un 57%.



### AGUA

El 87% de los encuestados en la zona 6 (Alta) y el 82% de la zona 5 (Media) califican como muy bueno o bueno el servicio de agua potable que reciben en su hogar, mientras que en la zona crítica 3 (Bajada Grande) las respuestas positivas sólo alcanzan el 70%. En línea con este dato, en esta misma zona se obtuvieron los niveles mínimos de satisfacción con respecto al color y a la presión del agua. Vale destacar el contraste con las otras dos zonas críticas, donde el nivel de respuestas positivas superó el 83%.



### DRENAJE

En la zona 6 (Alta), el 23% de los participantes en la encuesta afirmó que su barrio se ha inundado como consecuencia de lluvias o crecidas del río o arroyos, aunque el 85% dice que esto ocurre sólo cuando llueve muy fuerte. El 20% de la zona crítica 2 (Toma Nueva) también sufre inundaciones (64% cada vez que llueve). En el 38% de los casos, las mismas duran varios días y en el 51% el agua ha ingresado a las viviendas.



### SANEAMIENTO

Sólo 64% de los hogares encuestados de la zona crítica 1 (Antoñico) y 61% de los hogares de la zona crítica 2 (Toma Nueva) están conectados a la red cloacal municipal, en contraste con los hogares de las zonas 5 (Media) y 6 (Alta) donde ese valor supera el 95%. El problema de las aguas cloacales corriendo por las calles se repite en todas las zonas de la Ciudad, con una intensidad que varía del 32% de respuestas positivas en la zona crítica 3 (Bajada Grande) hasta el 8.2% en la zona 6 (Alta).



### RESIDUOS SÓLIDOS

El camión recolector pasa con la frecuencia programada por el 66% de los hogares de la zona crítica 3 (Bajada Grande) y por el 72% de la zona 4 (Baja). En todas las zonas de Paraná, al menos el 43% de los encuestados afirmó que el camión retira las bolsas dejando residuos en la vía pública. En la zona crítica 1 (Antoñico) sólo el 17% piensa que el barrio donde vive está limpio (frente a

54% en la zona 6 (Alta), atribuyéndole la responsabilidad principalmente al comportamiento de los vecinos (61% y 49% respectivamente).



### ENERGÍA

Alrededor del 80% de los encuestados en las zonas 5 (Media) y 6 (Alta) tiene conexión a gas por cañería en su hogar. Estos valores bajan a niveles del 50% en las zonas 4 (Baja) y crítica 1 (Antoñico) y del 40% en las zonas críticas 2 (Toma Nueva) y 3 (Bajada Grande).



### CALIDAD DEL AIRE

La quema de basura y materiales y el olor a basura son los problemas que más afectan a la calidad de aire que respiran los encuestados de la zona crítica 3 (Bajada Grande): 72% y 52% respectivamente. En esta misma zona, en el 31% de los hogares ha habido algún caso de enfermedades respiratorias en los últimos 12 meses, atribuido a la calidad del aire por el 70% de sus habitantes. La población de la zona 6 (Alta) se ve afectada básicamente por el humo de vehículos: 54%.



### RUIDO

Los ruidos vinculados al tránsito y la circulación constituyen la principal molestia para los vecinos de la Ciudad en todas las zonas (58%), destacándose en la zona 6 (Alta): 73% y en la zona 5 (Media): 62% de respuestas positivas. En segundo lugar aparecen los ruidos de animales (perros y gatos) (28%), con mayor incidencia en las zonas 4 (Baja): 41% y crítica 3: 39% (Bajada Grande). Finalmente, los ruidos molestos de vecinos constituyen un problema

importante en la zona 4 (Baja): 42%.



### CAMBIO CLIMÁTICO

80% de los encuestados de la zona 6 (Alta) y 78% de la zona 5 (Media) cree que en Paraná los eventos climáticos extremos ocurren con mayor frecuencia que antes, percepción que se ubica por encima de la respuesta del total Ciudad (70%). En ambas zonas los encuestados sienten que el cambio climático los afecta en lo personal (60% y 45% respectivamente), en mayor medida que lo declarado por el resto de los participantes.



### USO DEL SUELO

La percepción acerca del estado de los espacios públicos en la Ciudad de Paraná no es buena, ya que sólo un 49% de los habitantes opina que los espacios públicos son agradables, un 21% que son seguros y un 36% que son suficientes. Estas cifras bajan aún más en las zonas crítica 1 (Antoñico) y 3 (Bajada Grande), donde sin embargo se dan los niveles de respuestas positivas más altos en cuanto al uso periódico de los espacios públicos. En la zona 1, el 65% de los encuestados declara hacer uso de algún espacio público de su barrio con cierta frecuencia, aun cuando sólo el 40% los califica como agradables, 10% como seguros y 53% como suficientes. De la misma manera, en la zona 3, el 67% de los encuestados declara hacer uso de algún espacio público de su barrio con cierta frecuencia, aun cuando el 34% los califica como agradables, 15% como seguros y 29% como suficientes.



### PATRIMONIO E IDENTIDAD

Los habitantes de las zonas críticas se sienten orgullosos de vivir en Paraná (zona crítica 1 Antoñico: 80%, zona crítica 2 Toma Nueva: 90% y zona crítica 3 Bajada Grande: 76%), con respuestas positivas superiores a aquellas de la zona 6 (Alta): 74%.



### HABITAT Y VIVIENDA

Por lo general, los habitantes de Paraná se encuentran satisfechos con la calidad de la vivienda en donde viven (86%), destacándose el alto nivel de satisfacción de los encuestados de la zona crítica 1 (Antoñico): 90% y de la zona 6 (Alta): 92%. El 75% de los encuestados de la zona crítica 1, a su vez, opina que el costo que paga por su vivienda es caro.



### TRANSPORTE

El desplazamiento más habitual se realiza en colectivos en la zona crítica 1 Antoñico (45%), en la zona crítica 2 Toma Nueva (50%) y en la zona 4 Baja (45%) y, por lo general, los encuestados han calificado en tiempo de viaje en ómnibus como adecuado (entre el 58 y el 72%). Como contrapunto, las calificaciones otorgadas por los encuestados de la zona 1 al servicio de colectivo en lo que se refiere a limpieza, comodidad, frecuencia y precio del boleto están muy por debajo del promedio de la Ciudad. En la zona 6 Alta, los encuestados dicen desplazarse habitualmente caminando (27%). Curiosamente, allí el auto queda relegado a un segundo puesto, con el 23% de los desplazamientos.





### SEGURIDAD CIUDADANA

Los encuestados que se sienten seguros al caminar solos, de noche, por su barrio varían entre el 30% en la zona 6 (Alta) y el 36% en la zona crítica 2 (Toma Nueva). Sin embargo, la zona crítica 1 (Antoñico) constituye una excepción, dado que sólo un 10% de los que viven allí sienten esa seguridad y 65% opina que su barrio es actualmente más inseguro que un año atrás. En línea con estos parámetros, 40% de los vecinos de esa zona se ha puesto en contacto con la comisaría y el 41% ha reclamado por la inseguridad en los últimos doce meses.



### CONECTIVIDAD

Si bien el costo del servicio de telefonía celular es calificado como elevado en todas las zonas de la Ciudad (76% en promedio), esta calificación aumenta al 90% en la zona crítica 1 (Antoñico), donde sólo un 17% de los encuestados opina que el servicio es muy bueno o bueno.

Esto se repite en relación al servicio de internet: las zonas críticas 1 (Antoñico) y 3 (Bajada Grande) lo califican como caro (85% y 77% respectivamente), mientras que en esas mismas zonas sólo 42% y 28% piensan que el mismo es muy bueno o bueno.



### INEQUIDAD URBANA Y EMPLEO

75% de los encuestados de la zona crítica 3 (Bajada Grande) está preocupado por quedarse sin trabajo o permanecer desempleado en los próximos 12 meses, muy por

encima del resto de la Ciudad (47% en promedio). En esta misma zona se han observado los mayores problemas económicos en el último año, ya que el 39% declaró que el ingreso percibido no le alcanza para cubrir satisfactoriamente sus necesidades, el 40% ha tenido dificultades para pagar las cuentas de luz y gas y el 38% se ha quedado sin dinero para la comida en alguna oportunidad.



### EDUCACIÓN.

A partir de la encuesta se observa que hay un mayor nivel de asistencia a instituciones educativas (públicas más privadas, en su totalidad) en las 3 zonas críticas y en la zona 4 (Baja) que en el resto de la ciudad, entre los niveles inicial y secundario. Esta tendencia se revierte notablemente en los niveles terciario y universitario.

Las zonas críticas 2 (Toma Nueva) y 3 (Bajada Grande), junto con la zona 4 (Baja) son aquellas con mayor deserción escolar. Los integrantes del hogar de entre 5 y 18 años que no se encuentran asistiendo a la escuela ascienden allí al 10%, 6% y 5% respectivamente.



### SALUD

El grado de satisfacción con los servicios de salud que recibe varía entre un 66% (zona 4 Baja) y un 86% (zona crítica 1 Antoñico), pasando por 79% en la zona 6 (Alta). A su vez, la zona crítica 3 (Bajada Grande) se distingue por ser aquella en la cual los vecinos asisten en mayor medida a los centros públicos de salud en caso de emergencia (70%).



### GESTIÓN PÚBLICA PARTICIPATIVA

El 38% de los encuestados de la zona crítica 1 (Antoñico) escuchó hablar del presupuesto participativo, contrastando con el nivel de respuestas positivas en la zona crítica 2 (Toma Nueva) (21%), y la zona crítica 3 (Bajada Grande) (23%).



### TRANSPARENCIA

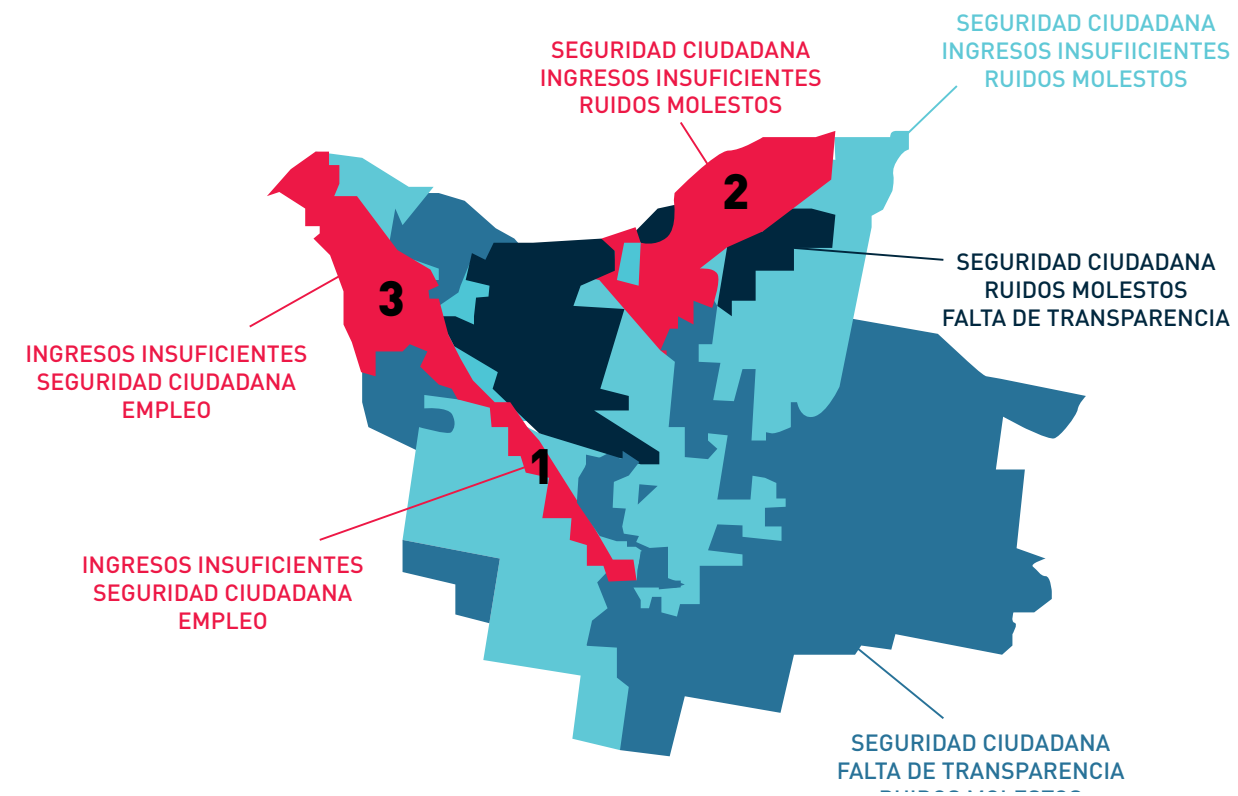
La opinión positiva de los encuestados acerca de la transparencia del gobierno de Paraná asciende al 6% en la zona 6 (Alta) subiendo hasta el 20% en la zona crítica 3 (Bajada Grande).



### PRIORIZACIÓN INTERSECTORIAL

Con respecto a las prioridades intersectoriales de la población, a continuación se muestran las mismas detalladas por zonas. Si bien la temática referida a Seguridad Ciudadana aparece en primer lugar en toda la ciudad, los otros temas encuentran distinto grado de priorización en función de la capacidad económica de los habitantes de cada zona y de su calidad de vida.

**Peso intersectorial por zonas: ¿cuáles son los temas que más afectan la calidad de vida de los paranaenses en las distintas zonas de la ciudad?**



Fuente: Ibarómetro



# PARANÁ EMERGENTE Y SOSTENIBLE

EQUILIBRIO TERRITORIAL  
PARA LA EQUIDAD SOCIAL  
AMBIENTAL Y PRODUCTIVA





## INTRODUCCIÓN

El Plan de Acción es la respuesta de la ciudad a los desafíos principales identificados en la fase de diagnóstico territorial y sectorial, priorizados y enmarcados en los planes parciales territoriales y sectoriales existentes. Paraná tiene por delante la oportunidad de promover un desarrollo territorialmente más equilibrado, socialmente justo, ambientalmente sostenible y productivamente diversificado, con una gestión moderna y fiscalmente sostenible, que aproveche las ventajas de su posición en la región y potencie sus activos históricos y naturales. Las acciones aquí planteadas buscan contribuir al alcance de esa Paraná.

Los desafíos de la ciudad requieren de una planificación integral que se sitúe, desde una mirada holística, en intervenciones territoriales y sectoriales estratégicas y coordinadas que se orienten a disminuir los desequilibrios zonales

a partir de un proceso de diversificación de las actividades económicas, de expansión de servicios públicos de calidad, de saneamiento de los pasivos ambientales y de integración urbana y fortalecimiento del tejido social.

El equilibrio territorial se propone entonces como una estrategia de desarrollo que genere una dinámica virtuosa de incremento en las calidades urbanas y ambientales, y en el acceso a las oportunidades de desarrollo personal y profesional de cada ciudadano, en armonía con las vocaciones y las ventajas comparativas de cada componente del territorio.

Este objetivo de un desarrollo territorial equilibrado, que favorezca la equidad social, ambiental y productiva, se enmarca en los siguientes lineamientos estratégicos: i) Desarrollo Económico Diversificado y Competitivo; ii) Equilibrio Territorial y Equidad Social; iii) Gobernanza Moderna y

Participativa; y iv) Servicios Ambientales Sostenibles. Para contribuir al alcance de estos lineamientos, el plan de acción se organiza en torno a tres abordajes complementarios: acciones de gestión pública, acciones sectoriales prioritarias y complementarias, y actuaciones estratégicas integradas. Los tres abordajes contemplan la propuesta de acciones específicas cuya ejecución contribuye al alcance de uno o más de los objetivos planteados por los lineamientos estratégicos.

Para el diseño de estas acciones se tuvieron en cuenta dos dimensiones: los déficits de la situación actual y los desafíos del futuro próximo, de acuerdo al escenario de crecimiento proyectado y consensuado en la realización de talleres participativos y las estrategias de desarrollo. En consecuencia, este Plan de Acción sienta las bases para el desarrollo futuro, y al mismo tiempo es una herramienta de gestión en el presente.

**VISIÓN  
LÍNEAS  
ESTRATÉGICAS**

**PLAN DE ACCIÓN**  
- Acciones Sectoriales  
Prioritarias y  
complementarias  
- Acciones Territoriales  
(Actuaciones Integrales)  
- Gestión Pública



## VISIÓN Y LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS

Como resultado del proceso de estudios, lineamientos del Gobierno Municipal y participación ciudadana en talleres, surge una visión estratégica para el territorio del Gran Paraná, con horizonte de largo plazo. Esta es la visión de una Paraná con un desarrollo territorial equilibrado, que favorezca la justicia social, sea ambiental y fiscalmente sostenible, y productivamente diversificado.

Los lineamientos de estrategia se constituyen en la desagregación de esa visión. Las acciones sectoriales y territoriales planteadas en este Plan contribuyen al alcance de uno o más de estos lineamientos estratégicos.

### DESARROLLO ECONÓMICO DIVERSIFICADO Y COMPETITIVO

La visión sobre el modelo de desarrollo de Paraná plantea a largo plazo una economía más dinámica y diversificada. La estrategia atiende tanto a la consolidación de las fortalezas actuales como a la promoción de sectores con mayor potencial de crecimiento. En este marco los lineamientos prioritarios son:  
Desarrollar la actividad industrial y promover la logística. Potenciar la conectividad externa del Gran Paraná. Potenciar el turismo diversificado y los servicios asociados. Fomento de emprendimientos con base tecnológica Fortalecer las actividades culturales y la oferta de educación terciaria.  
En todos los casos, el crecimiento de las actividades se asocia a la ampliación de los mercados y los vínculos con cadenas de valor de alcance regional, nacional y global, y las políticas remiten a un marco de cooperación estratégica entre Paraná y Santa Fe.

### EQUIDAD TERRITORIAL Y SOCIAL

La visión a largo plazo es la de una sociedad integrada con iguales calidades de vida y oportunidades de educación y empleo para todos los paranaenses. Los lineamientos de estrategia se orientan corregir las debilidades y amenazas presentes, y a preparar a la sociedad para los desafíos futuros.

Mejorar el alcance y la calidad de la educación como factor clave para construir equidad social.

Promover la integración socioespacial superando los problemas de segregación y fragmentación urbana presentes

Adoptar un modelo de crecimiento urbano sostenible. Fomentar una estructura urbana equilibrada en sus calidades y servicios

Crear un sistema metropolitano de espacios verdes recreativos y naturales

Reorganizar la movilidad urbana y calificar sus espacios Promover la mejora de los ingresos y a la integración social de los paranaenses mediante políticas activas de empleo.

### GOBERNANZA MODERNA Y PARTICIPATIVA

En este campo se plantean como lineamientos prioritarios:

Mejorar la gobernanza urbana y metropolitana.  
Mejorar las capacidades de gestión pública territorial.  
Promover la participación activa de los ciudadanos.

### SERVICIOS AMBIENTALES SOSTENIBLES

En respuesta al diagnóstico ambiental se plantea:

Mejorar la provisión de servicios públicos con impactos ambientales, completando las infraestructuras básicas y modernizando su gestión





A continuación se describen los lineamientos anteriores.

## DESARROLLO ECONÓMICO DIVERSIFICADO Y COMPETITIVO

### Desarrollar la actividad industrial y promover la logística.

La industria tiene en Paraná una base firme y un gran potencial de crecimiento, para avanzar es necesario fortalecer su integración en cadenas productivas regionales y globales, impulsar nuevos sectores dinámicos, y desarrollar el sector de servicios logísticos en relación con los corredores de integración y el transporte de cargas.

**Potenciar la conectividad externa del Gran Paraná** Paraná todavía tiene desafíos importantes de mejora en su conectividad regional y nacional. En la construcción del puente Paraná – Santa Fe coinciden intereses nacionales y locales, su presencia permitirá a la ciudad potenciar sus roles de servicios y logística en el transporte internacional de cargas, así como su proyección externa en tanto centro de servicios y de turismo. Es importante vincular el transporte de cargas con la consolidación del parque industrial y los flujos internacionales. La ciudad tiene que resolver mejor sus accesos carreteros, completando la circunvalación. También es importante fortalecer el rol del aeropuerto de Paraná en la conectividad interurbana de larga distancia.

### Potenciar el turismo y los servicios.

El objetivo del crecimiento turístico se plantea en clave de intensificación (extensión de la estada) y de diversificación, mediante el impulso a distintas modalidades (urbano, de convenciones, recreativo y deportivo), que apuntan a diversos públicos regionales y nacionales. Se trata de un lineamiento estratégico central que cuenta con una base de cooperación entre actores públicos y privados. Su promoción debe alcanzar a todos los servicios asociados, con

enfoque metropolitano y en cooperación con Santa Fe.

### Fomento de emprendimientos con base tecnológica

El fomento de emprendimientos innovadores con base tecnológica y alto valor agregado emplea fuerzas productivas jóvenes, se nutre de la capacidad académica local y de la demanda no solo local o regional, sino también internacional. La alta concentración de ofertas académicas calificadas, demandas locales de tecnologías médicas y farmacéuticas entre otros, y las iniciativas de Parques tecnológicos e incubadoras presentan una gran oportunidad de diversificación productiva.

### Fortalecer las actividades culturales y la oferta de educación terciaria.

La visión de una ciudad universitaria y con un ambiente cultural dinámico expresa un potencial y es un componente necesario para una economía innovadora y diversificada. Con base en las fortalezas que presenta el actual sistema universitario se plantea su desarrollo en calidad y su mayor proyección regional. Se plantea también la dinamización de la vida cultural urbana con fuertes políticas de infraestructura y de incentivos a las iniciativas.

## EQUIDAD TERRITORIAL Y SOCIAL

### Mejorar el alcance y la calidad de la educación como factor clave para construir equidad social.

La Municipalidad promoverá activamente el acceso y permanencia de los niños y jóvenes en el sistema educativo sin distinción de niveles socioeconómicos, garantizando a los más vulnerables las bases de su integración social, y promoviendo la equidad de las oportunidades.

### Promover la integración socioespacial superando los problemas de segregación y fragmentación urbana presentes

La segregación socioespacial se manifiesta hoy en relación con las áreas de precariedad urbana en los márgenes de

los arroyos, y con las áreas de crecimiento disperso. Este lineamiento marca la voluntad de solucionar a mediano plazo las situaciones más críticas mediante acciones de reurbanización y traslados, y a la vez plantear soluciones para la urbanización dispersa.

### Adoptar un modelo de crecimiento urbano sostenible

Se trata de garantizar un crecimiento urbano sostenible mediante el control de los procesos de expansión, y la orientación del crecimiento hacia la mejora de la ciudad existente. El diagnóstico mostró unas tendencias de crecimiento que conducen a una ciudad de muy baja densidad y muy dispersa, con alto impacto ambiental, elevado costo de los servicios, y escasa calidad en sus espacios públicos y equipamientos. Por tanto, es necesario tomar medidas para cambiar esta tendencia, promoviendo un crecimiento más compacto y planificado, y protegiendo los espacios naturales y rurales del entorno.

### Fomentar una estructura urbana equilibrada en sus calidades y servicios

La ciudad se presenta internamente desequilibrada en materia de servicios e infraestructuras, de calidad urbano-ambiental, de conectividad y de distribución del empleo. Por un lado se contraponen el área central concentradora de las mejores calidades con los crecimientos que se concentran en las periferias al este y al sur en zonas carentes de servicios y de empleos.

Por otro lado, la histórica barrera de la vía del tren y del Arroyo Antoñico separa las áreas centrales de los barrios del oeste, peor servidos y con sectores de fuerte precariedad social y urbana.

La construcción de una ciudad equilibrada se puede lograr mediante muchas acciones complementarias y bien coordinadas: la inversión en infraestructuras, las políticas de vivienda, los equipamientos sociales, el transporte, el

fomento de subcentros urbanos.

### Crear un sistema metropolitano de espacios verdes recreativos y naturales

El diagnóstico muestra una ciudad en la que los espacios verdes públicos están concentrados en la faja costera central, y en cambio tienen muy poca presencia en los barrios consolidados y en las periferias. También muestra que los espacios naturales que atraviesan a la ciudad (arroyos) y la rodean (espacios de agricultura, humedales, otros tramos de costa fluvial) carecen de un manejo planificado para conservar sus calidades y facilitar el acceso público.

El objetivo de este lineamiento es tanto la creación de nuevos parques y plazas en las zonas con mayor carencia de espacios verdes, como la recuperación ambiental de los cauces y márgenes de los arroyos urbanos, la creación de un sistema de espacios naturales protegidos, la puesta en valor de nuevos tramos costeros, y el manejo paisajístico y ambiental de las áreas periurbanas.

### Reorganizar la movilidad urbana y calificar sus espacios

La movilidad urbana de pasajeros tiene que adecuarse y contribuir a consolidar un modelo de ciudad socialmente integrada y sostenible. La ciudad hoy presenta varios problemas no resueltos, que requieren un enfoque de planificación integrada.

El transporte de pasajeros tiene que estar coordinado con las decisiones sobre los usos del suelo, el sistema de subcentros urbanos, y los procesos de densificación. Se requiere un enfoque metropolitano en su alcance, y una coordinación intergubernamental.

### Promover la mejora de los ingresos y a la integración social de los paranaenses mediante políticas activas de empleo.

Complementando la inclusión educativa y urbana, las prio-

rización de las políticas activas de empleo se plantea como clave de la integración y el desarrollo social. Su eficacia depende de acuerdos sostenidos entre actores públicos y privados, y se vincula con las políticas de promoción en los sectores consolidados y emergentes de la economía local.

## GOBERNANZA MODERNA Y PARTICIPATIVA

### Mejorar la gobernanza urbana y metropolitana

La mejora de la gobernanza se plantea como un eje principal en la estrategia de desarrollo territorial. Además del fortalecimiento del gobierno municipal, requiere una cooperación más intensa entre el sector público y la sociedad, por un lado, y entre los distintos niveles de gobierno por otro. Las nuevas formas de cooperación son necesarias para contar con estrategias coherentes a largo plazo, a modo de políticas de estado para el desarrollo del territorio, y para la mejora de la gestión cotidiana y el monitoreo de las políticas.

En el caso de Paraná, las escalas de construcción de buena gobernanza incluyen el Gran Paraná, con los municipios vecinos, y el par metropolitano Paraná-Santa Fe, como territorio funcional crecientemente integrado. En ambos casos resulta clave la cooperación intergubernamental con los gobiernos Provincial y Nacional.

### Mejorar las capacidades de gestión pública territorial

La gestión territorial contemporánea es un espacio de innovación permanente, que debe incorporar los constantes cambios tecnológicos y culturales a la vez que responde a estrategias de largo plazo. Frente a estos desafíos se plantea como eje estratégico la construcción de un modelo de gestión territorial moderno y eficiente, basado en las claves de la calificación creciente de los recursos humanos y el trabajo en equipo, la gestión por resultados, la modernización tecnológica, y nuevas formas de participación activa de la comunidad y los ciudadanos.

### Promover la participación activa de los ciudadanos

Este lineamiento refiere a la variedad de formas en las que hoy es posible mejorar las capacidades de los ciudadanos para ser parte activa de la gestión de la ciudad. Incluye las formas tradicionales de participación en la escala barrial, la participación de las organizaciones temáticas, y la extensa gama de posibilidades abierta por el uso de las nuevas tecnologías y los enfoques de gobierno electrónico y acceso público a la información.

## SERVICIOS AMBIENTALES SOSTENIBLES

### Mejorar la provisión de servicios públicos con impactos ambientales, completando las infraestructuras básicas y modernizando su gestión

La ciudad deberá en los próximos años realizar un esfuerzo sostenido para completar sus infraestructuras básicas de agua, drenajes de pluviales y saneamiento, así como su sistema de manejo de residuos sólidos. A la vez, se plantea el desafío de la modernización de las infraestructuras, en su dimensión tecnológica y de gestión, para contribuir a una mejor gobernanza y sostenibilidad urbana. En relación con este lineamiento existen varias acciones en curso, en fases de planificación o de ejecución, que deberán ampliarse y sostenerse en el tiempo.



## ORGANIZACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN Y VINCULACIÓN CON LINEAMIENTOS

A partir de los lineamientos estratégicos de largo plazo, el plan de acción se organiza en torno a tres abordajes complementarios: acciones de gestión pública, acciones sectoriales prioritarias y complementarias, y actuaciones urbanas integradas.

Los tres abordajes contemplan la propuesta de acciones específicas en diversas temáticas, cuya ejecución contribuiría al alcance de uno o más de los objetivos planteados por los lineamientos estratégicos presentados en la sección anterior.

ACCIONES SECTORIALES PRIORIZADAS Y COMPLEMENTARIAS	Agua, saneamiento y drenajes, Residuos sólidos, Movilidad urbana, Turismo sostenible, Educación, Equipamientos sociales.
ACTUACIONES INTEGRADAS	Paraná oeste, Eje Antoñico - Vía férrea, Cuenca Arroyo Colorado.
GESTIÓN PÚBLICA	Buena gobernanza y sostenibilidad fiscal, Gestión territorial.

La vinculación entre acciones propuestas y los lineamientos estratégicos se resume esquemáticamente en una tabla que enumera las acciones sectoriales prioritizadas y complementarias (fruto del análisis y priorización sectorial), las operaciones urbanas transformadoras (Actuaciones Estratégicas Integrales) en zonas críticas (resultado del análisis territorial), y las acciones de gestión pública (fruto de ambos análisis) y específica cuáles son los lineamientos estratégicos que contribuiría a alcanzar con su ejecución.

TABLE DE VINCULACIÓN ENTRE ACCIONES Y LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS

LINEAMIENTOS ACCIONES	DESARROLLO ECONÓMICO	EQUILIBRIO TERRITORIAL Y EQUIDAD SOCIAL	GOBERNANZA MODERNA Y COMPETITIVA	SERVICIOS AMBIENTALES
Agua potable		X	X	X
Saneamiento	X	X	X	X
Drenaje		X	X	X
Gestión rsu	X	X	X	X
Educación	X	X		
Turismo	X	X	X	
Movilidad	X	X	X	X
Otras acciones sect.	X	X		
Oeste y bajada grande	X	X		X
Antoñico - vía férrea	X	X		X
Colorado - las viejas	X	X		X
Gestión pública		X	X	

Como se mencionó, debido a las características de las distintas actividades propuestas, las acciones pueden contribuir al alcance de varios lineamientos estratégicos. Por ejemplo, en el área sectorial priorizada Gestión de Residuos Sólidos Urbanos se proponen acciones que no ayudarán solamente a mejorar la provisión de servicios públicos con impactos ambientales, del lineamiento Servicios Ambientales Sostenibles.

También se plantean acciones que contribuyen a: i) La Gobernanza Moderna y Competitiva, al mejorar la gobernanza urbana y metropolitana (relleno sanitario y otras actividades mancomunadas del área metropolitana) y la participación ciudadana (separación en origen y recolección diferenciada); ii) el Desarrollo Económico Diversificado y Competitivo, al ayudar a potenciar la actividad turística (limpieza de microbasurales, saneamiento del volcadero municipal, contenerización, barredoras mecánicas); y iii) al Equilibrio Territorial y la Equidad Social, al promover

la integración socioespacial, fomentar una estructura urbana equilibrada y crear un sistema metropolitano de espacios verdes recreativos y naturales (saneamiento del volcadero municipal y limpieza de microbasurales, principalmente localizados en los arroyos), y promover la mejora de ingresos y la integración social (Plan de Inclusión Social de recicladores, Plantas de Separación, Planta de Áridos, Compostaje).

Cabe destacar que todas las áreas de acción propuestas contribuyen en mayor o menor medida al lineamiento estratégico Equilibrio Territorial y Equidad Social, marcando el eje central de la propuesta.

## ACCIONES Y PLANES SECTORIALES

En materia de Acciones Sectoriales, se plantean importantes desafíos en relación con las infraestructuras, los servicios y los equipamientos urbanos. En general estos requieren un esfuerzo de completamiento, mejora o actualización. Las acciones presentadas en esta sección se desprenden del análisis de diagnóstico y priorización sectorial desarrollado, complementado con otras acciones puntuales principalmente vinculadas con la proyección regional de la ciudad. Los drenajes urbanos, el saneamiento urbano y de los arroyos, la vialidad y el transporte, el manejo de los residuos y los equipamientos sociales en los barrios, representan los desafíos más urgentes a ser tenidos en cuenta en el plan de acción. Para ellos se proponen acciones de corto, mediano y largo plazo.

### ACCIONES EN SECTORES PRIORIZADOS

#### GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS

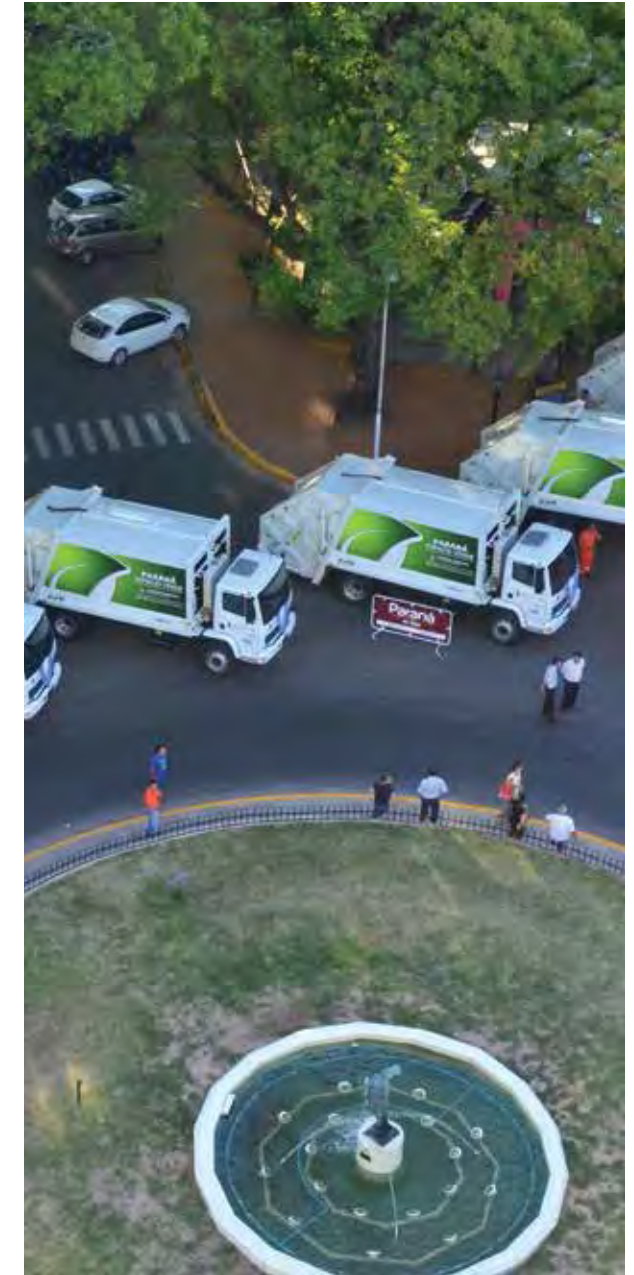
La gestión de residuos sólidos urbanos es una de las áreas clave para la sostenibilidad ambiental de la ciudad. Si bien el Gobierno Municipal ha avanzado mucho en los últimos años en la realización de acciones para mejorar la gestión de las distintas etapas del manejo de residuos, aun quedan importantes acciones por concretar, especialmente la construcción de un nuevo relleno sanitario y la clausura y saneamiento del principal pasivo ambiental de la ciudad, el volcadero municipal.

Se encuentra en elaboración el Plan de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos (GIRSU) para la Provincia de Entre Ríos, financiado por la Secretaría de Ambiente de Nación con fondos BID. Dicho plan plantea la disposición final mancomunada de acuerdo a la conformación de distintas regiones dentro de la Provincia. El área metropolitana de Paraná se encuentra incluida preliminarmente en el Nodo 1, que está conformado por 14 municipios. Para la conformación formal de la regionalización de la disposición final de los RSU, el Plan recomienda la celebración de un Acuerdo Intermunicipal, al ser la forma organizacional más simple y económica de las distintas opciones analizadas.

La disposición final de los RSU se realizará en un relleno sanitario construido y operado de acuerdo a las normas técnicas requeridas por la normativa nacional, provincial y municipal. La inversión inicial corresponderá al primer módulo del relleno, con una vida útil de 5 años. El diseño y proyecto ejecutivo de dicho primer módulo se llevará a cabo como parte de las actividades del Plan Provincial.

Una vez en funcionamiento el nuevo relleno sanitario, el actual volcadero municipal será clausurado y saneado, cancelando de esta forma uno de los principales pasivos ambientales de la ciudad. No obstante, se continuarán las actividades de saneamiento de microbasurales aún existentes en la ciudad, que deberán ser acompañadas de medidas de mejora de la recolección para evitar su nueva formación.

En lo que respecta al área metropolitana de Paraná, conformada por 4 municipios, los análisis preliminares del Plan Provincial para el Nodo 1 plantean la necesidad de establecer una segunda planta de separación y transferencia (PSyT) con capacidad de procesamiento de 20tn/hora en la ciudad de Paraná, situada en la zona este de la ciudad, otra PSyT común para San Benito y Colonia Avellaneda, y





un módulo de transferencia en la localidad de Oro Verde.

Esta segunda planta de separación y transferencia de Paraná se sumaría a la recientemente construida con apoyo de la Secretaría de Ambiente de Nación, que se encuentra en inicios de operación. La definición del esquema de funcionamiento, bajo la gestión de una cooperativa formada por recicladores, permitirá el comienzo de la operación.

Esta actividad se sumará a otras tendientes a garantizar la fuente de trabajo de los numerosos recicladores informales que se encuentran desarrollando sus tareas en el actual volcadero y en la vía pública. Para determinar su mejor inserción en el mercado formal, se deberá realizar previo a la apertura del nuevo relleno sanitario un censo de recicladores que provea las bases para la elaboración de un Plan de inclusión Social.

En este sentido, se continuaran las actividades de regularización del uso de carruajes con tracción a sangre mediante la proporción de motocargos a las familias de recicladores informales de la vía pública.

En el abordaje integral de las cuestiones medioambientales y sociales, y como parte de la etapa de tratamiento de residuos, el Vivero Escuela del Volcadero es un proyecto cuya finalidad es la de contar con un espacio para el desarrollo de actividades formativas que conllevan a la posibilidad de oportunidades de inserción laboral y de reconversión de las actividades tradicionales de subsistencia de la población de la zona del volcadero. La propuesta contempla actividades de compostaje de poda

Con relación a la recolección, se completará la contenerización de la Unidad 1 Centro, con la adquisición de 150 contenedores adicionales, un vehículo compactador de carga lateral y un camión lava contenedores, para asegurar la higiene del servicio. Las restantes unidades desentra-

lizadas de gestión de RSU, incluyendo la recientemente creada unidad sur, contarán próximamente con siete vehículos compactadores, ocho equipos de recolección con caja volcadora, vehículos atmosféricos y camiones pluma. Se estima que estos equipos tienen una vida útil plena de 10 años, luego de la cual deberá emprenderse su recambio. En cuanto a las actividades de limpieza, se continuará con el uso de equipos barredores mecánicos en el centro de la ciudad, especialmente en boulevares.



La necesidad de una gestión diferenciada de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE), neumáticos y escombros es una cuestión clave para el cuidado de la salud de la población y el impacto ambiental. En principio, es necesario elaborar un Plan que permita priorizar los pasos a seguir. Sobre el tratamiento de áridos, el establecimiento de una planta permitirá obtener beneficios múltiples, al eliminar material de relleno ilegal de márgenes de arroyos, disminuir la disposición inadecuada de los escombros en cuerpos de agua y basurales privados clandestinos y obtener un insumo utilizable para conservación vial.

A modo de complemento, resultará de gran utilidad implementar un programa de concienciación de la gestión domiciliar de los residuos a los ciudadanos. Este Progra-

ma deberá estar fundado en un Plan de Comunicación y Concientización Ciudadana, especialmente centrado en la separación en origen. Como actividades de este Plan estarán las campañas de educación ciudadana, incluyendo actividades en escuelas. Las actividades de comunicación serán fundamentales para el éxito de los planes piloto de separación en origen, a implementarse en un principio en dos zonas de la ciudad, abarcando unos 3.000 habitantes. Finalmente, será importante coordinar acciones con los planes y proyectos de mejora de espacios públicos, especialmente sobre los arroyos, para su mantenimiento.

El total de costos estimados bajo esta acción sectorial asciende a US\$ 31,7 millones de inversión y US\$ 750 mil de preinversión en el corto plazo (2015-2018), US\$ 23 millones de inversión en el mediano plazo (2019-2024) y 35,1 millones de inversión en el largo plazo (2025-2034).

ACCIÓN	CORTO PLAZO (2015 -2019)			MEDIANO PLAZO (2020 - 2024)		LARGO PLAZO (2025 - 2034)	
	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	FINANCIAMIENTO	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$
Plan girsu para la provincia de entre rios - diseño relleno sanitario paraná	450,000	-	Secretaría de Ambiente de la Nación (BID)	-	-	-	-
2da planta de syt paraná (obra y equipamiento)	10,000	3,671,500	-	-	-	-	-
Planta de syt san benito y col. Avellaneda (obra y equip.)	7,800	781,250	-	-	-	-	-
Modulo de transferencia oro verde (Obra y equipamiento)	4000	82,500	-	-	-	-	-
Relleno sanitario mancomunado	-	9,270,994	-	10,000	9,270,994	200,000	18,541,987
Plan de inclusion social y censo de recicladores Informales	40,000	-	-	-	-	-	-
Motocargos - recolectores informales	-	215,000	Municipio de Paraná	-	-	-	-
Limpieza: equipo rodante barredora-aspiradora	-	126,875	Municipio de Paraná	-	350,625	-	350,625
Contenerización: contenedores metálicos	-	200,250	Municipio de Paraná	-	2,803,500	-	3,671,250
Contenerización: compactador carga lateral y vehiculo lava contenedor	-	575,556	Municipio de Paraná	-	6,359,038	-	8,670,569
Recoleccion ud2,3,4 y sur: compactadores, volcadores, atmosferico y pluma	-	5,683,783	Municipio de Paraná	-	3,479,195	-	3,449,216
Plan de comunicación y capacitación	15,000	-	-	-	-	-	-
Campañas de concientización ciudadana y separación en origen	-	50,000	-	-	80,000	-	150,000
Proyectos piloto de recolección diferenciada	-	60,000	-	-	100,000	-	-
Compostaje en vivero escuela - chipeadoras y Trituradoras	-	-	-	-	140,000	-	260,000
Plan de gestion diferenciada (raee, escombros, Neumáticos)	20,000	-	-	-	-	-	-
Planta de tratamiento de áridos (obra y equipamiento)	-	2,000,000	-	-	-	-	-
Capacitación del personal municipal	80,000	-	-	150,000	-	250,000	-
Limpieza y saneamiento de microbasurales	-	3,812,500	Municipio de Paraná	-	-	-	-
Clausura y saneamiento de volcadero municipal	120,000	5,000,000	-	-	-	-	-
<b>TOTAL GIRSU</b>	<b>746,800</b>	<b>31,530,280</b>	<b>-</b>	<b>250,000</b>	<b>22,583,352</b>	<b>450,000</b>	<b>35,093,647</b>





Si bien la mayoría de los distintos niveles de la educación formal de la ciudad no dependen del Gobierno Municipal, el Plan de Acción toma en cuenta las prioridades de la ciudad para avanzar en las líneas estratégicas de desarrollo planteadas, más allá de cuál jurisdicción sea la encargada de impulsarlas. No es posible pensar en una estrategia de largo plazo de la ciudad sin fortalecer el sector educativo. La educación posee impactos claros en la estructura productiva, en tejido social, en el cuidado ambiental, la gobernanza y el empoderamiento ciudadano, pero sobre todo proporciona herramientas para la contención y movilidad social, proveyendo oportunidades para los sectores más vulnerables.

Las acciones planteadas en el área educativa se enmarcan en la segunda etapa del Plan Educativo Provincial, elaborado e implementado por el Consejo General de Educación y el Ministerio de Educación de Entre Ríos. El Plan se encuentra estructurado en cinco ejes: i) mejora de la educación con igualdad de oportunidades; ii) inclusión educativa; iii) profesionalización docente; iv) integración: educación y trabajo; y v) innovación tecnológica.

Las acciones se complementan con otras ya ejecutadas, como por ejemplo: la adecuación de planes curriculares, el uso de las tecnológicas de la información y comunicación en las escuelas, la ejecución de los Planes de Mejora para las escuelas técnicas, la formación continua docente y los programas ejecutados en coordinación con el Ministerio de Educación de la Nación.

Como surge del diagnóstico, uno de los desafíos en educación tiene que ver con la equidad en el acceso ya

que, de acuerdo a los datos censales y a la encuesta de hogares, persisten diferencias según el nivel de ingresos de la población.

Para lograr incluir en el sistema educativo a los niños y jóvenes provenientes de familias de menores ingresos, se plantea la necesidad de una mayor coordinación entre las escuelas y el barrio al que pertenecen. En este vínculo le corresponde a la Municipalidad un rol de articulación entre los organismos educativos provinciales y organizaciones de promoción social y familiar que actúan en los barrios, para lo cual el fortalecimiento de los equipos de la Ciudad con el fin de monitorear y acompañar adecuadamente la implementación de políticas educativas resulta fundamental.

Se observa la necesidad de fortalecer el diagnóstico sobre las necesidades educativas en la ciudad que permita priorizar los esfuerzos de la gestión. Para ello es necesario emprender un Estudio Sectorial de Educación, que incorpore un análisis de las necesidades de la ciudad para lograr las metas educativas. Esto incluye: a) análisis de necesidades y costos para lograr la universalización de sala de 3 y 4 en la ciudad; b) análisis de oferta y demanda educativa para jóvenes de 15 a 24 años, que deberá identificar la oferta para la población a nivel de localidad e incluir un análisis de las demanda potenciales por parte de los jóvenes por parte de la industria o posibles empleadores a nivel local.

Este último punto será un insumo para determinar que instituciones deberán hacer parte del sistema de seguimiento de trayectorias e incentivar la creación o adecuación de oferta educativa pertinente a las necesidades de desarrollo de los jóvenes y de la ciudad.

También se observa la necesidad de articulación de programas a nivel de las escuelas para potenciar resultados.

Existen gran cantidad de programas que llegan a las escuelas de forma desarticulada que podrían potenciarse por medio del apoyo en planeación y fortalecimiento al meso nivel, para lo cual se plantea el fortalecimiento de los equipos de la ciudad para monitorear y acompañar la implementación de las políticas educativas en la ciudad fortaleciendo la integración entre distintas líneas.

A partir de la implementación de estas acciones, podrá desarrollarse en la Ciudad un plan de implementación escalonado, que priorice las zonas más vulnerables, que incluya infraestructura, equipamiento, desarrollo curricular y planta docente.

Sin embargo, se identifican a priori algunas necesidades que deberán luego ser corroboradas con los estudios. Con relación a la educación inicial, la obligatoriedad de educación universal para niños de 4 y 5 años requiere desarrollar las infraestructuras educativas necesarias, ya sea con la construcción de nuevos establecimientos y mobiliario, o con la rehabilitación y ampliación de infraestructura existente. También se debe contemplar el incremento de la planta docente y la formación y acompañamiento de todo el personal docente.

Todas estas acciones también deben contemplar la necesidad de incrementar la cobertura en niños de 3 años, única forma de poder tener a la universalización de los niños de 4 años de edad.

Tanto en la educación primaria como secundaria resulta prioritario profundizar las acciones de calidad educativa, principalmente a través de la formación y acompañamiento docente. En la formación secundaria, se requiere mejorar las infraestructuras educativas con construcción nueva y mobiliario o rehabilitación y ampliación de establecimientos existentes. Las altas tasas de abandono requieren alinear las políticas educativas con los reque-

ACCIÓN	CORTO PLAZO (2015 -2019)			MEDIANO PLAZO (2020 - 2024)		LARGO PLAZO (2025 - 2034)	
	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	FINANCIAMIENTO	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$
Diagnóstico de necesidades educativas	10,000	-	-	-	-	-	-
Diagnóstico de oferta educativa p/ jóvenes de 15 a 24 Años	12,000	-	-	-	-	-	-
Fortalecimiento institucional a equipos de la ciudad (Asistencia técnica)	25,000	-	-	-	-	-	-
Plan integral con priorización de zonas vulnerables	15,000	-	-	-	-	-	-
Jardín en esc n 71 pedro goyena	-	473,550	Min. Planificación Nación (Promedu Iii Bid)	-	-	-	-
Educación inicial - infraestructura y mobiliario	-	875,000	Min. Planificación Nación (Promedu Iii Bid)	-	1,312,500	-	2,187,500
Educación inicial, primaria y secundaria, Rehabilitación y ampliación	30,000	2,500,000	Min. Educación Nación	30,000	2,500,000	60,000	5,000,000
Educación inicial, primaria y secundaria - formación y acompañamiento docente	50,000	-	-	500,000	-	1,000,000	-
Educación secundaria . Infraestructura y mobiliario	-	3,937,500	-	-	2,626,000	-	5,250,000
<b>Total educación</b>	<b>592,000</b>	<b>7,786,050</b>	<b>-</b>	<b>530,000</b>	<b>6,437,500</b>	<b>1,060,000</b>	<b>12,437,500</b>

rimientos de empleo, especialmente del principal sector de la economía, la industria. En este sentido, la formación técnica presenta una alternativa de inserción laboral interesante. También debe profundizarse la innovación tecnológica, que pueda traducirse posteriormente en nuevo empleo productivo emprendedor con base tecnológica.

Todas estas acciones en la educación inicial, primaria y secundaria deberán estar focalizadas en las poblaciones de menores recursos, de acuerdo a su quintil de ingreso. Como se pudo observar en el diagnóstico, es este el sector de la sociedad que menor asistencia escolar presenta en niños de 4 y 5 años y jóvenes de entre 16 y 18 años.

Con relación a la educación terciaria y superior, si bien tanto Paraná como Santa Fe presentan una buena y amplia oferta académica, se deberá incentivar la especialización de la oferta en carreras alineadas con las estrategias de desarrollo de la ciudad, especialmente en lo referido a la búsqueda de una estructura económica diversificada y competitiva.

El total de costos estimados bajo esta acción sectorial asciende a US\$ 7,8 millones de inversión y US\$ 592 mil de preinversión y capacitación en el corto plazo (2015-2018), US\$ 6,5 millones de inversión en el mediano plazo (2019-2024) y 12,5 millones de inversión en el largo plazo (2025-2034).







Si bien la Municipalidad está impulsando distintas acciones para promover el turismo, y como parte de ellas, comenzó a coordinar la oferta y su difusión con Santa Fe, bajo el lema “Dos ciudades, Un destino”, Paraná cuenta con un potencial turístico que todavía no está plenamente aprovechado, habiéndose identificado en la etapa de diagnóstico varios desafíos. El turismo es uno de los sectores productivos incipientes vitales para la diversificación y competitividad económica de la ciudad. Se nutre tanto de la mejora en otras áreas de acción sectoriales (como residuos sólidos o transporte por ejemplo), como de las intervenciones territoriales transformadoras, que conformarán una ciudad más atractiva para los visitantes. Pero también requiere la toma de acciones específicamente orientadas a su desarrollo.

Dado que el aumento de la permanencia media de los visitantes (actualmente 2.6 días) es uno de los objetivos principales del sector, será imprescindible desarrollar propuestas atractivas, trabajando sobre la puesta en valor de espacios y paisajes de interés para el turismo recreativo, especialmente los asociados al río y la ribera, la ampliación de espacios y actividades culturales y el desarrollo del turismo de convenciones.

En este sentido, la convocatoria que se genera a partir de la cultura y el deporte se integra como parte de las actividades turísticas, debido a su importancia atractora para la ciudad, las posibilidades de generación de trabajo, de desarrollo económico, comercial y social.

Estas propuestas deberán ir de la mano de las siguientes acciones y obras de infraestructura:



Ampliación de la oferta de espacios recreativos y servicios turísticos en la ribera del Río Paraná, incorporando los espacios subutilizados al Oeste de la ciudad. Esta línea de acción se vincula con la extensión de las playas al oeste, la revitalización turística de Bajada Grande, el desarrollo del Parque Nuevo, el proyecto privado en Puerto Urquiza, la renovación del sector urbano entre Parque Nuevo y el Río incluyendo la prolongación de la rambla, las mejoras en el sector costero central, y los nuevos proyectos al este de la ciudad.

Construcción del Centro de Convenciones y promoción del desarrollo de las capacidades logísticas y servicios asociados a este tipo de turismo, consolidación del Bureau del Centro de Convenciones, que se ocupa de traccionar eventos hacia la Ciudad. La obra demandará una inversión de casi 100 millones de pesos y será financiada por el Insti-

tuto del Seguro de Entre Ríos. El edificio tendrá capacidad para albergar a 2500 personas.

Entre los proyectos de alcance regional, el Gobierno Municipal se encuentra trabajando para la construcción de un Polideportivo multieventos cerrado para actividades vinculadas al básquet, al handball y al tenis, y para encuentros artísticos. Este estadio se encuentra contemplado en la operación transformadora del Oeste.

Recuperación Borde Costero Noreste y Equipamientos. El Municipio tiene como objetivo potenciar las áreas, interviniendo con diferentes obras que permitan optimizar el uso de los bienes existentes y brindar a la comunidad un espacio con diferentes alternativas de recreación y actividades deportivas, lúdicas y de salud física. Entre las

ACCIÓN	CORTO PLAZO (2015 -2019)			MEDIANO PLAZO (2020 - 2024)		LARGO PLAZO (2025 - 2034)	
	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	FINANCIAMIENTO	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$
Ente de turismo - modelo organización institucional	15,000	-	-	-	-	-	-
Estudio de marketing urbano - imagen de marca - estrategia de comunicación	60,000	-	-	-	-	-	-
Fortalecimiento de la mesa de consenso del turismo (0 ente)	100,000	-	-	-	-	-	-
Nuevo centro de convenciones en parque urquiza	-	12,500,000	Instituto del seguro Entre Ríos	-	-	-	-
Paseo y puesta en valor de barrancas en toma vieja	-	625,000	-	-	-	-	-
Parque recreativo, deportivo y acuático toma vieja	-	1,396,636	-	-	-	-	-
Observatorio astronómico en parque nuevo	20,000	1,500,000	-	-	-	-	-
Camino turístico costero provincial (100 km)	-	-	-	1,300,000	40,000,000	-	-
Cultura y deporte: tribunas y escenarios móviles	-	625,000	-	-	-	-	-
Cultura y deporte_ restauración teatro municipal	-	3,250,000	Municipalidad de Paraná	-	-	-	-
Restauración de patrimonio histórico	-	1,250,000	-	-	1,250,000	-	2,500,000
<b>Subtotal turismo</b>	<b>195,000</b>	<b>21,146,636</b>	<b>-</b>	<b>1,300,000</b>	<b>41,250,000</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

intervenciones contempladas se encuentran el paseo y puesta en valor de barrancas en Toma Vieja y el Parque Recreativo, Deportivo y Acuático Toma Vieja, que poseerá seis grandes piletas al recuperar las viejas instalaciones de Obras Sanitarias.

Potenciar el turismo náutico de la ciudad, apoyando el desarrollo de las instituciones náuticas, implementando políticas de inclusión y deporte náutico, e integrando activamente el turismo náutico en el desarrollo del sector. En este sentido, las obras tendientes a rehabilitar o construir muelles que se encuentran enmarcadas en las actividades de recuperación del borde costero y la operación transformadora del oeste permitirá contar con mejor infraestructura para potenciar el desarrollo náutico de la ciudad.

Rehabilitación y resguardo de patrimonio histórico cultural. La puesta en valor de monumentos comenzada con las obras del Bicentenario de la ciudad, a través de las cuales se pusieron en valor 27 monumentos y esculturas de la capital provincial, debe continuarse en el tiempo para poner sobre relieve este activo histórico de la ciudad.

En cuanto a cultura y deporte, se requiere la adquisición de tribunas y escenarios móviles para eventos desarrollados al aire libre. También en este ámbito se continuará trabajando en la restauración del Teatro Municipal de la Ciudad, Monumento Histórico Nacional.

Adicionalmente, resultaría beneficioso construir una imagen de marca de la ciudad en relación con el turismo que

resulte atractiva y diferencial en la región e intensificar las campañas de comunicación orientadas a los públicos objetivo con mayor potencial.

Con relación a los aspectos organizacionales, la conformación del Ente de Turismo de la Ciudad, que institucionalice la mesa de participación público-privada actualmente en operación, es una de las prioridades del sector. En este sentido, es importante la realización de un estudio que releve las mejores prácticas regionales de organización institucional y proponga el mejor modelo a implementar en la ciudad, de acuerdo a las necesidades de los actores público-privados participantes y las particularidades locales.



Para llevar adelante todas estas acciones se deberán fortalecer las capacidades de la Mesa de Consenso del Turismo en Paraná (próximo Ente), en todo lo referido a la promoción, elaboración y seguimiento de proyectos, y a la mejor articulación de los actores vinculados al turismo. Cabe destacar que todos los esfuerzos en materia turística se encuentran interrelacionados con las actividades desarrolladas en otras múltiples áreas de acción por distintos actores. Será clave la coordinación con el sector privado, que va a estar llamado a realizar más inversiones para más hotelería y más oportunidades de desarrollo en materia de gastronomía, entre otros.

El total de costos estimados bajo esta acción sectorial asciende a US\$ 153,4 millones de inversión y US\$ 895 mil de preinversión y capacitación en el corto plazo (2015-2018), US\$ 41,3 millones de inversión en el mediano plazo (2019-2024) y 2,5 millones de inversión en el largo plazo (2025-2034). Cabe señalar que el estadio único y polideportivo tiene un costo estimado de US\$132,2M.



## DRENAJE

La cobertura para el drenaje de las aguas pluviales canaliza solamente entre el 15 y el 20 % del área urbana, de acuerdo a los resultados de los indicadores ICES. No existe un Plan de Drenaje Urbano y las soluciones a problemáticas puntuales se realizan sin coordinación o criterio integral.

En el plano de las acciones, la Municipalidad ya definió la elaboración de un Plan Director de Drenaje Urbano que dará respuesta a las carencias de planificación y permitirá contar con un plan de obras sistematizado a corto plazo. El Plan Director contemplará los siguientes componentes:

- Diagnóstico y estudios básicos.
- Análisis y proyección de demanda, horizonte al año

2050.

- Definición del Plan de obras.
- Definición del Plan de medidas no estructurales.
  - o Adecuación de normativas técnicas.
  - o Adecuación de normativas urbanísticas.
  - o Plan de comunicación.
- Fortalecimiento institucional.
  - o Capacitación y equipamiento del Municipio.
  - o Definición de criterios y estándares técnicos y ambientales.
  - o Plan de monitoreo de resultados.
  - o Estudio de impactos: económicos, ambientales, sociales.
- Estrategia de financiación.

En el marco de la estrategia global para la ciudad, se destacan los siguientes aspectos en cuanto a los contenidos de este Plan Director y su forma de contribuir al desarrollo urbano sostenible:

- La proyección de demanda deberá realizarse tomando en cuenta la posible revisión del ordenamiento territorial en cuanto a los futuros crecimientos urbanos que se promueve en el presente Plan de Acción.
- La regulación hídrica de los arroyos en todo su recorrido urbano y rural, previendo protección de nacientes, y un manejo de su cauce integrado con los planes de rehabilitación urbana en el entorno.
- La coordinación necesaria con la revisión del Código Urbano para que los arroyos y sus márgenes reciban una atención particularizada en la normativa de fraccionamiento, usos y edificación.
- La necesidad de incorporar para nuevos fraccionamientos el estudio obligatorio de su factibilidad hidráulica en función del Plan Director de Drenaje en el marco de las nuevas ordenanzas que promueve el Gobierno Provincial.

En principio, se identifican una serie de medidas estructurales y no estructurales que deberán ser validadas por el Plan Director. Además de la extensión de la cobertura del sistema de desagües pluviales de la ciudad, se pre-identificaron una serie de actuaciones estructurales que resultan necesarias en los arroyos estudiados: i) la adecuación de los cauces y riberas, ii) la recolocación de las viviendas afectadas que se encuentran en riesgo, iii) ampliación de las secciones de cruce de los caminos y de las partes del cauce que se encuentra entubado; y iv) analizar el trasvase del arroyo Antoñico hacia un arroyo no intervenido situado al oeste del núcleo urbano.

i. Adecuación de los cauces y riberas: Esta actuación tiene una doble función, por un lado mejorar la capacidad de desagüe del cauce disminuyendo la rugosidad y ampliando la sección donde sea necesario, y por otro poner en valor los cauces como una vía de comunicación para uso y disfrute de la comunidad, que puede quedar inundada de forma excepcional para las avenidas mayores sin peligro para la población.

ii. Ampliación de las secciones de cruce: En general las estructuras de los caminos que cruzan al arroyo Antoñico no tienen capacidad suficiente, es necesario ampliar estas secciones para evitar no sólo el corte de la vía en caso de avenidas sino para evitar el efecto presa que producen estos elementos, embalsando el agua, subiendo el nivel de la lámina de agua y anegando las viviendas más cercanas al cauce.

iii. Recolocación de la población afectada situada en los márgenes de los cauces. Esta actividad conlleva unas actividades de gestión de gran envergadura por lo que es una actividad estructural y no estructural al mismo tiempo.

iv. En general todo el arroyo Antoñico requiere ser redimensionado, una alternativa a ampliar las secciones de

cruce y encauzar el arroyo ampliando la sección es la de realizar un trasvase hacia el arroyo no intervenido situado al oeste del núcleo urbano.

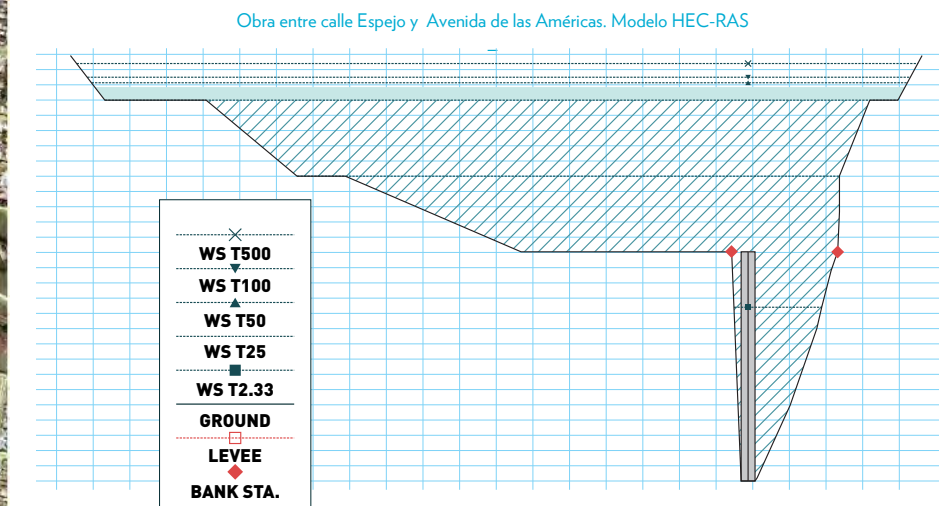
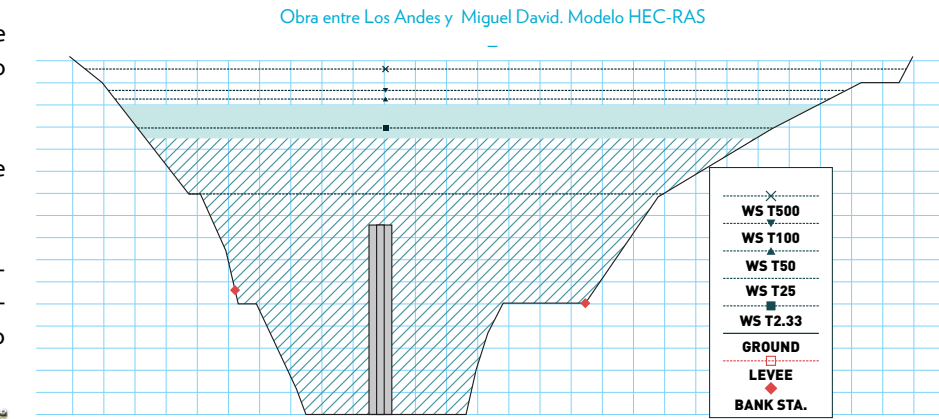
Se detallan a continuación los seis puntos más críticos de los arroyos de Paraná:

i. Ubicación: Calle Newbery con Arroyo Antoñico. Incapacidad: T 2.33 años (Máxima Crecida Ordinaria). Propuesta: Eliminar la ODT y sustituir por estructura dejando libre al menos 10 metros de ancho.



Inundación para la Máxima Crecida Ordinaria entre Miguel David y el ferrocarril en el Arroyo Antoñico

ii. Ubicación: Arroyo Antoñico entre Miguel David y cruce ferrocarril aguas arriba. Incapacidad: T 2.33 años (Máxima Crecida Ordinaria). Propuesta: Encauzar con paredes y fondo de concreto con las dimensiones del cauce actual para disminuir la rugosidad.



iii. Ubicación: Arroyo Antoñico desde División Los Andes hasta Miguel David. Incapacidad: T 2.33 años (Máxima Crecida Ordinaria). Propuesta: Duplicar la sección hidráulica para transportar el caudal correspondiente a 10 años de periodo de retorno sin desbordamientos

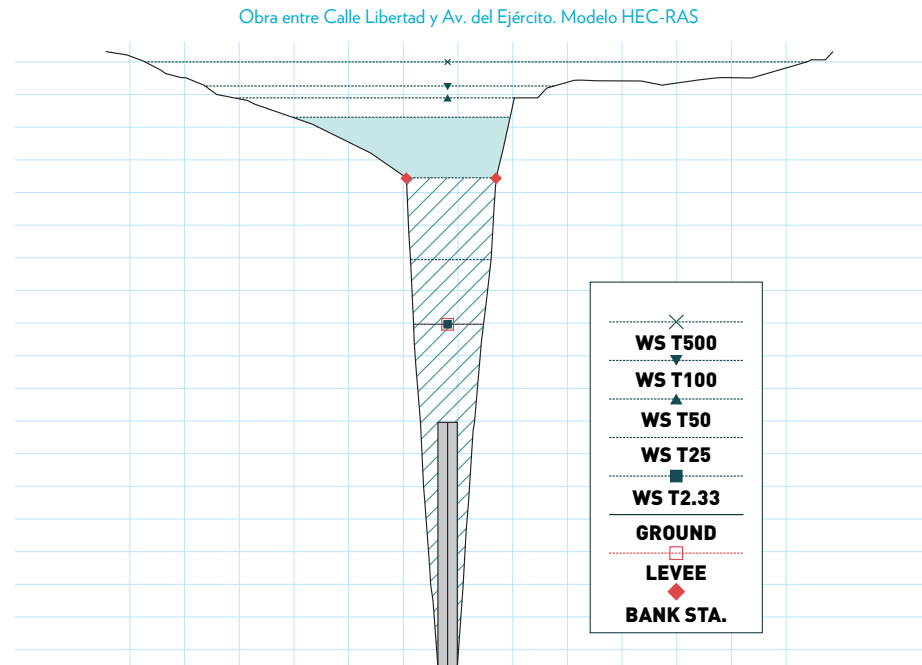
iv. Ubicación: Arroyo Antoñico desde la calle Espejo hasta Avenida de Las Américas. Incapacidad: T 25 años. Propuesta: La incapacidad de drenaje afecta a las viviendas situadas encima, se debe conseguir evacuar el caudal correspondiente a al menos 100 años de periodo de retorno, para ello se tienen tres alternativas de menor a mayor



dificultad: i) Duplicar el número de conductos, en caso de que físicamente no haya espacio para instalar los dos conductos rectangulares adicionales habría que optar por las otras alternativas; ii) Aliviar el caudal en exceso hacia el arroyo situado al oeste mediante hinca horizontal bajo la calle Paracao; y iii) Dejar el cauce a cielo abierto con una sección de concreto de 12 metros de ancho y recolocar a los vecinos afectados por las obras.

v. Ubicación: Arroyo Antoñico desde calle Libertad hasta Av del Ejército. Incapacidad: T 25 años. Propuesta: Caso similar al anterior, la incapacidad de drenaje afecta a las viviendas situadas encima, se debe evacuar el caudal correspondiente a 100 años de periodo de retorno. Las alternativas de solución serían: i) Si se opta por la hinca horizontal en la calle Paracao se puede solucionar el problema en esta obra, en la anterior y aumentar el margen de seguridad en las situadas aguas abajo; ii) Si no es viable, se tendría que incrementar en tres el número de conductos de esta obra (5 conductos); y iii) Dejar el cauce a cielo abierto con una sección de concreto de 12 metros de ancho y recolocar a los vecinos afectados por las obras.

vi. Ubicación: Sistema Las Viejas/El colorado. Entre José Rondeau y Avenida Don Bosco. Problema: Desbordamiento del cauce. Incapacidad: T 25 años. Propuesta: Mejorar la capacidad hidráulica del cauce disminuyendo la rugosidad y aumentando la pendiente longitudinal. Resulta necesario mejorar la capacidad hidráulica del mismo encauzándolo mediante paredes y fondo de concreto y aumentar la pendiente longitudinal del mismo aprovechando el resalto que se encuentra tras la obra de la Avenida Don Bosco a la altura de la calle M. Ortiz Roberto.

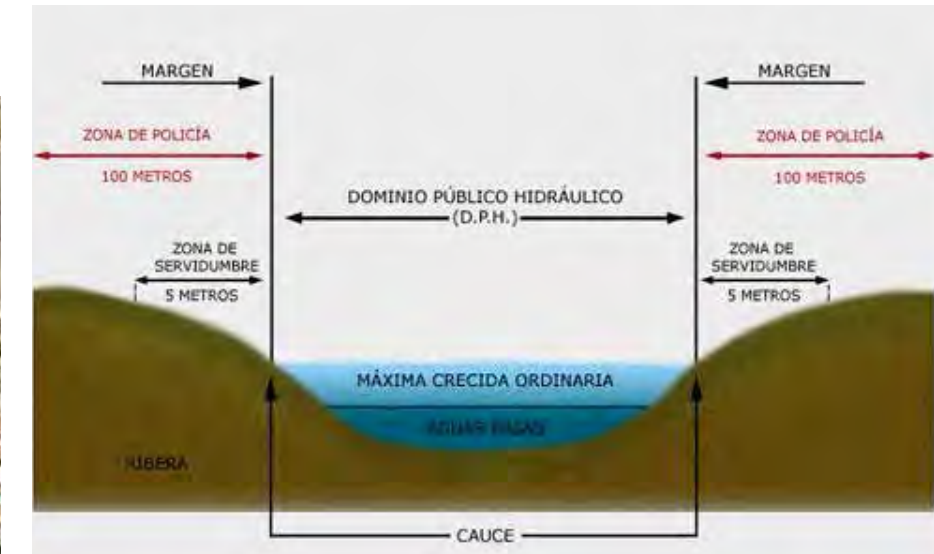


Inundación para 100 años de periodo de retorno en Las Viejas entre José Rondeau y Avda. Don Bosco



En cuanto a las medidas no estructurales, la más importante es la zonificación y la regulación legal de los márgenes. En las cuencas situadas fuera del núcleo urbano, que aún no están desarrolladas se debe ordenar de manera racional el uso del territorio, de forma que las áreas más expuestas a las inundaciones se destinen a actividades en las que los daños potenciales no sean muy importantes.

La regulación consiste en diferenciar tres zonas progresivamente menos sujetas a limitaciones de uso definiéndose, respectivamente, como de prohibición, restricción y precaución. La primera –zona de prohibición– correspondería al cauce de avenidas ordinarias y dentro de sus límites se veta la construcción de cualquier edificio u obra. La zona de restricción, adyacente a la anterior, suele quedar inun-



dada durante las avenidas extraordinarias, pero en ella el agua discurre muy lentamente y contribuye poco al desagüe eficaz de la inundación. Si bien, no se impide la construcción de edificios, ni otras obras, dentro de sus límites, sí se reglamentan las condiciones que deben observarse en su proyecto y construcción así como las especificaciones de los materiales empleados. La zona de precaución es la más alejada del cauce y corresponde a aquellos lugares que podrían ser alcanzados por una inundación de una frecuencia extremadamente pequeña y poco probable, pero no imposible; no se impide la construcción de ningún tipo de obras ni se imponen condicionamientos en los proyectos, pero se informa a los propietarios que quieren desarrollar alguna actividad en su interior sobre la cota hasta la que puede llegar el nivel de las aguas:

La zonificación y ordenación legal de los márgenes no puede funcionar sin un organismo competente que se encargue de velar por el respeto a estas zonas sensibles. Por un lado mediante la vigilancia y control de las actividades

realizadas en estas zonas y por otro mediante la creación de un mecanismo sancionador que disuada a la población de darle un uso no adecuado a estos terrenos.

Por otro lado, la mejor forma de conseguir que esta zonificación sea un bien común respetado por toda la población, es hacer partícipe a la comunidad del respeto por estos ecosistemas mediante la comunicación y la información detallada de las ventajas que esta zonificación conlleva a nivel ambiental y social por un lado e informar de los peligros que suponen no respetar los usos permitidos en estos puntos por otro.

Todo ello lleva a la necesidad de conseguir los siguientes objetivos:

i. Marco normativo para la regulación y zonificación de los márgenes: i) Ley de Dominio Público Hidráulico; ii) Reglamentación Art. 22º de la Ordenanza 8.563 “Sistema Fluvial Lacustre” preservando las funciones hidráulicas y ambientales del mismo (función drenaje urbano y sistema



ACCIÓN	CORTO PLAZO (2015 -2019)			MEDIANO PLAZO (2020 - 2024)		LARGO PLAZO (2025 - 2034)	
	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	FINANCIAMIENTO	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$
Plan director de drenaje	500,000	-	Ministerio Interior Nación (preinversión IV BID)	-	-	-	-
Extensión de la cobertura del sistema de drenaje pluvial	450,000	11,250,000	-	300,000	7,500,000	350,000	12,437,500
Adecuación de cauces y riberas de arroyos	600,000	15,000,000	-	200,000	5,000,000	250,000	2,500,000
Ampliación de las secciones de cruce	170,000	4,500,000	-	-	-	-	-
Realocación de población asentada en zonas de riesgo	500,000	6,250,000	-	-	-	-	-
Alternativa de trasvase del Antoñico	250,000	5,000,000	-	-	-	-	-
Campaña de concientización ciudadana	80,000	-	-	-	-	-	-
Plan de fortalecimiento institucional	150,000	-	-	-	-	-	-
<b>Subtotal turismo</b>	<b>2,700,000</b>	<b>42,000,000</b>	<b>-</b>	<b>500,000</b>	<b>34,025,000</b>	<b>600,000</b>	<b>15,000,000</b>

parques urbanos); iii) Ordenanza de regulación de excedentes pluviales; iv) Nuevo indicador "FIS", factor de impermeabilización del Suelo.

ii. Dotación administrativa que permita hacer cumplir la ley mediante la vigilancia y las medidas sancionadoras oportunas, Dirección General de Hidráulica Municipal. Esta repartición se constituiría en la autoridad de aplicación del nuevo marco normativo y en el organismo ejecutor del Plan Director de Drenaje Urbano. Para efectuar sus tareas requerirá la ejecución de un Plan de Fortalecimiento Institucional.

iii. Divulgación y campaña de concienciación ciudadana que haga partícipe a toda la población de las ventajas y la necesidad de respetar el Dominio Público Hidráulico.

La preidentificación de costos, sujeta a las conclusiones del Plan Director de Drenaje, asciende a US\$ 42 millones de

inversión y US\$ 2,7 millones de preinversión para el corto plazo (2015-2019); US\$ 12,5 millones para el mediano plazo (2020-2024); y US\$ 15 millones para el largo plazo (2025-2034).



Del análisis de los documentos previos coincidente con la información oficial, se desprende que más del 90% del de los hogares en el ámbito municipal de la ciudad Paraná cuentan con servicio de agua potable, con buena continuidad y calidad.

Los indicadores ICES sin embargo arrojan como alerta el alto consumo de agua por habitante que llega a los 478 litros por persona/día, valor que se complementa con un porcentaje muy alto de pérdidas que eleva la presión sobre

la producción. Por tanto en materia de agua potable se plantea como desafío el logro de un sistema más eficiente, mediante una puesta al día de las infraestructuras y del modelo de gestión.

Las acciones previstas en el Plan Director vigente deben continuarse tomando al momento previo de su ejecución los recaudos de actualización que la situación territorial pueda demandar. El Plan de 2009 presenta una serie de inversiones a mediano y largo plazo y un conjunto de acciones a corto plazo, especialmente de sustitución y recambio de conducciones con el fin de disminuir las pérdidas en la red.

La ampliación de la micromedición, conjuntamente con la implementación de controles (comenzando por los grandes consumidores) y de políticas de educación para el consumo responsable, contribuirán a disminuir el nivel de derroche, acotando la necesidad de producción. Estas

acciones deben estar acompañadas de la ejecución de un Plan de Macromedición, sectorización de redes, reducción de fugas, modelización y mejoras operativas de redes.

Las principales acciones previstas en el Plan Director de Agua Potable de Paraná se enmarcan en los siguientes ejes:

- Sistema de agua potable: obras de toma nueva planta potabilizadora y optimización planta Ramírez. Las obras corresponden al sistema de captación, la impulsión de agua cruda, mejoras de la nueva planta (incluyendo nuevo módulo en el mediano plazo) y de la planta Ramírez.
- Sistema de distribución: descentralización de cada centro distribuidor y sectorización de cañerías maestras. Las obras corresponden a los Centros Distribuidores Parque del Lago, Lola Mora, Ejército y Seminario. Incluye ampliación de redes de distribución y redes maestras, readecuación de sistemas de bombeo con macromedición, entre otras acciones.
- Sistema Operativo: Mejoramiento Rehabilitación y disminución ANC. Incluye acciones de sectorización, completamiento de redes, rehabilitación de cañerías, equipamiento de detección de fugas, macromedidores y micromedidores, entre otros.

Desde el punto de vista institucional, resulta imperativo el diseño de un nuevo modelo de gestión (bajo la forma de una autarquía / autonomía dentro de la estructura municipal), definiendo un cuadro tarifario independiente que permita el cobro del servicio por consumos o características de las propiedades (tipo, superficie, ubicación, etc.). De esta manera la Municipalidad podrá establecer un adecuado esquema de recupero de costos de operación y mantenimiento de la infraestructura de los servicios, que

redundará en beneficios para el funcionamiento del sector. Asimismo, se deberían reforzar los aspectos de monitoreo y control de la calidad de los servicios y el cumplimiento de las metas de eficiencia y calidad de los mismos que se fijen en los planes directores. Todas estas acciones se deben enmarcar en un Programa de Fortalecimiento Institucional que incluya un Programa de Información Geográfica Gis del sistema de distribución de agua, capacitación e incorporación de recursos humanos calificados, sistema de video para inspección y adquisición de equipamiento. Resultará clave en el éxito de las estrategias previstas la implementación de un plan de difusión y concientización permanente sobre el buen uso del agua potable, principalmente a través de las escuelas.

La preidentificación de costos, sujeta a la actualización del Plan Director de Agua Potable, asciende a US\$ 38,3 millones de inversión y US\$ 2,3 millones de preinversión para el corto plazo (2015-2019); US\$ 24,8 millones para el mediano plazo (2020-2024); y US\$ 6,7 millones para el largo plazo (2025-2034).



ACCIÓN	CORTO PLAZO (2015 -2019)			MEDIANO PLAZO (2020 - 2024)		LARGO PLAZO (2025 - 2034)	
	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	FINANCIAMIENTO	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$
Actualización del plan maestro de agua potable	200,000	-	Secretaría de Ambiente de la Nación (BID)	-	-	-	-
Nuevo modelo institucional	30,000	-	-	-	-	-	-
Plan de difusión y concientización permanente	265,823	-	-	253,165	-	506,329	-
Plan de fortalecimiento institucional	60,000	-	-	-	-	-	-
Capacitación del personal municipal	150,000	-	-	150,000	-	300,000	-
Programa de información gis	1,417,722	-	-	506,329	-	506,329	-
Sistema video inspección	162,025	-	-	-	-	-	-
Adquisición equipamiento	-	1,265,823	-	-	612,685	-	724,051
Sistema de captación	-	1,346,154	-	-	1,025,477	-	-
Impulsión de agua cruda	-	379,747	-	-	240,506	-	-
Mejoras planta potabilizadora nueva	-	9,621,266	-	-	15,392,405	-	2,278,481
Mejoras planta ramírez	-	2,011,899	-	-	-	-	-
Mejoras centro distribuidor parque el lago	-	1,974,684	-	-	1,253,165	-	1,253,165
Mejoras centro distribuidor lola mora	-	1,037,975	-	-	531,646	-	531,646
Mejoras centro distribuidor ejército	-	3,173,773	-	-	-	-	-
Mejoras centro distribuidor seminario	-	2,564,557	-	-	341,772	-	341,772
Mejoramiento y rehabilitación - disminución anc	-	14,964,590	-	-	5,392,405	-	1,594,937
<b>Subtotal agua</b>	<b>2,285,570</b>	<b>38,340,466</b>	<b>-</b>	<b>909,494</b>	<b>24,790,034</b>	<b>1,312,658</b>	<b>6,724,051</b>



## SANEAMIENTO

El diagnóstico de Paraná arroja que solo el 50% de los hogares cuentan con acceso al sistema cloacal, resultando que el restante porcentaje resuelve la evacuación de efluentes a través de redes clandestinas o con disposición a pozos negros, generando la contaminación a través del vertimiento directo de las de aguas servidas principalmente a los arroyos y sus cuencas. El saneamiento de los arroyos reviste entonces una importancia primordial, los intraurbanos por la contaminación con efluentes domiciliarios, y los externos con efluentes industriales. Si bien existe un inventario de los vertidos industriales, las rutinas y mecanismos de control son insuficientes.

Aun cuando en el reciente Plan de Inversiones se incluyen dos importantes obras de saneamiento para concretar a corto plazo, como el desarrollo del sistema cloacal Cuenca Sureste y la ampliación y mejoramiento del saneamiento del Parque Industrial, El Plan Director de 2009 define varias acciones adicionales tendientes a mejorar la situación del sector, que deberán ser corroboradas con la actualización de dicho Plan. En consecuencia, la actualización del Plan de Saneamiento se plantea como el marco necesario para programar la ampliación de la red cloacal en las áreas no servidas, priorizando las zonas más densas de población y las conurbaciones, y la construcción de una nueva planta de tratamiento.

Las principales acciones previstas en el Plan Director de Cloacas de Paraná se enmarcan en los siguientes ejes:

Colectoras subsidiarias que reciben las conexiones domiciliarias y transportan los líquidos cloacales a los colectores. Las acciones incluyen un plan masivo de conexiones a redes existentes y nuevas, previendo la asistencia financie-

ra necesaria, el completamiento de subsidiarias de colectoras existentes y redes subsidiarias de nuevos colectores.

Colectores Cloacales: Sistemas de Conducción y Transporte. Las acciones contemplan la limpieza de colectores existentes, actuaciones en las estaciones elevadoras existentes, nuevos colectores y un sistema independiente en el parque industrial.

Disposición final. Las intervenciones contemplan la rehabilitación de la cloaca máxima existente, una nueva cloaca máxima, y la construcción de una planta de tratamiento de líquidos cloacales.

Sistema Operativo: Incluye acciones de adquisición de equipamiento (camiones desobstructores y succionadores, bombas sumergibles, etc) para mantenimiento de las redes.

En el plazo inmediato, se propone la implementación de un programa de incentivos a conectarse al sistema para aquellos frentistas que hoy disponen de acceso a la red pero no tienen materializada su conexión. Complementariamente, la definición de objetivos de calidad de agua para los arroyos y para el Río Paraná, acompañada de acciones para el saneamiento de los arroyos y de controles periódicos de vertidos industriales, resulta fundamental. Para ello se debe comenzar por la elaboración de un inventario de industrias y caracterización de vertidos industriales. Este inventario se convertirá en un insumo esencial para la elaboración de un Plan de Saneamiento de cuencas y arroyos, que deberá tomar en cuenta también otras acciones planificadas con impacto en el saneamiento de estos cuerpos de agua, para determinar las inversiones prioritarias en esta materia.

Desde el punto de vista de la gestión del servicio, actualmente dentro de la estructura municipal, es necesario contar con mayor grado de autonomía e independencia para la operación y mantenimiento, junto con la creación de un régimen tarifario que permita asegurar un esquema ade-

cuado para la recuperación de costos. También se requiere la implementación de un sistema de información GIS, un sistema de video inspección de cañerías, la capacitación del personal e incorporación de nuevos recursos humanos y la elaboración y ejecución de un Plan de Comunicación y Concientización Ciudadana permanente. Estas acciones se llevarán a cabo en conjunto con las detalladas para provisión de agua potable.

La preidentificación de costos, sujeta a la actualización del Plan Director de Cloacas y Disposición final, asciende a US\$ 79,8 millones de inversión y US\$ 5,6 millones de preinversión para el corto plazo (2015-2019); US\$ 18,2 millones para el mediano plazo (2020-2024); y US\$ 12,2 millones para el largo plazo (2025-2034).



ACCIÓN	CORTO PLAZO (2015 -2019)			MEDIANO PLAZO (2020 - 2024)		LARGO PLAZO (2025 - 2034)	
	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	FINANCIAMIENTO	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$
Actualización del plan director de saneamiento	200,000	-	-	-	-	-	-
Plan de saneamiento de cuencas y arroyos	150,000	-	-	-	-	-	-
Inventario de vertidos industriales	50,000	-	-	-	-	-	-
Plan de conexiones nuevas en redes existentes y nuevas	3,584,810	-	-	931,646	-	1,053,165	-
Completamiento de subsidiarias de colectores Existentes	-	15,784,418	-	-	3,088,861	-	2,283,797
Redes subsidiarias de nuevos colectores	-	3,955,443	-	-	9,762,112	-	7,436,962
Limpieza de colectores	-	1,696,203	-	-	1,291,139	-	1,398,734
Estaciones elevadoras	-	2,630,380	-	-	-	-	-
Nuevos colectores	345,551	17,926,785	-	-	-	-	-
Sistemas independientes: parque industrial	-	1,086,076	-	-	174,684	-	349,367
Rehabilitación cloaca máxima existente	-	419,241	-	-	-	-	-
Nueva cloaca máxima	-	-	-	196,532	3,303,797	-	-
Plan de tratamiento de líquidos cloacales	589,597	31,000,000	-	-	-	-	-
Programa de información geográfica gis	162,025	-	-	-	-	-	-
Capacitación del personal municipal	150,000	-	-	150,000	-	300,000	-
Adquisición equipamiento para mejora de redes	-	1,265,823	-	-	612,658	-	724,051
Plan de fortalecimiento institucional	60,000	-	-	-	-	-	-
Sistema video inspección	162,025	-	-	-	-	-	-
Plan de difusión y concientización permanente	106,329	-	-	106,329	-	212,658	-
<b>Subtotal saneamiento</b>	<b>5,560,338</b>	<b>79,764,367</b>	<b>-</b>	<b>1,384,507</b>	<b>18,233,252</b>	<b>1,565,823</b>	<b>12,192,911</b>

## OTRAS ACCIONES SECTORIALES

MOVILIDAD URBANA  
(CONECTIVIDAD Y TRANSPORTE)

Los aspectos de movilidad urbana en la ciudad se regulan y gestionan en forma fragmentada, y con visión de corto plazo. La ciudad no cuenta con un plan integral de movilidad o de vialidad que pueda aportar una jerarquización de los temas y orientar las acciones en forma coordinada. Si bien la planificación vigente establece categorías y clasifica el viario en vías expresas, vías arterias, vías colectoras y vías locales en función de un ancho y del flujo vehicular que pueden soportar, es claro que toda esta estructuración está pensada en función del tránsito vehicular, y no se contempla un concepto más amplio de calle urbana de sección diversa que albergue otros tipos de movilidad, ciclista y peatonal por ejemplo.

Con el fin de contribuir a resolver la problemática del sector, se proponen las acciones de corto plazo que se enumeran a continuación:

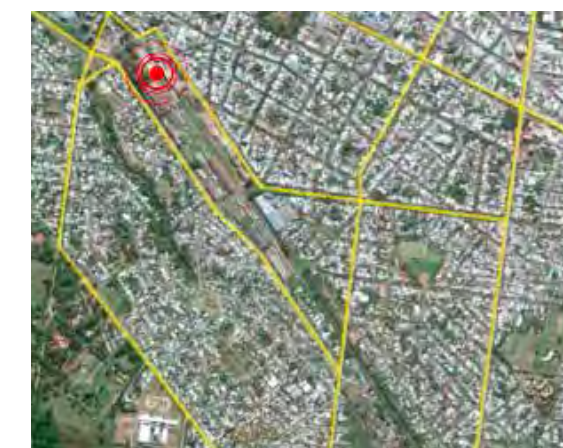
- Estudio de gestión de demanda, circunvalación de vías, cantidad y sincronización semafórica, gestión de cargas, circuito de tránsito pesado.
- Nueva Terminal de Ómnibus. La función se traslada desde la localización actual, anexa al centro urbano, hacia una de dos ubicaciones a estudio que presentan grandes ventajas. La primera ubicación que se considera está vinculada con la circunvalación urbana y los accesos a la ciudad. La segunda posibilidad, es el traslado a los terrenos de la Estación Central del FFCC, al suroeste del área central, y formando parte del corredor urbano Arroyo Antónico – Vía Férrea (ver capítulo de actuaciones integradas).

UBICACIÓN DE LA NUEVA TERMINAL DE AUTOBUSES (PROGRAMA DE INVERSIONES MUNICIPAL, 2014)

ALTERNATIVA 1



ALTERNATIVA 2





Este cambio permite actualizar el diseño mediante un edificio multimodal. La obra figura como prioritaria en el Plan de Inversiones Municipal, por tanto el siguiente paso consiste en la elaboración del Proyecto Ejecutivo del traslado de la Terminal y el proyecto para la reutilización del predio actual.

iii) Mejora de conexiones entre barrios. Mejorar la conectividad física entre barrios y zonas urbanas a través de las barreras constituidas por los cauces de los arroyos. Con este objetivo el presente Programa de Inversiones Municipal incluye una propuesta detallada de nuevos puentes vehiculares y peatonales, como segunda etapa del Programa de Integración Barrios – Centro (la primera se realizó en el 2009).

iv) Programa piloto de calles compartidas. Diseñar un plan piloto para la recalificación, mediante nuevos diseños y prestaciones, de los distintos tipos de calle. Aplicar los nuevos diseños en localizaciones estratégicas (Centro, entorno de la Nueva Terminal de buses), y en áreas de actuación integrada (Sector Oeste). Para ello se requiere un estudio de alternativas de carriles exclusivos de transporte público, bicisendas y ruteos de transporte público de pasajeros.

v) Nueva regulación de estacionamientos en el centro. Adoptar medidas de restricción del estacionamiento en vías públicas del centro principal, acompañadas de usos alternativos del espacio público que mejoren la movilidad peatonal y los espacios estanciales para la población laboral y visitante.

vi) Nueva conexión ferroviaria y vial adyacente entre la Estación Central y Bajada Grande, con sus estaciones intermedias. Esta operación es parte de la Actuación Integrada en el Oeste, en el tramo al norte de 33 Orientales, se propone concretar a corto plazo el correspondiente anteproyecto y proyecto ejecutivo.

vii) Ordenar el tráfico de cargas vinculado a usos del suelo para industria, depósitos, logística, y tomando en cuenta la localización del puente con Santa Fe.

viii) Actualizar la tipología de vías urbanas combinando criterios funcionales y de diseño y calidad urbana. Se trata de definir en conjunto la especialización funcional y la caracterización formal de los tipos de vías, más allá de la distinción básica actual en tres niveles jerárquicos y anchos de calle. Los criterios funcionales y formales tienen que responder a la estructura territorial deseable, definida para Paraná y su área metropolitana, y a una visión actualizada de la movilidad interna en la ciudad, que atienda a los diferentes tipos de entorno barrial. El replanteo del diseño urbano de las vías buscará en general mejorar su calidad como espacios públicos y promover la coexistencia de distintos modos de transporte. Un objetivo específico es incorporar calles de coexistencia en las que el espacio público resulte compartido por vehículos a baja velocidad y peatones, con variantes específicas para áreas centrales de uso comercial y para calles locales en barrios residenciales.

ix) Incorporar un sistema de ciclovías. Se recomienda integrar ciclovías en los conectores interzonales para permitir los desplazamientos en bicicleta entre vivienda y trabajo y/o estudio.

x) Reducir el impacto del estacionamiento sobre el espacio público central. Ajuste de la incidencia del estacionamiento en las calles y el espacio urbano estableciendo ratios máximos en las zonas de mayor animación y vida urbana y peatonal. Como antecedente existe un proyecto de supresión de estacionamientos en vía pública para el núcleo central.

xi) Reorganizar el Transporte Colectivo. El sistema de transporte colectivo en autobuses requiere una reorganización que le permita mejorar el servicio a corto plazo y contribuir a consolidar un modelo urbano deseable a largo plazo. Lo segundo supone potenciar ciertos corredores y centros de intercambio en coordinación con los usos del suelo y densidades propuestas en el plan urbano, y evaluar la conveniencia de definir carriles exclusivos para buses en dichos corredores. En la misma línea se plantea la ampliación y fortalecimiento del sistema ferroviario como





En cuanto a las acciones de mediano plazo, las principales propuestas se enumeran a continuación:

i) Mejorar la conectividad externa. Este objetivo de mediano plazo comprende tres líneas de acción:

o Potenciar el uso del aeropuerto para transporte interurbano de pasajeros, mejorando su accesibilidad en relación con el centro urbano.

o Analizar la factibilidad del establecimiento de un Centro Logístico de Transferencia: Aeropuerto de Cargas.

o Concretar el proyecto del nuevo puente Santa Fe – Paraná, y resolver sus accesos de forma de potenciar las áreas industriales existentes y futuras áreas logísticas al servicio del transporte regional.

o Desarrollar la infraestructura portuaria para posicionar a Paraná como un puerto de salida de la producción agropecuaria provincial y facilitar la actividad turística.

ii) Fortalecer la estructura primaria de vialidad, mejorando los accesos a la ciudad, completando la circunvalación, y resolviendo las dificultades de conexión entre las grandes zonas urbanas.

#### OBRAS DE MEJORA DE CONEXIONES CRUZANDO LOS ARROYOS



Obras de mejora de conexiones a través de los arroyos, Programa de Integración Barrios – Centro Etapa II (incluido en el Programa de Inversiones 2014). Las obras propuestas figuran en naranja y en rojo; las obras realizadas en la etapa previa figuran en verde

El conjunto de estas acciones requiere la elaboración de un Plan Director de Movilidad Urbana, con horizonte de largo plazo, que integre la mejora de las infraestructuras, el reordenamiento de los flujos, la promoción de la multimodalidad, y el mejor aprovechamiento de las nuevas tecnologías para una movilidad inclusiva y sostenible.

La preidentificación de costos, sujeta a la realización de un Plan Director de Movilidad Urbana, asciende a US\$ 40 millones de inversión y US\$ 1,9 millones de preinversión para el corto plazo (2015-2019); US\$ 103,1 millones para el mediano plazo (2020-2024); y US\$ 34,4 millones para el largo plazo (2025-2034). Los montos de mediano y largo plazo se ven principalmente compuestos por el proyecto del nuevo puente Paraná-Santa Fe y obras conexas.



ACCIÓN	CORTO PLAZO (2015 -2019)			MEDIANO PLAZO (2020 - 2024)		LARGO PLAZO (2025 - 2034)	
	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	FINANCIAMIENTO	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$
Nueva terminal de omnibus	200,000	12,000,000	-	-	-	-	-
Plan director de movilidad urbana y proyectos Prioritarios	600,000	-	-	-	-	-	-
Estudio de carriles exclusivos de transporte público y bicisendas	150,000	-	-	-	-	-	-
Estudio de gestión de demanda	50,000	-	-	-	-	-	-
Programa piloto de calles compartidas - centro y Barrios	50,000	-	-	-	-	-	-
Programa de regulación de estacionamiento en El centro	50,000	-	-	-	-	-	-
Nueva conexión ferroviaria y vial estación central - Bajada grande	120,000	-	-	-	-	-	-
Completamiento de la circunvalación	400,000	15,312,500	-	-	-	-	-
Aeropuerto de cargas	140,000	10,000,000	-	-	-	-	-
Nuevo puente paraná - santa fe y obras conexas	-	-	-	1,237,500	103,125,000	-	34,375,000
Programa barrios - centro: nuevos puentes vehiculares y peatonales	23,000	1,922,500	Min. Plan Federal Nación (parcial-BID)	-	-	-	-
Desarrollo infraestructura portuaria	40,000	800,000	-	-	-	-	-
Estudio de refuncionalización de vías urbanas con Prioridad peatón	100,000	-	-	-	-	-	-
<b>Subtotal movilidad (transporte y conexiones)</b>	<b>1,923,000</b>	<b>40,035,000</b>	<b>-</b>	<b>1,237,500</b>	<b>100,000</b>	<b>-</b>	<b>34,375,000</b>

#### Uso del suelo e inequidad: Subcentros, Equipamientos Sociales y Desarrollo Barrial

Los estudios realizados muestran un desequilibrio importante entre el casco central de la ciudad donde se concentran los servicios de administración y gobierno, y los principales equipamientos sociales de salud, educacionales y deportivos, y el resto del sistema urbano (áreas consolidadas, periferias y municipios vecinos) en los que el desarrollo de los servicios es muy débil.

El resultado de este esquema es un centro con mayor

vitalidad y sobrecargado de actividades urbanas y un entorno más homogéneo, menos caracterizado y menos abastecido por equipamientos y servicios. Esta situación genera por un lado una saturación por el acceso al centro realizado en su gran mayoría mediante vehículos privados, y por otro lado deja sin cobertura de equipamientos a los barrios del entorno reduciendo sus calidades de vida y del espacio urbano.

En consecuencia, la búsqueda de un mayor equilibrio en la dotación de servicios entre el centro y los barrios se plantea como un primer desafío.

En segundo lugar, se observa que las acciones en materia de infraestructuras y de vivienda social a menudo pierden de vista una visión más integrada del desarrollo comunitario en los barrios.

Las condiciones de precariedad de las zonas críticas significan entre otros aspectos la ausencia de apoyos básicos para la vida familiar y social. La Municipalidad viene trabajando en la provisión de Jardines Maternales (con 30 centros en funcionamiento a mediados de 2014) y en una promoción social que prioriza la atención a mujeres y niños en estos barrios.



Como acción inmediata se propone continuar con la acción del Gobierno Municipal en la atención de la primera infancia, mediante una red de jardines maternos presente en los barrios con mayores carencias, como se planteó en la sección de educación.

Adicionalmente se plantean dos programas complementarios orientados a mejorar la equidad urbana.

Un programa de Equipamiento Social en los barrios, con el objetivo de dotar al tejido urbano de una mayor densidad y equidad de equipamientos de salud, educacionales, recreativos y deportivos tendiente a solventar prioritariamente las aéreas menos equipadas. En el marco de este programa se dará prioridad a un enfoque de carácter zonal, buscando concentrar servicios en puntos accesibles a distintos barrios, y asociados a espacios públicos calificados. Este programa estará articulado con las Operaciones Integradas del Oeste, el corredor del Antoñico, y el Arroyo Colorado.

Un programa de desarrollo de Subcentros Urbanos (zonales o distritales), que se complementa con el anterior, estimulando en una trama mayormente homogénea la generación de nuevos polos de densidad, vitalidad urbana e identidad barrial. En este marco se dispondrán incentivos para la localización de comercios y de servicios, en relación con actuaciones de mejora del espacio público.

Como subcentros a reforzar y recalificar en ciudad de Paraná se identifican primariamente: San Agustín, Hipódromo, Corrales, Rocamora y Laurecena (Ramírez – Güemes). También se incluyen las siguientes áreas como espacios potenciales para nuevas centralidades urbanas: Bajada Grande en la zona Oeste de la ciudad, estación de trenes en la zona centro sur y la nueva Terminal de Ómnibus.

Las definiciones de este plan deberán coordinarse con las acciones sectoriales en materia de conectividad y transporte público, saneamiento y residuos, y en general con las propuestas de reestructuración urbana y revisión de la norma urbanística.

Es importante que el plan aporte una mirada de desarrollo barrial y de diseño urbano, que califique la inserción de los equipamientos y permita asociarlos a espacios públicos de buena calidad y accesibilidad: no centrarse sólo en el edificio, sino en cómo este contribuye a la calidad urbana.

### Competitividad de la economía

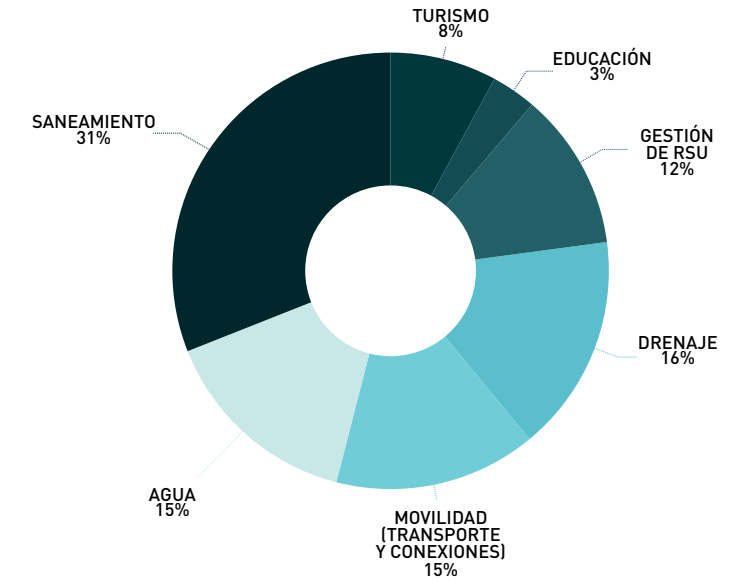
Tal como se advierte a partir del diagnóstico, la Municipalidad de Paraná tiene identificados varios proyectos de infraestructura orientados al aumento de la competitividad y al crecimiento del empleo.

Paralelamente, la existencia de un marco institucional que permita el crecimiento de las microempresas existentes y el desarrollo de nuevos proyectos, surge como una necesidad inmediata. En este sentido, las autoridades de la ciudad se han puesto en contacto con la Secretaría de la Pequeña y Mediana Empresa, que actualmente tiene a disposición varios instrumentos, entre los cuales el Programa de Acceso al Crédito y la Competitividad (PACC) que permite el acceso a las medianas y pequeñas empresas a servicios profesionales de asistencia técnica y al financiamiento de los gastos de capacitación e inversiones asociadas. La municipalidad ya ha procedido a acreditar su Agencia de Innovación como incubadora ante dicho Programa, siendo uno de los primeros requisitos del mismo la construcción de un edificio, dentro del parque industrial de la Ciudad, para albergar estos emprendimientos.

## RESUMEN DE LOS COSTOS DE ACCIONES SECTORIALES

Las acciones identificadas en las áreas de acción sectoriales prioritizadas (agua, saneamiento, drenaje, gestión de RSU, educación y turismo) y otras temáticas sectoriales claves (movilidad, uso del suelo e inequidad urbana, y competitividad) representan un costo de US\$ 16,1 millones de preinversión y US\$ 260,6 millones de inversión en el corto plazo (2015-2019), US\$ 6,1 millones de preinversión y 228,9 millones de inversión en el mediano plazo (2020-2024), y US\$ 5 millones de preinversión y US\$ 118,3 millones de inversión en el largo plazo (2025-2034), totalizando un monto de preinversión de US\$27,5 millones y un monto de inversión de US\$ 616,5 millones para los próximos 20 años.

### DISTRIBUCIÓN DE COSTOS DE INVERSIONES SETORIALES A CORTO PLAZO



ACCIÓN	CORTO PLAZO (2015 - 2019)			MEDIANO PLAZO (2020 - 2024)		LARGO PLAZO (2025 - 2034)	
	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	FINANCIAMIENTO	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$
Gestión de RSU	746,800	31,530,208	-	250,000	22,583,352	450,000	35,093,647
Educación	592,000	7,786,050	-	530,000	6,437,500	1,060,000	12,437,500
Turismo	195,000	21,146,636	-	1,300,000	41,250,000	-	2,500,000
Drenaje	2,700,000	42,000,000	-	500,000	12,500,000	600,000	15,000,000
Agua	2,285,570	38,340,466	-	909,494	24,790,034	1,312,658	6,724,051
Saneamiento	5,560,338	79,764,367	-	1,384,507	18,233,252	1,565,823	12,192,911
Movilidad (transporte y conexiones)	1,923,000	40,035,000	-	1,237,500	103,125,000	-	34,375,000
Uso del suelo e inequidad	100,000	-	-	-	-	-	-
Competitividad	2,000,000	-	-	-	-	-	-
<b>Subtotal acciones sectoriales</b>	<b>16,102,708</b>	<b>260,602,727</b>	<b>-</b>	<b>6,111,501</b>	<b>228,919,137</b>	<b>4,988,481</b>	<b>118,323,109</b>

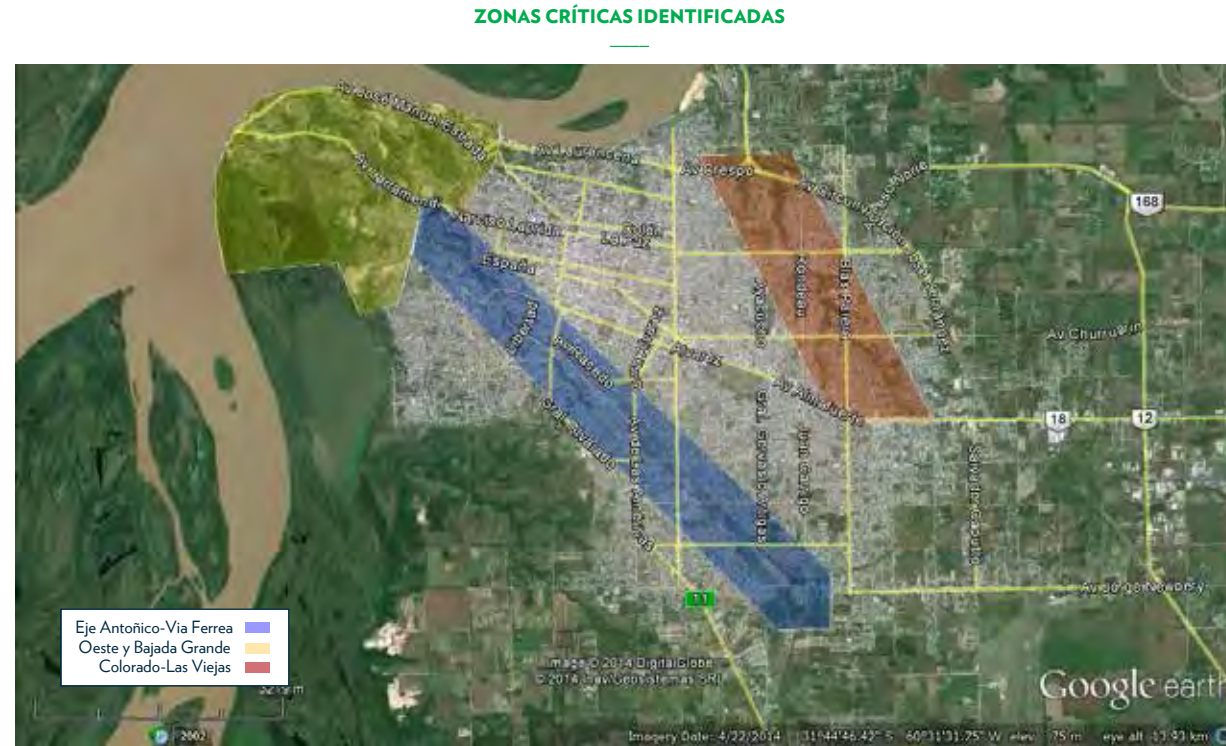


## OPERACIONES URBANAS TRANSFORMADORAS (AC- TUACIONES INTEGRADAS)

Las Actuaciones Integradas son una respuesta a ciertas áreas de la ciudad que, por su grado de precariedad pero a la vez de oportunidad urbana, necesitan un enfoque de actuación intensivo y multisectorial, contemplando aspectos de infraestructura, ambiente, vivienda, servicios y otros, en forma concurrente y simultánea. Las áreas seleccionadas son: el eje del Arroyo Antoñico y sus márgenes urbanos; el sector noroeste de la ciudad incluyendo el Parque Nuevo, Bajada Grande, la costa, los barrios al sur de la vía y el entorno del Volcadero; y el sector noreste de la ciudad, junto con la cuenca del Arroyo Colorado y Las Viejas. Para estas áreas, el Plan de Acción propone la elaboración de planes parciales y proyectos urbanos integrados, a corto y mediano plazo. De los Estudios de Base financiados por el BID (Estudio de huella urbana; Estudio de vulnerabilidad al cambio climático; Encuesta de opinión pública; Relevamiento de 150 indicadores en la etapa inicial de la ICES), surgen una serie de conclusiones y recomendaciones que dan lugar a nuevos escenarios posibles de desarrollo urbano, siendo uno de ellos el denominado “intermedio” (entre el óptimo y el tendencial) y que constituye un escenario deseable y posible.

A fin de orientar el desarrollo de la ciudad hacia dicho escenario, y conociendo la brecha que separa la situación actual de la deseada, se ha desarrollado un Plan de Acción Territorial que aborda una propuesta de delimitación de áreas de actuación urbanística a modo de grandes zonas de planeamiento y gestión del desarrollo.

El crecimiento desmedido y sin límites que ha tenido (y puede continuar teniendo tendencialmente) hacia el Este



y hacia el Sur la ciudad generó un patrón de asentamiento (huella urbana) extendido y de baja densidad que resulta insostenible en el corto plazo. El escenario deseado implica contener dicho patrón de extensión y promover el completamiento y la densificación de sectores ya urbanizados, conservando la alta calidad ambiental y patrimonial del sector central de la ciudad.

El objetivo de las actuaciones integradas es transformación positiva de partes de la ciudad que ameritan un esfuerzo particular, ya sea por la acumulación de situaciones críticas y deficiencias que presentan, y por los impactos que estas generan en el entorno, como por las oportunidades de valorización y nuevos usos que encierran, y el poder multiplicador que pueden tener sobre el conjunto

de la estructura urbana.

A fin de orientar el desarrollo de la ciudad hacia dicho escenario, y conociendo la brecha que separa la situación actual de la deseada, se ha desarrollado un Plan de Acción Territorial que aborda una propuesta de delimitación de áreas de actuación urbanística a modo de grandes zonas de planeamiento y gestión del desarrollo.

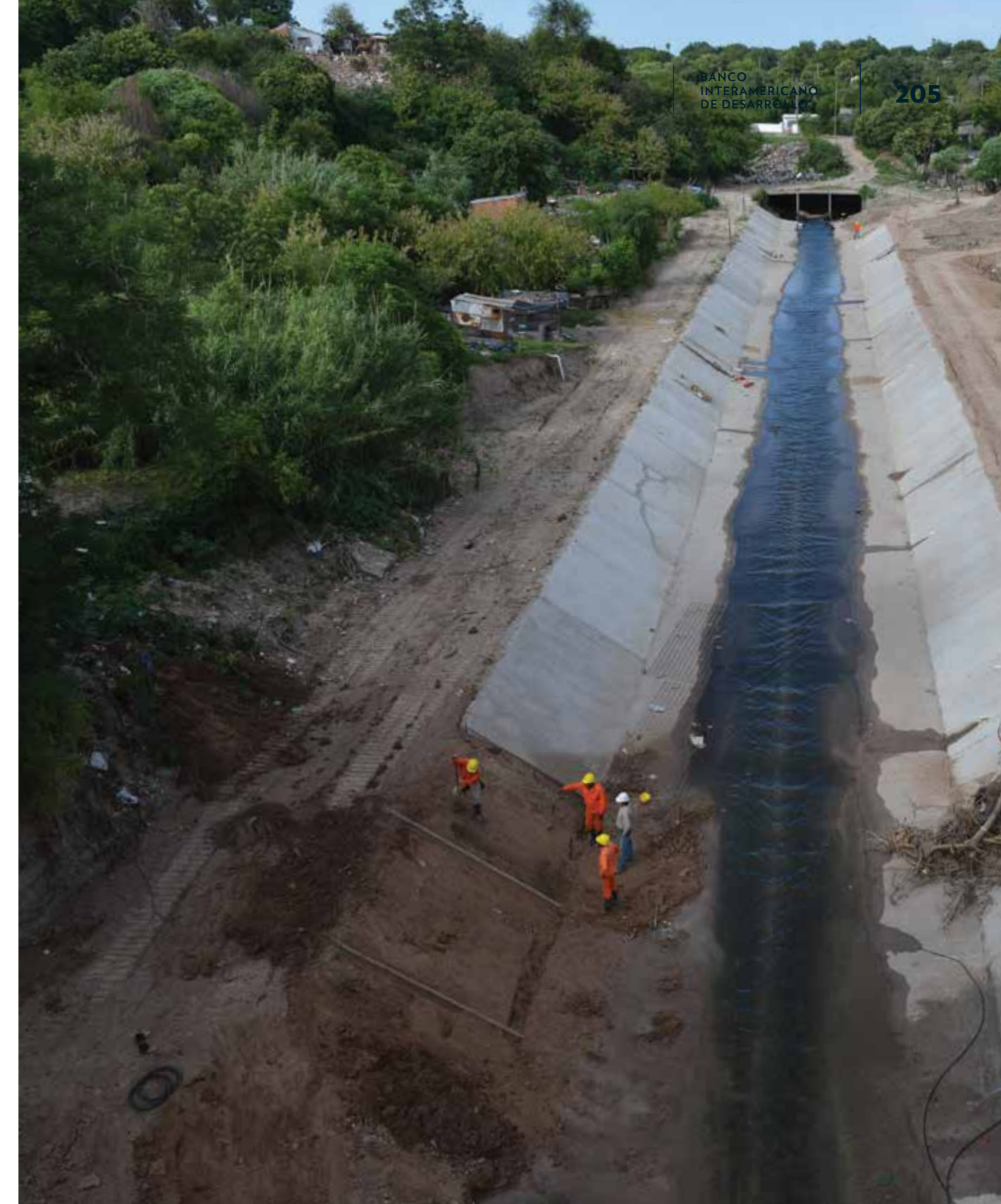
El crecimiento desmedido y sin límites que ha tenido (y puede continuar teniendo tendencialmente) hacia el Este y hacia el Sur la ciudad generó un patrón de asentamiento (huella urbana) extendido y de baja densidad que resulta insostenible en el corto plazo. El escenario deseado implica contener dicho patrón de extensión y promover el

completamiento y la densificación de sectores ya urbanizados, conservando la alta calidad ambiental y patrimonial del sector central de la ciudad.

El objetivo de las actuaciones integradas es transformación positiva de partes de la ciudad que ameritan un esfuerzo particular, ya sea por la acumulación de situaciones críticas y deficiencias que presentan, y por los impactos que estas generan en el entorno, como por las oportunidades de valorización y nuevos usos que encierran, y el poder multiplicador que pueden tener sobre el conjunto de la estructura urbana.

En base a los hallazgos presentados en la sección “Contrastes dentro de la Ciudad”, fueron seleccionadas tres zonas para la propuesta de implementación de estas actuaciones transformadoras:

1. El Noroeste de la ciudad, que incluye parte del sector Oeste entre los terrenos anegadizos y el corredor del Antoñico, y las áreas de Bajada Grande, como un sistema que hoy se presenta incompleto en su urbanización y cargado de conflictos, pero que a la vez es una oportunidad muy relevante para equilibrar la ciudad con nuevos desarrollos y equipamientos anexos al sector central, y a la vez poner en valor grandes tramos subutilizados de la ribera del Paraná.
2. El corredor urbano que tiene como ejes a la vía férrea entre Bajada Grande y su bifurcación, y el cauce del Arroyo Antoñico, a partir de Larramendi hasta sus nacientes aguas arriba. En este caso se plantean como grandes objetivos el contribuir a una mejora del transporte urbano, generar una secuencia de espacios verdes públicos recreativos y recorribles, recuperar sectores urbanos precarios, impulsar procesos de renovación de usos y edificación, poner en valor estructuras subutilizadas.
3. Las áreas urbanas anexas al sistema del Arroyo Colorado, incluyendo tejidos formales e informales, y los espacios no urbanizados inmediatos al cauce, para una operación





de recalificación urbana y ambiental integrada, creando un pasillo verde continuo entre Av. de Circunvalación y Av. Almafuerde, con tres parques nuevos al servicio de los barrios circundantes.

Entre la primera y la segunda operación existe cierta continuidad: la cuenca baja del Arroyo Antoñico, al norte de Larramendi, está incluido en la propuesta para el Oeste-Bajada Grande, y lo mismo sucede con el primer tramo del corredor ferroviario, entre Bajada Grande y el Parque Nuevo. A continuación se presentan las propuestas para estas tres áreas de actuación integrada.

### OPERACIÓN INTEGRADA 1: EL OESTE Y BAJADA GRANDE

Uno de los sectores con alta potencialidad para desarrollar la estrategia es el sector inmediato al Oeste del área central. Se trata de un gran sector que tiene límites naturales en el río y los Anegadizos hacia el Norte y el Oeste respectivamente y hacia el Este presenta como borde al arroyo Antoñico y a la ciudad consolidada en su mejor expresión. Este sector Oeste cuenta con suelo urbano ocioso, grandes espacios públicos y parques, importantes equipamientos urbanos, amplia dotación de servicios y una gran riqueza histórica, social y cultural. Sin embargo, se encuentra postergado en su planificación y desarrollo lo que lo ha llevado a padecer procesos de degradación que deben ser corregidos en el corto plazo, revirtiendo la dinámica de pérdida de valor urbano y movilizándolo toda la potencialidad de desarrollo de este sector en el concierto de la ciudad, como pieza fundamental para alcanzar el escenario deseado.

#### OBJETIVOS

##### Objetivo general a largo plazo

El desarrollo urbano sostenible en las áreas al oeste del Arroyo Antoñico y su plena integración con las áreas al

este del arroyo, logrando remediar las situaciones críticas existentes (sociourbanas y ambientales) y a la vez crear nuevos valores urbanos para la zona y la ciudad en su conjunto.

Al potenciar el oeste, se modifica el patrón de crecimiento de la ciudad, a favor de un modelo más compacto y sostenible.

#### Objetivos específicos

A) Referidos a las características del desarrollo a promover al oeste del Arroyo Antoñico

- Alta calidad urbano ambiental
- Composición social mixta y variedad de formas urbanas
- Crecimiento dinámico basado en inversión pública y privada
- Desarrollo ordenado por un plan maestro con visión de largo plazo
- Protagonismo de los espacios públicos de escala local y metropolitana
- Fluidez de conexiones este – oeste y norte sur, superación de la antigua barrera formada por el Arroyo y la vía de FFCC
- Creación de nuevos centros con servicios, comercio, equipamientos y carácter cívico

B) Referidos a los aportes del “nuevo oeste” a la ciudad en su conjunto

- Significa un espacio de crecimiento habitacional alternativo y preferible a los crecimientos dispersos al sur y al este de la ciudad: apunta a un modelo de ciudad más compacto y sostenible.
- Es un espacio de oportunidad para la expansión/desconcentración de la centralidad urbana
- Un sistema de espacios públicos equipados (parques, paseo costero, reservas verdes y playas) al servicio de toda la población de Paraná y alrededores
- Una ampliación muy importante de la relación de

la ciudad con el Río

#### Estructura urbana de la propuesta

El Plan del Oeste se organiza en 9 áreas de actuación o sectores. A continuación se presenta cada sector valorando su importancia y especificando los principales proyectos que abarca.

#### ÁREAS DE ACTUACIÓN EN EL PLAN DEL OESTE

##### 1. PARQUE NUEVO

El Parque Nuevo o Parque Varisco se presenta hoy como un espacio público con excelente potencial pero un desarrollo incipiente. Si bien cuenta con una red vial interna y un equipamiento básico, todavía no está integrado a la vida cotidiana de la mayoría de los paranaenses. El potencial proviene de su posición estratégica que le permite vincularse directamente con el Centro de la ciudad y con su Borde Costero, y de sus calidades topográficas y paisajísticas.

#### Objetivos de desarrollo

Conformar un verdadero parque central de Paraná, en la unión del área central y el oeste de la ciudad que se busca calificar y desarrollar.

Se concibe a futuro como un espacio de múltiples actividades, incluyendo las deportivas y culturales, el encuentro ciudadano, el valor de atracción turística y de mirador del paisaje del río y de la ciudad.

Los objetivos específicos de desarrollo incluyen:

- i) Localizar equipamientos calificados, deportivos, recreativos, culturales, como atractores urbanos.
- ii) Mejorar la accesibilidad multimodal desde el sur y desde el área central de la ciudad.
- iii) Lograr el acondicionamiento paisajístico completo del parque generando una oferta de paseos y lugares atractivos.

#### PLAN PARCIAL DEL OESTE ÁREAS DE ACTUACIÓN



Fuente: Elaboración propia

iv) Definir un modelo de gestión que incluya un gerenciamiento y promoción activa del parque.

#### Actuaciones

Acondicionamiento interior y equipamiento del Parque Varisco. La topografía y las vistas hacia el paisaje juegan un papel clave en la generación del diseño del parque. Es necesario definir bordes, espacios interiores y recorridos para enriquecer la oferta de lugares caracterizados. El carácter rústico será predominante en las fases iniciales. Instalación de equipamientos colectivos de alcance metropolitano en el Parque: Complejo polideportivo y de espectáculos sobre el sector de parque con frente a Larramendi. Definir un espacio abierto para conciertos masivos y otros grandes eventos.

Creación de nuevos accesos:

- i) Puerta Sur en Larramendi asociada a futura Estación FFCC y gran equipamiento, con paradas del transporte colectivo.
- ii) Entrada desde Estrada y Medina
- iii) Desde Estrada, norte y noroeste del parque (calles y/o escaleras)
- iv) Nuevos puentes para el acceso directo desde calle Osinalde en el margen derecho (ver Parque Antoñico)

Creación de una unidad gestora para el mantenimiento, mejora y manejo de los servicios y programas a desarrollar. Deberá funcionar con un enfoque de gerenciamiento y animación del lugar (“place-management”), operando como promotor activo del uso popular del parque

#### 2. PARQUE ANTOÑICO ENTRE ESTRADA Y LARRAMENDI

#### Objetivos de desarrollo

Transformar los márgenes del Antoñico en un Parque Lineal con valor de equipamiento de escala metropolitana, y a la vez local. Históricamente el Arroyo representó en este tramo una divisoria entre dos partes segregadas de la ciudad. La propuesta busca revertir este efecto barrera. Esta actuación permitirá vincular los dos grandes parques y desarrollar un Parque Lineal. La renovación del margen derecho constituye una extensión directa del Parque Urquiza, con amplias visuales desde las altas barrancas. Contiene grandes parcelas con usos obsoletos y con edificios e instalaciones de valor patrimonial histórico. Permitiría localizar importantes inversiones y generar importantes plusvalías para financiar: obras de infraestructura necesarias de nueva conectividad para toda el área del Plan Parcial del Oeste (puentes), así como obras de infraestructura local (red cloacal, estabilización de barrancas) y viviendas para relocalizaciones de asentamientos en zonas de riesgo.

#### Actuaciones

Rediseño de la intersección Medina-Estrada al oeste del Arroyo. Es necesario Jerarquizar este punto clave en la estructura de la movilidad del oeste y su conexión al este. Se sugiere evaluar una rotonda capaz de resolver el encuentro de Estrada y Medina y los accesos nuevos al parque y al sector renovado sobre la ribera norte.

Traslado y realojo de hogares en asentamientos informales sobre margen izquierdo, entre el Arroyo y calle Medina.

Estabilización de barrancas sobre ambos márgenes.

Renovación urbana del predio industrial (fábrica de cerámicas) en el margen derecho para incorporar espacios



al parque, permitiendo la conexión entre Parque Urquiza con Parque Varisco. Parte de los edificios industriales se rescatarán como patrimonio con nuevos usos. En el sector más alto del predio se plantearán condiciones para desarrollar edificios bajos de vivienda/oficinas, con acceso por Osinalde.

Traslado de otras instalaciones con frente a Osinalde y obtención del suelo para su integración al parque.

Acondicionamiento de un Parque Lineal continuo en los márgenes del Arroyo entre Estrada al norte e Ituzaingó al sur.

Nuevo puente vehicular uniendo las calles Navarro y Panamá.

Nuevo puente elevado para peatones y ciclistas, permitiendo un ingreso directo al parque (sin intersecciones) desde Osinalde

### 3. NUEVO FRENTE COSTERO PÚBLICO Y RENOVACIÓN URBANA EN LA RIBERA NORTE AL OESTE DEL ANTOÑICO

Este sector con preexistencias industriales se presenta como una oportunidad para operaciones público-privadas de transformación de usos y de creación de un nuevo paisaje para la ribera del Río. Se compone de tres tipos de actuación.

Tradicionalmente destinado a usos industriales, complementados por equipamientos sociales y deportivos, un pequeño sector de vivienda, y una terminal fluvial, este sector de ciudad reúne hoy dos condiciones clave: su excelente localización y paisaje, y la posibilidad de un cambio de ciclo en cuanto a sus roles en la ciudad.

La obsolescencia de los viejos usos industriales permite

plantear un horizonte de reestructuración urbana que dé lugar a una nueva estructura vial y parcelaria, destinada a usos residenciales, espacios públicos costeros, equipamientos y servicios.

#### Objetivos de desarrollo

Se plantea una reestructuración y renovación intensiva, por considerarse un área de oportunidad muy destacada en la estructura de la ciudad. El objetivo es generar una zona para desarrollos inmobiliarios de tipo residencial, hotelero y terciario, y sobre la ribera continuar con una franja de recreación y paseo, y una costanera vehicular de tráfico lento. Estas actuaciones tendrán continuidad al oeste con las intervenciones de iniciativa privada para crear nuevas marinas.

Se prevé realizar estas actuaciones mediante instrumentos de urbanismo concertado entre la Municipalidad y los propietarios y desarrolladores privados. Las condiciones normativas y económicas para este desarrollo se determinarán mediante un plan de detalle reflejado en un Convenio Urbanístico.

Es un proyecto con gran viabilidad interna (por su localización única frente al río) y con gran alcance estratégico para el desarrollo del entorno. Puede constituir un proyecto de prestigio, motor de todo el desarrollo del Oeste. Permitiría localizar grandes inversiones y generar importantes plusvalías para financiar obras de infraestructura necesarias de accesibilidad y conectividad para toda el área del Plan Parcial del Oeste (puentes, rotonda, etc.) e incluso el equipamiento del Parque Nuevo.

#### Actuaciones

Continuación de la Costanera baja, mediante nuevo puente sobre el Antoñico. La costanera cruzará el Antoñico siguiendo su traza actual, para luego acercarse a la ribera, separando los espacios públicos de borde y las áreas des-

tinadas a edificación.

Creación de un paseo público costero con un muelle-balcón sobre el río, y acondicionado con lugares para recreación, descanso, caminatas y deportes.

Renovación urbana del sector de antiguos usos industriales entre la nueva costanera y Estrada mediante nuevos desarrollos residenciales y comerciales en densidad media-alta. Adopción de un modelo de gestión específico: a) definir el conjunto de la pieza como una zona de renovación urbana y ordenamiento concertado; b) elaborar y aprobar un plan de detalle con las principales definiciones estructurantes y directrices de diseño urbano; c) definir uno o más perímetros o unidades de actuación, como espacios de proyecto integrado y ámbitos de reparto de cargas y beneficios; d) utilizar convenios público-privados para fijar las obligaciones y derechos urbanísticos de las partes durante y después del proceso de renovación.



### 4. NUEVOS BARRIOS Y PROYECTOS PRIVADOS ENTRE PARQUE NUEVO Y BAJADA GRANDE

En el sector limitado al este por el Parque, al oeste por Bajada Grande, y al sur y norte por Larramendi y Estrada respectivamente, existen grandes superficies de suelo vacante para nuevos desarrollos, y se encuentran en ejecución dos barrios residenciales y un complejo terciario y recreativo "Puerto Urquiza" sobre la ribera.

Los valores paisajísticos propios del área le confieren un carácter singular, irrepetible, que se refuerza por su posición muy cercana al centro urbano tradicional.

#### Objetivo de desarrollo

Se plantea un modelo de desarrollo basado en la combinación de usos residenciales de nivel medio y alto con servicios y posibles usos terciarios. Se trata de crear un sector de ciudad integrado y a la vez complementario del centro y del frente urbano existente sobre Parque Urquiza.

#### Actuaciones

Se distinguen dos subáreas o componentes: i) los terrenos de "ladera" al norte, donde ya se asientan nuevos barrios en fase de urbanización, y ii) los terrenos altos al sur, que se encuentran todavía vacantes y sin proyecto.

Sector norte: culminación de los proyectos iniciados para dos nuevos barrios y un centro terciario y recreativo en el tramo de ladera y ribera situado al oeste del Parque Varisco, asegurando la dotación de espacios públicos calificados.

Sector sur: nuevos desarrollos de urbanismo concertado con destino residencial y terciario, en densidad media y alta, ubicados en las áreas altas entre Parque Varisco y Bajada Grande.

Directrices de trazado vial. Se definen tres conexiones nor-

te sur entre Estrada y Larramendi, que luego se continúan en calles de los barrios al sur de Larramendi. Se define también una vía parque, este oeste, que conecta el Parque Varisco con el sector ya urbanizado de Bajada Grande.



### 5. REVITALIZACIÓN URBANA DE BAJADA GRANDE Y NUEVO SECTOR DE PLAYAS

#### Objetivo de desarrollo

Promover la revitalización del casco urbano de Bajada Grande, la consolidación de tejidos urbanos adyacentes, y nuevos desarrollos residenciales y de servicios. Crear nuevos atractivos turísticos y recreativos con bases en los valores patrimoniales de Bajada Grande, con nuevos equipamientos y espacios públicos de calidad. Iniciar la apertura de un nuevo frente de playas hacia el sur consolidando la vía de acceso y habilitando usos de servicios y hotelería, con un enfoque de protección ambiental y paisajística

La propuesta de revalorizar el Casco Histórico Bajada Grande permite proyectar este barrio como un foco de

atracción hacia el extremo Oeste. Se concibe para este Casco un carácter de barrio bohemio, turístico, de bares y locales de gastronomía típica, siendo necesaria su recualificación urbana con todos los servicios (cloaca, asfalto, luminarias, etc.). Poner en valor lo típico del casquito histórico, trabajar el perfil comercial de oferta gastronómica, de insumos de pesca, de calidad ambiental con fuerte presencia de la naturaleza y de escala humana.

#### Actuaciones

Programa integral de revitalización urbana en Bajada Grande, con destino residencial y turístico, basado en la protección de su escala y ambiente, la densificación residencial y el desarrollo de servicios y comercios destinados a visitantes. Para este programa se plantean las siguientes directrices:

- i) Mantenimiento de la escala
- ii) Elaboración de un inventario y catálogo de elementos y espacios patrimoniales.
- iii) Adopción de una normativa de protección y deber de conservación en base al catálogo.
- iv) Incentivos para la rehabilitación de vivienda.
- v) Incentivos para las Pymes comerciales y los servicios.
- vi) Reconversión de suelos con usos obsoletos y edificación en suelos vacantes.

Proyecto de nuevo frente costero de Bajada Grande. Comprende la recuperación de áreas del FFCC y muelle de balsas, la consolidación de un parque equipado con vista al río, una terminal de intercambio y un nuevo tramo de costanera. Esta operación incluye un proyecto de rescate y refuncionalización del gran muelle de YPF, y la refuncionalización de la Planta de Gas. Se promoverá la localización de un equipamiento de alcance urbano, capaz de atraer público desde toda la ciudad, que opere como elemento simbólico jerarquizando la zona.

Se propone también un nuevo tramo de costanera con



diseño blando, para convivencia de autos, bicicletas y peatones, uniendo el parque con Estrada.

La actuación se completa con una terminal del Transporte Colectivo previendo coincidencia de buses y tren urbano. Nuevo frente de playas extendido hacia el sur de Bajada Grande, a desarrollar en etapas, servido por una vía interior a 150-200m del borde, con accesos en peine y núcleos de servicios y estacionamientos. Preservación como reserva de la faja intermedia arbolada. Se plantean estos lineamientos:

i) Operación inicial referida a 500-600m de playa al sur de Bajada Grande: acondicionamiento físico ambiental de la playa, mejora de accesos, liberación de suelos ocupados en forma irregular, definición de espacios y concesiones para servicios básicos (paradores), garantía de accesibilidad en transporte público y previsiones para estacionamientos privados.

ii) Enfoque general de alta calidad y sostenibilidad ambiental en las intervenciones, considerando riesgos de usos informales, y la presencia adyacente de una reserva (zonas bajas interiores).

iii) Evitar un proceso de fraccionamiento privado extensivo del suelo en la franja costera, optando por una valoración progresiva, con etapas bien definidas.

## 6. RESERVA AMBIENTAL DE LOS BAÑADOS

El sector de suelo inundable, lagos y bañados demarcado al sur por Ameghino, al oeste por la nueva costanera baja, al este por la nueva costanera alta, y al norte por la faja de la vía de FFCC, pasará a conformar una pieza gestionada de un sistema ambiental protegido que se prolongará en áreas similares al sur.

El objetivo es Crear una reserva ambiental abarcando las tierras bajas inundables por detrás de la faja costera. Se hace necesario un enfoque activo de protección debido a las amenazas existentes (ocupación informal de suelo

desde bajada grande) y al aumento de las presiones futuras derivado de la revitalización y densificación de todo su entorno urbano.

La prolongación de Ameghino hacia el oeste hasta su encuentro con la costanera baja brinda acceso directo a la nueva zona de playas para todo el sector de ciudad situado al sur, y cierra el circuito con los accesos desde Bajada Grande.

## 7. URBANIZACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE BARRIOS EN EL SECTOR OESTE CENTRAL.

Entre Larramendi al norte y Anselmi al sur se ubican varios sectores de barrios semi urbanizados y otros de ocupación informal, que hoy conforman tejidos muy precarios en términos de sus calidades urbanas, y en gran parte subutilizados. Se plantea además un problema de fragmentación urbana y social acentuado por la presencia de áreas vacantes y la discontinuidad de la trama viaria.

La vieja traza del FFCC es hoy un espacio abandonado, vulnerable, sujeto a nuevas ocupaciones.

### Objetivos de desarrollo

En el contexto de un plan para el Oeste, estas son áreas de urbanización y consolidación prioritaria, en las que se puede generar una oferta de vivienda y suelo alternativa a las extensiones periféricas al sur o al oeste de la ciudad. Se trata en parte de desarrollos privados y de posibles desarrollos públicos como los programas de vivienda social.. Con este fin se deben generar condiciones en materia de infraestructuras troncales, y modelos de gestión público privada para completar las redes locales de la urbanización.

El enfoque territorial integrado es necesario para garantizar la conectividad entre los actuales fragmentos y una dotación de servicios adecuada para el conjunto.

### Actuaciones

Dada la diversidad de situaciones de partida en cuanto al desarrollo de la urbanización, se requieren enfoques diferenciados:

En el caso de los barrios de origen formal con ocupación/ desarrollo incompleto, se trata de establecer en el Plan Parcial las adecuaciones normativas, los incentivos y las obras de infraestructura necesarias para favorecer el completamiento de estos polígonos.

En el caso de Barrios de urbanización incompleta y espacios vacantes, se plantea Estudiar soluciones para poder completar a corto plazo las infraestructuras y sanear la condición jurídica de estos fraccionamientos, habilitando a su ocupación formal. En el caso de las Áreas ocupadas en forma irregular, un estudio detallado deberá determinar las condiciones diferenciales de cada sector de ocupación informal y la viabilidad de su consolidación o la necesidad de su relocalización. En los predios ocupados que eran propiedad del Ferrocarril se plantea una oportunidad para una actuación pública con programas de vivienda social.

Como eje de espacio público en sentido este oeste para estos barrios se transforma la traza de la vía de FFCC entre Bajada Grande y el Parque Varisco en una franja de espacio público y transporte multimodal. (ver más adelante) Asociado al proyecto de recuperación del tren urbano, se plantea una estación en Bajada Grande y una estación en el nuevo acceso al Parque Varisco desde Larramendi. Este eje verde permite conectar el Parque Varisco y el sistema de Bajada Grande (parque costero y playas) mediante espacio público calificado y movilidad blanda.

## 8. REMEDIACIÓN URBANO-AMBIENTAL Y SOCIAL EN ZONA DE VOLCADERO Y CANTERAS

Esta es una zona fuertemente degradada por la presencia de la Cantera y el Volcadero, con desarrollos urbanos incompletos y grandes áreas de ocupación informal, con

condiciones habitacionales precarias. En este sentido, se trata de una zona crítica desde el punto de vista ambiental y social que requiere acciones de remediación y reparación antes de estar disponible para desarrollos alternativos.

### Objetivos de desarrollo

En este sector situado al norte y al sur de Ameghino se plantea un programa de recuperación integral a partir del progresivo abandono del volcadero de basura (a sustituir por un relleno sanitario en otra localización). ), La recuperación de los espacios de canteras, la remediación ambiental general, y operaciones de mejoramiento urbano en etapas comenzando por atender las situaciones más críticas.

### Actuaciones

Clausura y remediación ambiental del Volcadero. Operación de la nueva planta de Clasificación. Reurbanización de barrios precarios en el entorno (nuevas infraestructuras, relocalizaciones, vivienda, espacio público y equipamientos, componente de desarrollo social).

## 9. VIALIDAD TRONCAL Y MOVILIDAD

El conjunto del Oeste cuenta con dos conexiones transversales completas (Estrada y Larramendi) pero carece de una malla de vías troncales capaz de completar los vínculos interzonales este-oeste y norte-sur. Este tipo de malla macro es muy importante para garantizar un desarrollo urbano integrado del conjunto de los barrios que conforman el distrito.

El objetivo de esta actuación es asegurar la conectividad troncal en el sentido este-oeste y norte-sur en el conjunto del ámbito del plan parcial, como condición para un desarrollo integrado y la accesibilidad amplia a los principales puntos de interés y servicios.

### Actuaciones

Eje multimodal O-E (ex vía FFCC) con tres estaciones Es indispensable su desarrollo utilizando la traza de las vías del FFCC para promover una nueva vía de conectividad Este-Oeste, para favorecer la integración urbana y para revertir la degradación actual que genera situaciones sociales insostenibles y fragmentación urbana y social. Este eje verde permite conectar el Parque Varisco y el sistema de Bajada Grande (parque costero y playas) mediante espacio público calificado y movilidad blanda

Este eje multimodal tendría calles públicas a cada lado de la vía, conectándose con el barrio 33 Orientales, el Paseo Ituzaingó y Bv. Racedo. Su desarrollo como Proyecto Ejecutivo implica el diseño Vial y Ferroviario y la relocalización de unas 60 viviendas.

En la perspectiva de operación de un tren metropolitano de pasajeros, se plantea una estación en Bajada Grande, una en el centro del barrio y una en el nuevo acceso al Parque Varisco desde Larramendi.

Eje O-E Ameghino Consolidar este eje transversal del sector oeste y prolongar su trazado para dar acceso al frente costero.

Eje N-S Costanera baja (playas del oeste) Consolidar esta vía en su nueva función de distribuidora de acceso al borde costero nuevas playas y soporte de nuevos equipamientos

Eje N-S Costanera alta Completar esta vía que cuenta con previsiones de trazado, entre su tramo construido al sur y Estrada en el borde norte. Define el límite entre las áreas urbanizadas-urbanizables y la reserva ambiental de las tierras bajas.

Segundo Eje N-S Uniendo algunos tramos preexistentes, se propone completar esta conexión norte-sur entre Estrada y Ameghino, pasando por el borde oeste del Parque Nuevo





REVITALIZACIÓN DEL EXTREMO DE BAJADA GRANDE. COMPONENTES DE LA ACTUACIÓN.



Fuente: Elaboración propia

NUEVO SISTEMA DE ESPACIOS VERDES COSTEROS, CONTINUIDAD DE LA RAMBLA, PARQUE ANTOÑICO COMO CONEXIÓN ENTRE PARQUE URQUIZA Y PARQUE VARISCO



Fuente: Elaboración propia

PARQUE ANTOÑICO ENTRE ESTRADA Y LARRAMENDI, NUEVO FRENTE SOBRE CALLE OSINALDE, NUEVOS PUENTES (VEHICULAR Y PEATONAL) CONEXIÓN ENTRE PARQUE NUEVO Y PARQUE URQUIZA.

Nuevo paseo público ribereño		Continuidad de la Costanera baja
Continuidad de Costanera		Reconversión de instalaciones fabriles y nuevos usos
Zona para proyectos inmobiliarios		Puente Vehicular en calle Panamá
Nuevo acceso al Parque Varisco		Nueva calle de borde.
Puente peatonal y de ciclistas		
Canalización Arroyo y nuevo Parque Antónico		
Realojo de asentamientos informales que ocupan áreas destinadas a parque.		

Fuente: Elaboración propia

La operación urbana transformadora del Oeste y Bajada Grande contempla la realización de acciones de preinversión por un monto de US\$ 1,1 millones y de inversión por un monto de US\$ 35,1 millones en el corto plazo (2015-

2019), de US\$ 34 millones de inversión en el mediano plazo (2020-2024) y de US\$ 6,1 millones de inversión en el largo plazo (2025-2034).

ACCIÓN	CORTO PLAZO (2015 -2019)		MEDIANO PLAZO (2020 - 2024)		LARGO PLAZO (2025 - 2034)	
	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$
Elaboración de plan parcial	250,000	-	-	-	-	-
Gerenciamiento global del plan a 5 años	500,000	-	-	-	-	-
Parque varisco	75,000	3,750,000	100,000	12,000,000	-	-
Parque antoñico entre estrada y larramendi	25,000	10,850,000	-	-	-	-
Nuevo frente costero y renovación urbana en ribera Norte	150,000	11,250,000	-	750,000	-	-
Nuevos barrios y proyectos entre parque nuevo y bajada grande	-	-	-	-	-	-
Revitalización de bajada grande y nuevo sector de Playas	-	4,250,000	-	4,200,000	-	-
Reserva ambiental de los bañados	75,000	1,000,000	-	-	-	-
Urbanización y consolidación de barrios en sector Oeste central	-	-	-	-	-	-
Recuperación urbano - ambiental y social en zona Volcadero	-	-	-	700,000,000	-	-
Vialidad troncal y movilidad	-	4,000,000	-	10,075,000	-	6,075,000
<b>Subtotal toeste y bajada grande</b>	<b>1,075,000</b>	<b>35,100,000</b>	<b>100,000</b>	<b>34,025,000</b>	<b>-</b>	<b>6,075,000</b>



## OPERACIÓN URBANA 2: CORREDOR ANTOÑICO - FFCC

### Introducción

El Arroyo Antoñico y la vía férrea fueron y son todavía un límite entre áreas de ciudad diferentes y una barrera para su comunicación: de un lado las áreas centrales consolidadas, y de otro la urbanización del oeste, incompleta y con muchas carencias de infraestructura y de servicios.

El efecto de barrera se advierte en la discontinuidad de las tramas urbanas y la escasez de conexiones entre los márgenes del arroyo, o a través de la vía. En sus bordes y espacios intermedios las tramas urbanas se debilitan o se distorsionan, dejando espacios libres residuales.

Los huecos de la trama urbana formal, a las barrancas del arroyo, y el desuso de la vía férrea, generaron espacios vulnerables, en los que la ciudad creció de manera informal, mediante ocupaciones de terrenos y viviendas autoconstruidas, sin los servicios elementales..

En los últimos años, las acciones de la Municipalidad se orientaron a mejorar estos espacios mediante tres tipos de acciones, realizadas para tramos singulares:

- i) Canalizaciones o entubamientos del Arroyo con creación de nuevas calles y espacios públicos de escala vecinal;
- ii) Proyectos de mejoramiento de barrios que incluyen la regularización de asentamientos informales, la dotación de redes de servicios y la construcción de equipamientos sociales y espacios comunitarios, se destacan los proyectos PROMEBA ejecutados y en curso de ejecución en determinados tramos sobre márgenes del arroyo.
- iii) Mejora de las conexiones entre los márgenes del Arroyo con nuevos puentes, construidos y proyectados en el Programa de Integración Barrios-Centro. En relación con la vía férrea, fue elaborado recientemente el Plan para los

terrenos del FFCC y la regeneración de su entorno urbano (2012), como visión general propositiva para el corredor y anteproyecto de algunas piezas destacadas como la estación central. Este plan puso en evidencia las oportunidades urbanas existentes y el beneficio que la ciudad puede lograr mediante la recuperación de estos espacios.

iv) Las acciones de regularización del cauce y de entubamiento, así como las operaciones de nuevas calles y nudos viarios, ejecutados o proyectados.

El desafío pendiente es integrar las actuaciones en una operación coherente que abarque en conjunto el corredor que forman el arroyo, la vía y su entorno urbano, garantizando su impacto estructural en la ciudad. Para esto se requiere en primer lugar una visión de futuro de esta franja, la visión de un corredor urbano de espacio público (parque lineal del arroyo), transporte multimodal (nuevas calles y bicisendas, ferrocarril urbano) y equipamientos colectivos (educación, salud, centros barriales), rodeado de barrios residenciales con todos sus servicios. En segundo lugar, esta visión debe traducirse en planes y proyectos y llevarse a la práctica, mediante una gestión altamente coordinada de sus componentes (operaciones de suelo, nuevas infraestructuras, viviendas, espacios públicos, movilidad y transporte, equipamientos)

### Objetivos

En función de los antecedentes, la actuación urbana propuesta apunta a tres resultados de alto impacto urbano y ambiental:

- i) La creación de un Parque Lineal o Corredor Verde, un sistema de espacios públicos de escala barrial y urbana-metropolitana conectados y recorribles, en los márgenes del Arroyo Antoñico.
- ii) La creación de un eje multimodal de movilidad urbana capaz de servir a la población del municipio central y los vecinos.
- iii) La renovación de usos urbanos, recuperación de zonas



precarias, puesta en valor de las áreas adyacentes, concentración de programas de vivienda y densificación, generando alternativas de ciudad compacta frente a las crecientes tendencias hacia el crecimiento disperso en las periferias.

### Tipos de acciones propuestas

El corredor urbano (terrenos del FFCC, Antoñico y sus márgenes, y entorno urbano) se plantea como una actuación integrada. Mediante un plan parcial se definen los objetivos generales y los objetivos por tramos, y se articula un conjunto de intervenciones separadas en la gestión y en el tiempo. La aprobación de un plan parcial es necesaria para que el resultado trascienda la suma de acciones locales y logre tener el impacto positivo buscado en la escala urbana general e intermedia.

Las acciones de corto plazo, en consecuencia, son de tres tipos:

- i) Elaborar y aprobar el Plan Parcial del Corredor Urbano, incluyendo el ordenamiento detallado del área y la programación de las actuaciones públicas y concertadas en materia de vivienda, infraestructuras, espacio público, transporte, saneamiento ambiental, y otros que correspondan.
- ii) Elaborar proyectos ejecutivos para las acciones prioritarias identificadas, y asegurar su viabilidad técnica, económica, social y política.
- iii) Ejecutar las acciones prioritarias de responsabilidad pública o público-privada.

### Claves para la elaboración del Plan Parcial

Se define como ámbito para el Plan Parcial una franja que abarca el Arroyo y sus márgenes, la vía y los espacios del FFCC, y los tejidos urbanos intermedios y adyacentes, entre el eje de Larramendi-Laprida al norte, y de Larralde al sur.

Entretanto, el sector de vía entre Larramendi y Bajada

Grande, y el tramo final del Arroyo entre Larramendi y su desembocadura, se integran en el Plan Parcial del Oeste. En la franja definida, se distinguen cuatro grandes tramos:

- i) El primero corresponde a la cuenca baja del arroyo, y se extiende entre Larramendi y Libertad. Sobre este tramo ya están en marcha operaciones de recuperación urbana (PROMEBA) y de canalización del arroyo, y están definidos nuevos puentes. Falta integrar las actuaciones sobre el eje de la vía: liberación de suelo ocupado en forma irregular, recuperación de la vía, diseño de calles laterales.
- ii) El segundo tramo, entre Libertad y Av. de las Américas, corresponde a la presencia dominante de la Estación Central y el conjunto de terrenos y construcciones accesorias. Están en curso actuaciones sobre el cauce del arroyo, y operaciones viales asociadas. Existen propuestas del estudio de 2012 para la rehabilitación parcial de la Estación Central y la reconversión de parte de los terrenos ferroviarios para programas de vivienda y servicios.
- iii) El siguiente tramo corresponde a la cuenca alta del arroyo, y se extiende desde Av de las Américas hasta la calle Miguel David. En este tramo, la vía y el arroyo corren en paralelo, a corta distancia. La geometría de trama urbana (sobre la macrotrama rural de 500x500m) se continúa a ambos lados del eje.
- iv) El último tramo, entre Miguel David y Crisólogo Larralde, corresponde a las nacientes del arroyo, y a la bifurcación de la vía en dos direcciones, una hacia el sur y otra hacia el este. Esta es una zona con fragilidad ambiental por albergar las nacientes del Antoñico, y a la vez muy fragmentada desde el punto de vista de los tejidos urbanos.

En el plano 2 de la siguiente página, es un tramo en el que se representan en amarillo las nuevas calles (salvo A. Medina que es preexistente) que bordean el parque lineal. En violeta se destacan los asentamientos informales a realojar para garantizar la continuidad del parque. El Arroyo Antoñico tiene algunos tramos entubados en los que corre bajo tierra (entre Laprida y Ameghino), lo que permite un

uso integrado de ambas márgenes. En los restantes tramos el Arroyo se canaliza a cielo abierto. Con este planteo se logra un recorrido parqueado y continuo entre la ribera del Río Paraná al norte y la calle Libertad al sur, con una longitud de 3.350m.

En el plano número 3 la principal intervención es la reconversión de la estación central para destinar parte de sus espacios a desarrollos de vivienda en bloques bajos y servicios. El Arroyo en el tramo entre Av del Ejército y Gral Espejo-Tomás Guido se canaliza y se crea un parque lineal en sus márgenes, resolviendo conexiones locales mediante puentes. Al sur de Tomás Guido y hasta Av. de las Américas, el Arroyo se encuentra entubado y se consolida una calle en su lugar.

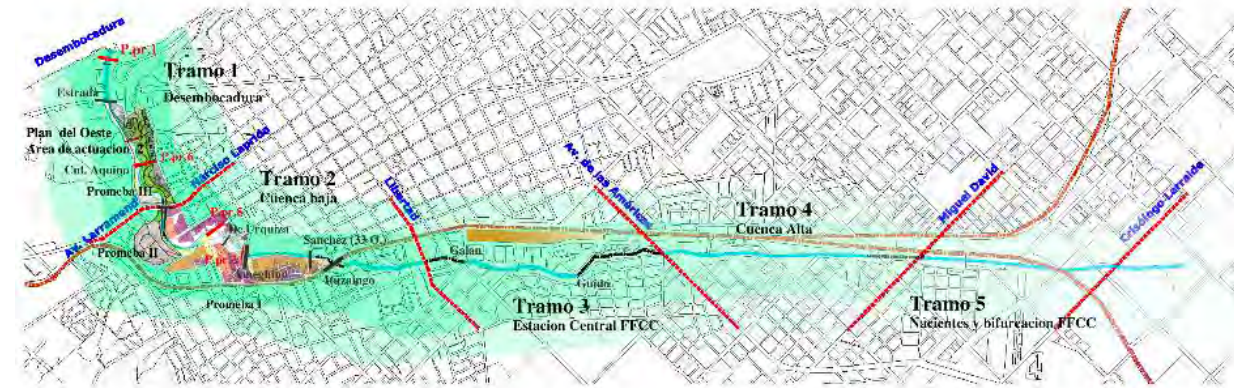
Con respecto al Plano número 4, es un tramo en el que se prevé el entubamiento del arroyo y la creación del parque lineal, acompañado por una nueva calle de borde. Existen asentamientos informales a consolidar mediante su reurbanización (inmediato al sur de Av. de las Américas) o a trasladar (cercano a calle David). El tramo entre vías, luego de su bifurcación, se tratará como parque hasta David.

El tramo del plano número 5 coincide con las nacientes del arroyo. En su momento fue urbanizado más allá de lo conveniente para un manejo hídrico sostenible. Se propone conservar como no urbanizables los espacios vacantes indicados en el gráfico. En ellos podrán disponerse usos deportivos evitando la impermeabilización del suelo.

La operación urbana transformadora de la vía férrea y el arroyo Antoñico contempla la realización de acciones de preinversión por un monto de US\$ 0,44 millones y de inversión por un monto de US\$ 30,2 millones en el corto plazo (2015-2019), de US\$ 12,7 millones de inversión en el mediano plazo (2020-2024) y de US\$ 2 millones de inversión en el largo plazo (2025-2034).



PLANO 1. CORREDOR ANTOÑICO-FFCC. IDENTIFICACIÓN DE TRAMOS PARA LA ACTUACIÓN INTEGRADA



Fuente: Elaboración propia

PLANO 2. ACTUACIONES EN LA CUENCA BAJA DEL ANTOÑICO (TRAMO 2, ENTRE LARRAMENDI Y LIBERTAD)



Fuente: Elaboración propia



PLANO 3. ACTUACIONES EN LA CUENCA MEDIA DEL ANTOÑICO (TRAMO 3, LIBERTAD - AV. DE LAS AMÉRICAS)



Fuente: Elaboración propia

PLANO 4. ACTUACIONES EN LA CUENCA ALTA DEL ANTOÑICO (TRAMO 4, AV. DE LAS AMÉRICAS - DAVID)



Fuente: Elaboración propia



## PLANO 5. ACTUACIONES EN LAS NACIENTES DEL ANTOÑICO (TRAMO 5, AL SUR DE DAVID)



Fuente: Elaboración propia

ACCIÓN	CORTO PLAZO (2015 -2019)			MEDIANO PLAZO (2020 - 2024)		LARGO PLAZO (2025 - 2034)	
	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	FINANCIAMIENTO	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$
Elaboración del plan parcial	100,000	-	-	-	-	-	-
Sistematización de causas del arroyo (tramos Específicos)	90,000	6,000,000	-	52,500	3,500,000	-	-
Entubamiento del arroyo (tramos específicos)	67,500	4,500,000	-	33,750	2,250,000	-	-
Construcción de nuevas calles de borde de parque y/o Sobre arroyo entubado	54,000	4,500,000	-	21,000	1,750,000	9,600	800,000
Acondicionamiento de espacios públicos del parque	-	1,800,000	-	-	1,200,000	-	-
Construcción de edificios para equipamientos sociales	45,000	3,000,000	-	22,500	1,500,000	-	-
Expropiaciones y compras de suelo para incorporar Al parque	-	2,250,000	-	-	-	-	-
Relocalización de asentamientos informales inviables	50,000	5,000,000	-	25,000	2,500,000	12,500	1,250,000
Nuevos puentes vecinales y principales	38,000	3,177,356	Min. Plan. Federal Nación (BID)	-	-	-	-
<b>Subtotal vía ferrea - arroyo antoñico</b>	<b>444,500</b>	<b>30,227,356</b>	<b>-</b>	<b>154,750</b>	<b>12,700,000</b>	<b>22,100</b>	<b>2,050,000</b>

OPERACIÓN INTEGRADA 3:  
CUENCA DEL ARROYO COLORADO

Entre Av. Crespo y Av. Almafuerde, los cauces del Arroyo Colorado y sus afluentes, y del arroyo Culantrillo, se extienden por 4 km atravesando la trama urbana. Históricamente, la ciudad se adaptó a la presencia de los arroyos de una manera espontánea y no planificada. Por un lado, la trama de avenidas principales cada 500m está diseñada con independencia la topografía, y por otro, las tramas locales dentro de los módulos de 500x500m se interrumpen y distorsionan fuertemente debido a la presencia de los cauces, las barrancas y las áreas inundables.

Las situaciones problemáticas asociadas a los cauces son las siguientes:

- Interrupciones de la macrotrama de avenidas. En general, la avenidas mantienen la conectividad mediante puentes, a excepción de: Av. Fraternidad, que se ve interrumpida por dos cauces, y la intersección de Av. Francia con Av. Gobernador Crespo, en la que ambas avenidas se interrumpen. En el caso de Blas Parera, la adaptación al cauce del Arroyo dio lugar a un leve desvío de su trazado, sin afectar su continuidad.
- Interrupciones y distorsiones geométricas en el trazado de las calles locales. En este caso, predomina la falta de conexión entre las calles locales a uno y otro margen de los cauces, y en muchos casos la discontinuidad geométrica de los trazados. Esto supone una barrera entre barrios y vecindarios y afecta principalmente la movilidad de alcance local, salvo cuando se suma a interrupciones de la macrotrama.
- Erosión de suelos públicos y privados. En algunos tramos, la dinámica de los cauces determinó pérdidas de suelos parcelados, debido a despla-

zamientos de las barrancas.

Generación de espacios vulnerables en los márgenes. La ausencia de destinos de suelos públicos o privados por su condición residual o por dificultades derivadas de la topografía del sitio, determinó espacios vulnerables frente a las apropiaciones informales, parte de ellos están hoy ocupados o convertidos en basurales.

Asentamientos informales en los márgenes. Se detectan asentamientos irregulares, con viviendas autoconstruidas, precarias, y afectadas por diversos riesgos, en varios puntos de los cauces. En particular la presencia de asentamientos es notoria en el tramo entre Circunvalación y Crespo, y en el tramo entre Churrarín y Almafuerde. Inundación de áreas urbanas adyacentes. En el estudio realizado por la consultora IDOM para ICES, se identificaron con precisión los riesgos asociados a inundaciones, tomando en cuenta los efectos del cambio climático.

Utilización de los cauces como cloacas urbanas. Al igual que otros cauces urbanos, estos reciben efluentes domiciliarios e industriales que determinan un nivel no admisible de contaminación de las aguas que van a dar al Río Paraná, impactando sobre zonas turísticas de la ribera.

Además de todos los problemas señalados, se destaca la pérdida de oportunidades vinculadas a los servicios ambientales que los arroyos y las áreas verdes adyacentes podrían brindar a la ciudad en caso de ser proyectados y cuidados con ese fin.



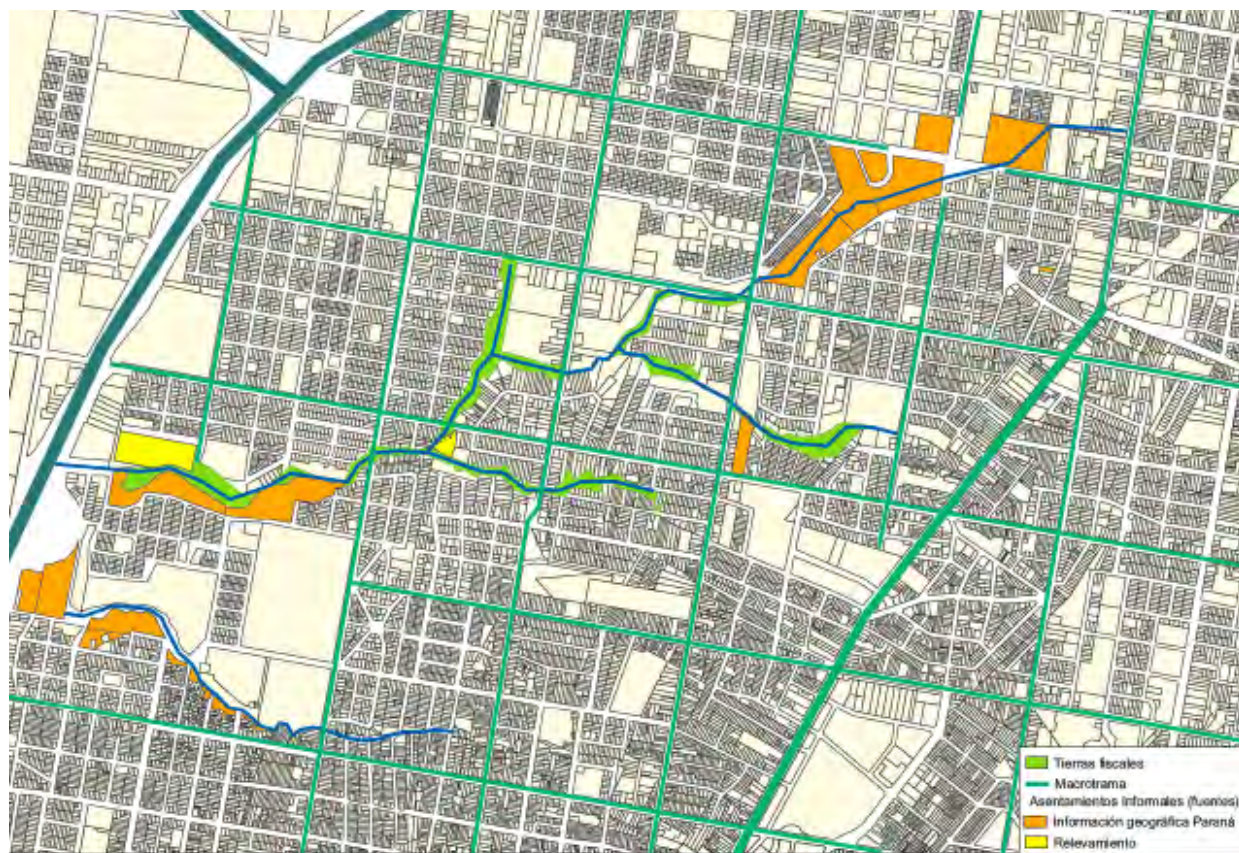


## VISIÓN GENERAL DE LA ZONA DE ACTUACIÓN, IMAGEN SATELITAL



Fuente: Elaboración propia

## VISIÓN GENERAL DE LA ZONA SOBRE EL PLANO DE CALLES Y PARCELARIO URBANO



Fuente: Elaboración propia

La intervención integrada se propone redefinir la relación de los arroyos con la vida urbana, pasando de una situación en la que predominan los impactos negativos, a una situación favorable para el desarrollo urbano-ambiental, social y económico de la ciudad.

El objetivo general consiste en el saneamiento ambiental y la regulación hídrica de la cuenca, y la creación de un sistema de espacios verdes públicos, que tenga continuidad entre Av. Almafuerde y Av. Circunvalación (y más allá hasta la ribera del Paraná), recorrible a pie o en bicicleta. Este sistema de espacios verdes contará además con tres parques acompañados de equipamientos al servicio de los barrios.

La gama de acciones a realizar incluye:

- Continuidad vial de todas las avenidas principales. Esta acción, que comprende cuatro puentes, ya está prevista en el Programa de Integración Barrios-Centro.
- Completamiento de la trama urbana local incorporando conexiones entre ambos márgenes donde resulte necesario.
- Sistematización del cauce y estabilización de barrancas en todo el recorrido de los arroyos, partiendo de las recomendaciones del Estudio de Base realizado (IDOM 2014). Alternativamente, entubamiento de tramos del arroyo en tramos que lo requieran.

## VISIÓN GENERAL DE LA OPERACIÓN INTEGRADA



Fuente: Elaboración propia

- Realojo de viviendas informales en situación inviable por vulnerabilidad o extrema dificultad de integración urbana, o por estar ocupando espacios destinados a parque.
- Reordenamiento y consolidación urbana de los sectores de asentamiento informal viables.
- Acondicionamiento de espacios verdes públicos anexos al cauce, para beneficio de los barrios adyacentes, y para conformar un parque lineal recorrible a pie o en bicicleta.
- Rediseño de los bordes del tejido formal, en algunos casos mediante el agregado de nuevas vías paralelas al cauce, y siempre definiendo una adecuación de la normativa coherente con el proyecto general.
- Construcción de nuevos equipamientos sociales y desarrollo de programas de integración social para las poblaciones que hoy habitan en condiciones precarias en las barrancas y bordes del arroyo.

En los distintos tramos se plantean directrices de diseño para dar respuesta a situaciones y oportunidades específicas, combinando estos tipos de acciones.

En conjunto, la intervención contempla obras de canalización y consolidación de barrancas del arroyo en una extensión de 8.200m lineales medidos sobre su eje, y la

construcción de nuevas calles de borde de los espacios verdes en una longitud total de 5.000m. Todas las calles de borde incorporan bicisendas y amplias veredas peatonales. A lo largo del recorrido del Arroyo Colorado, se generan tres ensanchamientos del parque lineal, que funcionarán como parques zonales, integrados con equipamientos deportivos y sociales. También se consolida un espacio deportivo sobre el margen derecho del Arroyo Culantrillo.



**CONEXIÓN CON LA RIBERA DEL PARANÁ (TRAMO AL NORTE DE LA AV. DE CIRCUNVALACIÓN)**

En este tramo se produce la confluencia del Arroyo Colorado y el Culantrillo en el Arroyo Las Viejas que desemboca en el Río Paraná. Las propuestas de actuación ya fueron desarrolladas en Plan Maestro del Área costera de Paraná, Tomo II, citado anteriormente.



Fuente: Elaboración propia

**TRAMO 1: ENTRE AV. DE CIRCUNVALACIÓN JOSÉ HERÁNDEZ Y AV. DON BOSCO**

En este tramo están presentes los arroyos Colorado y Culantrillo. Entre ellos queda un sector de ciudad poco conectado, al que se accede desde Av. Don Bosco.

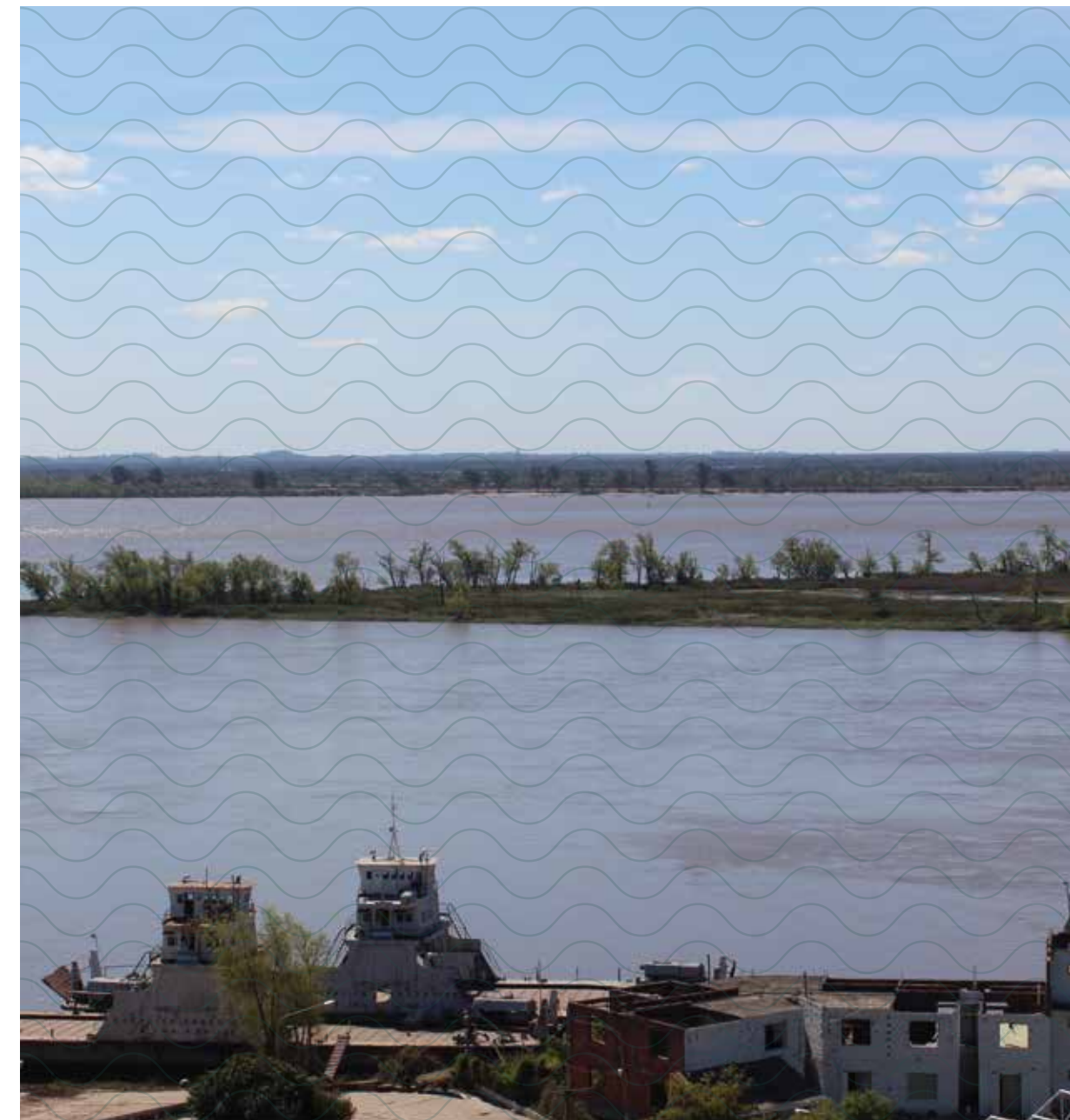


Fuente: Elaboración propia

Una primera acción que involucra a ambos tramos es el completamiento de la Av. Fraternidad, que requiere la construcción de dos puentes, hoy previstos en el Programa de Integración Barrios-Centro.

Además, en el entorno del Arroyo Colorado, la intervención incluye canalizar el cauce del arroyo y crear un parque urbano, mejorando las conexiones entre ambos márgenes. El detalle de las acciones es el siguiente:

- Completar las calles Cabildo Abierto y Av. de los Constituyentes como bordes del parque;
- Consolidar o trasladar los asentamientos informales existentes en función de su viabilidad urbano-ambiental.
- Mediante convenios urbanísticos con propietarios, integrar parte de las parcelas vacantes al nuevo parque, a cambio de otros suelos o de derechos de edificación para una franja de vivienda en bloques bajos con frente a Cabildo Abierto.
- Construir un equipamiento barrial de tipo social cercano a la intersección de Fraternidad y Cabildo Abierto.
- Acondicionar el parque integrando una ciclovía continua.
- Definir un cruce de la Av. de Circunvalación para que la ciclovía se pueda prolongar hasta las playas en la ribera del Paraná. Por su parte, en el entorno del Arroyo Culantrillo, las acciones incluyen:
- Sistematizar el cauce.
- Regularizar los asentamientos informales que ocupan el margen izquierdo y consolidar una calle perimetral completando las manzanas existentes.
- Consolidar un parque deportivo en los espacios verdes existentes sobre el margen derecho.





**TRAMO 2: ENTRE AV. DON BOSCO Y AV. CHURRUARÍN**

En este tramo el cauce principal recibe tres afluentes, entre ellos el Arroyo Manga.

El objetivo de la intervención es continuar con un pasillo verde transitable, y conformar un segundo parque acompañado de un equipamiento zonal.

El parque se ubicará en los espacios vacantes situados en el ángulo que forma el Arroyo Colorado con un afluente menor, a los fondos de las parcelas frentistas a la Av. Brown. El parque tendrá acceso por nuevas calles de predominio peatonal a crear sobre los márgenes del Arroyo Colorado y su afluente.

En este módulo, y en el siguiente aguas arriba, hasta la Av. Parera, la acción se completa con la canalización del cauce principal y el afluente, la estabilización de las barrancas, y la construcción de tramos de calle para conectividad y sendas para peatones y bicicletas.

Entre Almirante Brown y Churrugarín, la Av. Blas Parera se desvía actualmente por la obra de canalización del arroyo. Al completarse esta obra se definirán dos franjas verdes laterales dando continuidad al paseo público.

Por su parte, en el tramo del Arroyo Manga aguas debajo de Almirante Brown, se realizará el entubamiento del arroyo, generando una vía de prioridad peatonal parqueada sobre su cauce actual.

**TRAMO 3: ENTRE AV. CHURRUARÍN Y AV. ALMAFUERTE**

Actualmente entre Churrugarín y Gobernador Crespo el cauce principal se encuentra bordeado por asentamientos informales que ocupan una extensa franja de suelo, sobre ambos márgenes. A su vez, las avenidas Francia y Crespo están interrumpidas en la zona en que deberían



Fuente: Elaboración propia



Fuente: Elaboración propia

intersectarse, y el entorno también se encuentra afectado por ocupaciones irregulares.

El concepto guía de la intervención es construir el parque lineal culminando en un punto de acceso sobre Av. Almafuerite, resolver la intersección entre las avenidas y localizar allí un equipamiento de alcance zonal para beneficio de los barrios circundantes. Por tanto las acciones son las siguientes.

— Construcción de los tramos faltantes de las avenidas Crespo y Francia para resolver su continuidad y su intersección, resolviendo el pasaje del arroyo en este punto, tal como está previsto en el pro-

grama de Integración Barrios-Centro.

- Obtención del espacio para el parque lineal en los márgenes del arroyo Entre Churrugarín y Francia, y en el siguiente tramo hasta Almafuerite, mediante el realojo de los hogares ocupantes hacia programas de vivienda en predios cercanos.
- Canalización del arroyo y consolidación de las barrancas.
- Construcción del parque y las calles perimetrales necesarias en estos tramos.
- Creación de un acceso del parque desde Av. Almafuerite mediante una pequeña plaza, en el punto inicial del cauce abierto.

La operación urbana transformadora del arroyo Colorado contempla la realización de acciones de preinversión por un monto de US\$ 0,2 millones y de inversión por un monto de US\$ 6,8 millones en el corto plazo (2015-2019), de US\$ 21,8 millones de inversión en el mediano plazo (2020-2024) y de US\$ 1,2 millones de inversión en el largo plazo (2025-2034).

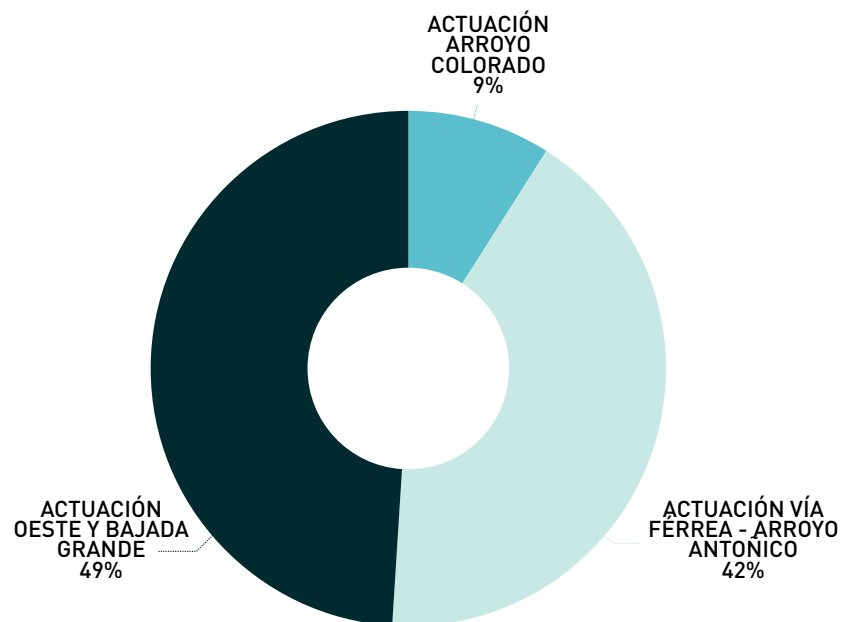
ACCIÓN	CORTO PLAZO (2015 -2019)			MEDIANO PLAZO (2020 - 2024)		LARGO PLAZO (2025 - 2034)	
	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	FINANCIAMIENTO	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$
Elaboración del plan parcial	100,000	-	-	-	-	-	-
Sistematización de cauces de arroyos 8,2 km lineales	-	-	-	112,500	7,500,000	-	-
Nuevas calles de borde del corredor verde: 5km lineales	15,000	1,500,000	-	25,000	2,500,000	-	-
Acondicionamiento de espacios públicos del parque	-	800,000	-	-	1,500,000	-	-
Tres edificios de equipamientos sociales en los Ensanches del parque lineal	22,500	1,500,000	-	45,000	3,000,000	-	-
Expropiaciones y compras de suelo para incorporar Al parque	-	1,700,000	-	-	-	-	-
Relocalización de asentamientos informales inviables	-	-	-	45,000	3,125,000	15,000	-
Nuevos puentes vecinales	20,000	1,278,375	-	63,200	4,215,000	-	1,250,000
<b>Subtotal arroyo colorado</b>	<b>157,500</b>	<b>6,778,375</b>	<b>-</b>	<b>290,700</b>	<b>21,840,000</b>	<b>15,000</b>	<b>1,250,000</b>



## RESUMEN DE COSTOS DE ACCIONES TERRITORIALES

Las acciones territoriales identificadas representan un costo de US\$ 1,7 millones de preinversión y US\$ 72,1 millones de inversión en el corto plazo (2015-2019), US\$ 0,55 millones de preinversión y US\$ 68,6 millones de inversión en el mediano plazo (2020-2024), y US\$ 0,04 millones de preinversión y US\$ 9,4 millones de inversión en el largo plazo (2025-2034), totalizando un monto de preinversión de US\$ 2,3 millones y un monto de inversión de US\$ 150 millones para los próximos 20 años.

### DISTRIBUCIÓN DE COSTOS DE INVERSIÓN SECTORIALES CORTO PLAZO (2015 - 2019)



ACCIÓN	CORTO PLAZO (2015 -2019)			MEDIANO PLAZO (2020 - 2024)		LARGO PLAZO (2025 - 2034)	
	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	FINANCIAMIENTO	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$
Actuación Oeste y Bajada Grande	1,075,000	35,100,000	-	100,000	34,025,000	-	6,075,000
Actuación Vía Férrea - Arroyo Antoñico	444,500	30,227,356	-	154,750	12,700,000	22,100	2,050,000
Actuación Arroyo Colorado	157,500	6,778,375	-	290,700	21,840,000	15,000	1,250,000
<b>Subtotal Acciones Territoriales</b>	<b>1,677,000</b>	<b>72,105,731</b>	<b>-</b>	<b>545,450</b>	<b>68,565,000</b>	<b>37,100</b>	<b>9,375,000</b>

## GESTIÓN PÚBLICA.

Más allá de las acciones de reestructuración institucional, fortalecimiento del sector público, capacitaciones de funcionarios municipales y herramientas modernas de gestión identificadas tanto sectorial como territorialmente en secciones anteriores, el Plan de Acción Paraná Sostenible plantea la necesidad de abordar estratégicamente la cuestión de la Gestión Pública, en especial en lo relacionado con la gestión territorial, la sostenibilidad fiscal y mecanismos modernos y participativos de gobierno.

### GESTIÓN TERRITORIAL

En materia de Regulación y Gestión Territorial se requiere en primer lugar definir un Plan de Crecimiento y Estructura Urbana, abarcando Paraná y el conjunto del área metropolitana. Este requiere una coordinación y acuerdos con los municipios vecinos. El objetivo es garantizar un modelo de crecimiento sostenible, superando los principales problemas presentes y las amenazas para el futuro. El diagnóstico mostró una ciudad cuyo modelo de crecimiento conduce a una estructura de muy baja densidad y muy dispersa, con alto impacto ambiental, elevado costo de los servicios, y escasa calidad en sus espacios públicos y equipamientos, por tanto es necesario tomar medidas para cambiar esta tendencia, promoviendo un crecimiento más compacto y planificado, y protegiendo los espacios naturales y rurales del entorno.

En segundo lugar, es necesario actualizar las Normas que regulan el uso, el fraccionamiento, la urbanización y la edificación en la ciudad. También en este caso es deseable coordinar entre los municipios metropolitanos para lograr

una coherencia en la regulación.

En tercer lugar, es necesario desarrollar nuevos Instrumentos y Capacidades para una gestión urbana con un enfoque más activo y promotor. Entre los instrumentos necesarios se destacan: la distribución de cargas y beneficios en los procesos de urbanización o renovación, la participación pública en el mayor valor que resulta de sus acciones reguladoras o urbanizadoras, estructuras de incentivos para la consolidación y densificación urbana. El fortalecimiento de capacidades refiere a las estructuras técnicas y gerenciales a cargo del planeamiento y la gestión.

### DIRECTRICES DE CRECIMIENTO Y ESTRUCTURA URBANA Desafíos

Los estudios de diagnóstico revelan algunas características preocupantes del actual modelo de estructura y crecimiento de la ciudad de Paraná y del conjunto metropolitano. Se observa una tendencia a la expansión de la ciudad sobre el espacio rural, con densidades muy bajas, formando tejidos urbanos inconexos, y con grandes carencias en materia de servicios y accesibilidad por transporte público. Esta forma de crecimiento disperso tiene crecientes costos de inversión inicial y de mantenimiento, que no son compensados por la creación genuina de nuevos recursos. La consecuencia es un desequilibrio para los presupuestos municipales y una repercusión negativa sobre la calidad de vida de un número creciente de hogares (falta de servicios y de accesibilidad).

Si se mantiene en el futuro este modelo de crecimiento, la ciudad avanzará hacia una situación insostenible desde el punto de vista ambiental, económico y social. En los estudios básicos realizados (IDOM 2014) se compara esta opción, llamada “escenario tendencial”, con un “escenario óptimo” y uno “intermedio o posible”. El escenario óptimo

se basa en el concentrar todo el crecimiento futuro en las áreas ya urbanizadas, aumentando su densidad, y logrando así una máxima eficiencia en el uso de los recursos. El escenario intermedio contempla una expansión controlada y selectiva, combinada con el crecimiento compacto. En la evaluación comparada, se considera a este escenario intermedio como posible, y un gran paso adelante en materia de sostenibilidad.

La adopción de un Escenario de “Crecimiento Inteligente” supone, en su mejor versión, lograr una coordinación metropolitana para el ordenamiento territorial. Pero en cualquier caso, la Municipalidad de Paraná tiene una responsabilidad principal en la promoción de un crecimiento más compacto, con los consiguientes beneficios de calidad urbana y ambiental.

### Acciones

Se propone reunir, en un plan de estructura y crecimiento urbano, las definiciones referidas al marco normativo y a las inversiones que tengan mayor impacto en la forma de la ciudad, para que en conjunto contribuyan a orientar el crecimiento hacia un modelo más equilibrado y sostenible, como el definido en la estrategia de ciudad.

Las líneas de acción principales incluidas en este plan son las siguientes:

- Contener y ordenar la expansión de la ciudad. Limitar y priorizar las áreas rurales que pueden ser transformadas para la extensión de la ciudad, de modo de contener el crecimiento en superficie y evitar la urbanización dispersa y carente de servicios. Definir estándares y controles para los crecimientos admitidos, que garanticen su calidad y su buena integración con la ciudad existente.
- Consolidar y densificar la ciudad existente. En vez de continuar con la expansión urbana, se trata de orientar el crecimiento hacia las áreas que cuentan con infraestructura y servicios, o condiciones favorables de localización.



Esta densificación comprende tres modalidades complementarias: la urbanización de vacíos urbanos, la edificación de terrenos vacantes, y la sustitución de edificación baja por edificación en altura en áreas designadas. Un aspecto clave refiere a utilizar los programas de vivienda social para consolidar la ciudad, y no para continuar su expansión.

iii) Desarrollar el Oeste de la ciudad y la costa del Paraná. Superando la barrera histórica del ferrocarril y el Arroyo Antoñico, el Oeste, en particular Bajada Grande y la franja costera, se presenta como principal área de oportunidad para el reequilibrio de la estructura urbana. Se define su desarrollo como una prioridad de cara a la inversión pública y los incentivos a privados.

iv) Ordenar el nuevo territorio periurbano. Al contener la expansión, se vuelve necesario definir una política de promoción de usos compatibles y protección ambiental y paisajística de las áreas periurbanas que se declaren no urbanizables.

v) Promover un sistema de subcentros urbanos y metropolitanos. Fortalecer subcentros en los que se combine la diversidad de usos, una densidad residencial superior al tejido circundante, y la presencia de estaciones o intercambiadores del transporte colectivo de alcance metropolitano.

vi) Reorganizar el sistema de movilidad urbana. La movilidad urbana y metropolitana debe reorganizarse para que resulte coherente con la propuesta de usos del suelo y densidades, y con el sistema de subcentros urbanos. Se trata de integrar mejor el sector sur y oeste de la ciudad, de recuperar el modo ferroviario urbano, de completar el sistema viario principal, y de ordenar los flujos de pasajeros y de transporte de cargas.

vii) Recuperar para la ciudad los arroyos urbanos. Transformar los arroyos y sus márgenes en corredores verdes y sistemas de espacio público calificado. Las condiciones para esta transformación incluyen el saneamiento ambiental, la regulación hídrica y la integración de asentamientos irregulares que ocupan sus márgenes.

Algunas de estas propuestas, en función de su carácter prioritario, se recogen en la propuesta de Planes Sectoriales y Actuaciones Integradas, para ser abordadas a corto plazo.

### ACTUALIZACIÓN Y COORDINACIÓN DE LOS CÓDIGOS URBANOS Desafíos

La ciudad de Paraná cuenta con un código urbano que fue elaborado en el período 2000-2002 y se reúne en la Ordenanza N° 8.563. Oro Verde cuenta también con un código, que maneja diferentes criterios y categorías de suelo, mientras que Colonia Avellaneda y San Benito carecen de una normativa urbana completa. En este sentido, la descoordinación normativa constituye una debilidad del urbanismo metropolitano, que fue destacada en el diagnóstico.

En cuanto al código de Paraná, se observó como debilidad la ausencia de un modelo claro de crecimiento y estructura urbana. Al menos este no se refleja en la organización de los distritos en los que se divide la ciudad a los efectos de la regulación, ni en los contenidos detallados de la normativa. Por tanto el código “resulta más bien un instrumento legalizador de la realidad vigente, pero no es un instrumento estructurador del territorio”. (IDOM: 155)

Por otro lado, se constató que existe un énfasis muy fuerte en la regulación detallada de los usos del suelo, mientras que la forma urbana es tratada desde una visión abstracta, con parámetros cuantitativos que no reflejan una clara intención proyectual. Se consideró que para una mirada contemporánea de la calidad urbana sería necesario revisar estos aspectos.

### Acciones

Es necesario coordinar los códigos urbanos de Paraná, Oro Verde, San Benito y Colonia Avellaneda. Esta coordi-

nación tiene abarcar varios temas sensibles: las categorías de suelo, la regulación de los crecimientos en cuanto a localización y exigencias de cesiones e infraestructuras, y las regulaciones de los usos y la edificación en la ciudad existente. El objetivo de esta coordinación es doble: primero, garantizar una estructura urbana coherente, y segundo, establecer parámetros compatibles en la regulación detallada de los tejidos urbanos.

Los códigos deben reflejar mejor los objetivos de estructura urbana, ya que en buena medida las acciones acumulativas, parcela a parcela, son las que determinan esa estructura a mediano y largo plazo.

Se debe integrar una visión más cualitativa y morfológica en la regulación de los tejidos urbanos. La normativa debe promover distintos tipos de manzana y de edificación, con su correspondiente altura, ocupación del suelo y densidad, en función de las calidades y la identidad propuesta para las áreas homogéneas de tejido. Por ejemplo: las mayores densidades y alturas deberían asignarse sobre las avenidas, en torno a los subcentros urbanos, y en distritos particulares. Las alturas medias, con edificación exenta o entremedianeras, deberían reservarse a los distritos que se busca densificar.

Finalmente hay que reforzar los aspectos ambientales, que se manifiestan por un lado en la necesidad de proteger mejor los cauces de los arroyos y las áreas de humedales, y por otro en la necesidad de integrar estándares de calidad ambiental en las normas que regulan la urbanización y la edificación.

La coordinación y actualización de los códigos se dará de una forma progresiva. La actuación integrada del Oeste se presta como una oportunidad para marcar un primer avance, con la redefinición de los distritos y la integración de los nuevos criterios en áreas de consolidación y reurbanización.

Asimismo, la elaboración de un Plan Parcial para las tierras

del Ejército Argentino localizadas en la cuenca media y baja del Arroyo Tuyucúá representa una importante oportunidad de establecer un nuevo modelo de urbanización sustentable, que incorpore todos los criterios antes mencionados, sobre una muy amplia superficie de territorio aun no urbanizada y directamente adyacente a áreas consolidadas de la ciudad.

### DESARROLLO DE NUEVOS INSTRUMENTOS DE GESTIÓN Desafíos

La planificación urbana en Paraná encuentra límites importantes para llevar a la práctica sus intenciones, debido a la ausencia de instrumentos de gestión apropiados. En particular se nota esta dificultad en todo lo referido a la intervención pública en el mercado de suelo, y a la actuación concertada entre la Municipalidad, los otros niveles de gobierno, y los propietarios y desarrolladores.

Esta debilidad en materia de instrumentos proviene de un insuficiente desarrollo legal en el nivel provincial, y también de un escaso desarrollo reglamentario en el nivel municipal. También expresa una tradición del urbanismo centrada en los instrumentos de la regulación normativa y de la obra pública, los que pueden haber sido suficientes para los desafíos de épocas anteriores, pero hoy se ven sobrepasados por la mayor complejidad del proceso urbano.

### Acciones

El objetivo de esta línea es incorporar nuevos instrumentos técnico-jurídicos y financieros en la gestión urbana, que redunden en un urbanismo más efectivo, con más capacidad para promover los cambios que la ciudad necesita. A la vez, los nuevos instrumentos tienen que acompañarse de un fortalecimiento de las capacidades institucionales en el plano de la organización y los recursos humanos.

En los próximos años se plantea la incorporación o consolidación de los siguientes instrumentos:

- Obtención de suelo: expropiación, derecho de preferencia y otras modalidades.
- Sistemas de incentivos orientados a promover inversiones en áreas y modalidades prioritarias según el plan.
- Participación pública en las valorizaciones de inmuebles que resulten de cambios normativos o actos de urbanización.
- Actualización de las obligaciones del agente desarrollador - urbanizador.
- Definición de unidades de actuación de escala apropiada para la gestión coordinada de procesos de urbanización o reurbanización.
- Distinción de regímenes de gestión de suelo: régimen general para las áreas reglamentadas, régimen patrimonial para áreas protegidas y catalogadas, y régimen específico para unidades de actuación a transformar.
- Programas de actuación integrada para crecimientos-renovaciones, como instrumentos mixtos de ordenamiento y gestión.
- Procesos de reparcelación en el marco de los anteriores.
- Equidistribución de cargas y beneficios entre participantes de los procesos de urbanización en el marco de perímetros o unidades de actuación.
- Convenios urbanísticos entre la Municipalidad y agentes privados.
- Transferencias de derechos urbanísticos entre particulares de acuerdo a un marco de planificación.

Los instrumentos de incentivos son necesarios para el logro de varios de los objetivos generales, entre ellos la densificación de las áreas urbanas consolidadas mediante tipos multifamiliares en altura media, destinados a vivienda de clase media y vivienda social.

La distinción entre distintos regímenes de gestión de suelo es el sustento para hacer viables tanto la gestión de áreas patrimoniales como la gestión concertada público-privada de áreas de transformación intensiva (crecimientos y reestructuraciones urbanas).

En las áreas a transformar identificadas por el plan, la definición de perímetros o unidades de “actuación integrada”, y todos los instrumentos específicos que la acompañan, son imprescindibles para trascender las limitaciones de la actuación parcela a parcela.

Esta gama de instrumentos novedosos va a requerir también un fortalecimiento de las estructuras institucionales, y su adecuación a un estilo de gestión más activo y promotor de los cambios. En este sentido, se identifican las siguientes líneas para el fortalecimiento de las capacidades.

- Contar con un Sistema de Información Territorial unificado, que permita la mejor coordinación de la gestión urbanística con las políticas y programas sectoriales.
- Desarrollar capacidades gerenciales en urbanismo para que la Municipalidad esté en condiciones de liderar actuaciones concertadas con los otros niveles de gobierno y con los privados.
- Consolidar equipos de proyecto y gestión de la obra pública para poder abordar un plan de acción más exigente en materia de infraestructuras y espacio público.
- Evaluar la posible formación de un instituto urbano descentralizado capaz de generar conocimiento, asesorar a la planificación-gestión, y aportar a la continuidad de las estrategias urbanas en el marco de sucesivos gobiernos municipales.

En definitiva, mediante los nuevos instrumentos y capacidades la Municipalidad estará en condiciones de garantizar la eficacia operativa de los planes, así como de liderar



una confluencia de actores públicos y privados para el desarrollo sostenible de la ciudad.

### GOBERNANZA Y SOSTENIBILIDAD FISCAL

En el marco de la implementación de la ICES, el Gobierno de la Provincia de Entre Ríos solicitó apoyo técnico y financiero al Banco para la implementación de la Iniciativa PRODEV, destinada a la mejora de la gestión fiscal. A su vez, si bien desde el municipio de Paraná se ha progresado en lo que respecta a la elaboración del presupuesto por programas y otras cuestiones de mejora fiscal y de gobernabilidad, PRODEV representa para el Municipio la posibilidad de profundizar los avances en la definición adecuada de las estructuras programáticas presupuestarias.

En este contexto, y en complemento con el interés expresado por el gobierno provincial, se presentó la oportunidad de apuntalar los avances logrados a nivel provincial y de afianzar las acciones de fortalecimiento institucional iniciadas en el municipio en lo relativo a la mejora de la sostenibilidad fiscal y gobernabilidad, dando origen a la Cooperación Técnica ATN/OC-13929-AR. Esta operación está estructurada en los cuatro componentes que se detallan a continuación y financia las actividades que fueron identificadas y priorizadas durante el proceso de aplicación de la metodología del Sistema de Evaluación PRODEV para Gobiernos Sub nacionales, así como la elaboración del Plan de Acción Provincial en gestión por resultados.

- Componente I. Planificación Sectorial: el objetivo de este componente es desarrollar capacidades institucionales de planificación, fortaleciendo los procesos de planificación operativa sectorial, tanto a nivel provincial como municipal.
- Componente 2. Presupuesto por Resultados: este componente busca fortalecer el vínculo entre la

planificación y presupuesto en el gobierno provincial y en el municipal, mejorando las estructuras programáticas y los procesos de presupuesto por programas.

Componente 3. Monitoreo y Evaluación: El objetivo de este componente es generar capacidades para la evaluación de la gestión pública provincial, mediante el desarrollo y la implementación de un sistema de monitoreo para la efectividad del gasto.

Componente 4. Capacitación: Con el objetivo de desarrollar conocimientos y habilidades que den adecuado sustento a las acciones de los anteriores componentes, se financiarán acciones de formación y entrenamiento del personal del gobierno provincial y municipal, relativas a la gestión por resultados. Como paso inicial a la ejecución de este componente, se preparará un plan de capacitación y un plan de gestión del cambio.

Para la aplicación del PRODEV en el Municipio de Paraná se designó un Sub Coordinador encargado del relacionamiento con la Provincia en la definición de las actividades. Para potenciar el alcance de las acciones y evaluar su respuesta, los cuatro componentes mencionados se aplicarán en tres áreas del gobierno: la Unidad Municipal No 1, Conservación Vial y Jardines Maternales y Centros de Salud. Por otra parte, el Gobierno Municipal se encuentra desarrollando un Sistema GIS que se espera entre en implementación a mediados del 2015. Este Sistema permitirá, como una de sus primeras utilidades, la actualización de la información catastral.

Asimismo, el recientemente puesto en funcionamiento Servicio de Atención al Vecino 147 recién ha completado su primera etapa de implementación. En orden de continuar desarrollando el sistema se requiere: i) desarrollo web y aplicación; ii) equipamiento informático adecuado

en áreas donde es implementado; y iii) realizar la conexión por sistema entre la codificación del reclamo y los requerimientos específicos que el área destinataria de gobierno debe realizar para solucionarlo.

Finalmente, se propone la extensión del Sistema Integrado de Administración Tributaria (SIAT) a proveedores, de forma de que los principales interesados puedan tener acceso en tiempo y forma a la información sobre nuevas licitaciones públicas. Esta acción mejorará la cantidad y calidad de las ofertas, además de significar otro paso importante en la transparencia de las acciones de gobierno.

### RESUMEN DE COSTOS DE GESTIÓN PÚBLICA

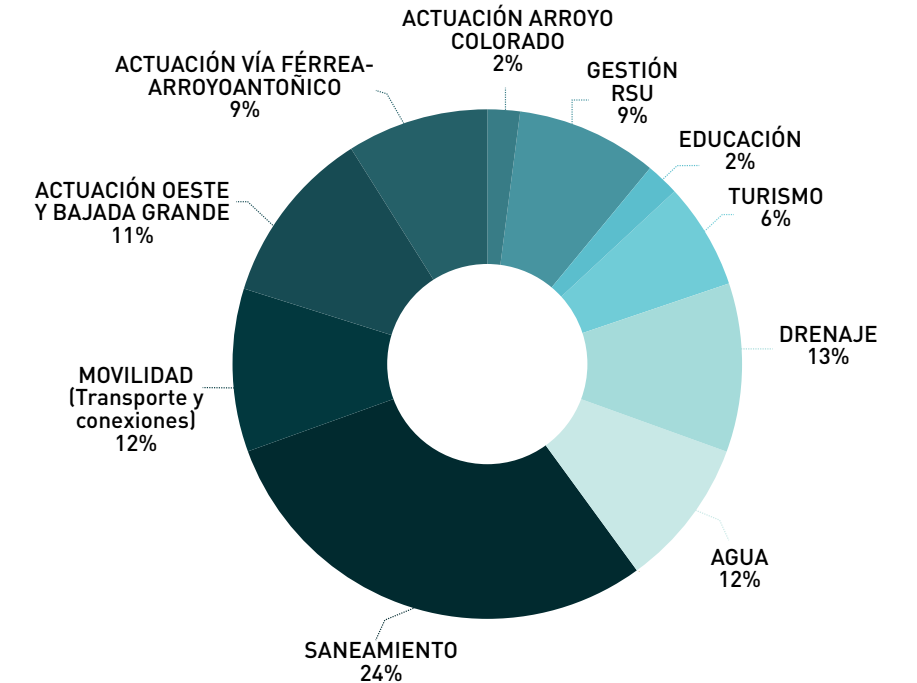
Además de lo presentado en las secciones sobre acciones sectoriales y territoriales, se identificaron costos de gestión pública referidos a la mejora de la gestión territorial, la sostenibilidad fiscal y de gobierno por US\$ 1,75 millones en el corto plazo.

ACCIÓN	PREINVERSIÓN (US\$)
Directrices de crecimiento metropolitano y estructura urbana	150,000
Actualización del código urbano	200,000
Nuevos instrumentos urbanísticos	40,000
Capacitación personal planificación y regulación del territorio	60,000
Fortalecimiento institucional para la mejora de la sostenibilidad Fiscal y gobernanza	500,000
Servicio de atención al vecino 147 - ii etapa	600,000
Extensión del siat a proveedores	200,000
<b>Subtotal gestión pública</b>	<b>1,750,000</b>

### RESUMEN DE LA IDENTIFICACIÓN DE COSTOS

Las acciones Sectoriales, Territoriales y de Gestión Pública identificadas en este Plan de Acción representan una preinversión de US\$ 19,5 millones y una inversión de US\$ 332,7 millones en el corto plazo (2015-2019), US\$ 6,6 millones de preinversión y 297,5 millones de inversión en el mediano plazo (2020-2024), y US\$ 5 millones de preinversión y US\$ 127,7 millones de inversión en el largo plazo (2025-2034), totalizando un monto de preinversión de US\$ 31,2 millones y un monto de inversión de US\$ 757,9 millones para los próximos 20 años.

### DISTRIBUCIÓN DE COSTOS DE INVERSIÓN - CORTO PLAZO (2015 - 2019)



La distribución de los montos de inversión de corto plazo (2015-2019) muestran la predominancia de las acciones referidas a Saneamiento en primer lugar (24%), y continuando en orden de importancia: Drenaje (13%); Movilidad (12%); Agua Potable (12%); la Actuación Integrada del Oeste y Bajada Grande (11%); Gestión de RSU (9%); Actuación Vía Férrea – Arroyo Antoñico (9%); Turismo (6%); Educación; y la Actuación Arroyo Colorado (2%).



ACCIÓN	CORTO PLAZO (2015 -2019)		MEDIANO PLAZO (2020 - 2024)		LARGO PLAZO (2025 - 2034)	
	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$	PREINVERSIÓN US\$	INVERSIÓN US\$
Gestion de rsu	746,800	31,530,208	250,000	22,583,352	450,000	35,093,647
Educación	592,000	7,786,050	530,000	6,437,500	1,060,000	12,437,500
Turismo	195,000	21,146,636	1,300,000	41,250,000	-	2,500,000
Drenaje	2,700,000	42,000,000	500,000	12,500,000	600,000	15,000,000
Agua	2,285,570	38,340,466	909,494	24,790,034	1,312,658	6,724,051
Saneamiento	5,560,338	79,764,367	1,384,507	18,233,252	1,565,823	12,192,911
Movilidad (transporte y conexiones)	1,923,000	40,035,000	1,237,500	103,125,000	-	34,375,000
Uso del suelo e inequidad	100,000	-	-	-	-	-
Competitividad	2,000,000	-	-	-	-	-
Actuacion oeste y bajada grande	1,075,000	35,100,000	100,000	34,025,000	-	6,075,000
Actuacion vía férrea - arroyo antoñico	444,500	30,257,356	154,750	12,700,000	22,100	2,050,000
Actuacion arroyo colorado	157,500	6,778,375	290,700	21,840,000	15,000	1,250,000
Gestion publica	1,750,000	-	-	-	-	-
Subtotal acciones sectoriales	16,102,708	260,602,727	6,111,501	228,919,137	4,988,481	118,323,109
Subtotal acciones territoriales	1,677,000	72,105,731	545,450	68,565,000	37,100	9,375,000
Subtotal acciones de gestion pública	1,750,000	-	-	-	-	-
<b>Total plan de accion</b>	<b>19,529,708</b>	<b>332,708,458</b>	<b>6,656,951</b>	<b>297,484,137</b>	<b>5,025,581</b>	<b>127,698,109</b>





# 11

**MONITOREO  
CIUDADANO**







El sistema de monitoreo ciudadano ICES busca promover la participación de la sociedad civil en el monitoreo de la realidad de la ciudad a través de indicadores cuantitativos y de percepción, y el seguimiento de la implementación del Plan de Acción. El objetivo principal es generar mediciones estandarizadas acerca del estado de avance en las acciones propuestas y su impacto sobre los principales problemas que afectan a la sostenibilidad de la ciudad, garantizando la objetividad e imparcialidad en el ejercicio de monitoreo.

El marco conceptual del sistema de monitoreo de la ICES está basado en los principios de los programas “¿Cómo Vamos?”, los cuales se caracterizan particularmente en lo concerniente al interés en lo público, la objetividad, la imparcialidad y la autonomía que han demostrado tener en sus más de 10 años de existencia en Colombia. Un número importante de ciudades de Latinoamérica y el Caribe está implementando sistemas de monitoreo similares, liderados por la sociedad civil. Un ejemplo es el movimiento “Nossa” en Brasil, el cual ha desarrollado una red que actúa como observatorio ciudadano en cuestiones del medio ambiente y de calidad de vida, en múltiples ciudades de ese país. A nivel nacional, la Red Argentina por Ciudades Justas, Democráticas y Sustentables agrupa varios emprendimientos similares de la sociedad que tiene como principal exponente a Nuestra Córdoba, pero también registra sistemas de monitoreo ciudadano ya en implementación en las ciudades de San Martín de los Andes, Mendoza, Santa Fe, Buenos Aires y recientemente Mar del Plata (Mar del Plata Entre Todos).

En Paraná, durante el proceso de ejecución de la metodología, se realizaron distintas reuniones entre integrantes del Gobierno Municipal y el Banco para analizar la viabilidad de implementación de un sistema de monitoreo local. En las actividades de mapeo de actores destacados de la

ciudad que podrían interesarse en el desarrollo del sistema se identificaron instituciones de la sociedad civil, del sector privado, de la academia y medios de comunicación. Entre las instituciones identificadas se encuentran: el Colegio de Arquitectos, el Colegio de Ingenieros Especialistas, el Consejo Profesional de Ciencias Económicas, el Colegio de Maestros Mayores de Obras y Técnicos de Entre Ríos, la Cámara de la Construcción, el Centro Comercial e Industrial de Paraná, la Corporación para el Desarrollo de Paraná, la Unión Industrial de Entre Ríos (UIER), la Universidad Autónoma de Entre Ríos (UADER), la Universidad Nacional de Entre Ríos (UNER), la Universidad Católica Argentina (UCA), la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), Universidad Nacional del Litoral (UNL), ENERSA, Empresarios de Entre Ríos- CEER, Asociación de Empresas del Parque Industrial de Paraná (Asempi), Centro Regional del INTA, UTHGRA Unión Trabajadores Hoteleros Gastronómicos, Unión de Colectividades de Entre Ríos (UCER), Asociación de Clubes de Paraná (ACLUDEPA), Federación de Clubes de Entre Ríos, Ente Mixto de Turismo de Paraná, Asociación Hotelera y Gastronómica de Paraná, Cámara Empresaria de Transporte Automotor de Cargas de Entre Ríos, Cámara Argentina de la Construcción, Bolsa de Comercio de Entre Ríos, Polo Tecnológico del Paraná, Parque Tecnológico del litoral Centro (PTLC), Cámara Comercio Automotor de E.R, Asociación Obrera Minera Argentina Secc. E.R. (AOMA), Unión Obrera de la Construcción de la República Argentina (UOCRA), Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor (S.M.A.T.A.), Sindicato de Dragado y Balizamiento, Unión Tranviaria Automotor (UTA), Sindicato de Pasteleros, Sindicato de Empleados de Comercio, Sindicato de Luz y Fuerza, IAPSER, SI-DECREER, Consejo, Clubes de la Costa, Cooperadora Escuela de Ciclismo, Escuela de Atletismo, Cooperativas y Asociaciones Civiles.

El Sistema de Monitoreo Ciudadano articulará lo técnico

y lo político para el Desarrollo Sostenible de Paraná, brindando una plataforma que combine indicadores urbanos, sociales, ambientales y económicos con encuestas de percepción, el análisis y propuesta de marcos regulatorios, el desarrollo de actividades de educación ciudadana, y la promoción de espacios de participación y articulación. El Sistema estará abierto a los ciudadanos/os y organizaciones que deseen adherir o involucrarse de manera activa. Su establecimiento definitivo permitirá también institucionalizar, y arraigar en sus ciudadanos, políticas de desarrollo de la ciudad que perduren en el tiempo. La ICES y el Gobierno Municipal esperan con interés y suma expectativa la formación del Sistema de Monitoreo Ciudadano de Paraná.







# **PARANÁ EMERGENTE Y SOSTENIBLE**

EQUILIBRIO TERRITORIAL  
PARA LA EQUIDAD SOCIAL  
AMBIENTAL Y PRODUCTIVA

---