

**PROGRAMA DE DESARROLLO DE ÁREAS
METROPOLITANAS DEL INTERIOR
DAMI
(BID AR-L1101)**

3 DE ABRIL DE 2013

**Plan de Ejecución Metropolitano
PEM GRAN MENDOZA**



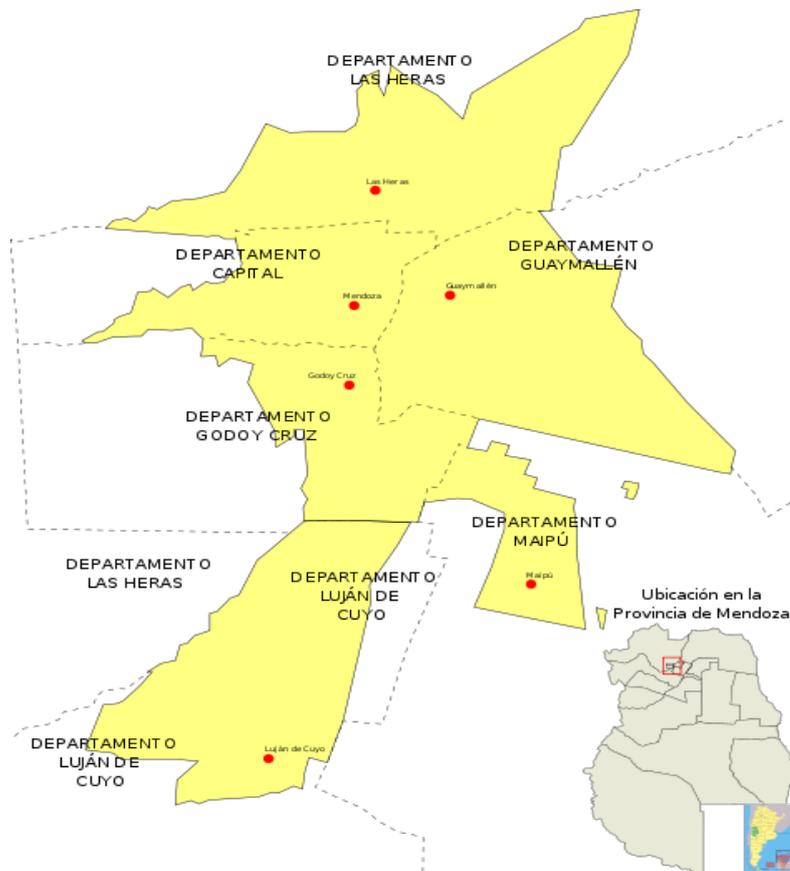
**Unidad de Financiamiento Internacional
Ministerio de Hacienda
Gobierno de Mendoza**

PLAN DE EJECUCIÓN METROPOLITANO GRAN MENDOZA.

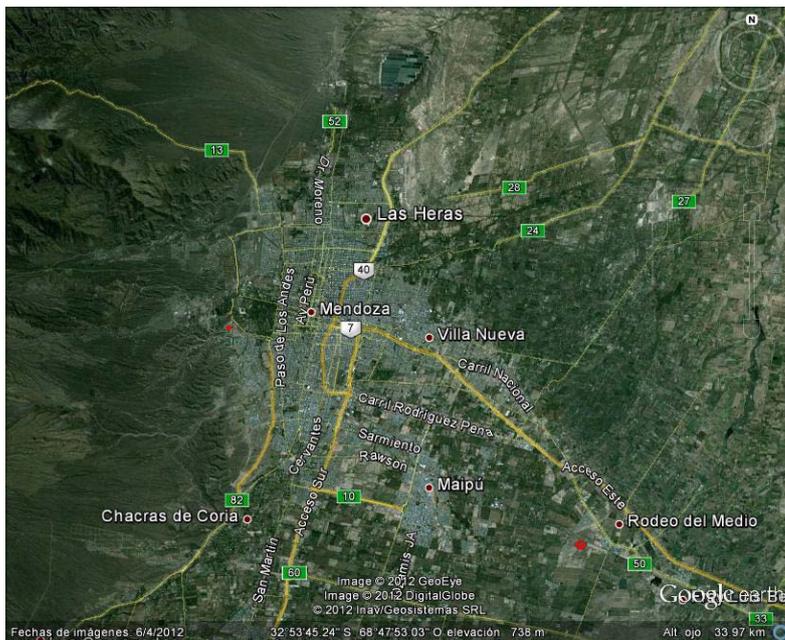
INDICE

1- RASGOS SALIENTES DEL ÁREA METROPOLITANA DEL GRAN MENDOZA	3
1.1. LOCALIZACIÓN Y POBLACIÓN	4
1.2. MARCO JURÍDICO- INSTITUCIONAL DE LOS MUNICIPIOS DE MENDOZA	5
1.3. ESTRUCTURA ECONÓMICO – SOCIAL	5
1.3.1. DATOS SOCIALES DEL GRAN MENDOZA	6
1.4. LA OCUPACIÓN DEL TERRITORIO EN EL GRAN MENDOZA	8
2- ANTECEDENTES DE INSTITUCIONALIDAD METROPOLITANA EN EL GRAN MENDOZA	8
3- IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS METROPOLITANOS. PUNTOS CRÍTICOS DEL ÁREA METROPOLITANA DEL GRAN MENDOZA	9
3.1. Inadecuado patrón de crecimiento y desarrollo urbano ambiental	9
3.1.1. Inadecuación del Transporte Público Metropolitano	10
3.1.2. Carencias en la gestión de los residuos sólidos urbanos	10
3.2. Inseguridad ciudadana, violencia, accidentalidad vial y riesgo ante catástrofes naturales	12
3.3. Problemas de gobernabilidad metropolitana	13
4- AVANCES HACIA LA RESOLUCIÓN DE LOS PROBLEMAS IDENTIFICADOS	13
4.1. Movilidad	13
4.2. Sistema de planificación y ordenamiento territorial (Ley 8051 de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo)	14
4.3. Seguridad Integral Coordinada	15
4.4. Plan Provincial de Residuos Sólidos Urbanos	16
<u>ANEXO 1: IDENTIFICACIÓN DE PROYECTOS PARA EL ÁREA METROPOLITANA DEL GRAN MENDOZA</u>	18
<u>ANEXO 2: CRONOGRAMA DE EJECUCION DE PROYECTOS</u>	19
<u>ANEXO 3: FICHAS POR PROYECTO</u>	20
<u>ANEXO 4: LOCALIZACION Y JURISDICCIONES PROVINCIALES DEL AREA METROPOLITANA DEL GRAN MENDOZA</u>	37

1- RASGOS SALIENTES DEL ÁREA METROPOLITANA DEL GRAN MENDOZA.



Mapa: Área Metropolitana del Gran Mendoza.



1.1. LOCALIZACIÓN Y POBLACIÓN.

La Provincia de Mendoza, mediterránea y continental, de clima árido a semiárido, se encuentra situada al pie de la Cordillera de los Andes; se extiende en el Centro-Oeste argentino, entre los 32° 35' de latitud Sur y los 66° 30' y 70° 35' de longitud Oeste. Presenta una superficie de 148.827 km² y una población total proyectada de 1.738.929 habitantes, que corresponde al 4,3% de la población nacional. El 62,5% de la población total de la provincia reside en el Área Metropolitana de Mendoza (AMM), el 15% en el área sur, el 12,5% en la zona este, el 6% en el centro oeste y sólo el 4% en el noreste¹.

La Tabla que sigue muestra la evolución de la población del aglomerado y del total Provincia. Se observa con claridad que los períodos de fuerte concentración de población han sido las décadas del 80 y muy especialmente la del 90, en la que el área metropolitana creció más del doble del total provincial. La última década en cambio, el aglomerado metropolitana acompaña el crecimiento general de Mendoza.

Tabla 2 - Área Metropolitana de Mendoza - Provincia de Mendoza: Dinámica de crecimiento									
Evolución de la Población Total y por Departamento									
Jurisdicción	Año					TCMA			
	1970	1980	1991	2001	2010	1970/ 1980	1980/ 1991	1991/ 2001	2001/ 2010
						x1000 hab	x1000 hab	x1000 hab	x1000 hab
Total Provincial	973.075	1.196.228	1.412.481	1.579.651	1.738.929	20,9	16,0	11,2	10,1
Zona Metropolitana Mendoza	477.810	612.777	770.143	986.341	1.086.633	25,2	23,1	25,1	10,8
Capital	118.568	119.088	121.620	110.993	115.041	0,4	2,0	-9,1	3,6
Guaymallén(*)	118.995	164.670	200.477	251.339	283.803	33,0	18,9	10,9	12,9
Godoy Cruz	112.481	142.408	179.553	182.977	191.903	23,9	22,3	1,7	4,9
Las Heras(*)	67.789	101.579	145.680	182.962	203.666	41,3	34,9	15,1	11,3
Maipú(*)	34.839	49.778	71.603	153.600	172.332	36,3	35,2	22,5	12,2
Luján de Cuyo(*)	25.138	35.254	54.210	104.470	119.888	32,5	10,9	17,3	14,8
(*) Población urbana de los Departamentos aglomerada en la Zona Metropolitana, inferior al total del Departamento									
Fuente: Elaboración Propia según INDEC: Censos Nacionales de Población 1980, 1991, 2001 y 2010.									

Con más del 60% de la población de la provincia viviendo en el área metropolitana, se desarrolla un fenómeno identificado como "macrocefalia", aludiendo a una fortísima concentración de actividades en este territorio lo cual afecta todo el sistema urbano provincial.

Políticamente la Provincia se divide en 18 departamentos, incluido la Capital, cada uno de los cuales se subdivide en distritos. Por razones de orden administrativo el Gobierno de la Provincia agrupa los departamentos en zonas: Área Metropolitana de Mendoza, Zona Este, Noreste, Centro – Oeste y Sur.

¹Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas, Ministerio de Agroindustria y Tecnología, Gobierno de Mendoza: <http://www.deie.mendoza.gov.ar/>; Instituto Nacional de Estadísticas y Censos: <http://www.indec.mecon.ar/>; Plan Estratégico Mendoza 2030: <http://planestrategico.mendoza.gob.ar/documentos/doc.html>; Plan Estratégico Territorial 2016: http://www.planif-territorial.gov.ar/html/pet/documentos/pet_avance_2008.pdf; plataforma de Políticas Públicas (UNCuyo): <http://www.politicaspUBLICAS.uncu.edu.ar/>

El Área Metropolitana del Gran Mendoza (AMGM), ubicada en el centro oeste del Oasis Norte, en la zona de contacto con el piedemonte no irrigado de la Precordillera, es un conglomerado urbano integrado por seis departamentos (Capital, Godoy Cruz, Guaymallén, Las Heras, Maipú, Luján de Cuyo), cuya población lo convierten en la cuarta aglomeración de la Argentina. Su crecimiento y desarrollo ha tenido una estrecha relación con el perfil agroindustrial que caracteriza a la provincia.

La ciudad de Mendoza es el actual núcleo del área metropolitana y constituye el centro administrativo de una red muy dispersa de ciudades de menor jerarquía y pueblos. Los otros centros urbanos, las cabeceras departamentales, dominan y ejercen influencia sobre su área de influencia de sus espacios rurales. Todos estos centros que se encuentran en zona bajo riego (oasis) forman junto a la red de "carriles" y redes de riego, un continuo urbano que va perforando las áreas rurales y desdibujándose hacia las áreas de desierto.

1.2. MARCO JURÍDICO-INSTITUCIONAL DE LOS MUNICIPIOS DE MENDOZA.

El marco jurídico institucional de los municipios de Mendoza se encuentra regulado por la sección séptima de la Constitución Provincial (1916) y la ley Orgánica de Municipalidades N° 1079 del año 1934. **El texto de la Constitución Provincial de 1916 no habla expresamente de autonomía o autarquía municipal.** No obstante se puede interpretar la magnitud del poder municipal teniendo en cuenta las referencias implícitas a los siguientes elementos:

- autonomía institucional: es la ley orgánica quien determina sus atribuciones y responsabilidades (art. 199);
- autonomía política: elección de sus autoridades por el pueblo (art 198), facultad para juzgar la validez o nulidad de la elección (art. 200 inc. 1°), dictado de ordenanzas y reglamentos dentro de las atribuciones conferidas por la Constitución Provincial y la Ley Orgánica de Municipalidades;
- autonomía administrativa: administración de los intereses y servicios locales (art. 197), la facultad para nombrar su personal (art 200 inc. 2) y tener a su cargo el ornato, la salubridad y la vialidad pública respetando las leyes provinciales (art. 200 inc. 3),
- atribuciones económico- financieras: votar y administrar su propio presupuesto y examinar y resolver sus cuentas y remitirlas al Tribunal de Cuentas de la provincia (art. 200 inc. 4). Sin embargo, las mismas revisten un carácter relativo que limitan considerablemente este tipo de autonomía, ya que establece que las municipalidades no pueden crear impuestos ni contribuciones de ninguna clase salvo tasas por servicios (art. 199 inc. 6) y tampoco pueden contraer empréstitos, ni enajenar, ni gravar los edificios destinados a servicios públicos municipales sin autorización previa de la legislatura (art. 202 inc. 3).

Además, la constitución provincial deja por sentado explícitamente que los poderes que confiere exclusivamente a las municipalidades no podrán ser limitados por ninguna autoridad de la provincia (art. 209).

Por su parte, la Ley Orgánica de Municipalidades considera los siguientes puntos centrales:

- La municipalidad representa al respectivo municipio con todos sus derechos y obligaciones. (Art. 2) " Los poderes que la constitución y esta ley confieren exclusivamente a las municipalidades, no podrán ser limitados por ninguna autoridad de la provincia. (Art. 5)
- Cada municipalidad se compondrá de un departamento deliberativo y otro ejecutivo.
- Los concejos deliberantes de las municipalidades de la provincia, que tuvieren más de sesenta mil (60.000) electores estarán integrados cada uno de ellos por doce (12) concejales. El resto de los concejos deliberantes, estará compuesto por el mínimo establecido en el artículo 199 inciso 1 de la constitución provincial. (art. 43) (texto según ley 6921, art. 22)

1.3. ESTRUCTURA ECONÓMICO-SOCIAL.

Las actividades productivas de la Provincia de Mendoza se estructuran en torno al modelo agroindustrial inserto en una economía de mercado. Este proceso histórico se manifiesta especialmente en el gran desarrollo de los oasis irrigados en detrimento de los espacios que carecen de agua de riego, que a su vez se cristaliza en la contradicción "cultura vitivinícola - cultura del desierto". Esta contraposición se expresa incluso en formaciones sociales distintas que marcan las dos realidades económicas de Mendoza: una economía de mercado y otra de subsistencia.

Los sectores que explican el producto del área metropolitana son²:

- las actividades básicas que generan ingresos al área urbana: - comercio mayorista, - alimentos y bebidas; restaurantes y hoteles - fabricación de sustancias químicas y petróleo; servicios prestados a empresas; industrias metálicas básicas; transporte y almacenamiento.
- las actividades no básicas que permiten mantener los suministros y servicios para la vida urbana: comercio al por menor; servicios de saneamiento, sociales, de diversión, esparcimiento y cultura; servicios personales y de los hogares; industria de la madera y el mueble, de prendas de vestir e imprentas y editoriales; productos minerales no metálicos.

Tabla 5 - Producto Bruto Geográfico año 2009 (en miles de \$)				
ACTIVIDAD	MENDOZA	AREA METROPOLITANA	% INCIDENCIA	% de MENDOZA
Total	38.543.507,51	23.592.176,10	100,00	61
Agropecuario	2.634.797,57	790.448,99	3,35	30
Minas y Canteras	7.118.720,12	1.236.815,35	5,24	17
Industria Manufacturera	5.380.206,57	4.369.157,08	18,52	81
Electricidad, Gas y Agua	602.169,70	444.934,70	1,89	74
Construcción	1.817.830,79	1.252.080,71	5,31	69
Comercio, Restaurantes y Hoteles	9.116.392,80	7.501.877,80	31,80	82
Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones	1.692.074,00	1.273.756,40	5,40	75
Establecimientos Financieros, Seguros, Bienes Inmuebles y Servicios a las	4.097.954,38	2.775.266,28	11,76	68
Servicios Sociales, Comunales y Personales	6.083.361,58	3.947.838,79	16,73	65

FUENTE: Elaboración Propia sobre datos de la DEIE - Mendoza

Entre otros datos, el Área Metropolitana del Gran Mendoza concentra el 74% de los empleados del sector terciario, consume el 75% de la energía producida y concentra el 70% de la producción industrial. El Gran Mendoza no ha logrado todavía generar un mercado de trabajo adaptado al nuevo modelo de funcionamiento de la economía Mercosur. Tampoco un volumen de empleos adecuado para sostenerlo. En estos aspectos se puede considerar que está en una etapa de transición, con altos costos sociales.

1.3.1. DATOS SOCIALES DEL GRAN MENDOZA.

Situación económica del hogar.

De acuerdo al estudio estadístico realizado por el Observatorio de la Deuda Social Argentina, el riesgo alimentario de los hogares del Gran Mendoza se desprende que tanto el riesgo alimentario severo³ como el moderado⁴ son superiores en este aglomerado en comparación con el total urbano relevado.

² GRAY DE CERDAN, Nelly. *Nueva Estructura Metropolitana del Gran Mendoza. Efectos del proceso de integración y globalización (Mendoza, Argentina)*. C.E.T.E.M. (Centro de Estrategias territoriales para el MERCOSUR) Dpto. Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo. Mendoza - ARGENTINA

³El riesgo alimentario moderado se entiende como los hogares en el porcentaje de que se expresa haber reducido la porción de alimentos en los últimos 12 meses.

⁴El riesgo alimentario severo se entiende como los hogares en el porcentaje que se expresa haber sentido hambre en los últimos 12 meses.

En este sentido el riesgo alimentario severo alcanza el 3,4% de los hogares y el moderado el 10,8% de los hogares en Mendoza contra el 5% y el 8,8%, respectivamente, a nivel nacional.

Los datos muestran que los hogares ubicados dentro del área metropolitana del Gran Mendoza dejaron de hacer actividades por falta de dinero con mayor frecuencia que los del conjunto del país. Entre las actividades que los hogares dejaron de realizar se puede destacar: no pagar servicios, la cuota de la casa, el alquiler, impuestos o tasas municipales. Así también los hogares de Gran Mendoza dejan de comprar medicamentos y de ir al médico o al dentista con mayor frecuencia que el total de los aglomerados relevados.

Hábitat y condiciones de habitabilidad

Se utilizaron tres indicadores para describir las condiciones de habitabilidad de las viviendas, los cuales arrojaron resultados distintos cuando se compara el conjunto del país con Gran Mendoza. Los indicadores son vivienda inapropiada⁵, hacinamiento⁶ y servicio sanitario inadecuado⁷. Los datos relevados por la EDSA –Bicentenario muestran que los hogares ubicados en este aglomerado presentan menores probabilidades de poseer estas problemáticas sociales, en comparación con la media nacional:

- Vivienda Inapropiada: 9,9% para Mendoza y 12,2% a nivel del conjunto país.
- Hacinamiento: 7,5% para Mendoza y 8,1% a nivel del conjunto país.
- Estado inadecuado del servicio sanitario: el déficit a nivel nacional supera en 13,5 puntos porcentuales al aglomerado.

En cuanto al análisis hacia el interior de hogares particulares, se observan diferencias significativas en cuanto a la estratificación social. Como es de esperar, poseer viviendas inapropiadas (21,8%) así como hacinamiento (19,7%) o un servicio sanitario inadecuado (4,5%) son características habituales de los estratos más pobres. Mientras que el estrato social medio alto presenta porcentajes menores al 3% cualquiera sea el indicador que se examine.

En lo que concierne al régimen de tenencia de la vivienda⁸ se observa que hay menos propietarios en este aglomerado (67,4%) que en el total nacional (70,8%). De igual manera, la tenencia irregular de la vivienda es levemente mayor para el total nacional (11,8%) que para el aglomerado en estudio (10,2%). Pero los hogares en situación de alquiler revierten esta tendencia siendo mayor en Mendoza con 22,4%, que a nivel nacional donde se registra una incidencia del 17,4%.

Frente a los servicios públicos domiciliarios, los indicadores de **agua corriente de red⁹ y gas natural¹⁰** arrojan que los hogares ubicados en el área urbana de Mendoza presentan una tasa menor al 0,5% de ausencia de conexión al agua corriente de red, lo que la ubica 11,9 puntos porcentuales por abajo que la media nacional. No obstante, el tendido de gas natural presenta una tendencia negativa: el déficit alcanza al 11,8% de los hogares, mientras que es del 26,8% para el total urbano relevado. El examen por estrato social indica que son los hogares pobres los que sufren la falta de gas natural con más frecuencia que el resto de los estratos sociales.

Al analizar la calidad del **suministro eléctrico y de suministro de agua corriente de red**, se observa que el aglomerado en cuestión se ve más afectado que la media nacional; (65,4% y 56,4%, respectivamente) y (34,2% y 21%, respectivamente). A partir del examen de una serie de datos sobre infraestructura urbana, se desprende que los hogares del Gran Mendoza muestran una incidencia

⁵Se definen como inapropiadas las viviendas que por su estructura o materiales de construcción no cumplen con las funciones básicas de aislamiento hidrófugo, resistencia, delimitación de los espacios, aislación térmica, acústica y protección superior contra las condiciones atmosféricas.

⁶Cohabitación de tres o más personas por cuarto habitable, lo que constituye una de las medidas que representan el déficit habitacional cualitativo que afecta la salubridad y la privacidad de las personas.

⁷Entendido como la carencia de inodoro con descarga mecánica de agua, lo que constituye un problema de salubridad dentro de la vivienda.

⁸Por éste se entiende la posesión jurídica de la vivienda por parte del hogar. Distinguiendo entre los propietarios, los inquilinos y la tenencia irregular de la misma, como es la ocupación de hecho, la propiedad de la vivienda pero no del terreno o la ocupación de viviendas prestadas.

⁹Entendido como la carencia o deficiencia en la conexión al agua corriente por red, lo que constituye un factor de riesgo sanitario para la transmisión de patologías infecto-contagiosas.

¹⁰Carencia de conexión a la red de gas natural domiciliario, problema que tiene consecuencias sobre la seguridad de quienes utilizan garrafas, a la vez que efectos económicos negativos.

¹² Los datos sobre infraestructura urbana asocian los servicios públicos domiciliarios y servicios urbanos (infraestructura) que miden la situación de la vivienda y su entorno urbano.

positiva en comparación a la que se proyecta a nivel país. Siendo el déficit de red cloacal¹¹ y déficit de desagües pluviales¹², los más significativos; (34,6% y 5,3%, respectivamente) y (32,2% y 6,5%, respectivamente).

Otros de los servicios urbanos imprescindibles son los que hacen a la seguridad urbana¹³, la educación¹⁴ y la salud¹⁵. Los datos indican una tendencia positiva para los mismos en cuanto a la proximidad de estos servicios con respecto al total nacional, a excepción de la educación.

A través de los datos estudiados, la falta de patrullaje policial regular a nivel nacional afecta a la mitad de la sociedad, mientras que a este aglomerado afecta al 42,4%. En cuanto a los servicios de seguridad urbana se observa que la vigilancia policial es mayor en los estratos económicos y de nivel educativo más bajos.

Por último, con respecto a las condiciones de vida definidas con las Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) severo¹⁶ y ampliado¹⁷, vale la pena señalar que Gran Mendoza presenta mejores condiciones en los dos en comparación con el total nacional: 6,1% y 16,9% frente a los 10,4% y 20% respectivos alcanzados por el país.

Trabajo remunerado y trabajo reproductivo

Gran Mendoza se encuentra en una situación semejante al conjunto del país. La tasa de actividad económica¹⁸ es similar a la media nacional (67,6% frente al 67,1%). La misma tendencia presenta la tasa de empleo¹⁹ que alcanza a más de la mitad de este aglomerado urbano, lo que corresponde a apenas 1,4 puntos porcentuales por debajo de la media nacional. Por su parte, el índice de desempleo abierto es superior al del total de los aglomerados urbanos, 13,2% y 11,8%, respectivamente.

Estado y acceso a la salud

No existen diferencias significativas entre la principal cobertura de salud²⁰ que tiene la población de Gran Mendoza y la media nacional. En este sentido, el 50,8% de la población adulta residente en este área se encuentra cubierta por el sistema de obras sociales, el 31,8% en el sector público, un 5,1% tiene como principal cobertura la medicina privada y el 12,3% restante al PAMI.

La cobertura según grupos de edad se concluye que los jóvenes de entre 18 y 34 años son los que presentan en mayor porcentaje al sector público como principal cobertura de salud (41,6%), mientras que aquellos entre 35 y 59 años son en mayor proporción los que tienen obra social o medicina privada como principal cobertura de salud (54,9% y 6,1% respectivamente). Siendo el PAMI la principal cobertura para los mayores de 60 años (51,4%).

1.4. LA OCUPACIÓN DEL TERRITORIO EN EL GRAN MENDOZA.

La ciudad original evolucionó como un centro de servicios de las áreas cultivadas, pero la misma estructura de la producción vitivinícola alentó la proximidad entre las áreas de labor, la residencia y los establecimientos de producción. La aglomeración desarrolló un tipo de tejido urbano particular, que permite identificar un centro principal, un conjunto de subcentros entorno a las cabeceras municipales, y un tejido abierto donde lo rural y lo urbano se entremezclan en un contexto de muy baja densidad de

¹¹Carencia de conexión a la red de cloacas, lo que constituye un problema de consecuencias sanitarias con un fuerte impacto epidemiológico.

¹²Carencia de desagües pluviales en la cuadra de la vivienda, lo que constituye un potencial foco para la propagación de epidemias y plagas urbanas.

¹³Dentro de Seguridad Urbana se comprende, por un lado, la vigilancia y patrullaje policial (Presencia de vigilancia policial en la cuadra de la vivienda, aspecto que permite prevenir o reprimir los actos de delincuencia y que además tiene efectos psico emocionales sobre la población), y por el otro, la distancia a comisarías, destacamentos y puestos policiales (Constituyen una medida de la presencia del Estado en lo que hace a la seguridad urbana).

¹⁴Está conformado por la distancia a escuelas públicas primarias y escuelas públicas secundarias, y busca constituir una medida de la respuesta del Estado al derecho universal a la educación.

¹⁵Constituye una medida de la respuesta del Estado al derecho universal a la salud.

¹⁶Los hogares con NBI Severo son aquellos que presentan al menos una de las siguiente privaciones: habitar una vivienda de tipo inconveniente (pieza en inquilinato, vivienda precaria), cohabitación de más de tres personas por cuarto, no disponer en la vivienda de ningún tipo de retrete, presencia de algún niño en edad escolar (entre 6 y 12 años) que no asiste a la escuela y existencia de cuatro o más personas por miembro ocupado en hogares cuyo jefe no tenga primaria completa.

¹⁷Los hogares con NBI Ampliado son aquellos que presentan alguno de los atributos anteriores, incluyéndose además: residir en una villa o asentamiento precario o la existencia en el hogar de cuatro o más personas por miembro ocupado cuyo jefe no tenga secundaria completa.

¹⁸Considera el porcentaje de ocupados y desocupados respecto la población total de 18 años y más.

¹⁹Considera el porcentaje de la población ocupada respecto la población total de 18 años y más.

²⁰Subsistema de salud mayormente utilizado por el hogar. Es una variable que permite examinar la segmentación del sistema y de la demanda de prestaciones de salud.

población. El proceso de crecimiento se apoya sobre esta matriz, promoviendo la paulatina transformación de tierras de labor en nuevas urbanizaciones, y exigiendo la expansión de redes de movilidad y saneamiento para bajos niveles de servicio.

Durante la década del 90 esta tendencia se exagera, en la medida que los sectores medios, tradicionales habitantes de las áreas de mayor densidad, dinamizan una gran expansión del negocio de bienes raíces a partir de la adopción del barrio cerrado como nueva modalidad de residencia suburbana. Ha sido éste un problema para el municipio de Mendoza que en su esfuerzo por mantener la centralidad y detener la pérdida de población, ha revisado sus regulaciones urbanísticas, ha desarrollado propuestas de mejoramiento del transporte (como el sistema de trolebuses) y acciones de mejoramiento del espacio público. Sin embargo desde la década del 90 el crecimiento se ha caracterizado por la proliferación de nuevas centralidades, la ampliación de la red vial, y una notable expansión del parque automotor y de los niveles de tránsito.

2- ANTECEDENTES DE INSTITUCIONALIDAD METROPOLITANA EN EL AREA DEL GRAN MENDOZA.

En el marco del Plan Provincial de Residuos Sólidos Urbanos, el Área Metropolitana del Gran Mendoza ha dado pasos hacia el logro de acuerdos interjurisdiccionales. Tales acuerdos son los siguientes²¹:

- En el año 2004 se firma un Convenio entre la provincia y los municipios de Capital, Las Heras, Godoy Cruz, Guaymallén y Lavalle para el traslado a partir de de los residuos al Centro Ecológico Gran Mendoza ubicado en el departamento de Las Heras.
- En el año 2005 el Ministerio de Ambiente y Obras Públicas de la provincia y las municipalidades de Luján de Cuyo y Maipú firmaron un convenio para instrumentar el traslado de la totalidad de los desechos domiciliarios generados por los habitantes de Luján de Cuyo a la planta de tratamiento ubicada en Barrancas.
- En enero de 2008, el secretario de Medio Ambiente y el intendente del municipio de Guaymallén firmaron un acta para la asistencia técnica y financiera al municipio para la erradicación de basurales y el traslado de los residuos generados en Guaymallén al vertedero de El Borbollón.

Durante los primeros días del mes de setiembre de 2012, el gobernador Francisco Pérez y los intendentes del área metropolitana firmaron el acta compromiso para la Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos o Plan GIRSU para comunas del Gran Mendoza. Por medio de la promoción de este consorcio se busca optimizar la gestión metropolitana de residuos colaborando entre los Municipios y con la provincia para la implementación de sistemas integrales de gestión. Este acuerdo es el primer paso para constituir un consorcio que permitirá resolver el destino de 1.400 toneladas de basura doméstica.

3- IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS METROPOLITANOS. PUNTOS CRÍTICOS DEL ÁREA METROPOLITANA DEL GRAN MENDOZA

El Plan Estratégico Mendoza 2030²², elaborado en el año 2010, identifica una serie de problemáticas que representan desafíos para la Provincia en el mediano y largo plazo. El documento enuncia tres dimensiones como temas críticos a resolver por la provincia: la dimensión social y el desarrollo humano, la dimensión económica productiva y la dimensión territorial ambiental. Estas dimensiones fueron construidas en base a metodologías participativas con la actuación conjunta de cerca de 150 instituciones públicas, privadas y organizaciones de la sociedad civil de toda la provincia. Asimismo, para la identificación de la problemática se ha tenido en cuenta estudios científicos realizados en la provincia.

3.1. Inadecuado patrón de crecimiento y desarrollo urbano ambiental.

²¹ LEVATINO. Op. Cit.

²² PLAN ESTRATEGICO DE DESARROLLO MENDOZA 2030.

- Ausencia de estrategias integrales para resolver problemas como el tránsito, transporte, zonificación de los usos del suelo, residuos sólidos urbanos, seguridad, entre otros.
- Crecimiento poco sustentable del AMGM, tanto en su expansión hacia el piedemonte como en su crecimiento sobre el área periurbana irrigada.
- Dificultades para manejar adecuadamente la disponibilidad futura del recurso hídrico y su gestión integral.
- Deficiencias en la infraestructura vial y los servicios de transporte metropolitano, destacando la ausencia de conectividad vial oeste-este.
- Incremento del uso del vehículo, congestión y contaminación, saturación de las capacidades de carga de las vías y deterioro de la calidad del hábitat, especialmente en áreas centrales y peri centrales.
- Aumento de la segregación socio-espacial: dificultades de los grupos más pobres para acceder al suelo urbanizado y con servicios restringiendo sus derechos a la ciudad.
- Política vivienda débil y escasamente articulada con políticas territoriales.
- Proliferación de vacíos urbanos sin destino específico o con subocupación. Grave presión inmobiliaria sobre áreas rurales con valor agropecuario.
- Insuficiente infraestructura de agua potable, cloacas, gas, electricidad, riego, y, tratamiento pluvial.
- Degradación de los espacios públicos y deterioro del arbolado público. Pérdida de biodiversidad por fragmentación de hábitats, insuficientes sitios de reservas y por sobreexplotación y destrucción de recursos naturales²³.
- Coexistencia de usos del suelo incompatibles en diversos departamentos y ausencia de una normativa articulada en la regulación de las actividades permitidas (FOS y FOT) que genera conflictos especialmente en límites departamentales.
- Vulnerabilidad ante peligros naturales (aluviones, sismos, granizo, viento zonda) y antrópicos (derrames, incendios).
- No se han desarrollado estrategias concretas para una adaptación a la variabilidad climática y al cambio ambiental global que permitan enfrentar con equidad las vulnerabilidades detectadas.

3.1.1. Inadecuación del transporte público metropolitano.

De acuerdo a datos de la Encuesta de Origen – Destino en 2010, en el área metropolitana con una superficie de 168 km. cuadrados, se producen 1.600 000 viajes diarios²⁴.

A pesar de la importancia de la región y de la movilidad que registra, hasta la incorporación del Metrotranvía en el año 2012, no se habían realizado cambios significativos en las trazas del sistema de transporte público. El sistema se basa fundamentalmente, en una flota de transporte automotor con 958 coches, ingresando la mayoría al área central en frecuencias de hasta 55 por hora en hora punta. Esto produjo a lo largo de los años deterioro de las arterias del micro-centro, congestión del tránsito, malas condiciones y largos tiempos de viaje para los usuarios, contaminación del aire y sonora.

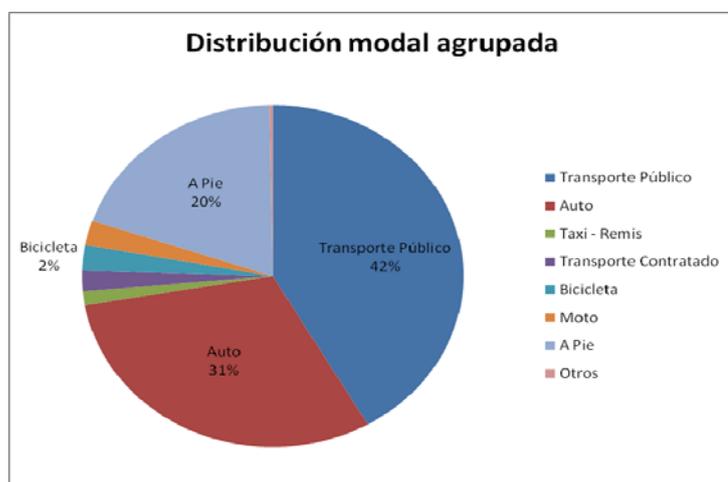
Si bien el Metrotranvía puede convertirse en el disparador de grandes cambios en términos de movilidad y transporte en la región metropolitana, presenta aún problemas ligados a su incorporación al sistema tradicional tales como bajas frecuencias por la demora en la puesta en servicio de las unidades adquiridas; falta del proyecto de inserción del sistema en el tejido urbano, para mejorar la accesibilidad a las estaciones, falta de un plan de comunicación hacia la población divulgando los beneficios y características del sistema, entre otros.

²³EAE, 2005

²⁴Encuesta Origen – Destino 2010 Atec / Grimaux / Parsons Brinkeroff

Por otra parte, respecto del uso del vehículo privado, casi el 60% de los hogares en el Gran Mendoza posee al menos un auto. Este hecho se manifiesta en el considerable aumento en el parque automotor, que se estima hoy en alrededor de 300.000 autos circulando. El elevado Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) en los accesos al Área Central dan cuenta de la situación: Acceso Sur 51.100 vehículos; Acceso Este 63.900 vehículos y Acceso Norte 22.200 vehículos.

El modo de transporte por vehículo privado alcanza el 31% de los viajes frente al 42% que se realizan por Transporte Público Automotor.



Fuente: Encuesta Origen Destino 2010 Atec / Grimaux / Parsons Brinkeroff

En virtud de ello, existen grandes dificultades en los accesos a la Capital en horas punta y los niveles de contaminación ambiental son cada vez más altos. Los requerimientos en estacionamiento en la zona central ya sobrepasan las zonas disponibles y amenazan con invadir espacios públicos de calidad como lo son las anchas y tradicionales veredas y sus arbolados. En los centros departamentales las necesidades de estacionamiento están siendo resueltas de manera espontánea y desordenada, surgiendo así un urbanismo que prioriza el automóvil y los vacíos urbanos que requiere. Las condiciones del espacio público son doblemente importantes si se tiene en cuenta la importancia de los desplazamientos a pie (20%) en el área de estudio.

3.1.2. Carencias en la gestión de los residuos sólidos urbanos

El diagnóstico del Plan realizado por los consultores de las Unidades Técnicas Federal y Provinciales del PRODIA (Programa de Desarrollo Institucional) identifican las siguientes causas de la insuficiencia en la gestión de los residuos sólidos urbanos²⁵:

- ✓ Aumento progresivo de la población y de su concentración en áreas urbanas, con el consiguiente crecimiento de la densidad poblacional en el área metropolitana, a lo que se suma un aumento de la generación de residuos per cápita.
- ✓ Inadecuados e inexistentes sistemas de tratamiento y/o disposición final de los residuos sólidos urbanos.
- ✓ Falta de programas de educación ambiental para la toma de conciencia de toda la población.
- ✓ Deficiente evaluación de costos e inapropiada asignación de recursos para la prestación del servicio.
- ✓ Deficiencias en la capacidad técnica y operativa disponibles.
- ✓ Falta de políticas activas destinadas a atender la problemática específica.

²⁵<http://www.dsostenible.com.ar/situacion/prodia-1/res-solidocicero.html>

Según la dirección de saneamiento y control ambiental²⁶ la calidad de prestación del servicio se puede considerar aceptable si se analiza solamente la recolección y transporte, y deficiente si se incluye en la valoración el tratamiento y disposición final. Sin embargo, en el mismo informe en el que analiza las situaciones departamentales, observa notorias variaciones en la etapa de recolección, por el equipamiento utilizado, la frecuencia y los diferentes porcentajes de cobertura.

Producción de residuos per cápita.

Departamento	Pob. 2012	PPC (kg/ha b/día)	Cob. de Rec. (%)	Pob.Urb Servida	Generación de RSU (Tn/día)			RSU a disponer (Ton/día)
					RSD	RPB	OTROS	
Capital	115.041	1,312	100 %	115.041	91	23	38	152
Godoy Cruz	191.903	1,242	100 %	191.903	144	36	61	241
Guaymallén	283.803	1,180	100 %	283.803	206	52	86	344
Las Heras	203.666	1,169	98%	199.592	143	36	60	239
Luján de Cuyo	119.888	1,233	96%	115.092	88	22	36	146
Maipú	172.332	1,193	95%	163.715	120	30	50	200
Lavalle	36.738	1,131	85%	31.227	22	5	9	36
TOTALES	1.123.371			1.100.373	814	204	340	1358

La Prov

incia ha formulado un Programa de Gestión de los Residuos Sólidos Urbanos para el AMM, que fue presentado para el financiamiento de una ampliación del Programa GIRSU que ejecuta la Secretaría de Ambiente de la Nación con fondos del BID y del Gobierno Nacional.

No obstante, a los efectos del DAMI interesa focalizarse en un conjunto de problemas complementarios que no serán abordados en el marco del GIRSU:

- ✓ Inconsistencia en los regímenes legales, técnicos y contractuales de los distintos municipios para el manejo de los RSU.
- ✓ Ausencia de una institucionalidad supramunicipal que permita administrar un sistema integral metropolitano, en los términos previstos en las normas legales provinciales.
- ✓ Demanda de asistencia para la construcción de la matriz de costos municipales para RSU en la situación actual y la esperada.
- ✓ Existencia de problemas laborales, sanitarios, sociales y habitacionales de los hogares de los operadores comunitarios.
- ✓ Falta de estudios complementarios sobre suelos
- ✓ Falta de optimización de los sistemas de recolección
- ✓ Falta de estudios ambientales

²⁶<http://www.saneamiento.mendoza.gov.ar/avances.doc>

- ✓ Falta de información y conocimiento público sobre las mejoras a introducir.

3.2. Inseguridad ciudadana: violencia, accidentalidad vial y riesgo ante catástrofes naturales

El área metropolitana de Mendoza posee la más alta densidad delictual de la provincia por lo cual se requieren medidas alternativas y abordajes integrales para lograr un trabajo conjunto en la prevención situacional y social de las situaciones de violencia²⁷. En este sentido, la respuesta estatal frente a esta problemática ha sido variada, ensayándose en general estrategias tendientes a fortalecer la capacidad de acción policial e incrementar las medidas de control sobre la población. Si bien a principios del nuevo siglo se impulsó una serie de reformas en los sistemas de seguridad, en general las políticas de seguridad urbana han quedado circunscriptas al dominio de las fuerzas policiales. Pero la idea de seguridad urbana es mucho más amplia, operando la producción de seguridad en contextos urbanos mayormente en el plano de la prevención.

Desde el punto de vista de la Seguridad Vial, el Gran Mendoza constituye la principal metrópolis del oeste argentino. En consecuencia se produce el congestionamiento de determinadas arterias y la saturación del microcentro, lugar donde se ubica la principal actividad administrativa, comercial y financiera, y el mayor equipamiento educativo y sanitario de la capital, que atiende a los habitantes de todo el Gran Mendoza²⁸.

El diseño de la red vial y el desorden funcional del sistema impiden la interconexión entre distintas zonas, lo que transforma al microcentro en paso obligado para trasladarse de un punto extremo a otro. A nivel macro-regional, el uso del suelo urbano y el tráfico vehicular se modifican, las migraciones diarias se intensifican y las vías de acceso a la ciudad comienzan a saturarse debido no solo al flujo interno de la ciudad sino al tráfico relacionado con los vehículos en viaje hacia y desde Chile²⁹.

Otro factor relevante para la "protección ciudadana" es sin duda el relativo a la vulnerabilidad ante eventos sísmicos o aluvionales. En relación al riesgo sísmico, las provincias de Mendoza y San Juan constituyen el centro urbano socio-económico más importante del oeste argentino. Con aproximadamente 2.5 millones de habitantes constituyen las áreas más densamente pobladas de la región oeste del país donde la sismicidad local y regional ha demostrado el elevado peligro sísmico de ambas provincias³⁰. Estudios geológicos realizados en la región donde se localiza el Gran Mendoza indican que la zona es sísmicamente activa. Dicho fenómeno está relacionado tectónicamente con la convergencia de las Placas Sudamericanas y de Nazca. Esta última subduce debajo de la primera, la cual es activamente deformada a lo largo de su margen oeste y arroja como resultado estructuras geológicas activas, algunas de las cuales, por su localización, corresponden a fuentes sísmicas en y alrededor del Gran Mendoza³¹. En particular el área urbana del Gran Mendoza ha sufrido impactos sísmicos muy importantes a lo largo de su historia.

El Gran Mendoza es un excelente ejemplo de un esfuerzo continuo para crear -en cada etapa de la historia de la ciudad- las condiciones adecuadas para superar la vulnerabilidad del sistema territorial: sismos, aridez, aluviones, fenómenos climáticos adversos (lluvias torrenciales, vientos huracanados, granizo, etc.) integran la larga lista de amenazas naturales que en diferentes épocas del año, afectan al territorio que ocupa la ciudad.

Con relación al riesgo aluvional del Gran Mendoza, el mismo está dado por la particular localización del área metropolitana contigua a la Precordillera, la cual durante el período estival recibe la descarga de agua proveniente de las lluvias torrenciales propias de la temporada, que drenan a través de los cauces secos ubicados en las quebradas precordilleranas. Estos cauces secos durante la mayor parte del año se constituyen en caudalosos arroyos cargados de detritos y sedimentos que muchas veces desbordan los canales de evacuación del agua.

²⁷ Ver Anexo I. Mapa de Densidad Delictual. Elaborado para la Dirección de Planeamiento Estratégico. Ministerio de Seguridad de la Provincia de Mendoza. Año 2012 (enero a mayo).

²⁸ GUDIÑO, M.E.; VALPREDA, C; VILLEGAS de LILO, ELISONDE, V.; D'INCA y otros. *Valoración de indicadores geográficos en la evaluación ambiental de planes de ordenamiento territorial*. Facultad de filosofía y letras. Universidad Nacional de Cuyo.

²⁹ IBIDEM.

³⁰ "Diseño, modelación y construcción". En Revista Internacional. Vol. 15. Ingeniería de estructuras. 2010. Quito. Ecuador. ISSN: 1390-0315.

³¹ Op. Cit.

La irrupción de intereses y comportamientos económicos distintos a los tradicionales, población no familiarizada con el ecosistema regional, las dificultades de acceso a la tierra urbanizable por especulación, el crecimiento rápido de la población, la utilización de tierras residuales en zonas peligrosas, la circulación de sustancias peligrosas, etc., están sumando a las amenazas de origen físico-natural, otros factores de riesgo socio- ambientales como accidentes tecnológicos, derrames de materiales tóxicos, acumulación de desechos sólidos, contaminación del aire, del suelo y particularmente del agua.

Estas circunstancias están preanunciando costos adicionales muy fuertes para el funcionamiento de la nueva ciudad del siglo XXI. Por el momento, aún en el contexto de las fuertes restricciones económicas, no se ha observado que se haya dejado de lado el cuidado del ecosistema natural. Es de esperar que esta inquietud siga siendo parte de la cultura urbana hacia el futuro, para poder garantizar la supervivencia del asentamiento y que se minimicen las oportunidades de desastres que generalmente son de muy alto costo social y económico.

3.3. Problemas de gobernabilidad metropolitana

En los hechos, puede sostenerse que las condiciones para la gobernabilidad metropolitana encuentran, entre otras, las siguientes restricciones:

- **Escasa articulación y coordinación interjurisdiccional.**

De acuerdo con el Plan Estratégico de Mendoza, pese a los consensos políticos y técnicos sobre la necesidad de políticas articuladas para el AMGM en su conjunto, no se ha logrado acordar estrategias para resolver problemas metropolitanos acuciantes: tránsito, transporte, zonificación de los usos del suelo, residuos sólidos urbanos, seguridad ciudadana, accidentalidad vial, riesgos naturales, entre otros. El desencuentro alcanza, en algunos casos, la articulación entre los niveles político y técnico.

Existe una necesidad de establecer criterios y acciones que favorezcan un crecimiento más sustentable del AMGM en sus diversas alternativas: su densificación, su expansión hacia el piedemonte y su crecimiento sobre el área periurbana irrigada.

- **Debilidad estructural de los municipios para hacer frente a las demandas emergentes de la rápida transformación urbana³²**

Al trasladarse o aparecer nuevos centros de gravedad en el tejido urbano, los gobiernos municipales están observando un cambio muy fuerte en la forma de funcionamiento de sus territorios municipales y la aparición de demandas diferentes por parte de la población.

En general, todos los departamentos del Gran Mendoza han tenido que reflexionar sobre las nuevas demandas y con mayor o menor rapidez o eficiencia, intentan mejorar su posición. Lo cierto es que se ha pasado, en forma rápida, de una gestión basada en los servicios tradicionales a los barrios a otro tipo de gestión basada en el aumento de servicios a la producción y en inversiones para que se pueda acrecentar la base económica de la ciudad. Esta actitud está vinculada con el problema de gobernabilidad de la ciudad, ya que los municipios se debaten hoy frente a situaciones antagónicas ante las cuales tienen que producir rápidas respuestas:

- ✓ la ineficiencia de sus estructuras burocratizadas, achicamiento de sus presupuestos y descenso vertiginoso de su capacidad de captación de impuestos, frente a un crecimiento rápido de la población y sus demandas, y empobrecimiento progresivo de las familias.
- ✓ la falta de organización de sus comunidades.
- ✓ debilidad en el conjunto de normas para la gestión urbana.
- ✓ ausencia de programas de información, organización y planificación urbana.

4- AVANCES HACIA LA RESOLUCIÓN DE LOS PROBLEMAS IDENTIFICADOS

³² GRAY DE CERDAN, Nelly. *Op. Cit.*

4.1. Movilidad

Respecto de las problemáticas surgidas de la inadecuación e insuficiencia del transporte público metropolitano, la puesta en marcha del Metrotranvía ha tenido como objetivo principal descomprimir el tránsito. La efectivización de este proyecto ha traído beneficios como el ordenamiento de los espacios públicos, la integración de territorios, la promoción del transporte público colectivo y la limitación del uso del automóvil con la consiguiente reducción de las emisiones de gases con efecto invernadero, mejorando la calidad del aire en el ámbito urbano y la reducción del nivel de ruido generado por el tráfico.

Otra de las innovaciones relevantes en materia de transporte público ha sido la reciente puesta en marcha del Boleto Traslado combinado, que admite la realización de dos recorridos con el mismo boleto. Se trata de la primera jurisdicción en el país que implementa esa medida con indudables efectos beneficiosos para la población que realiza viajes más largos, que en buena medida focaliza en el universo de hogares de menores ingresos.

Los estudios previos a la puesta en marcha del Metrotranvía fueron realizados en el marco de las actividades del Programa de Transporte Urbano Metropolitano (PTUMA) de la Secretaría de Transporte de la Nación. Como se mencionara anteriormente, el programa financió estudios de origen-destino, formuló recomendaciones generales y el proyecto ejecutivo de un colector vial en la zona oeste de la ciudad capital.

Los trabajos plantaron las siguientes recomendaciones generales:

- Modificar la tendencia de movilidad que favorece el crecimiento de los viajes en automóvil para conseguir una mayor participación del transporte público, mediante la promoción del transporte público masivo y la disuasión del transporte motorizado individual.
- Potenciar la movilidad no motorizada (peatón y ciclista) frente a la motorizada.
- Establecer políticas coordinadas de circulación, estacionamiento y transporte público: fomentar la intermodalidad entre el transporte público y el automóvil.
- Regular la circulación de vehículos pesados y la carga y descarga de mercaderías, organizando sus operaciones y generando una distribución urbana y regional ágil y ordenada. Conseguir un mejor balance energético mediante la reducción del consumo de combustibles fósiles por viaje realizado.
- Fortalecer la articulación entre la planificación urbana y la movilidad.
- Fortalecer los mecanismos institucionales de gobernabilidad vinculados a la movilidad.

Por otra parte la Provincia ha iniciado en junio de 2012 la ejecución de un estudio financiado en partes iguales por la Corporación Andina de Fomento y la Secretaría de Transporte provincial, llamado "Plan Integral de Movilidad para el Gran Mendoza", el cual permitirá:

- Definir redes para diferentes horizontes temporales y sus alternativas mediante modelizaciones
- Formular anteproyectos de las estaciones del Metrotranvía y su inserción en el medio urbano
- Plantear las bases de un Pacto de la Movilidad con el conjunto de actores involucrados que permita encarar la transformación del modelo actual.

Se parte de la noción de que el proyecto en curso financiado por la CAF permitirá avanzar en decisiones sobre el futuro sistema de movilidad brindando así insumos al proyecto DAMI, que tomará a su cargo los estudios de prefactibilidad de algunas de aquellas iniciativas.

4.2. Sistema de planificación y ordenamiento territorial (Ley 8051 de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo).

La provincia cuenta hoy con una ley marco para llevar adelante una política de Estado en materia de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo, siendo la autoridad de aplicación la Secretaría de Medio Ambiente del gobierno de Mendoza. La ley 8051 de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo

establece pautas claras para asegurar el desarrollo sostenible de la Provincia. El Artículo 7° establece los instrumentos y procedimientos del ordenamiento territorial, partiendo del Plan Estratégico de Desarrollo de la Provincia de Mendoza (*PEDMza*) sobre el cual se edificarán los otros instrumentos como el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial, los Planes Municipales de Ordenamiento Territorial, así como los Planes de Ordenamiento Territorial de Área Especiales (Perilagos, Piedemonte, Distritos Industriales, entre otros).

Para la elaboración y aprobación del Plan Provincial, así como los planes especiales, la ley crea dos nuevas entidades: el Consejo Provincial de Ordenamiento Territorial (CPOT) y la Agencia Provincial de Ordenamiento Territorial (APOT).

La Ley establece lineamientos generales para la elaboración de los Planes Municipales de Ordenamiento Territorial pero también considera que los intereses comunes de distintas jurisdicciones del gobierno provincial y de distintos municipios deberán ser contenidos en Programas conjuntos, coordinados mediante convenio, previa aprobación por parte de los Consejos Deliberantes correspondientes, debiendo, dichos Programas, guardar coherencia con los respectivos Planes Municipales de Ordenamiento Territorial .

La sanción de la ley 8051 planteó al Estado y a la Sociedad mendocina el desafío de formular un Plan estratégico de Desarrollo para la provincia como requisito básico para encarar el proceso de ordenamiento en materia territorial, pero también como punto de partida para reflexionar colectivamente sobre las mejores perspectivas de desarrollo que se perciben para la provincia en un horizonte de 20 años. Esta decisión implicó no sólo definir cuál era la dirección a seguir y de qué manera, sino que debía ir acompañada por la voluntad de que este Plan fuera producto de un profundo proceso de participación y debate social de planificación estratégica, que con estas características, resulta inédito en la Provincia de Mendoza.

El proceso del Plan Estratégico Provincial se fundó en el funcionamiento de un conjunto de espacios de participaciones locales, regionales y sectoriales, con el apoyo de un equipo técnico que organizó las actividades desde el punto de vista metodológico, y consistió y estructuró todos los aportes. Contó con el apoyo del Programa Multisectorial de Inversión Pública (con sede en el Ministerio de Economía de la Nación y financiamiento BID)³³. El Plan Estratégico tiene las características de un plan general de gobierno y desarrollo y avanzó en torno a tres ejes básicos: Ambiente y territorio, Desarrollo social y humano, y Desarrollo económico productivo.

La Ley 8051 define el vínculo esencial y necesario entre planificación estratégica del desarrollo provincial y el ordenamiento y ocupación del territorio, quedando este último sujeto a las directrices que surjan de los acuerdos que se deben lograr en torno a la definición del modelo deseado de Provincia y a la estrategia general que se defina para hacer efectiva su concreción.

Así como la ley ordena la creación de una Agencia Provincial de Ordenamiento Territorial, que se rige por el decreto 1.795/2010.³⁴, la misma propone a través del artículo 22°, que cada Departamento Ejecutivo Municipal y sus respectivos Concejos Deliberantes son responsables de elaborar y aplicar los Planes Municipales de Ordenamiento Territorial, los que deberán ser compatibles con el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial. Toda información relevada en cada municipio con el ánimo de planificación se constituye en insumo del Sistema de Información Provincial. Estos planes deben contener los lineamientos estratégicos establecidos en el Compromiso del Bicentenario así como los principios básicos en los objetivos del Artículo 23° de la mencionada ley.

Los municipios se encuentran representados en el Consejo de Estado, en el Consejo Provincial de Ordenamiento Territorial y la Agencia; allí los mismos cuentan con dos de los seis vocales que participan del ámbito ejecutivo de la Agencia. Para la realización de estos planes cada municipio debe

³³ Secretaría de Política Económica, Unidad de Preinversión (2010) Fortalecimiento Institucional para el Diseño del Plan Estratégico de Desarrollo de la Provincia de Mendoza. Entidad Beneficiaria, Secretaría de Ambiente de la Provincia. Estudio 1EG 142

³⁴ El decreto provincial 1795 precisa cuestiones relacionadas con la puesta en funciones del Consejo Provincial de Ordenamiento Territorial, la Agencia Provincial de Ordenamiento territorial y las intervenciones referidas al fortalecimiento institucional de los Municipios en materia de ordenamiento territorial. Estos puntos han sido enunciados en la Ley N°8051 y modificatoria, que tiene por objeto establecer el Ordenamiento Territorial como procedimiento político administrativo del Estado en todo el territorio provincial, entendido éste como Política de Estado para el Gobierno de Mendoza y los 18 Municipios.

contar con unidades de planificación específicas equipadas con mobiliario, conectividad, infraestructura y equipamiento informático, fortalecidas con personal idóneo y capacitado.

Por lo anterior se suscribió en el año 2010 un Acta Compromiso entre la Secretaría de Medio Ambiente y los Municipios de la Provincia de Mendoza, con el objeto de efectivizar la transferencia de recursos para el Fortalecimiento Institucional de los Municipios establecidos por el artículo 52, pero además comprometiéndose a estos a generar o fortalecer Unidades u Oficinas de Ordenamiento Territorial que permitan continuar la ejecución conjunta tanto en la participación del Plan Provincial de Ordenamiento Territorial como los propios Planes Municipales.

A través del Consejo de Estado la provincia se encuentra elaborando el Plan Estratégico de Desarrollo cuya coordinación se encuentra a cargo de la Secretaría de Ambiente. En este marco se prevé la presentación del Plan Provincial de Ordenamiento Territorial para el mes de mayo de 2013. Una vez cumplido este paso se comenzará la elaboración de los llamados Planes Especiales, dentro de los cuales se contempla la necesidad de fortalecimiento de las estrategias de intervención del Plan Estratégico de Desarrollo para el Área Metropolitana del Gran Mendoza.

4.3. Seguridad integral coordinada

La provincia viene consolidando, desde el año 2008, el CEO (Centro Estratégico de Operaciones), donde funciona el 911 Emergencias, el sistema de comunicaciones Tetra y el sistema de cámaras de monitoreo. Dicho sistema integral tiene la particularidad de grabar digitalmente todas las comunicaciones telefónicas, las comunicaciones radiales de los servicios de emergencia y la localización de los recursos involucrados.

El servicio 911 Emergencias, unificó los números de emergencias e integró los servicios de Bomberos de la Policía, Bomberos Voluntarios, Policía, Servicio de Emergencias Coordinado y Defensa Civil y ayuda al suicida. Bajo el sistema de comunicaciones Tetra están integrados los Preventores Municipales que ayudan a determinar situaciones de emergencia médica, accidentes de tránsito, siniestros de distinto tipo y situaciones delictivas, y comunicarlos al CEO. En este último período se han incorporado al sistema los centros de salud que trabajan 24 horas y las guardias de los hospitales con la finalidad de atender situaciones emergencia.

No obstante los esfuerzos que la provincia viene realizando, esta problemática continúa siendo un punto crítico para las políticas públicas y las intervenciones sociales desde el Estado. En este sentido, la base de un trabajo con visión metropolitana, implica la articulación necesaria con gobiernos locales y políticas de cogestión que aborden con una concepción integral las políticas de protección ciudadana en el AMGM.

En la última década, como contribución a la prevención y el abordaje de las emergencias antes descritas, vienen cobrando relevancia en diferentes ciudades del mundo los sistemas de monitoreo de riesgos y emergencias a través de videocámaras, las cuales son estratégicamente ubicadas en puntos nodales donde tiene lugar la confluencia de diferentes procesos críticos metropolitanos. Anteriormente a esta reciente concepción y uso, los sistemas de monitoreo por videocámaras habían tendido a enfocarse exclusivamente en problemas de seguridad, en general, y prevención del delito, en particular. Desde esa acotada concepción estos sistemas eran operados exclusivamente por agentes policiales con una perspectiva restringida a la videovigilancia.

A partir de reconocer que los centros de monitoreo reciben una gran cantidad y variedad de información dinámica, que puede servir de importante apoyo para la toma de decisiones y la generación de acciones relevantes para la prevención y resolución de múltiples problemas metropolitanos y, en particular, para la gestión de riesgos y emergencias, es que se considera necesario ampliar y profundizar el trabajo actualmente realizado por el CEO en el sentido de incrementar su funcionalidad para la protección civil.

Las bases jurídicas, políticas e institucionales del sistema provincial de seguridad pública fueron oportunamente definidas en la Ley 6721, que entre muchas otras cuestiones determina mecanismos de participación a nivel departamental y provincial, como los Foros departamentales de Seguridad, y el Consejo Provincial de Seguridad Pública al que expresamente pueden ser convocados legisladores e

intendentes. Sobre esa base se proyecta un ámbito de coordinación intersectorial con competencias ampliadas.

4.4. Plan Provincial de Residuos Sólidos Urbanos.

El marco Legal a nivel provincial para la gestión integral de residuos sólidos urbanos, está dado por la Ley N° 5970, sin perjuicio de lo establecido en la Ley N° 1079/34 Orgánica de Municipalidades, la cual otorga la potestad sobre la gestión de RSU a cada Municipio de la Provincia.

La Ley N° 5970 establece que los Municipios de la Provincia tienen la obligación de erradicar los basurales a cielo abierto existente en su territorio e implementar un Sistema Integral de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos (GIRSU).

El Gobierno de la Provincia, se compromete a colaborar técnica y económicamente con los Municipios para la implementación del Sistema GIRSU, teniendo a la mejora en la gestión de los RSU. A los fines de facilitar el cumplimiento de los objetivos fijados en la Ley, el Gobierno de la Provincia elabora en 1997 el Plan Provincial de Residuos Sólidos Urbanos de la Provincia de Mendoza. El mismo tiene como *objetivo general* el de lograr la implementación de un sistema integral de residuos sólidos urbanos en todo el territorio provincial. Como *objetivos específicos* plantea la construcción de las infraestructuras necesarias para el tratamiento y/o disposición final de los RSU en toda la Provincia, la regionalización, y la implementación de planes regionales a través de la conformación de Consorcios Intermunicipales de Gestión de RSU, buscando economías de escala para garantizar la sustentabilidad de las obras construidas.

Sobre las relaciones interjurisdiccionales establece que los municipios de Mendoza podrán solicitar al Poder Ejecutivo que el Ministerio de Medio Ambiente, Urbanismo y Vivienda realice los estudios técnicos necesarios para la implementación de un sistema integral de tratamiento de residuos. También faculta a los municipios para constituir por convenios, consejos interjurisdiccionales y/o dar vigencia a convenios preexistentes que permitan cumplir con el fin de erradicar los basurales a cielo abierto, sin la autorización legislativa que fija el artículo 75 inc. 3 de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 1.079

A los fines de facilitar el cumplimiento de los objetivos fijados por ley el Gobierno de la Provincia elaboró en el año 1997 el Plan Provincial de Residuos Sólidos Urbanos implementado a través del Ministerio de Ambiente y Obras Públicas, en el marco de la ley N° 5.961/92 de Preservación, Conservación y Mantenimiento de Ambiente. De esta manera se busca direccionar una política regional que permita reducir notablemente los costos de inversión y operación, con significativas ventajas desde el punto de vista ambiental. A estos efectos, se dividió a la provincia en distintas regiones: Zona Metropolitana, Zona Centro, Zona Este y Zona Sur, planteando la conveniencia de crear Consorcios Intermunicipales para la gestión de los residuos en cada una de estas regiones.

En el año 2001 se sanciona la ley 6957 que establece el marco legal y las autorizaciones a los municipios para que puedan conformar consorcios públicos que se orienten a la gestión de temas intermunicipales, entre los cuales se encuentran los residuos sólidos urbanos.

En 2012 se presentó el Plan de RSU Metropolitano ante la Secretaría de Ambiente de la Nación para su financiamiento por el Programa de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos (PGIRSU - AR-L1151). Fue tratado como parte de la muestra en las reuniones realizadas con la Misión de Identificación del BID realizada los días 15 al 19 de octubre del año pasado, como parte del proceso de aprobación de un nuevo financiamiento que permita continuar las acciones realizadas a través del Proyecto 1868/OC-AR.

En el marco del Plan Provincial de Residuos Sólidos Urbanos, el Área Metropolitana del Gran Mendoza ha dado pasos hacia el logro de acuerdos interjurisdiccionales. Tales acuerdos son los siguientes³⁵:

³⁵ LEVATINO. Op. Cit.

- ✓ Convenio entre la provincia y los municipios de Capital, Las Heras, Godoy Cruz, Guaymallén y Lavalle para el traslado de los residuos al Centro Ecológico Gran Mendoza ubicado en Las Heras.
- ✓ En el año 2005 el Ministerio de Ambiente y Obras Públicas de la provincia y las municipalidades de Luján de Cuyo y Maipú firmaron un convenio para instrumentar el traslado de la totalidad de los desechos domiciliarios generados por los habitantes de Luján de Cuyo a la planta de tratamiento ubicada en Barrancas.
- ✓ En enero de 2008, el secretario de Medio Ambiente Guillermo Carmona y el intendente Alejandro Abraham firmaron un acta para la asistencia técnica y financiera al municipio para la erradicación de basurales y el traslado de los residuos generados en Guaymallén al vertedero de El Borbollón.

Desde la Secretaría de Ambiente se informa que durante el 2008, la Provincia invirtió 4 millones de pesos en obras de infraestructura, equipamiento, transporte y asistencia técnica a los municipios para la gestión de los residuos sólidos³⁶.

Durante los primeros días del mes de setiembre de 2012, el gobernador Francisco Pérez y los intendentes del área metropolitana firmaron el acta compromiso para la Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos o Plan GIRSU para comunas del Gran Mendoza. Por medio de la promoción de este consorcio se busca optimizar la gestión metropolitana de residuos colaborando entre los Municipios y con la provincia para la implementación de sistemas integrales de gestión. Este acuerdo es el primer paso para constituir un consorcio que permitirá resolver el destino de 1.400 toneladas de basura doméstica. Si bien esta experiencia se constituye como relevante en materia de promoción de una gestión metropolitana de los problemas del Gran Mendoza, aún resulta un caso aislado dentro del conjunto de políticas segmentadas y fragmentarias desde las cuales cada municipio hace frente a múltiples problemas que, en realidad, tienen un carácter propiamente metropolitano.

No obstante, el PGIRSU no financiará aspectos complementarios que se consideran altamente necesarios para una adecuada gestión intermunicipal, tal como se consigna en la ficha correspondiente. Dichos proyectos serán parte del plan de ejecución del DAMI.

Avances en la ejecución del Plan Provincial.

Con respecto a la conformación de los Consorcios propuestos, los avances son los siguientes:

- **Zona Centro:** Consorcio conformado y en operación desde 2005.
- **Zona Este:** Consorcio conformado desde 2009, el cual comenzará a operar en 2013, con la construcción de las infraestructuras previstas.
- **Zona Metropolitana:** Consorcio a conformarse, antes de la entrada en operación de las infraestructuras a construirse.

³⁶ <http://www.ambiente.mendoza.gov.ar/>

ANEXO 1. IDENTIFICACION DE PROYECTOS PARA EL ÁREA METROPOLITANA DE MENDOZA

Nº	TIPO DE PROYECTO	NOMBRE DE PROYECTO	MONTO ESTIM U\$\$	Financiación (En %)		MUNICIPIOS INCLUIDOS	POBLACION	COMPONENTE DAMI
				DAMI	PROV			
1	FACILITACION	1.1 Apoyo a Actividades de Coordinación	20.000	100		Todos los integrantes del AMM	1.086.633	1
2	PRACTICAS ASOCIATIVAS DE PLANIFICACION	2.1 Formulación de la Agenda de Prioridades Metropolitanas del AMM (Talleres)	20.000	100		Todos los integrantes del AMM	1.086.633	1
3	CAPACITACION	3.1 Plan de Capacitación para la Gestión Metropolitana del AMM	20.000	100		Todos los integrantes del AMM Todos los integrantes del AMM	1.086.633	1
4	LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS INTEGRALES	4.1. Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano del Gran Mendoza.	810.000	90	10	Todos los integrantes del AMM	1.086.633	2.1
5	ESTUDIOS DE PREINVERSION	5.1. Reestructuración Red de Autotransporte Público 2015.	715.000	90	10	Todos los integrantes del AMM	1.086.633	2.1
		5.2. Sistema Integral para la Gestión de Riesgo Aluvional para el AMM	225.000	90	10	Todos los integrantes del AMM	1.086.633	2.1
		5.3. Estudios Técnicos y Ambientales para la puesta en marcha del sistema de RSU	1.053.033	90	10	Todos del AMM + Lavalle	1.118.626	2.1

Nº	TIPO DE PROYECTO	NOMBRE DE PROYECTO	MONTO ESTIM U\$\$	Financiación (En %)		MUNICIPIOS INCLUIDOS	POBLACION	COMPONENTE DAMI
				DAMI	PROV			
6	DESARROLLO INSTITUCIONAL	6.1. Fortalecimiento de los actores del Sistema de RSU del AMM	633.041	90	10	Todos los integrantes del AMM	1.086.633	2.1
7	INVERSION	7.1 Sistema Integrado de Gestión y Monitoreo de la Seguridad Humana de las AMM 7.2. Riesgo Integral para la Gestión de Riesgos Sísmico para las AMM	5.898.926 605.000	75	25	Todos los integrantes del AMM	1.086.633	2.2
	TOTAL		10.000.000	82	18			

ANEXO 2: CRONOGRAMA TENTATIVO DE EJECUCIÓN

Nº	TIPO DE PROYECTO	Código	DURACION TOTAL	MESES												
		NOMBRE DE PROYECTO		1-2	3-4	5-9	10	11	12	16	18	21	27	29	33	36
1	FACILITACION	1.1. Apoyo a actividades de coordinación	12 meses	Elaboración TDR	Contratación de consultor individual	Trabajo	Trabajo	Trabajo	Trabajo	Trabajo						
2	PRACTICAS ASOCIATIVAS DE PLANIFICACION	2.1. Formulación de la Agenda de Prioridades Metropolitanas del AMGM (Talleres)	6 meses	Elaboración TDR	Contratación de consultor individual	Trabajo	Trabajo									
3	CAPACITACION	3.1. Plan de capacitación para la Gestión Metropolitana del Gran Mendoza	12 meses	Elaboración TDR	Contratación de consultor individual	Trabajo	Trabajo	Trabajo	Trabajo	Trabajo						
4	LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS INTEGRALES	4.1. Plan de Ordenamiento Territorial para el Gran Mendoza	24 meses	Contratación consultor ind TDR	Ejecución consultoría individual	Contratación firma consultora	Trabajo									
5	ESTUDIO DE PREINVERSION	5.1. Reestructuración de la Red de Autotransporte Público 2015	12 meses	Contratación consultor ind TDR	Ejecución consultoría individual	Contratación firma consultora	Trabajo	Trabajo	Trabajo	Trabajo	Trabajo	Trabajo				
		5.2. Sistema Integral para la Gestión del Riesgo Aluvional en el AMGM	12 meses	Contratación consultor ind TDR	Ejecución consultoría individual	Contratación Universidad Nacional	Trabajo	Trabajo	Trabajo	Trabajo	Trabajo	Trabajo				
		5.3. Estudios Técnicos y Ambientales para la puesta en marcha del sistema RSU	18 meses	Contratación consultor ind TDR	Ejecución consultoría individual	Contratación firma consultora	Trabajo									
6	DESARROLLO INSTITUCIONAL	6.1. Fortalecimiento de los actores del Sistema de RSU del AMGM	20 meses	Contratación consultor ind TDR	Ejecución consultoría individual	Contratación firma consultora	Trabajo									
7	INVERSION	7.1. Sistema Integrado de Gestión y Monitoreo de la Seguridad Humana del AMGM	24 meses	Contratación consultor ind TDR	Ejecución consultoría individual	Contratación firma consultora	Trabajo									
		7.2. Sistema Integral para la Gestión del Riesgo Sísmico en el AMGM	12 meses	Contratación consultor ind TDR	Ejecución consultoría individual	Contratación consultor ind 2	Trabajo	Trabajo	Trabajo	Trabajo	Trabajo					

ANEXO 3. FICHAS POR PROYECTO.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 1.1
<p>1.1. Apoyo a Actividades de Coordinación (Facilitador)</p>
<p>Objetivo: apoyar el proceso de formulación de la agenda de prioridades metropolitana. Gestionar el seguimiento de la política metropolitana en el Área Metropolitana del Gran Mendoza (AMGM), la implementación de los talleres para consensuar la APM y la formulación de los lineamientos estratégicos. Promover acciones para mejorar la coordinación del área metropolitana, y lograr un conjunto de acuerdos básicos para determinar las intervenciones orientadas a la resolución de problemas metropolitanos.</p>
<p>Acciones principales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La UEC diseñará los TDR de un facilitador del AMGM 2. Organizar un cronograma de los talleres que incluya a cada uno de los municipios metropolitanos como anfitrión y un taller final para definir la APM. 3. Proponer un portafolio de cuestiones claves metropolitanas, que sea consensuado y evaluado por el conjunto de las jurisdicciones que forman parte de la AMGM.
<p>Tiempo de ejecución: 12 meses. Costo: U\$S20.000</p>
<p>Responsables:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Del diseño de los TDR: UEC 2. Del diseño de la Agenda: UEP / UEC/Municipios 3. Del monitoreo de su implementación: UEC
<p>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): Agenda de Prioridades Metropolitanas. Lineamientos Estratégicos.</p>
<p>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): La UEC ha diseñado los TDR y entre los meses de marzo/abril se iniciara las gestiones para la contratación de un consultor. Se realizo ya un (1) taller de los 5 programados.</p>
OBSERVACIONES
<p>La ejecución de esta actividad se realiza con facilitadores, gestores territoriales y especialistas contratados con recursos del programa.</p>

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 2.1
2.1. Formulación de la Agenda de Prioridades Metropolitanas AMGM (Talleres)
Objetivo: Formulación y realización de 5 talleres departamentales de consenso de agenda de interés común para los municipios involucrados del AMGM, y un taller final para reunir los consensos acerca de la APM.
Acciones principales: <ol style="list-style-type: none"> 1. Establecer el apoyo logístico para implementar el trabajo (talleres, reuniones, etc.). 2. Difusión de talleres 3. Realización de talleres.
Tiempo de ejecución: 6 meses. Costo U\$S 20.000
Responsables: <ol style="list-style-type: none"> 1. De la organización de los talleres: Facilitador/UEC/UEP 2. De la realización de los talleres: UEC y Facilitador/Talleristas 3. Del monitoreo de su implementación: UEC
Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): Agenda Metropolitana. Estudios de diagnósticos. Lineamientos estratégicos.
Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): Se ha realizado 1 taller de los 5 talleres programados y se estamos preparando un listado de las prioridades fijadas por las autoridades municipales. Los talleres que faltan se dictaran en el marco de la implementación del "Proyecto de Ordenamiento Territorial Metropolitano".
OBSERVACIONES
Para avanzar en la formulación de la agenda metropolitana para el Gran Mendoza se han llevado a cabo, hasta el momento, las siguientes acciones: <ul style="list-style-type: none"> - Convocatoria a referentes municipales del área metropolitana para dar a conocer los objetivos del programa. (Acta 17 de julio de 2012). - 19 de setiembre de 2012: realización de las 1º Jornadas de Políticas Públicas para la Gestión Metropolitana. - 20 de setiembre de 2012: realización del Pre- Taller para la formulación de la agenda metropolitana con la asistencia de más de 70 referentes de los municipios, Organismos y académicos. - 31 de octubre de 2012: realización del 1º Taller de formulación de la agenda metropolitana con la presencia de delegados municipales designados expresamente por los respectivos intendentes para asistir y deliberar en los talleres. - 12 de diciembre de 2012: Taller para la exposición de los avances del PEM. Se dividió en dos momentos en el transcurso de la jornada: en el primero se expusieron las principales líneas incorporadas al PEM; en un segundo momento se avanzó en la definición de agenda y en los puntos centrales tratados en las anteriores exposiciones.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 3.1
3.1. Plan de Capacitación para la Gestión Metropolitana de AMGM
Objetivo: Formar a los funcionarios municipales y provinciales, y a los actores sociales, que debe formar parte del diseño de la Agenda y de los lineamientos estratégicos sobre la metodología para formular esos instrumentos
Acciones principales: <ol style="list-style-type: none"> 1. La UEC seleccionará los especialistas que formarán parte de la capacitación. 2. La UEP establecerá el apoyo logístico para implementar el trabajo de los capacitadores (talleres, reuniones, etc.). 3. Implementación de los cursos, talleres y reuniones.
Tiempo de ejecución: 12 meses. Costo U\$S 20.000
Responsables: <ol style="list-style-type: none"> 1. De la selección de los capacitadores: UEC 2. De la realización de los cursos: los capacitadores 3. Del monitoreo de su implementación: UEP / UEC
Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): Agenda y Lineamientos estratégicos.
Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica): No se han formulado propuestas.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 4.1

4.1. Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano para el Gran Mendoza.

Objetivo: Diseñar, elaborar e implementar el Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano del Gran Mendoza

Acciones principales

a. Formulación de documentos del plan, que involucra:

1. Desarrollo del proceso de concertación de actores:

- Taller de convocatoria para la definición de metodología de trabajo
- Talleres de definición de Área Metropolitana/Gran Mendoza, límites interdepartamentales: análisis y gestión de conflictos
- Talleres de Aportes al Diagnóstico Territorial y Modelo Territorial Actual y selección de temáticas claves
- Talleres de Aportes a los Escenarios alternativos y Modelo Territorial Deseado.
- Talleres sobre definición de zonificación metropolitana, áreas especiales de intervención y proyectos claves

2. Integración diagnóstica y planteo de escenarios para el modelo territorial futuro

3. Definición de modelo deseado y análisis de viabilidad

4. Identificación de programas y proyectos, y desarrollo de instrumentos de gestión

5. Evaluación Ambiental Estratégica. Para la implementación de la EAE, se tomarán los parámetros que establecerá la propuesta de reglamentación de la Ley 8051 para armar este instrumento que será aplicado por primera vez para el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial.

6. Diseño del Marco Regulatorio para la Gestión Integrada del AMM

- Relevamiento, sistematización y evaluación de normativa urbanística vigente provincial y municipal.
- Estudio de compatibilización de normativas vigentes.
- Identificación de conflictos jurisdiccionales, superposición de títulos, restricciones, etc.
- Identificación de referentes claves que ejerzan la Mediación de conflictos interjurisdiccionales.

7. Sistematización de la información y elaboración del documento final:

Taller de Ajuste del Plan del Ordenamiento Territorial

b. Desarrollo del Nodo Metropolitano del SIAT (Sistema de Información Ambiental Territorial).

- Construcción de la base de datos (relevamiento) de las instituciones públicas y privadas relacionadas con la elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano
- Establecimiento de los lineamientos básicos de los soportes informáticos (SIG). Armado de la estructura, hosting y actualización permanente de la información
- Soporte cartográfico para:
 - La elaboración de la Evaluación Ambiental Estratégica
 - La conformación del Banco de Proyectos
 - La territorialización del modelo actual y el deseado
 - Identificación de variables clave e indicadores
 - Realización de capacitaciones en el uso del Nodo Metropolitano

c. Diseño y ejecución de una estrategia comunicacional de apoyo al POTAMM.

- Producción de material audiovisual
- Producción de material escrito
- Producción de pauta en medios de comunicación (radio y tv)
- Edición del documento final y publicación

d. Fortalecimiento de la Agencia de Ordenamiento Territorial para el desarrollo de políticas en el AMM

- Adquisición de bienes y equipos

<ul style="list-style-type: none"> Asistencia técnica para el funcionamiento del Consejo Ejecutivo
<p>Tiempo de ejecución: 24 meses.</p> <p>Costo U\$S 810.000</p>
<p>Responsables:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De la formulación del proyecto: Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable - Del soporte técnico: Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable - De la evaluación del proyecto: UEC. - Del monitoreo de su implementación: Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable /UEC
<p>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI): Plan Provincial de Ordenamiento Territorial, Planes municipales de Ordenamiento Territorial, políticas ambientales y planes sectoriales de movilidad y transporte, producción, recursos hídricos, saneamiento, energía, suelo, vivienda, espacio público, seguridad ciudadana, fiscalidad urbana. Ley 8051.</p>
<p>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto: Se requiere asistencia técnica para la elaboración de los Términos de Referencia para la contratación de una firma consultora.</p>
<p>OBSERVACIONES</p>
<p>La experiencia desarrollada en 2010, con el Plan Estratégico de Desarrollo de Mendoza ha permitido aprender lecciones que se recuperan en la presente propuesta de formulación del Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano. Estos aprendizajes apuntan, por un lado, a mejorar la metodología de planificación participativa y los productos que pueden emerger de ella; por otro, a recuperar problemas metropolitanos ya identificados y alternativas de respuesta que gozan del consenso de los municipios y de los organismos provinciales/nacionales relacionados. La propuesta es que, a partir de plantear la problemática actual, se debata y acuerde un modelo en un plan especial de ordenamiento del área.</p>

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 5.1

5.1. Reestructuración de la red de Autotransporte Público 2015

Objetivo: Definir cambios en la red metropolitana de autotransporte colectivo en vistas a la nueva licitación de las concesiones en noviembre 2015

Acciones principales:

Presentación de las propuestas generales del Plan Integral de Movilidad
Diagnóstico de la red de Autotransporte Público actual: detección de falencias generales del sistema, de cada grupo y de cada línea en particular.
Aforos vehiculares y de pasajeros. Conteos de sube y baja en líneas y estaciones particulares.
Recolección de datos para la re calibración del modelo de previsión de tráfico.
Convocatoria a los sectores involucrados en el Pacto de la Movilidad: foros de discusión de alternativas de red. Convocatoria a los 6 Municipios del Área Metropolitana. Reuniones periódicas, talleres, seminarios
Propuestas de red de Autotransporte colectivo para el 2015: definición de una red metropolitana, eficiente y racional, articulada al metro tranvía. Servicios especiales y escolares.
Modelación de las alternativas de red.
Evaluación multicriterio. Selección de la alternativa óptima.
Dimensionamiento de la oferta: itinerarios, frecuencias, paradas, material rodante para cada línea.
Definición de los Grupos.
Aspectos económicos y financieros del proyecto: costos de inversión, costos de operación, Tarificación, recaudación, pago por kilómetro vs. pago por pasajero transportado.
Definición del nuevo modelo de gestión de la red de transporte colectivo. Definición de roles.
Preparación de los Términos de Referencia para el llamado a Licitación de la Red de Autotransporte Colectivo en noviembre 2015. Propuesta de documentos contractuales.
Definición de troncales o carriles exclusivos definidos en la red. Definición de obras complementarias
Revalorización del espacio público: propuestas de mejoras en veredas, arbolado, drenaje, paisajismo derivado de las propuestas alrededor de paradas y polos de intercambio modal.
Diseño prototípico de nuevos paradores y refugios con imagen uniforme y metropolitana del sistema de transporte.
Plan y puesta en marcha de la Difusión del nuevo sistema, incluyendo web institucional. Elaboración de contenidos. Definición de los canales de comunicación.
Plan y puesta en marcha de un Plan de Educación vial con los principios de la movilidad sustentable en el área metropolitana, toma de conciencia ambiental ciudadana. Elaboración de contenidos y definición de los canales de comunicación.

Tiempo de ejecución: 12 meses.

Costo: U\$S715.000

Responsables:

- De la formulación del proyecto: Secretaría de Transporte
- Del soporte técnico: Secretaría de Transporte
- De la evaluación del proyecto: UEC.
- Del monitoreo de su implementación: Secretaría de Transporte/UEC/UEP

Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):

Plan Integral de Movilidad (PIM) por convenio Gobierno de Mendoza – CAF(Centro Andino de Fomento); Encuesta Origen – Destino PTUMA 2010 ; Proyecto Metrotranvía, Licitación Nuevo Sistema de Autotransporte Público Mendoza 2015. Plan de Ordenamiento Territorial POT. Asistencia Técnica y puesta en marcha del Sistema Integral Coordinado de Seguridad Humana en el AMM.

Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):

Se requiere apoyo de un especialista en preparación de TDR para el llamado a concurso

internacional.

OBSERVACIONES

Este proyecto requiere el empalme con el Proyecto realizado bajo convenio CAF (Centro Andino de Fomento) – Secretaría de Transporte: Plan Integral de Movilidad Mendoza 2030 (PIM)
El PIM se llevará a cabo a partir de un convenio entre la Provincia de Mendoza y el CAF, Centro Andino de Fomento. El estudio del PIM tiene una duración estimada de 12 meses, siendo el comienzo en mayo 2013.

El estado actual de avance del Plan Integral de Movilidad (PIM) es:

La voluntad de la Secretaría de Transporte es conformar una Unidad de Planificación con capacidad instalada. Para ello ha decidido ser un actor importante en la contraparte de los estudios financiados tanto por CAF como por DAMI. Para ello designó personal específicamente dedicado a los estudios, que ya han comenzado a confeccionar el Diagnóstico. Por otro lado, incorporará próximamente nuevos profesionales, de tal manera a crear un equipo de planificación apto para lograr el traspaso de conocimiento que puede lograrse a través de estos estudios.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 5.2
5.2 Sistema Integral para la Gestión de Riesgo Aluvional para AMM
Objetivo: Elaborar los Estudios de factibilidad para la mitigación del Riesgo Aluvional para el AMGM
<p>Acciones principales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obtención de Modelos Digitales de Elevación (MDE) a través de fotografías digitales. • Determinación de lluvias de proyecto por métodos estadísticos. • Determinación de caudales máximos. • Determinación de mapas de riesgo aluvional. • Identificación de obras de mitigación • Determinación de las zonas de riesgo, para el diseño de obras específicas de mitigación del riesgo aluvional. • Determinación de hipótesis de diseño de seguridad, en Proyectos de Infraestructura Urbana del AMGM. • Determinación de hipótesis de diseño de seguridad en Proyectos Productivos. • Optimización de diseños de Desarrollo Urbano en Áreas Pedemontanas o bajo riesgo.
<p>Tiempo de ejecución: 12 meses.</p> <p>Costo: U\$S225.000</p>
<p>Responsables:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De la formulación del proyecto: Dirección de Hidráulica. - Del soporte técnico: Dirección de Hidráulica. I - De la evaluación del proyecto: UEP/UEC. - Del monitoreo de su implementación: Dirección de Hidráulica/UEC/UEP
<p>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</p> <p>Plan de ordenamiento territorial.</p> <p>Sistema de gestión y monitoreo.</p> <p>Plan Provincial de Ordenamiento Territorial.</p> <p>Planes productivos, de infraestructura y de desarrollo urbano.</p> <p>Programas desarrollados por la Dirección Provincial de Defensa Civil.</p>
<p>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</p> <p>Se solicita Asistencia Técnica para la Formulación y para la Preparación de los Términos de Referencia</p>
OBSERVACIONES

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 5.3

5.3 Estudios técnicos y ambientales para la puesta en marcha y operación del sistema de RSU.

Objetivo: Facilitar la puesta en marcha del plan GIRSU Área Metropolitana, y mejorar las condiciones para la operación de la nueva infraestructura a incorporar

- a. **Objetivos específicos Dimensión Técnica:** Ampliar, actualizar y complementar los estudios realizados por la Universidad Tecnológica Nacional en base a datos de 2004. Desarrollar programas específicos. Confeccionar la documentación necesaria para el proceso de adjudicación de las obras y concesión de operación.
- b. **Objetivos específicos Dimensión Ambiental:** Realizar la evaluación definitiva de los posibles impactos sobre el ambiente que implicará la implementación del sistema GIRSU en base a la información preliminar presentada en el Proyecto GIRSU Préstamo 1868-OC-AR.
- c. **Objetivos específicos Dimensión Comunicacional y Educativa:** Informar a los destinatarios del proyecto (Municipios y comunidad), acerca de los roles a cumplir por cada uno para la implementación de un sistema GIRSU, con respecto a aspectos legales, sociales e institucionales.

Acciones principales:

a. DIMENSIÓN TÉCNICA

- Estudio de Caracterización de residuos metropolitana
- Estudio de suelos terreno Borbollón
- Estudio de optimización del sistema de recolección
- Desarrollo de programas para residuos especiales
- Confección de Pliegos para llamado a licitación (parte técnica)
- Proyecto de remediación de basurales

b. DIMENSIÓN AMBIENTAL

- Estudio de Impacto Ambiental y Procedimiento provincial en el marco de la Ley 5661 y su decreto reglamentario.

c. DIMENSIÓN COMUNICACIONAL Y EDUCACIONAL

- Plan General de Comunicación
- Campañas de difusión y educación

Tiempo de ejecución: 18 meses.

Costo: U\$S1.053.033

Responsables:

De la formulación del proyecto: Unidad de Proyectos Críticos - Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable.

Del soporte técnico: Unidad de Proyectos Críticos - Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable

De la evaluación del proyecto: UEP/UEC

Del monitoreo de su implementación: Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable.

Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):

Plan Provincial de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos

Proyecto GIRSU – Zona Metropolitana a financiarse por la Operatoria BID 1868/OC-AR o su continuación, actualmente en proceso de formulación y aprobación.

Plan de ordenamiento territorial.

Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):

Resultará necesaria la contratación de (2) consultores Individuales para la confección de los términos de referencia y el seguimiento de las acciones de las firmas consultoras y evaluación de los resultados de cada dimensión; y un consultor para la coordinación administrativa y la gestión de las tramitaciones pertinentes relacionadas con las contrataciones.

OBSERVACIONES

La Provincia de Mendoza cuenta con un Plan Provincial de Residuos Sólidos Urbanos que tiene como uno de sus objetivos lograr la implementación de una Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos (GIRSU) en todo el territorio provincial y la conformación de Consorcios Intermunicipales de Gestión de Residuos.

Desde la Unidad de Proyecto Críticos de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Provincia de Mendoza, se desarrolló un Proyecto Integral de Residuos Sólidos Urbanos destinado a la construcción de la infraestructura necesaria para el tratamiento y disposición final de los residuos sólidos urbanos, consistente en :

- Construcción de un Centro Ambiental en el Departamento de Las Heras (Distrito El Borbollón), el cual contará con una Planta de Separación de Residuos y un Relleno Sanitario para la disposición final del rechazo de la Planta. A este CA, llevarán sus residuos los Municipios de Las Heras, Capital, Godoy Cruz, Luján de Cuyo y Guaymallén, y el rechazo proveniente de la separación de RSU realizada en la actual Planta de Separación de Residuos de Maipú.
- Refuncionalización y mejoramiento del equipamiento de la actual Planta de Separación de Residuos de Maipú a donde llevarán sus residuos los Municipios de Maipú y Luján de Cuyo.

El costo total del proyecto está estimado en \$ 133,8 millones, de los cuales \$103,6 millones serán financiados por el mencionado préstamo BID, en tanto los restantes \$ 30,1 millones serán aportados por la Provincia.

El objetivo de este proyecto es desarrollar las acciones complementarias a la construcción de obras de infraestructuras previstas dentro del Proyecto GIRSU – Zona Metropolitana, que contribuyen además al mejoramiento de la operación del nuevo sistema a implementar. Dichas acciones, se resumen en las dimensiones legal, social, técnica, ambiental, institucional, económico-financiera y comunicacional y se encuentran dentro de los objetivos planteados en el Plan Provincial de Residuos Sólidos Urbanos. Para la ejecución de dichas acciones complementarias, en este caso las relativas a estudios técnicos y ambientales, se requiere financiamiento del Programa DAMI.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 6.1

6.1. Fortalecimiento de los Actores del Sistema de Residuos Sólidos Urbanos del AMGM

Objetivo: Asistir técnicamente para la conformación y fortalecimiento del Consorcio Metropolitano de Residuos Sólidos Urbanos, y mejorar capacidades de gestión de municipios y Secretaría de Ambiente para la transformación del sistema.

- a. **Objetivos específicos Dimensión Legal:** Adecuar el Marco Legal Provincial a la Ley 25.916 (ley de presupuestos mínimos de Nación). Unificar las ordenanzas y ajustarlas al marco provincial y nacional. Capacitar en la legislación específica a los agentes involucrados. Confeccionar la documentación necesaria para el proceso de adjudicación de las obras y concesiones de operación.
- b. **Objetivos específicos Dimensión Institucional:** Crear la institucionalidad necesaria para el abordaje social y el desarrollo de planes de inclusión. Ordenar los procedimientos administrativos para optimizar el uso de los recursos. Planificar los programas, actividades y tareas.
- c. **Objetivos específicos Dimensión Económica-Financiera:** Implementar las acciones necesarias para optimizar el uso de recursos de los municipios en la gestión de los residuos.
- d. **Objetivos específicos Dimensión Social:** Desarrollar Planes de Inclusión Social tendientes a fomentar la reinserción social de los separadores de residuos del AMM.
- e. **Objetivos específicos Fortalecimiento Institucional:** Desarrollar programas de capacitación para el personal de la UPC tendientes al desarrollo profesional de los agentes afectados en las tareas de coordinación y control de las acciones propuestas. Proveer del equipamiento necesario y de los recursos suficientes para el correcto desarrollo de dichas acciones.

Acciones principales:

- a. **DIMENSIÓN LEGAL**
 - Adecuación del Marco Legal Provincial
 - Unificación del Marco Legal Provincial y Municipal
 - Capacitación a los agentes involucrados
 - Confección de Pliegos para llamado a licitación (parte legal)
- b. **DIMENSIÓN INSTITUCIONAL**
 - Marco legal-institucional de equipo interjurisdiccional
 - Esquema Legal-Institucional del CONSORCIO
 - Seguimiento de funcionamiento del CONSORCIO
- c. **DIMENSIÓN ECONÓMICA-FINANCIERA**
 - Talleres de capacitación municipal en costos GIRSU
 - Seguimiento de resultados de talleres
 - Elaboración de indicadores específicos
 - Elaboración de matriz metropolitana
- d. **DIMENSIÓN SOCIAL**
 - Diagnóstico general por Departamento
 - Caracterización de la población objetivo
 - Identificación de las principales problemáticas
 - Propuesta de Solución
- e. **FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL DE LA UPC**
 - Capacitación para el fortalecimiento del consorcio
 - Adquisición de bienes necesarios para el funcionamiento del consorcio
 - Contratación de servicio de movilidad
 - Compra de movilidad

Tiempo de ejecución: 20 meses.

Costo U\$S 633.041

Responsables:

- De la formulación del proyecto: Unidad de Proyectos Críticos- Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable.
- Del soporte técnico: Unidad de Proyectos Críticos - Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable
- De la evaluación del proyecto: UEP/UEC
- Del monitoreo de su implementación: Unidad de Proyectos Críticos- Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable. UEP / UEC

Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):

Plan Provincial de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos
 Proyecto GIRSU – Zona Metropolitana a financiarse por la Operatoria BID 1868/OC-AR o su continuación, actualmente en proceso de formulación y aprobación.
 Plan de ordenamiento territorial.

Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):

Resultará necesaria la contratación de (2) consultores Individuales para la confección de los términos de referencia y el seguimiento de las acciones de las firmas consultoras y evaluación de los resultados de cada dimensión

OBSERVACIONES

La Provincia de Mendoza cuenta con un Plan Provincial de Residuos Sólidos Urbanos que tiene como uno de sus objetivos lograr la implementación de una Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos (GIRSU) en todo el territorio provincial y la conformación de Consorcios Intermunicipales de Gestión de Residuos.

Desde la Unidad de Proyecto Críticos de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Provincia de Mendoza, se desarrolló un Proyecto Integral de Residuos Sólidos Urbanos destinado a la construcción de la infraestructura necesaria para el tratamiento y disposición final de los residuos sólidos urbanos, consistente en :

- Construcción de un Centro Ambiental en el Departamento de Las Heras (Distrito El Borbollón), el cual contará con una Planta de Separación de Residuos y un Relleno Sanitario para la disposición final del rechazo de la Planta. A este CA, llevarán sus residuos los Municipios de Las Heras, Luján de Cuyo, Capital, Godoy Cruz y Guaymallén, y el rechazo proveniente de la separación de RSU realizada en la actual Planta de Separación de Residuos de Maipú.

- Refuncionalización y mejoramiento del equipamiento de la actual Planta de Separación de Residuos de Maipú a donde llevarán sus residuos los Municipios de Maipú y Luján de Cuyo.

El costo total del proyecto está estimado en \$ 133,8 millones, de los cuales \$103,6 millones serán financiados por el préstamo BID, en tanto los restantes \$ 30,1 millones serán aportados por la Provincia.

El objetivo de este proyecto es desarrollar las acciones complementarias a la construcción de obras de infraestructuras previstas dentro del Proyecto GIRSU – Zona Metropolitana a financiarse por la Operatoria BID 1868/OC-AR o el Préstamo que lo continuará, actualmente en fase de preparación y aprobación. Dichas acciones, se resumen en las dimensiones legal, social, técnica, ambiental, institucional, económico-financiera y comunicacional y se encuentran dentro de los objetivos planteados en el Plan Provincial de Residuos Sólidos Urbanos. Para la ejecución de dichas acciones, en este caso las relativas a los aspectos legales, institucionales y económico financieros, se requiere financiamiento del Programa DAMI.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 7.1

7.1. Sistema Integrado de Gestión y Monitoreo de Seguridad Humana de las AMGM

Objetivo: Promover una estrategia sistémica, interjurisdiccional e intersectorial para la gestión de la seguridad humana, mejorando el abordaje y ampliando capacidades operativas frente a los hechos delictivos, la siniestralidad vial, la emergencias en salud e incendios, los riesgos de desastres naturales y antrópicos, y la violencia y los conflictos de convivencia en las comunidades.

Acciones principales:

- a. Diseño conceptual del Sistema Integrado, que comprende:
 - Formulación de documentos sobre diseño de la estrategia de seguridad humana y componentes del Sistema Integrado
- b. Diseño y puesta en funcionamiento de una estructura asociativa de gestión metropolitana para la seguridad humana: Consejo Metropolitano de Seguridad Humana - CMSH, que comprende:
 - Formulación del diseño institucional, (objetivos, reglamento de funcionamiento, estructura de apoyo)
 - Coordinación de actividades para la puesta en funcionamiento del CMSH
 - Diseño y puesta en marcha de una estrategia de control y participación comunitaria en la Seguridad Humana: las "mesas territoriales"
 - Capacitación en municipios para el funcionamiento de "mesas territoriales" y preventores
 - Diseño de Estrategias de comunicación y campaña de difusión de alto impacto que transmita el concepto y utilidad del Sistema Integrado de Gestión y Monitoreo de Seguridad Humana de las AMGM.
- c. Fortalecimiento del Centro Estratégico de Operaciones
 - Revisión de procedimientos operativos del CEO que concentra actualmente todas las comunicaciones de los servicios policiales, de defensa civil, sistema de salud, bomberos, y control y seguridad vial
 - Análisis organizacional y rediseño institucional de los organismos regulares que integran el CEO para mejorar la calidad de la respuesta.
 - Adquisición e instalación de 560 videocámaras para incorporar al sistema de video análisis inteligente actualmente existente
 - Adquisición e instalación de un CEO móvil para incorporar al sistema de emergencias actualmente existente para incorporar al sistema de emergencias actualmente existente y capacitación técnica de operadores y personal de mantenimiento del sistema de videocámaras.
 - Ampliación y refuncionalización de salas de visualización en municipios de AMGM.
 - Diseño e implementación de un Plan de Formación de los operadores del CEO central y centros de visualización municipales que permita ampliar el enfoque desde el paradigma de videovigilancia hacia un enfoque de gestión de riesgo y emergencia y prevención social. Este Plan de Formación es específico y diferente a la capacitación técnica necesaria para la operación de las videocámaras.
 -
 - Ampliación y refuncionalización de salas de visualización en municipios de AMGM.
 - Diseño de Plan de Capacitación y Formación de todos los operadores del sistema que permita la migración desde un enfoque de vigilancia hacia un enfoque de prevención social y de gestión de riesgo y la emergencia.
- d. Diseño de la estrategia metropolitana de reducción de riesgo de desastres
 - Este componente contará como insumo con el producto de los proyectos de Riesgo Aluvional y Sísmico previstos en este PEM. Preverá además:
 - Análisis del riesgo en relación con otras amenazas (granizo, heladas, desertificación, etc)
 - Formulación de la estrategia de gestión: identificación de medidas estructurales y no estructurales de mitigación, sistema de alerta temprana, sistema de actuación en la emergencia, y recuperación.
 - Diseño de campañas de difusión para aumentar la percepción social del riesgo de desastres.
 - Formulación de recomendaciones para las políticas territoriales.

- e. Puesta en funcionamiento de un Observatorio Metropolitano de la Seguridad Humana, que comprende:
- Desarrollo del Nodo Seguridad Humana, que tiene como marco de referencia el SIAT (Sistema de Información Ambiental y Territorial) previsto en la ley 8051 de Ordenamiento Territorial
 - Diseño de procedimientos de flujo de información y “tablero de comando”
 - Diseño del subsistema de monitoreo y evaluación del funcionamiento del Sistema Integrado
 - Diseño de una encuesta periódica de percepción social
 - Adquisición de 96 computadoras portables para el acceso remoto vía internet para los municipios del AMM.

- f. Fortalecimiento de programas sociales para el mejoramiento de la convivencia ciudadana y prevención de la violencia

Rediseño de programas existentes o formulación de nuevos, configurando una estrategia que contemple prevención y protección frente la violencia doméstica y de género, oportunidades de recreación y educación para niños y jóvenes en áreas de alta vulnerabilidad social; acondicionamiento de espacios públicos seguros y de calidad; mecanismos de solución alternativa de conflictos; capacitación comunitaria en relación con las problemáticas generadoras de violencia; creación de centros de referencia para la información y difusión de derechos ciudadanos; fortalecimiento de organizaciones sociales para su participación en las “mesas territoriales”, entre otras acciones.

Tiempo de ejecución: 24 meses.

Costo: U\$S 5.898.926

Responsables:

- De la formulación del proyecto: Ministerio de Seguridad y Defensa Civil
- Del soporte técnico: Ministerio de Seguridad y Defensa Civil
- Del monitoreo de su implementación: UEP / UEC/Ministerio de Seguridad

Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):

Estudios sobre riesgo sísmico y aluvional (DAMI); proyectos (en fase de diseño) de acciones de “urbanismo social” (Ministerio de Infraestructura).

Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):

La formulación del proyecto y redacción de TdeR de las contrataciones se realizará con equipo técnico del Gobierno de la Provincia de Mendoza.

Se ha avanzado en la evaluación de las condiciones técnicas del equipamiento requerido.

OBSERVACIONES

Se promueve optimizar los procesos de gestión metropolitanos unificando criterios, direccionando acciones de gobierno y planificando acciones del corto, mediano y largo plazo en problemáticas metropolitanas comunes, innovando en el concepto de seguridad humana.

Se prevé el desarrollo del proyecto bajo cuatro enfoques:

- 1.- **Fortalecimiento de la coordinación intergubernamental e intersectorial** generando un espacio interinstitucional para el desarrollo e implementación de nuevas metodologías preventivas, de gestión de los gobiernos locales del Gran Mendoza, con el propósito de contribuir a lograr respuestas institucionales eficientes e integrales.

2.- Involucramiento de la comunidad en las acciones: conformando mesas territoriales de trabajo con la comunidad que posibiliten la priorización de ejes de gestión y temas de la Agenda Metropolitana en el concepto de Seguridad Humana.

Dentro del desarrollo de estos ejes se prevé diseño de una estrategia de fortalecimiento de las capacidades comunitarias para la prevención de la violencia y el incremento de los lazos de convivencia, con especial atención a las comunidades de mayor vulnerabilidad social. Este eje comprende la constitución de un Observatorio o nodo de información compartido entre Municipios y Gobierno Provincial que permita el monitoreo y evolución de programas y su impacto territorial.

3.- Ampliación y reorientación de la capacidad de monitoreo: optimizando los recursos del sistema de video vigilancia, en función del enfoque de Seguridad Humana, se promueve la eficiencia frente a los requerimientos metropolitanos en materia de seguridad ciudadana, siniestralidad vial, emergencias y riesgos antrópicos y naturales mediante un sistema de alertas tempranas.

En este eje se dirigen acciones hacia la **ampliación del Centro Estratégico de Operaciones** aplicado a la zona metropolitana para avanzar en la construcción de espacios públicos protegidos y seguros. En este sentido se fortalecerá el sistema de gestión y monitoreo con el fin de lograr la prevención e intervención rápida y efectiva en problemáticas de seguridad vial, defensa civil, emergencias médicas y seguridad ciudadana. El sistema de monitoreo cuenta con 340 equipos dispuestos en el AMGM. A través de este proyecto se pretende duplicar la capacidad de visualización del sistema.

Asimismo, se proyecta la incorporación de un CEO Móvil que permita el abordaje de situaciones de crisis donde se encuentren limitadas las comunicaciones a causa de algún factor antrópico o natural.

Los centros de monitoreo reciben una gran cantidad y variedad de información dinámica, que puede servir de importante apoyo para la toma de decisiones y la generación de acciones relevantes para la prevención y resolución de múltiples problemas metropolitanos.

Un sistema de evaluación de la información obtenida por el sistema de cámaras con intervención de múltiples áreas relacionadas a la gestión de los problemas metropolitanos puede permitir un procesamiento más eficiente e inteligente de la información y de las acciones en lo que respecta a prevención social y asistencia en emergencias, seguridad vial, control y dinamización del flujo vehicular, prevención de accidentes, atención de desastres naturales y promoción de la seguridad pública.

Dos aspectos de fundamental importancia son, por un lado los referidos a la ubicación y visualización de las cámaras que se define en consenso Estado Provincial – Municipios de acuerdo a lo normado por la Ley Provincial 7924, lo que posibilita la articulación permanente con los gobiernos locales.

Por otro lado, los principales indicadores seguidos a la actualidad son la densidad delictual y la utilidad para la prevención vial; en este sentido, se propone ampliar no sólo los criterios de ubicación sino también la mirada del operador, avanzando desde el paradigma de la vigilancia hacia el paradigma de la prevención y gestión de riesgo, emergencia y desarrollo social entre otros en función de la seguridad humana.

Este proyecto de expansión del sistema de monitoreo implica, por otra parte, la ampliación de las salas de visualización departamentales de Ciudad de Mendoza, Godoy Cruz, Maipú y Luján, junto con la refuncionalización de las salas de visualización de los departamentos de Las Heras y Guaymallén.

Se ha previsto que la instalación y conectividad de las videocámaras sean financiadas por la Provincia.

4.- Diseño de Estrategias de comunicación y campaña de difusión de alto impacto que transmita el concepto y utilidad del Sistema Integrado de Gestión y Monitoreo de Seguridad Humana de las AMGM. Una visión metropolitana de los problemas comunes del área es considerada fundamental para garantizar la comprensión ciudadana sobre la utilidad y beneficios del sistema

La comunicación y conciencia generadas por una visión macro de los problemas metropolitanos es considerada fundamental para garantizar un proceso evolutivo en el desarrollo regional de las

AMGM contemplando la formación ciudadana y la medición permanente de la percepción comunitaria relacionada a los procesos de gestión metropolitanos.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 7. 2

7.2. Sistema Integral para la Gestión de Riesgo Sísmico para el AMGM

Objetivo:

Objetivos Generales

Implementar una red de monitoreo sísmico integrando el instrumental existente.

Disponer una red de acelerómetros que permita obtener información rápida y confiable de los efectos de terremotos en el AMGA para el manejo de la emergencia sísmica.

Objetivos Específicos

Identificar los sitios de AMGM de elevada peligrosidad sísmica y mayor vulnerabilidad.

Diseñar una red de acelerómetros que permita obtener inmediatamente de ocurrido un sismo información de las intensidades sísmicas en cada uno de los sitios seleccionados para evaluar el impacto y los daños.

Trazar mapas de vulnerabilidad y curvas isosistas que permitan inferir zonas de mayor afectación y daño.

Generar información de base como aportes a las normas urbanísticas y de diseño sísmico.

Acciones principales:

1. Adquisición del instrumental de registración sísmica: 16 acelerómetros digitales de última generación del tipo Basalt de Kinometrics de 24 bit 3+1 canales (o similar), accesorios y sistema de transmisión de datos, work station y software compatible con el instrumental instalado en el Gran Mendoza
2. Estudios de neotectónica y sismicidad histórica para identificar las zonas prioritarias del AMGM y pedemonte para la instalación de los instrumentos de registración sísmica.
3. Identificación de los sitios específicos que permitan la instalación de los instrumentos, evaluando requerimientos de: espacio físico adecuado, seguridad para el instrumental, accesibilidad y conectividad vía Internet.
4. Desarrollo de la electrónica necesaria en cada sitio para asegurar la conectividad de los instrumentos
5. Asistencia técnica y capacitación de personal para la instalación, monitoreo y puesta a punto del nuevo instrumental.
6. Obtención de mapas de intensidad y daño probable del AMGM y pedemonte.
7. Aportes a la normativa sismorresistente.

Tiempo de ejecución: 12 meses.

Costo: U\$S 605.000 (125.000 consultoría y 480.000 inversiones)

Responsables:

De la formulación del proyecto: Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, Agencia de

<p>Ordenamiento Territorial.</p> <p>Del soporte técnico: Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, Agencia de Ordenamiento Territorial</p> <p>De la evaluación del proyecto: UEC</p> <p>Del monitoreo de su implementación: UEP / UEC / Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, Agencia de Ordenamiento Territorial</p>
<p>Proyectos con los que se complementa (incluidos o no en el Programa DAMI):</p> <p>Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano en el marco de la Ley 8051. Sistema de Gestión y Monitoreo de la Seguridad Ciudadana.</p>
<p>Estado actual de preparación de la documentación del proyecto (necesidad de asistencia técnica):</p> <p>Proyecto a nivel idea, requiere asistencia técnica para la formulación y preparación de Términos de Referencia y Especificaciones Técnicas del instrumental requerido.</p>
<p>OBSERVACIONES</p>
<p>El Plan Estratégico de Desarrollo de Mendoza (2010) establece entre sus ejes plantear estrategias para la preservación, conservación y uso sustentable de los bienes naturales y culturales, donde el factor riesgo y prevención en la planificación y la toma de decisiones es muy importante, por lo que se propicia la realización de estudios de línea base que sustenten estos procesos. En este plan se considera el tema de riesgo sísmico, en forma general, indicando la región del AMGM y pedemonte como zonas de intensidad máxima probable. Por otra parte, la Agencia Provincial de Ordenamiento Territorial propicia una activa participación de los organismos científicos y académicos en la capacitación y asesoramiento en la formulación y evaluación de propuestas de programas y proyectos, como así también en el monitoreo y control de los procesos</p> <p>La inminente expansión del conglomerado urbano del Gran Mendoza hacia el oeste de la actual ciudad requiere profundizar el conocimiento de la demanda sísmica a la que se verán sometidas las obras que allí se encuentren emplazadas o bien se emplacen en el futuro.</p> <p>La variabilidad de la topografía y del tipo de suelo en la franja estrecha que conforma la ciudad de Mendoza juega papeles antagónicos respecto de la amplificación y/o atenuación del movimiento del terreno. La presencia de fuentes sísmica potenciales como son la falla del Cerro La Cal, falla Cerro de la Gloria, falla Divisadero Largo, falla Melocotón y falla Punta Agua impactan directamente tanto sobre la parte de la ciudad ya establecida como sobre la zona en expansión hacia el oeste que se encuentran expuestas al fenómeno de campo cercano (near-fault) con alta probabilidad de que se presenten efectos de directividad y polarización del movimiento.</p> <p>Es necesario poner de manifiesto que luego del terremoto de 1985 el Instituto Nacional de Prevención Sísmica llevó adelante el Estudio de Microzonificación Sísmica de la Ciudad de Mendoza. Dada la escasa expansión hacia el oeste que presentaba el Gran Mendoza estos estudios se centraron principalmente en los centros urbanos más densamente poblados y en las inmediaciones de la zona de Barrancas, Maipú donde fue el epicentro de terremoto, pero el crecimiento poblacional y de infraestructura de las últimas dos décadas indican la necesidad de ampliar la zona de vigilancia sísmica.</p> <p>La Facultad Regional Mendoza (FRM) de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), viene realizando desde 1970 un arduo trabajo de instrumentación sísmica y registración de eventos. Mediante convenios específicos con las municipalidades de Capital, Godoy Cruz y Guaymallén está a cargo de 17 acelerómetros instalados en distintas ubicaciones. Este instrumental es el resultado de las exigencias de instrumentación sísmica establecidas a través de los códigos vigentes (1970, 1987 y 2008) para la Provincia de Mendoza para las obras que superen cierta superficie y altura.</p> <p>Con la información obtenida de los acelerómetros instalados, el CeReDeTeC (Centro Regional de Desarrollos Tecnológicos para la construcción, sismología e Ingeniería Sísmica) de la FRG de la UTN ha desarrollado una base de datos de acelerogramas digitalizados pertenecientes a eventos con fuente cercana al conurbano de la ciudad de Mendoza. Esta base de datos es de libre acceso vía red INTERNET y puede consultarse en http://www.frm.utn.edu.ar/sismos. El Servicio de Información Sísmica ha sido incorporado por el Gobierno de Mendoza como servicio de información oficial sobre los eventos locales sentidos desde abril de 2012 mediante convenio, lo que asegura un apoyo</p>

institucional al mantenimiento de esta red. La relación entre el Gobierno de Mendoza y la UTN se encuadra en el marco de la Ley 5218 (23/06/1987).

Este proyecto permitirá mantener un monitoreo permanente de la actividad sísmica en el Gran Mendoza mediante una cuadrícula conformada por los acelerómetros ya instalados y los acelerómetros a incorporarse con obtención de datos en tiempo real. La información obtenida se incorporará también al Nodo Metropolitano, proyecto incluido dentro del Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano del Gran Mendoza

Los datos obtenidos de las distintas ubicaciones permitirán obtener curvas de intensidad que indicarán las zonas con daños probables y los efectos sobre las construcciones y la infraestructura en forma inmediata. Esta información es de utilidad valiosa para el área de gestión de riesgos y manejo de emergencias (Defensa Civil). Asimismo esta información permitirá identificar zonas donde se producen situaciones especiales y que hoy no se detectan por falta de instrumental, permitiendo un aporte sobre qué tipo de construcciones se pueden realizar en determinadas zonas (Agencia de Ordenamiento Territorial) y qué requerimientos normativos sismorresistentes deben incorporarse (Municipalidades).

ANEXO 4

LOCALIZACION Y JURISDICCIONES PROVINCIALES DEL AREA METROPOLITANA DEL GRAN MENDOZA

Localización y jurisdicciones municipales del Área Metropolitana del Gran Mendoza

Municipios del Área Metropolitana: Capital, Las Heras, Guaymallén, Godoy Cruz, Maipú y Lujan.

Municipio de Capital: Es una ciudad del oeste de Argentina ubicada en el glacis de piedemonte de la cordillera de los Andes. Ocupa 57 km², aunque su área metropolitana, conocida como Gran Mendoza, se extiende 168 km². Ubicación: 32°52'60"S 68°49'00"O Altitud: 746,5 msnm, Superficie: 54 km². Su población es de 115.041 habitantes.

La ciudad está ubicada al pie de las más altas montañas de Los Andes. Mendoza es la puerta obligada al Océano Pacífico. El clima es agradable, templado con escasas lluvias y muy pocos días de viento, gracias a la protección de la cordillera. Los límites del Departamento Capital son los siguientes: al este limita con el canal Cacique Guaymallén y Bajada de Arrollabes; el norte con la línea definida por los ejes de calles Los Pescadores, Ramírez, Coronel Díaz, Av. San Martín, eje del Zanjón de Los Ciruelos, eje del Colector Aluvional del Barrio San Martín, Calle Tupungato, eje de calle Notti, Av. Champagnat, Cerro Banderita Norte, Boulevard Cerro Los Gemelos hasta el punto LN6 y desde allí en línea recta hacia el Oeste uniendo los puntos LN5 y LN4 hasta la Sierra de Uspallata; al sur con la línea determinada por los ejes de calles Brasil, Irigoyen, Beltrán, eje del Zanjón Frías hasta el dique de igual nombre, por el costado Oeste del mismo hasta el hito LS2 levantado por la Municipalidad de Capital y desde allí en línea recta hasta el Oeste uniendo los puntos LS3 y LS4 hasta la Sierra de Uspallata; al oeste con la línea definida por las Altas Cumbres divisorias de las aguas de la Sierra de Uspallata.

El 20 de enero de 2003 la Municipalidad de Mendoza creó nuevas secciones y renombró alguna de las anteriormente existentes: 1ª Sección: Parque Central, 2ª Sección: Barrio Cívico, 3ª Sección: Parque O'Higgins, 4ª Sección: Área Fundacional, 5ª Sección: Residencial Sur, 6ª Sección:

Residencial Norte, 7ª Sección: Residencial Parque, 8ª Sección: Aeroparque, 9ª Sección: Parque General San Martín, 10ª Sección: Residencial Los Cerros, 11ª Sección: San Agustín, 12ª Sección: Piedemonte.

La ciudad de Mendoza se posiciona como una de las más importantes de la República Argentina, posicionada como el cuarto conglomerado del país, punto estratégico del desarrollo socio-económico del MERCOSUR y vínculo con Chile. La fisonomía de una Ciudad oasis, que encuentra en el riego artificial el fundamento de su existencia. Sus elementos distintivos son las arboledas, las acequias, las anchas veredas y remozados espacios verdes. Mendoza cuenta con un parque artificial de 510 hectáreas, que lleva el nombre del Libertador de América, el General San Martín.

La Ciudad posee una dinámica actividad artística y cultural y es punto de partida ideal para realizar excursiones hacia los importantes atractivos turísticos de la provincia, como los Caminos del Vino, la montaña, ríos, termas y reservas naturales. La ciudad de Mendoza, nombrada el 30 de octubre de 1987 como Capital Internacional del Vino por la OIV y también designada 8ª Capital Mundial del Vino, forma parte de una Red Mundial junto a otras famosas ciudades.

Municipio Las Heras: Las Heras está situado en el sector noroeste de la Provincia de Mendoza, y su ciudad cabecera se encuentra a 5 kilómetros de la capital. Su Superficie es de 8,955 km² y posee una población de 203.666 habitantes. Sus coordenadas son 32 ° 51'S 68 ° 49'W.

Limita por el norte con la provincia de San Juan, al oeste con la vecina República de Chile, por el este con los departamentos de Lavalle, Guaymallén, Godoy Cruz y Capital, al sur con Luján de Cuyo y Capital. Su clima es continental. Las precipitaciones ocurren en el verano y no excedan de 300 milímetros cúbicos por año. Los vientos son generalmente escasos y leves, excepto en la zona del Valle de Uspallata, donde por la tarde se inicia un viento persistente, así como en las zonas de alta montaña, especialmente durante la temporada de invierno. La nubosidad es mínima y por lo tanto esta es un área de gran luminosidad.

La economía de Las Heras se basa en la actividad comercial, industrial y turística.

El municipio de Las Heras está formado por quince distritos: la Ciudad de Las Heras o villa cabecera, Capdevila, El Resguardo, Pastal El, El Algarrobal, La Cieneguita, Panquehua, El Challao, Zapallar El, El Plumerillo, El Borbollón, Uspallata, Penitentes, Las Cuevas y Sierras de Encalada.

Municipio de Guaymallén: se encuentra a 6 kilómetros de la ciudad de Mendoza limitando en el norte por los departamentos de Las Heras y Lavalle, en el oeste de Capital y Godoy Cruz, y en el sureste de Maipú. Área de 164 km² y tiene una población de 283.803 habitantes. Presenta una densidad de población muy diferente en sus 20 distritos, siendo los de mayor porcentaje de los que están en el oeste, los que están cerca de la ciudad capital de Mendoza. Estos distritos son Dorrego, San José, Pedro Molina, Bermejo El, Belgrano, Nueva Buena, Ciudad Nueva, Villa Nueva, Las Cañas, San Francisco del Monte, Jesús Nazareno, Rodeo de la Cruz, El Sauce, Colonia Segovia, Los Corralitos, Kilómetro 11, Kilómetro 8, Capilla del Rosario, La Primavera, y el Puente de Hierro.

Su economía se basa principalmente en la industria agro-alimentaria, con la ventaja de estar cerca de las chacras y viñedos, y la presencia de vías fluidas de comunicación entre los centros de consumo locales, nacionales y extranjeros.

Dispone de dos autopistas: el Acceso Sur, que conecta la ciudad de Mendoza con el sur provincial y el Acceso Este, que la conecta con Buenos Aires, capital de Argentina, y con el resto del país.

Municipio Godoy Cruz: este municipio está en el centro del Gran Mendoza, en la parte noroeste de la Provincia, a 4 kilómetros de la ciudad de Mendoza. Su superficie es de 75 km² y tiene una población de 191.903 habitantes. Está limitado al norte por la ciudad de Mendoza (capital provincial), en el oeste y suroeste de Las Heras, en el este de Guaymallén y Maipú, y en el sur de Luján.

Está dividido en cinco distritos: Godoy Cruz de la ciudad, San Francisco del Monte, Las Tortugas, Gobernador Benegas y Sarmiento Presidente.

La actividad industrial es distintivo en Godoy Cruz, ya que concentra el 36% de la actividad en la provincia, con una ubicación estratégica debido a las rutas que conectan a todo el país y Chile. La concentración del mercado, receptor y distribuidor de frutas y verduras y el puerto seco, la zona primaria aduanera, se encuentran en la zona industrial. El puerto seco concentra las operaciones de exportación e importación por vía terrestre, y el intercambio comercial entre los países que conforman el bloque Mercosur.

El suministro de agua se realiza a través de los canales Cacique Guaymallén, Jarillal y Civit, que se ejecutan a través del Departamento de sur a norte y llevar el vital elemento desde el río Mendoza.

Municipio Maipú: Se encuentra a 16 kilómetros de la ciudad capital. Sus límites son al norte con Guaymallén y Lavalle, al este con San Martín, en el sureste de Junín, en el suroeste de Luján y al Oeste con Godoy Cruz. Presenta poca distancia de la capital de provincia, Mendoza. Tiene una Población total de 172.332, sus Coordenadas: 32 ° 58'S 68 ° 45'W. Su superficie es de 617 km².

Está dividido en 12 distritos: Coquimbito, Cruz de Piedra, Fray Luis Beltrán, General Gutiérrez, General Ortega, Las Barrancas, Lunlunta, Luzuriaga, Maipú, Rodeo del Medio, Russell y San Roque.

El río Mendoza cruza el extremo sur de Maipú, sino que lleva poca agua, aumentando sólo en verano o en los días en que el Dan Cipolletti está abierto para mantenimiento.

El municipio de Maipú ofrece una diversidad de atractivos turísticos: museos, viñedos, bodegas famosas en todo el mundo, campings equipados para el uso diario o para acampar en realidad, agroturismo actividades como la apicultura, la cría y venta de caballos de pura sangre, sulkys o paseos a caballo, viveros dedicados a la producción de puestos de viñedos, olivos y nogales, junto con un servicio excelente comida, y alojamiento rural.

Maipú, en la actualidad la primera región vinícola de la Argentina y fue el destino elegido por los inmigrantes europeos que querían conservar una de sus tradiciones familiares más emocionantes: la elaboración del vino. En el Museo del Vino, en la bodega La Rural, hay herramientas de vinificación muy antiguos objetos y otros como elementos de presión, ollas de barro y recipientes de cuero, diferentes medios de transporte, barriles, implementos agrícolas y repuestos usados a finales del siglo XIX.

Además de la vitivinicultura, Maipú es una región privilegiada para el cultivo de olivos, con algunas de las plantaciones más antiguas del país. Esta riqueza natural permite a la región para producir las mejores variedades de aceite de oliva, pasta de aceitunas y otros productos deliciosos.

El departamento está cruzado en su extremo sur por la ribera media del Mendoza Río y más específicamente a través de los distritos de Lunlunta, Cruz de Piedra, Barrancas, Rodeo del Medio, Fray Luis Beltrán y San Roque. Durante la mayor parte del año, esta parte del río lleva poca agua. Sus flujo aumenta en el verano o cuando hay desarenado obras en la represa Cippolletti.

Municipio de Luján de Cuyo: El Departamento de Luján de Cuyo se encuentra ubicado en zona Centro - Norte de Mendoza, a 19 kilómetros de la Capital de la Provincia de Mendoza. Limita al Norte con Godoy Cruz, Las Heras y Maipú; al Sur con Tupungato; al Este con Junín y Rivadavia; y al Oeste con la República de Chile. Tiene una Superficie de 4.847 km² y cuenta con una población de 119.888 habitantes. Sus coordenadas son 33 ° 1'S 68 ° 52'W.

Luján de Cuyo es una ciudad moderna, progresista y en constante expansión por sus pintorescos paisajes y por sus características culturales.

Sus 14 distritos son: Ciudad de Luján, Mayor Drummond, La Puntilla, Carrodilla, Chacras de Coria, Cacheuta, Potrerillos, Zona Industrial, Vistalba, Las Compuertas, Perdriel, Agrelo, Ugarteche y El Carrizal.

Su economía se basa en la agricultura, minería, hidrocarburos, industria metalmecánica y el turismo.

El municipio posee un perfil netamente industrial. No posee asentamientos urbanos lo que constituye un verdadero cordón de seguridad para las actividades que ahí se desarrollan. Su ubicación geográfica resulta privilegiada y estratégica en cuanto está conectada con todos los

centros de consumo del interior del país a través de la red camionera y ferroviaria, y a través del Corredor Bioceánico con los centros de consumo del Pacífico.

Es el único distrito de la Provincia que cuenta con una Zona Franca, área del Territorio Nacional, donde se lleva a cabo la actividad comercial, industrial y de servicios. Cuenta con la eximición de impuestos, tasas y derechos aduaneros. Tiene como objetivo la importación y la exportación, alentando la entrada de capitales nacionales y extranjeros, provocando así la disminución de gastos y mayor eficiencia en los productos y servicios. Se eligió a Luján de Cuyo por su zona industrial existente, ya que posee todos los servicios como: agua, cloacas, gas industrial y energía eléctrica, debido a la infraestructura existente como el camino internacional a Chile y el rápido acceso a la ciudad de Mendoza.

La producción del distrito incluye combustibles (naftas, gas oíl), polímeros, parafinas, ferroaleaciones, yeso, bentonita, carbón de coque, vapor producto y energía eléctrica. Si bien no tiene población estable casi 1500 operarios trabajan en el área.

El límite norte del departamento de Luján de Cuyo está determinado por el cauce del río Mendoza. Dicho río nace a partir de la confluencia de tres ríos cordilleranos distintos: el de Las Cuevas, el Tupungato y el de las Vacas. Más de las tres cuartas partes del caudal del Mendoza proviene de los tres ríos mencionados; el resto proviene de riachuelos y arroyos secundarios, también derivados de la cordillera y pre cordilleras mendocinas.

El municipio posee diques y embalses. Entre ellos se encuentran el Dique Potrerillos, el Dique El Carrizal y el Dique Cippolletti.