



Fundación Banco Municipal

EXPERIENCIAS MEDIOAMBIENTALES A NIVEL URBANO

Lic. Marco Biasone

La Fundación

- La Fundación Banco Municipal fue creada en 1988 y desde entonces se encuentra trabajando para construir un espacio de reflexión y análisis económico, con el objeto de contribuir al desarrollo de Rosario y su región;
- Proyecto RosarioData;
- Abordaje de problemáticas de gestión a nivel subnacional.

Objetivo y metodología

Objetivo

Determinar lineamientos generales relacionados a las políticas medioambientales a nivel urbano y ver cómo se aplicaron estos instrumentan en algunas ciudades.

Metodología

- Presentación de un marco conceptual relativo a qué ámbitos pueden abarcar las ciudades en materia medioambiental.
- Análisis de planes urbanos donde la cuestión medioambiental es central y no está solamente tratada a partir de iniciativas aisladas.

Población, comportamiento y el medioambiente

- La población y la producción actuales con los métodos presentes no son sustentables desde el punto de vista ecológico. ¿Cuál sería la situación si los países subdesarrollados tuvieran niveles de ingreso y pautas de consumo de un país desarrollado?
- Huella ecológica con grandes diferencias según las pautas de consumo y el nivel de vida.
- Grandes diferencias entre países similares, diferencias entre ciudades de un mismo país, diferencias entre individuos dentro de una misma ciudad.
- Esto lleva a la conclusión de que hace falta mejorar determinadas prácticas y fomentar otras. Además, hay lugar para hacerlo.

Las ciudades y el medioambiente

Dos perspectivas diferentes

Medioambiente en la ciudad vs. La ciudad en el medioambiente

Se focaliza en el entorno dentro de las ciudades:

- Espacios verdes.
- Calidad del aire y el agua.
- Infraestructura preparada para asimilar los fenómenos climáticos.
- Una ciudad puede estar bien preparada en este sentido pero no darle importancia a su relación con el entorno externo.

Forma en que la ciudad se incorpora al medioambiente global:

- Emisiones de GEI.
- Consumo de bienes producidos fuera de la ciudad.
- Generación de desechos que se sacan fuera de la ciudad.
- Importa la forma en que la ciudad se relaciona con el exterior.

Ciudades: parte del problema, parte de la solución

Problemas

- Alta densidad de población en un área reducida.
- Las ciudades generan aprox. 80% de los GEI a nivel mundial.
- Generación de desechos y consumo de recursos muy por encima de lo que puede absorber y generar el entorno inmediatamente adyacente.
- La densidad aumenta el grado de exposición ante fenómenos medioambientales.

Soluciones

- La alta densidad permite que políticas adecuadas tengan un impacto muy significativo.
- Menor necesidad de invadir el entorno para ubicar a la población creciente.
- Economías de escala en el uso de recursos y servicios:
 - Procesamiento de desechos.
 - Transporte público viable.
 - Se comparten más espacios comunes.

Incentivos para que las ciudades actúen

- En las intervenciones “tradicionales”, hay incentivos obvios e individualizables:
 - Calidad del agua y del aire.
 - Transporte público eficiente y confiable.
 - Entorno agradable.
- Bajo la concepción “La ciudad en el medioambiente”, también hay incentivos obvios (efectos devastadores de los fenómenos naturales sobre las ciudades), pero a nivel global. A nivel individual, hay lugar para comportamiento oportunista.
- Incentivos más intangibles:
 - Presión pública por el tema.
 - Marketing de ciudad verde.
 - Imagen de innovación atractiva para el turismo y empresas de punta.

Lineamientos generales para la acción

- No hay un acuerdo sobre cuál es el modelo de ciudad sustentable.
- No obstante, sí hay mayor acuerdo en torno a que el crecimiento desmedido en superficie presenta diversos problemas desde la perspectiva de la sustentabilidad.
 - Se ocupan espacios verdes cercanos a las ciudades.
 - Aumentan las distancias que se deben recorrer → El transporte público se torna inviable y aumentan los incentivos para el uso de vehículos particulares.
 - Se requieren redes de serv. púb. más extensas y costosas.
- En líneas generales, se debe propender hacia una mayor densificación y la generación de múltiples centros con mayor diversidad de usos en la ciudad. Esto tiene varias ventajas:
 - Necesidad de recorrer menores distancias.
 - Mayor aprovechamiento del transporte público y la infraestructura.
 - Se ocupa menor superficie por persona.

Campos de acción diversos para ciudades

Dos vías básicas para llevar a cabo esta visión:

Imposición/Regulación

- Códigos urbanos que determinen cómo se desarrolla la ciudad.
- Imposición a través de la planificación de los servicios y la infraestructura.
- Inhabilitación para construir en ciertos espacios.
- “Castigos” monetarios para las prácticas contraproducentes.

Incentivos (fiscales/de otra índole)

- Mejorar las condiciones de las zonas centrales para incentivar el comportamiento que se desea que tenga la población.
- Mejorar la calidad del transporte público para que pueda ser una variable determinante en el desarrollo.
- Créditos o deducciones impositivas para quienes usen mejores materiales o adopten ciertas prácticas.

Campos de acción diversos para ciudades (cont.)

- Para combatir la expansión en superficie:
 - Impuestos más elevados en la periferia o en zonas no prioritarias.
 - Desarrollo de infraestructura base y servicios solo en zonas prioritarias. Gran potencial en las ciudades por desarrollar.
 - No autorizar nuevos desarrollos en zonas no ocupadas y apartadas.
- Para fomentar un desarrollo más “inteligente”:
 - Habilitación de mayores densidades de construcción en zonas prioritarias.
 - Requisitos e incentivos fiscales para la adopción de prácticas y materiales que fomentan la eficiencia energética.
 - Generar mejores espacios públicos, reducir los niveles de congestión, etc.
 - Concientización de la población.
- El transporte público y la infraestructura vial son centrales. Pueden determinar qué zonas se desarrollan y también disminuir el uso de vehículos privados.

Nueva York - PlaNYC (2007)



Nueva York - PlaNYC (2007)

- El lema es “A greener, greater New York”. Aborda problemáticas de desarrollo urbano y de la infraestructura en un horizonte de 30 años con la cuestión medioambiental como eje.
- 11 temáticas de trabajo, algunas más centradas en la influencia del medioambiente sobre la calidad de vida y otras en la reducción del impacto ambiental como fin en sí mismo.
- Se plantea la reducción de las emisiones y desechos sólidos a pesar del aumento de población y más allá de lo necesario para garantizar niveles aceptables de salubridad.
- El crecimiento se planifica en torno a varias de las ideas mencionadas:
 - Mejorar el transporte público y densificar zonas aledañas a este.
 - Generar centros múltiples.
 - No incentivar la expansión en superficie; “rellenar” la trama urbana.

Estocolmo - RUFS 2010



RUFS 2010 - Estocolmo

- Objetivo central del plan: “Ser la zona metropolitana más atractiva de Europa”. Planteado en tres plazos: 2020, 2030 y 2050.
- Medioambiente saludable central para atraer y retener personas innovadoras a la región. Región atractiva para el exterior.
- Esto se desarrolla mediante:
 - 4 metas; 2 ellas tienen a la cuestión medioambiental como eje.
 - 6 estrategias para conseguirlo; 3 tienen a la cuestión medioambiental como eje.
- Para 2050, las fuentes de energía tienen que ser renovables prácticamente en la totalidad. Aumentar eficiencia energética en el consumo.
- Fomentar aún más el transporte público y la densificación de la planta urbana, así como la multi-centralidad de la región.

Curitiba – Plan urbano de 1966 y agregados



Curitiba - Plan urbano 1966 y agregados

- Plan urbano de 1966 – El medioambiente juega un papel subsidiario de la calidad de vida. La sustentabilidad se refería al desarrollo urbano.
- No hay un plan íntegro con la cuestión medioambiental como eje. Se observa una construcción paulatina a partir de varias iniciativas que han contribuido a que, en la actualidad, la ciudad cuente con un medioambiente muy saludable:
 - Preponderancia del transporte público.
 - Densificación pareja en la ciudad y mayor en torno a las principales vías de comunicación.
- Se van agregando iniciativas que contribuyen a que la cuestión medioambiental tenga importancia en el Plan global de la ciudad:
 - Zona industrial (a partir de 1973)
 - Separación y reciclaje de residuos (a partir de 1989)
- Curitiba muestra que no hay una disociación tan marcada entre las necesidades globales y las de cada ciudad por su cuenta.

Conclusiones y puntos en común

- Hay varias líneas de acción con efectos positivos que se pueden seguir sin importar en qué perspectiva nos paremos.
- Los casos de Estocolmo y NY presentan algunos aspectos novedosos:
 - Necesidad de cambio por razones superiores a una mejor calidad de vida de la población de la ciudad. Las ciudades van a crecer pero tienen que tener menor impacto absoluto que en la actualidad. Adopción de la perspectiva de “la ciudad en el medioambiente”.
 - Se plantea una relación directa entre una ciudad activa en materia medioambiental y el perfil innovador de la misma, que se reconoce como el eje para el desarrollo futuro. ¿Incentivos para ciudades que tienen otro posicionamiento?
- El transporte público y la infraestructura son centrales por varias razones.
- Reconocimiento de la necesidad de densificación y de ser ciudades policéntricas.
- Necesidad de cambio de mentalidad de la población para apoyar las políticas. Sin conciencia pública no hay incentivo político.

¡Muchas gracias!

investigaciones@fundacionbmr.org.ar

(+54-341) 4407692



Fundación Banco Municipal