

**La Voz de
los Alcaldes**



Mónica Fein

Rosario

Movilidad Urbana

A propósito de La Voz de los Alcaldes

METROPOLIS, que celebra sus treinta años de existencia, desea en este momento de su historia atesorar la experiencia única de sus miembros, representados por alcaldes de grandes ciudades, presidentes y gobernadores de regiones metropolitanas, ya que con demasiada frecuencia los conocimientos acumulados por estos altos cargos políticos se pierden al finalizar su mandato. En un momento en el que se acelera el desarrollo urbano en todo el mundo, su experiencia es más útil que nunca para las nuevas generaciones de responsables locales, así como para el conjunto de actores públicos y privados del desarrollo local y para nuestros colaboradores en la comunidad internacional.

Como red que agrupa las principales ciudades del mundo, METROPOLIS también desea contribuir activamente a los debates internacionales que se desarrollan actualmente, ya sea sobre la revisión de los Objetivos del Milenio, las negociaciones sobre el cambio climático o la preparación de la Conferencia Sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible de Naciones Unidas (HABITAT III).

Así ha nacido la idea de **La Voz de los Alcaldes**, una serie de testimonios vivos de responsables locales y regionales cuyas experiencias vale la pena relatar y difundir. Este legado es también la expresión de la voluntad de los miembros de METROPOLIS de compartir sus experiencias y mejorar el intercambio de conocimientos con el fin de contribuir conjuntamente a conformar un desarrollo urbano sostenible a escala mundial.

En 1984, al crear METROPOLIS, sus 14 miembros fundadores expresaron su voluntad de colaborar para reforzar la capacidad recíproca de gestión de sus metrópolis. **La Voz de los Alcaldes** contribuye a lograr dicho objetivo a través de los 136 miembros con los que en la actualidad cuenta METROPOLIS y las jóvenes generaciones de responsables políticos locales. Estos testimonios servirán para enriquecer las actividades de formación y las acciones llevadas a cabo en el marco de las Iniciativas de METROPOLIS, la Red Internacional Mujeres de METROPOLIS y los Jóvenes de METROPOLIS.

La experiencia de los principales responsables políticos de las grandes ciudades del mundo es fundamental. Gestionan las necesidades cotidianas de millones de ciudadanos en cuanto a vivienda, movilidad, educación, salud, seguridad y energía, entre otras cuestiones. Administran ciudades, conurbaciones y regiones metropolitanas en ocasiones más importantes que algunos estados de las Naciones Unidas por su número de habitantes, la cuantía de su presupuesto o su proyección mundial. Son los principales dirigentes políticos que se encuentran situados en primera línea frente a los desafíos del planeta. No obstante, el papel que desempeñan aún no goza de suficiente reconocimiento en el ámbito de las relaciones internacionales contemporáneas.

METROPOLIS desea que **La Voz de los Alcaldes** contribuya a que la comunidad internacional oiga mejor sus palabras, las escuche y las tome en consideración.

Alain LE SAUX

Secretario General de METROPOLIS

Octubre de 2014



Curriculum vítæ

MÓNICA FEIN

Intendente de la ciudad de Rosario, Mónica Fein nació en Luján, el 3 de junio de **1957**. Está casada desde hace 30 años y es madre de dos hijos.

Trayectoria en la Gestión Pública

Intendente Municipal. Municipalidad de Rosario. Desde el **10 de diciembre de 2011 al 10 de diciembre de 2015**.

- Diputada Nacional. Frente Progresista Cívico y Social. Se enfocó en temáticas de Acción Social y Salud Pública, Normas Tributarias y Previsionales; Población y Desarrollo Humano y Tercera edad. Integró el Acuerdo por la Seguridad Democrática, junto a organismos de Derechos Humanos. **(2007 a 2011)**
- Secretaria de Salud Pública, Municipalidad de Rosario. Durante su gestión se inauguró la nueva Maternidad Martín, se finalizó el nuevo Hospital de Emergencias Clemente Álvarez (HECA) y su labor recibió el reconocimiento de la Organización Mundial de la Salud (OMS). **(2003 a 2007)**
- Concejala y Presidenta de la Comisión de Salud, Concejo Municipal de Rosario. **(2001 a 2003)**
- Secretaria de Salud Pública, Municipalidad de Rosario. Durante su gestión se puso en marcha la Sala de Trasplantes de Médula Ósea del Hospital de Niños "V.J. Vilela" y el Centro de Especialidades Médicas Ambulatorias (Cemar). Fecha: 1997 a 2001.

Estudios cursados

- Bioquímica. Facultad de Ciencias Bioquímicas y Farmacia, Universidad Nacional de Rosario. Año de egreso: **1982**. Completó su formación en Salud Pública en el Instituto Lazarte.

Antecedentes Académicos

- **Secretaria de Extensión Universitaria**. Universidad Nacional de Rosario.
- **Secretaria de Bienestar Estudiantil**, Facultad de Ciencias Bioquímicas y Farmacia, Universidad Nacional de Rosario.

Otros antecedentes laborales

1995. Asumió la Dirección de Saneamiento e impulsa un cambio de paradigma en el control bromatológico. Desarrolló el Instituto del Alimento, pionero en la prevención y educación para la calidad alimentaria.

1992. Participó de la creación del Laboratorio de Especialidades Medicinales (LEM) y fue primera Jefa de Laboratorio de esta institución, modelo nacional en la producción pública de medicamentos.

1982. Siendo aún estudiante ingresó a la Municipalidad de Rosario como Técnica del Banco de Sangre.

Mónica Fein

Movilidad Urbana



Cuáles fueron los elementos objetivos que le motivaron a tomar la decisión hacia determinada política?

La ciudad tiene una larga trayectoria en planificación estratégica y participación ciudadana para la defensa de políticas públicas. Desde esa historia cuando asumí las funciones como intendenta municipal, la ciudad ya contaba con toda una trayectoria de gestión en movilidad urbana caracterizada por la participación ciudadana como mecanismo fundamental para la toma de

decisiones. De alguna manera, lo que hicimos fue continuar en esta línea, profundizando la construcción ciudadana, el diálogo con los vecinos y las vecinas de la ciudad, sumándolos a los procesos de planificación. Así se construyó el Plan Integral de Movilidad (PIM), que fue el resultado de todo ese proceso de debate y construcción colectiva en donde la ciudadanía y los representantes de las instituciones y empresas de la ciudad y otras localidades se sentaron en una misma mesa a definir en conjunto los proyectos y la movilidad que querían para la ciudad de Rosario. Así que en este sentido yo creo que el elemento que siempre me motiva a la hora de tomar decisiones para la ciudad de Rosario es definitivamente la búsqueda del interés común y la contribución a la solución de una problemática urbana de extraordinaria relevancia como lo es, en este caso, la movilidad en la ciudad.



¿Cómo gestionó el proceso de toma de decisiones? Cómo coordinó los intereses en juego?

La ciudad ya había planteado las estrategias a partir del PIM, justamente continuando esta tradición de participación ciudadana en la cosa pública, que se ha convertido un poco el sello de las últimas gestiones al frente del municipio. Rosario cuenta además, con importantes organismos técnicos y especializados que son motores fundamentales en el proceso de toma de decisiones, tenemos equipos técnicos altamente calificados que realizan estudios permanentemente sobre la ciudad, la planificación urbana, el uso del espacio público o la movilidad. Cada proyecto en estudio, es puesto a consideración de los vecinos y vecinas de la ciudad, pero además de los diferentes actores en juego. Por ejemplo, la implementación de los Carriles Exclusivos para el transporte público fue un gran desafío para esta gestión, porque había escepticismo por parte de algunos referentes que realmente, tenían sus dudas y sus opiniones respecto de la medida. Por eso fue un proceso largo de consultas, reuniones con las empresas, con los representantes de las instituciones educati-

vas, instituciones de salud, hoteles, cocherías, en donde plantearon sus problemáticas puntuales y juntos buscamos las soluciones a cada situación particular. Además coordinamos visitas a cada uno de los hogares ubicados en esas arterias para informar los cambios, explicar los nuevos hábitos que la familia iba a tener que adoptar, y creo que todo eso se vio reflejado en la fuerte aceptación que tuvieron los carriles una vez implementados y fue lo que garantizó en definitiva su continuidad en el tiempo. Es decir, el aval ciudadano a la implementación de determinados cambios derivados del PIM, también constituye un elemento muy importante.

Creo que en casi todos los casos el desafío esencial consiste en la identificación de lo que podría denominarse el interés más general, el más representativo, el más mayoritario; ese interés en resolver una problemática urbana relevante sobre la base de determinadas condiciones, y una vez que ese interés ha sido identificado, implementar transformaciones o soluciones orientadas a reflejar ese interés en políticas públicas que tengan la capacidad de prevalecer por sobre otros intereses

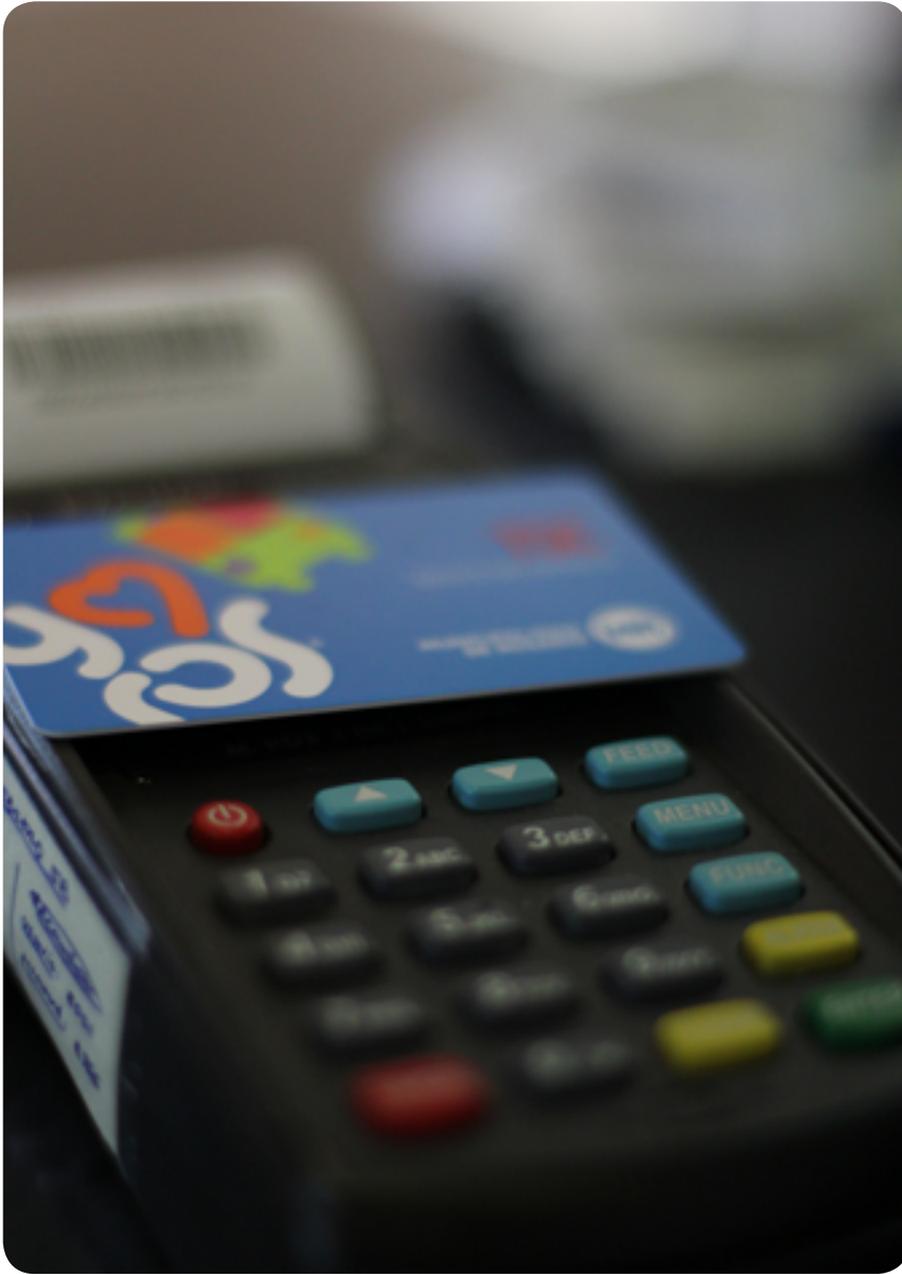
que siempre existen en la ciudad, y cuando esa preeminencia ocurre, tarde o temprano se generan las condiciones que permiten realizar transformaciones significativas. Esto no quiere decir que en determinadas condiciones no se tengan en cuenta los intereses minoritarios (cuya inclusión en una determinada política representa muchas veces otro gran desafío, que consiste en componentes de integralidad en las mismas) sino que el sentido orientador más amplio debe tratar de reflejar esos intereses mayoritarios.

¿Qué estrategia(s) aplicó para poner en marcha la política con sus respectivos programas y proyectos?

El ciudadano como eje de las políticas públicas. La estrategia es que cada proyecto sea siempre para una mejora cualitativa de la ciuda-

danía, poder brindar una mayor calidad de vida para los vecinos y vecinas de todos los barrios de nuestra ciudad. Creo que un claro ejemplo de esto fue la implementación del Centro de Monitoreo de la Movilidad. Teníamos un objetivo que era por un lado integrar las operaciones de las diferentes secretarías y organismos de la ciudad y por el otro brindar a la ciudadanía un servicio de calidad, con información permanente, clara y accesible para todos. Demandó un gran trabajo de coordinación porque lógicamente cada secretaría tenía su dinámica y sus procedimientos, pero teniendo una visión clara de hacia dónde queríamos y queremos llegar, podemos decir que tuvimos un gran avance que nos permite afirmar hoy que estamos cumpliendo con todos los pasos para concretar el proyecto CIOR 2015.







¿Cómo financió esta política? Con qué socios contó?

Para el caso del Centro de Monitoreo de la Movilidad contamos con una asesoría gratuita por parte de la empresa IBM, que seleccionó a nuestra ciudad para brindar este asesoramiento técnico. La verdad es que nos sentimos orgullosos de haber sido elegidos para este estudio, porque fue una experiencia muy rica en donde contamos con expertos internacionales que nos orientaron y nos plantearon desafíos clave que por supuesto desde la gestión no dudamos en asumir. Y como este hay muchos proyectos en los que contamos con financiamiento internacional que sabemos es muy importante para poder llevar a cabo políticas que estamos convencidos son necesarias para cambiar los hábitos de movilidad de Rosario. En este sentido, tenemos algunos tramos de ciclovías de nuestra ciudad como el de la Av. O. Lagos, el Bv. 27 de Febrero y el de Bv. Avellaneda que fueron financiados con fondos no reembolsables del GEF otorgados a través del Banco Mundial.

¿Cómo se comunicó con los ciudadanos?

La relación con los ciudadanos es siempre muy directa, tenemos un permanente ida y vuelta entre vecinos y funcionarios y tratamos en todos los casos de promover espacios de participación. Actualmente estamos trabajando en la definición de la futura red de transporte de la ciudad, ya que en 2015 vence la actual licitación y en este proceso es fundamental el diálogo con la ciudadanía. Tal es así que durante el año pasado realizamos una ronda de talleres en cada uno de los distritos de la ciudad en donde los vecinos se sentaron a delinear en equipo los fundamentos de la futura red. Para nosotros este trabajo es muy importante porque quién más que el vecino conoce la realidad de su barrio, sus necesidades de desplazamiento y cobertura, y creo que esta instancia fue muy fructífera, tanto que ya planteamos un nuevo proceso de trabajo participativo esta vez en las vecinales, para acercarnos un poco más y profundizar esta mirada. Tenemos un fuerte compromiso con los barrios y realmente debemos atender las necesidades de todos, especialmente de los más alejados que son en definitiva los que más necesitan de un transporte público eficiente (tecnología



para comunicarnos, consultas cómo llego y cuándo).

¿Comunicó la política a nivel nacional e internacional? ¿Cómo?

Desde el municipio mantenemos la comunicación constante con la provincia y la nación, de hecho estamos trabajando en forma coordinada algunas medidas. La más destacable es la del tren Rosario- Buenos Aires, que es un proyecto realmente significativo para la ciudad porque va a posibilitar la conexión con la ciudad de Buenos Aires a través de un modo de movilidad que tiene una gran connotación social e histórica por el rol que supo desempeñar durante tantos años en nuestra ciudad. Por este motivo es una puesta en valor, y lo estamos llevando adelante mancomunadamente con la Nación y la Provincia y creo que en esto somos todos conscientes de los enormes beneficios que trae no solo para ambas ciudades sino también para otras localidades de la provincia, es una apuesta grande que va tener un impacto significativo para el país.

¿Qué balance hace de sus acciones en este ámbito? En caso de volver a hacerlo, ¿qué haría de forma diferente?

Creo que la movilidad fue uno de los grandes ejes de la gestión, cuando comenzamos a definir todas estas políticas sabíamos que nos enfrentábamos a un gran desafío, pero sin embargo logramos avances que no debemos desestimar. Claro que todavía queda mucho por hacer, tenemos que seguir profundizando las políticas y garantizar un sistema de transporte público de calidad, al mismo tiempo debemos hacer frente al compromiso asumido con el ambiente, en este sentido tenemos que migrar a una movilidad sustentable y vivir en una ciudad pensada para las personas, lograr una mejor convivencia y para todo esto creo que debemos seguir avanzando, pero estoy convencida que este es el camino.

**Rosario
Junio, 2014**



Información general en cifras sobre la ciudad

La ciudad de Rosario está ubicada en el centro-este argentino, en la provincia de Santa Fe. Es la tercera ciudad más poblada de Argentina después de Buenos Aires y Córdoba, y constituye un importante centro cultural, económico, educativo, financiero y de entretenimiento.

Está situada sobre la margen occidental del río Paraná, en la Hidrovía Paraná - Paraguay. Sobre dicho río está enclavado un puerto de 140 ha que maneja tanto cargas generales como a granel.

Basándose en el crecimiento vegetativo, se estimó una población de 1.028.658 en 2010. Junto a varias localidades de la zona conforma el área metropolitana del Gran Rosario que es el tercer conglomerado urbano del país. El Censo Nacional de Población de 2010 estableció una población para el departamento Rosario (compuesto por la ciudad de Rosario y otros 23 municipios más) de 1.193.697 personas, según datos proporcionados por el INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos).

Urbe cosmopolita, es el núcleo de una región de gran importancia económica, encontrándose en una posición geográficamente estratégica con relación al Mercosur, gracias al tránsito fluvial y con respecto al transporte. Cerca del 80 % de la producción del país de cereales, aceites y sus derivados se exporta por los puertos del Gran Rosario. Es la principal metrópoli de una de las zonas agrarias más productivas de Argentina y es centro comercial, de servicios y de una industria diversificada. Genera el segundo PGB urbano de Argentina después del Gran Buenos Aires.

Foco educativo, cultural, y deportivo, cuenta además con importantes museos y bibliotecas, y su infraestructura turística incluye circuitos arquitectónicos, paseos, bulevares y parques.

La ciudad de Rosario es conocida como la Cuna de la Bandera Argentina, siendo su edificación más conocida el Monumento a la Bandera.

Datos de Rosario

Población es de 1.028.658 en 2010 según el Censo de 2010. La población del departamento Rosario (compuesto por la ciudad y otras 23 localidades más) es de 1.193.697 personas según datos proporcionados por el INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos) en 2010. Esto representa el 37.36 % del total de los habitantes de la provincia de Santa Fe.

Territorio se encuentra en el extremo sudeste de la provincia de Santa Fe, en la denominada Pampa Húmeda y es un punto intermedio para quienes se desplazan entre las distintas regiones del país. Se encuentra a 170 km de la ciudad de Santa Fe, capital de la provincia; mientras que 401 km al noroeste se halla la ciudad de Córdoba y 306 km hacia el sudeste se encuentra la ciudad autónoma de Buenos Aires, Capital Federal de Argentina. El tejido urbano cubre 178.69 km², de los cuales están urbanizados 117 km². El relieve de la zona es de llanura ondulada, y su altura es de 22.5 a 24.6 msnm.

Economía es el epicentro de una región metropolitana cuya economía se basa en los servicios y la industria, generando el segundo PGB urbano de la Argentina, luego del Gran Buenos Aires. El principal sector manufacturero es la agroindustria, cuyas plantas están situadas en los sectores norte y sur del Gran Rosario; las inversiones de la última década han transformado a Rosario y el resto de la provincia en el mayor centro de procesamiento de oleaginosas del mundo.

Muchos otros sectores contribuyen a la diversificada oferta industrial de la ciudad. Rosario y su área metropolitana producen el 20 % de los automóviles, el 40 % de los refrigeradores domésticos, el 80 % de la maquinaria para la industria de la alimentación y el 100 % de las carrocerías para autobuses de media y larga distancia fabricados en la Argentina como por ejemplo Niccoló, Troyano, Lucero, San Antonio, Sudamericanas (ex-IMECA), ArMar y Metalsur. Las empresas transnacionales con plantas en la región incluyen, entre otras, a General Motors, Cargill, Unilever, John Deere, Petrobrás, ICI, Dow, Tenneco y la ex-Mahle (hoy propiedad de Aros Kim, una empresa argentina).

El Polo Tecnológico Rosario (PTR) está considerado actualmente el centro tecnológico más importante de Argentina. Constituido por una red de más de 70 empresas y pymes, soporte provincial y municipal, más las dos universidades de Rosario, el PTR se concentra en tres áreas específicas de investigación y desarrollo: biotecnología, desarrollo de software, y telecomunicaciones. Con diez años de antigüedad se proyecta un crecimiento del 100 % para el año 2015, constituyéndose así en uno de los centros tecnológicos más grandes de Latino América.

Estructura Administrativa El Poder Ejecutivo de la ciudad es ejercido por un intendente, electo por el voto popular en forma directa para un mandato de cuatro años. De él dependen las secretarías a cargo de las diferentes áreas. La Municipalidad tiene su sede en el Palacio de los Leones.

Desde 2011 la intendenta es Mónica Fein, del Partido Socialista. Rosario es la ciudad latinoamericana con la más prolongada e ininterrumpida sucesión de gobiernos socialistas, contando desde 1989 hasta la finalización del mandato de la intendenta suman 26 años..

Desde 1997, se lleva a cabo un programa municipal de descentralización de tareas materializado en 6 Distritos (Centro, Norte, Sur, Oeste, Noroeste y Sudoeste). Los distritos son divisiones administrativas cuya principal función es la descentralización de las áreas burocráticas de la municipalidad. Cada uno de ellos posee su correspondiente Centro Municipal de Distrito (CMD) el cual nuclea las áreas Administrativas de Servicios, Desarrollo Urbano, Socioculturales y de Salud. Los CMD permiten que los ciudadanos puedan realizar todos los trámites y utilizar los servicios correspondientes a la municipalidad. En la actualidad hay seis CMD:

Distrito Centro «Antonio Berni»
 Distrito Norte «Villa Hortensia»
 Distrito Oeste «Felipe Moré»
 Distrito Noroeste «Olga y Leticia Cossettini»
 Distrito Sur «Rosa Ziperovich» y
 Distrito Sudoeste.

Con respecto a la Movilidad Urbana : En la ciudad de Rosario se realizan un promedio de 1.327.617 viajes diarios (Fuente: Encuesta Origen - Destino EOD 2008)

De esos viajes:

- 33% en Transporte Urbano de Pasajeros
- 29,7% vehículo privado
- 21% a pie
- 5,3% en bicicleta
- 5% en moto
- 4,5% taxis
- 1,5% viaje multimodal

El Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros tiene una cobertura del 97% del territorio urbanizado.

La Flota del Transporte Urbano de Pasajeros (TUP) es de 762 unidades (dato 2013). La totalidad de la flota cuenta con GPS.

- 10 km carriles exclusivos.
- 100 kilómetros de recorridos ciclistas.

LA VOZ DE LOS ALCALDES DE METROPOLIS CUENTA CON EL APOYO DE

Cities Alliance

Cities Without Slums

Cities Alliance es una asociación mundial para la reducción de la pobreza urbana y la promoción del rol de las ciudades en el desarrollo sostenible. Los miembros de Cities Alliance incluyen autoridades locales, gobiernos nacionales, organizaciones no gubernamentales, organizaciones multilaterales y miembros asociados. METROPOLIS es miembro fundador de Cities Alliance.

www.citiesalliance.org



Creado en octubre de 2010 por iniciativa de METROPOLIS, Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU) y por 34 miembros fundadores (ciudades y redes de ciudades), el FMDV es una red de solidaridad política y fortalecimiento de las capacidades financieras, para y desde los gobiernos locales.

www.fmdv.net



Fundada en 2004, Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU) es la voz unida y representación mundial de los gobiernos locales y regionales. Los miembros de CGLU están presentes en 140 países, y se organizan en siete secciones regionales, un foro de regiones y una sección metropolitana, que es coordinada por METROPOLIS. CGLU cuenta con más de mil ciudades y regiones y 155 asociaciones de gobiernos locales entre sus miembros.

www.cglu.org



La Campaña Urbana Mundial es una alianza global coordinada por ONU-Habitat que se destina a promover una visión positiva de la urbanización sostenible y a colocar la agenda urbana en el nivel más alto en las políticas de desarrollo. Proporciona una plataforma de conocimiento orientada a la acción para hacer frente a los retos urbanos, en la perspectiva de Habitat III, la Conferencia Sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible de Naciones Unidas que se celebrará en 2016.

www.worldurbancampaign.org

Las informaciones y opiniones expuestas en la presente publicación son las propias de su autor(a) y no reflejan necesariamente la opinión institucional de la Asociación Mundial de las Grandes Metrópolis (Metropolis). Ni la Secretaria General de Metropolis ni nadie que actúe en nombre de la Asociación podrán ser considerados responsables del uso que pueda hacerse de los contenidos de esta obra.

Esta obra está licenciada bajo la Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional. Para ver una copia de esta licencia, visite

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>



La Voz de los Alcaldes # 12

metropolis ●
Asociación Mundial de las Grandes Metrópolis

Secretaría General

Avinyó, 15
08002 Barcelona
Tel.: (+34) 93 342 94 60
Fax: (+34) 93 342 94 66
metropolis@metropolis.org
www.metropolis.org