

PLAN MUNICIPAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL SAN MARTÍN

TÍTULO III



TÍTULO III

CAPÍTULO I



MODELOS TERRITORIALES

ACTUALES – TENDENCIALES – DESEADO



CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN A LOS MODELOS TERRITORIALES	5
1.1. Metodología para la elaboración de los modelos territoriales	5
1.2. Los Modelos Territoriales de Mendoza (según el PPOT)	6
1.2.1. Modelo Territorial Actual de la Provincia de Mendoza	7
1.2.2. Modelo Territorial Tendencial de la Provincia de Mendoza	8
1.2.3. Modelo Territorial Deseado de la Provincia de Mendoza	11
1.3. ¿Cómo se construye un Modelo Territorial?	12
1.3.1. Nodos territoriales	12
1.3.2. POLOS TERRITORIALES	13
1.3.3. Corredores territoriales	13
1.3.4. Ejes o flujos territoriales	14
1.3.5. Procesos territoriales	14
1.3.6. Clasificación territorial	15
2. MODELO TERRITORIAL ACTUAL	15
2.1. Estado general del Territorio	16
2.1.1. Desde la perspectiva físico natural	16
2.1.2. Desde la perspectiva social	17
2.1.3. Desde la perspectiva económica	19
2.1.4. Desde la perspectiva político institucional	21
2.1.5. Desde la perspectiva del diagnóstico participativo	24
2.2. Posición y dinámica regional	26
2.3. Análisis funcional del territorio San Martín	27
2.4. Clasificación de Usos del Suelo	28
2.5. Red de ejes jerarquizados y Corredores Territoriales	29
2.6. Nodos	32
2.7. Mapas del Modelo Territorial Actual	33
2.7.1. Modelo Territorial Actual a escala regional y local	34
2.7.2. Modelo Territorial Actual a escala urbana	35

3. FACTORES Y PROCESOS CLAVES DE LOS ESCENARIOS FUTUROS DEL TERRITORIO	36
3.1. Factores externos (escala global y nacional)	37
3.1.1. Condiciones naturales	37
3.1.1.1. Cambio climático	37
3.1.1.2. Riesgos naturales	38
3.1.2. Condiciones de política y dinámica de comercio internacional :	38
3.1.2.1. Dinámica del Comercio internacional	38
3.1.2.2. Posibilidades de encadenamientos productivos regionales	41
3.1.2.3. Política en oriente: China, India, etc.	46
3.1.2.4. Evolución tecnológica y cambio de modelo productivo global.	47
3.1.2.5. Políticas regionales (MERCOSUR)	47
3.1.2.6. Política logística nacional (vial y ferroviaria)	47
3.2. Factores internos (escala provincial y municipal)	48
3.2.1. Condiciones políticas regionales (provinciales)	48
3.2.1.1. Proyectos logísticos (CLIP, otros)	48
3.2.1.2. Política agrícola y agroindustrial para actividad vitivinícola.	49
3.2.1.3. Política de transporte público San Martín – Capital.	49
3.2.1.4. Promoción e inversión turística del Este mendocino.	50
3.2.2. Condiciones políticas y sociales locales y sub-regionales	50
3.2.2.1. Integración con municipios del Este (Junín, Rivadavia y Santa Rosa)	50
3.2.2.2. Integración y complementación con Lavalle.	51
3.2.2.3. Ampliación de la Matriz productiva.	51
3.2.2.4. Ordenamiento Urbano y Rural: zonificación.	52
3.2.2.5. Potenciación e integración con Palmira.	52
3.3. Los escenarios futuros potenciales	52
4. MODELO TERRITORIAL TENDENCIAL	56
4.1. Supuestos de base para el Modelo Territorial Tendencial	57
4.1.1. Evolución de la población del territorio	57
4.1.2. Evolución de los procesos productivos, ambientales y sociales	58
4.1.3. Transformaciones territoriales esperables	58

4.1.4. Evolución de nodos y corredores	59
4.1.5. Modelo resultante de la tendencia territorial	59
4.2. Modelo Territorial Tendencial a escala regional y local	60
4.3. Modelo Territorial Tendencial a escala urbana	61
5. MODELO TERRITORIAL DESEADO	62
5.3. Modelo Deseado resultante	67
5.4. Modelo Territorial Deseado a escala urbana	68

Documento Preliminar

1. INTRODUCCIÓN A LOS MODELOS TERRITORIALES

1.1. Metodología para la elaboración de los modelos territoriales

Los criterios tenidos en cuenta para la definición de los Modelos Territoriales del Plan de Ordenamiento Territorial de San Martín son los establecidos en el Reglamento del PMOTSM y en el PPOT. Por lo tanto, surgen como resultado de: a) el diagnóstico territorial; b) los talleres de participación y consultas realizadas al momento de realizar el diagnóstico, sintetizados en la Matriz de problemas y soluciones aportada por la comunidad y c) los escenarios alternativos elaborados de acuerdo con las tendencias y factores del contexto internacional, nacional, provincial, municipal e intermunicipal ya establecidos en el PPOT.

Los modelos de ordenamiento territorial que se definirán en este Título son el modelo territorial actual, el modelo territorial tendencial y el modelo territorial deseado. El modelo territorial realizable se abordará en el Título IV como expresión o imagen sintética de la organización espacial de la UIT.

Siguiendo los lineamientos del Reglamento del PMOTSM se grafica a continuación la relación entre el diagnóstico territorial y los modelos territoriales.



Siguiendo tales lineamientos el **Modelo Territorial Actual** del Municipio de San Martín se ha elaborado a partir de los resultados del diagnóstico territorial desarrollado en el Capítulo 2 de este documento y es la expresión o imagen sintética de la organización espacial del territorio. En él se muestran los resultados en escala regional de los procesos globales y regionales y los resultados a escala local focalizando en la interrelación entre los distintos componentes del subsistema físico-natural, socio-económico y político-institucional, el diagnóstico participativo con la comunidad y la identificación de procesos y factores que explican el modelo de organización territorial actual.

Por su parte el **Modelo Territorial Tendencial** se ha elaborado a partir del Modelo Tendencial del Plan Provincial de Ordenamiento territorial (previsto en el punto 3.2. de dicho Plan) y aprobado por ley N° 8999.

En la elaboración del **Modelo Territorial Deseado** se han tenido en cuenta:

- la proyección de tendencias identificadas en el diagnóstico, la evaluación de escenarios alternativos, expresados en el Modelo Territorial Tendencial y sus dos escalas (regional y local).
- las pautas establecidas en el PPOT aprobado por Ley N°8999.
- los talleres participativos realizados en las dos oportunidades antes del diagnóstico territorial y posterior para su validación.

Este modelo se construye considerando que no existen restricciones de medios, recursos y voluntades y que sus principios deben ser: el equilibrio territorial (para lograr mayor integración en su territorio), el desarrollo económico, la equidad social y la sostenibilidad ambiental.

Finalmente, el **Modelo Territorial Realizable** que se abordará en el Título IV y surge a partir de los resultados obtenidos de los modelos territoriales actual, tendencial y deseado, y pretende expresar las acciones para superar los problemas, limitaciones y desarrollar las potencialidades detectadas en el diagnóstico, teniendo en cuenta las restricciones de medios, recursos y voluntades, los programas y proyectos gubernamentales provinciales en marcha y/o en cartera de inversión y aquellos aprobados y en marcha a nivel municipal.

1.2. Los Modelos Territoriales de Mendoza (según el PPOT)

El PPOT entiende “por modelo a la representación abstracta, conceptual y cartográfica de un sistema territorial con el fin de conocerlo, describirlo, analizarlo, explicarlo y predecirlo”.

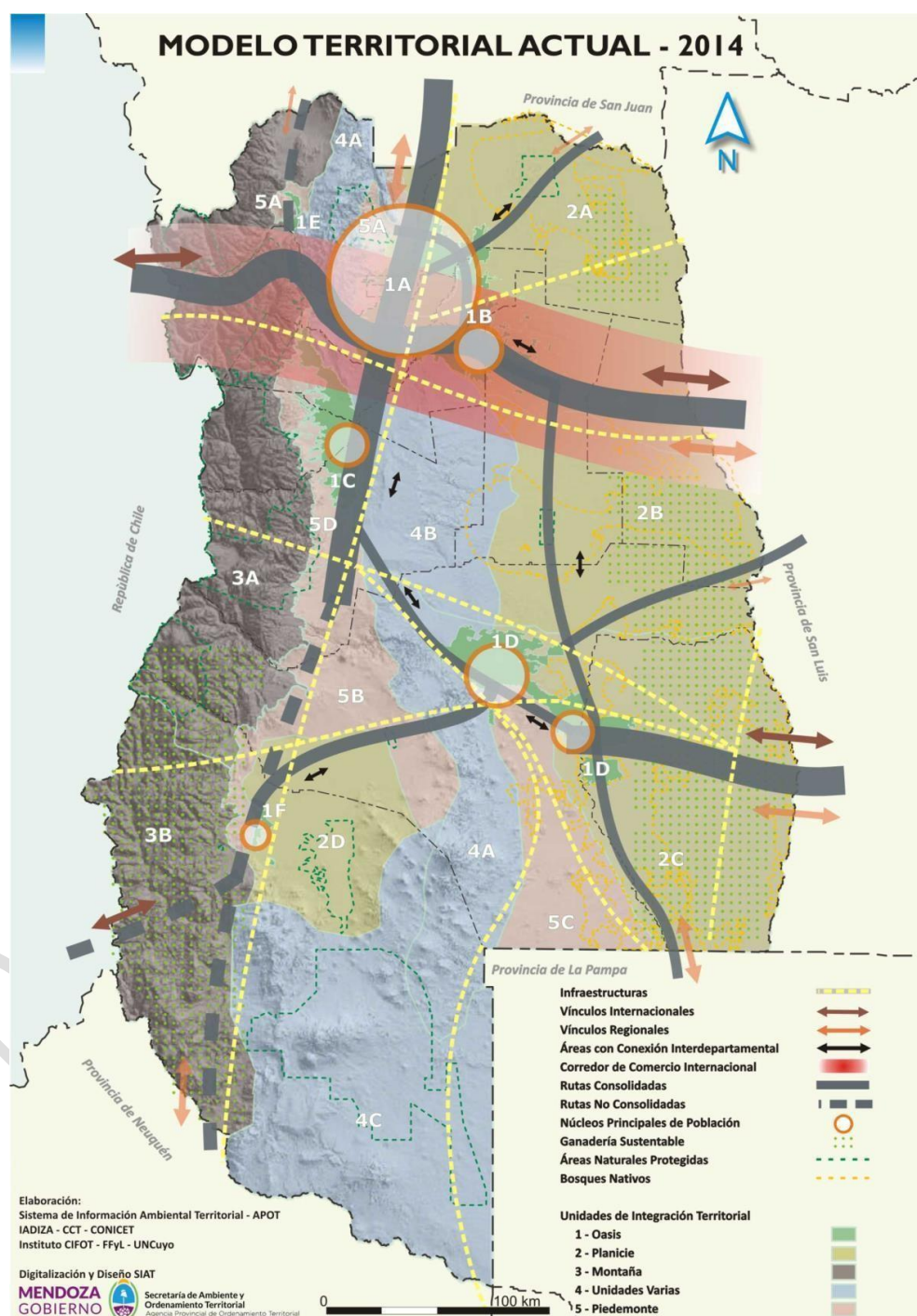
Según dicho Plan “la construcción de los modelos de ordenamiento territorial se realiza a partir de los resultados de diagnóstico, los talleres de participación realizados al momento de realizar el diagnóstico y los escenarios alternativos discutidos en los diferentes procedimientos de planificación existente a nivel internacional, nacional, provincial, municipal e intermunicipal. Los modelos de ordenamiento territorial a los efectos del presente Plan son: el modelo territorial actual, el modelo territorial tendencial, el modelo territorial deseado y el modelo territorial realizable.

Desde un punto de vista esquemático, el mapa de los Modelos Territoriales se expresa con una serie de capas cartográficas que representan diversos fenómenos o variables. Entre las más importantes tenemos las áreas para Unidades de Integración Territorial, las zonas irrigadas (oasis); ejes lineales representativos de infraestructuras, corredores, rutas, ejes de vínculos; y

puntos destacados del territorio para los núcleos principales de población, los polos potenciales y equipamientos o infraestructuras concentradas.

1.2.1. Modelo Territorial Actual de la Provincia de Mendoza

De esta forma, el Modelo Territorial Actual para Mendoza se representa en el siguiente Mapa.



Fuente: PPOT, Gobierno de Mendoza, 2017.

Es destacable que para la visión que la Provincia definió en 2014 la zona Este y en particular el municipio de San Martín constituye un centro principal de población muy cercano a Mendoza, pero de un tamaño mucho menor.

1.2.2. Modelo Territorial Tendencial de la Provincia de Mendoza

El Modelo Territorial Tendencial que plantea el PPOT "se construye a partir de la selección y análisis de tres variables claves para el Ordenamiento Territorial de Mendoza:

- el estado actual de la población y sus dinámicas en los últimos 20 años.
- la dinámica de los sectores económicos a través de su evolución en el Producto Bruto Geográfico (PBG) por sectores a nivel provincial con tres periodos de corte 2002, 2006 y 2010.
- La transformación de los oasis irrigados, gracias a la interpretación de imágenes satelitales de los años 1990, 2000 y 2010" (PPOT, 2017).

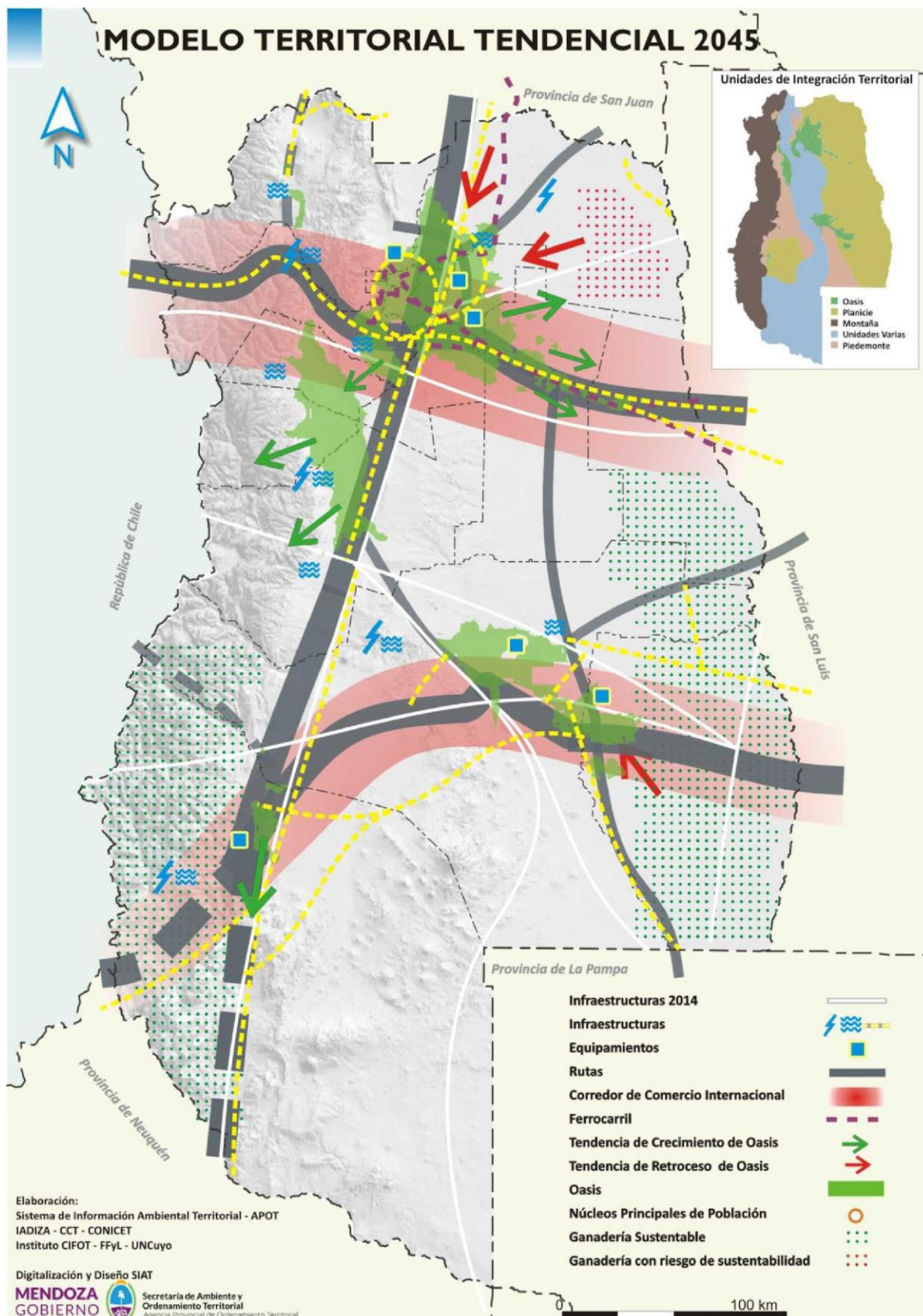
Algunas de las conclusiones de este modelo aplican de modo directo o indirecto a San Martín:

- "Ralentización general de las tasas de crecimiento poblacional" (PPOT, 2017). Como se vio en el capítulo del Diagnóstico Socio-Económico, San Martín tiene tasas de crecimiento similares a la provincia, por lo que las conclusiones son las mismas en este sentido.
- "Creciente concentración de población, actividades y recursos y consecuentes desequilibrios territoriales, proceso crítico mantenido por más de 40 años" (PPOT, 2017). En este caso San Martín sufre directamente la tendencia a la concentración, por su cercanía y dependencia del Gran Mendoza, que seguirá distorsionando y debilitando las posibilidades de crecimiento relativa al centro regional e impidiendo el necesario equilibrio de los centros secundarios.
- "Afianzamiento del proceso de concentración en los departamentos más poblados de la provincia en el período intercensal 2001-2010, especialmente en los departamentos que conforman el oasis norte y el área metropolitana" (PPOT, 2017). Como en el punto anterior, San Martín se debilita comparativamente al Oasis Norte, perdiendo importancia relativa y capacidad de atracción de inversiones.
- "Profundización del crecimiento urbano en forma desordenada hacia tierras agrícolas y zonas de amenazas naturales sísmicas y aluvionales, en el Área

Metropolitana (AMM) y los centros urbanos intermedios como San Martín, Rivadavia, San Rafael, Tunuyán" (PPOT, 2017).

- "Pérdida de participación en el PBG de las actividades del sector agropecuario mientras aumenta la representatividad del sector servicios y especialmente los servicios comunales, sociales y personales" (PPOT, 2017). Esto para San Martín es coherente con el mayor crecimiento de sectores de servicios y transporte, aunque sigue manteniendo una presencia muy importante del sector agropecuario en la participación del PBG, con un 19%, muy por arriba del 7% de la provincia.
- "El Coeficiente de Reestructuración Industrial demuestra que durante el periodo 2003 al 2011 no han ocurrido cambios en la estructura económica regional del sector industrial a nivel provincial" (PPOT, 2017).
- "Los departamentos que más empleo generan son los de AMM y San Rafael" (PPOT, 2017). Esto afecta directamente a San Martín, ya que implica una atracción desigual del centro regional de Mendoza (AMM).
- "Desde 1986 al 2010 los oasis que menos crecieron fueron el oasis norte y sur, solo lo hicieron en un 11 % y un 13% respectivamente, mientras que en Valle de Uco fue de 38% y Malargüe y Uspallata superaron el 50%" (PPOT, 2017). San Martín encuentra su oasis en un proceso progresivo y muy peligroso de abandono de unidades productivas bajo riego. Si no se revierte con medidas profundas este proceso se acelerará en los próximos años.
- "En el oasis norte los problemas de salinización afectan el 50% de las tierras cultivadas y las aguas subterráneas por lo que aumentan los procesos de erosión y desertificación" (PPOT, 2017).

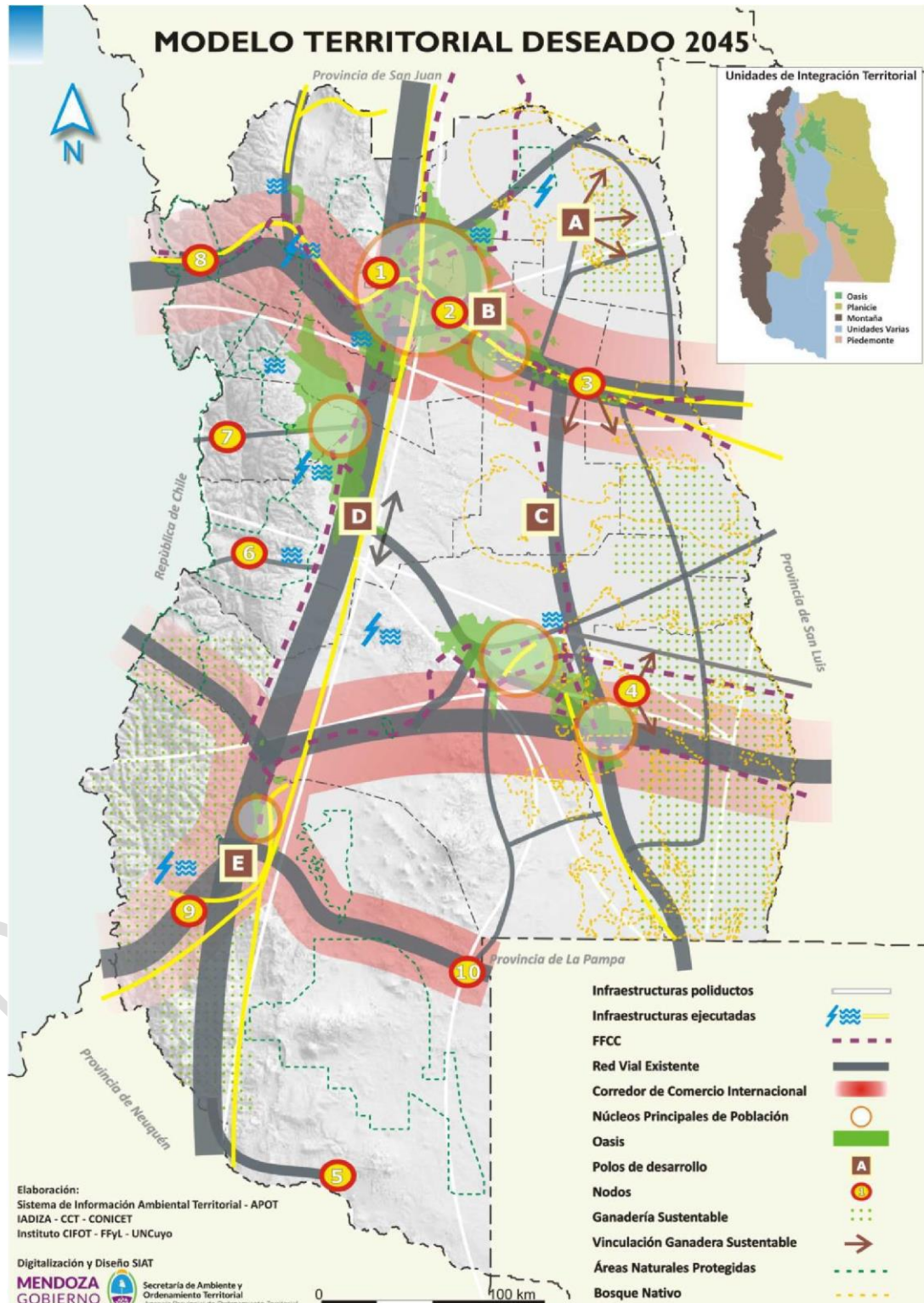
Como se puede ver en el siguiente mapa, el modelo territorial tendencial muestra procesos cada vez más acentuados de concentración (flechas rojas apuntando al AMM (Área Metropolitana Mendoza); el corredor internacional no aprovechado por los centros secundarios como San Martín, y el este mendocino sin presencia como núcleos principales importantes de población.



Fuente: PPOT, Gobierno de Mendoza, 2017.

1.2.3. Modelo Territorial Deseado de la Provincia de Mendoza

Según el PPOT de la Provincia de Mendoza, "el Modelo Territorial Deseado se define como la imagen provincial futura que surge del consenso social, entendiéndose que sus acciones están formuladas bajo el supuesto de que no existen restricciones de medios, recursos y voluntades en la provincia".



Fuente: PPOT, Gobierno de Mendoza, 2017.

Entre las conclusiones que para San Martín son importantes del Modelo Territorial Deseado podemos resaltar que la zona este cuenta con un núcleo principal de población, que, a diferencia del modelo tendencial, permitirá un mayor equilibrio territorial, reforzando los centros intermedios de la región.

También es fundamental la referencia a Palmira como un nodo priorizado por la Provincia. Se trata del Nodo Multimodal Palmira, inserto en el corredor internacional bioceánico. Esta inserción en el modelo territorial es fundamental a la hora de alinear las necesidades locales que tiene San Martín con la visión estratégica de la provincia. Esto marca el camino de lo que deberá luego quedar reflejado en el modelo territorial deseado y realizable de San Martín.

1.3. ¿Cómo se construye un Modelo Territorial?

Un modelo territorial es una simplificación cartográfica y esquemática que permite comprender la realidad del territorio en pocas imágenes. Se construyen en base a una representación cartográfica dada, respetando los lineamientos marcados por la Ley N° 8051 y el PPOT aprobado por ley N° 8999, pero también dando los matices propios de cada territorio.

Esto se aplica a los 4 modelos:

- **MTA:** Modelo Territorial Actual
- **MTT:** Modelo Territorial Tendencial
- **MTD:** Modelo Territorial Deseado
- **MTR:** Modelo Territorial Realizable

En el caso de San Martín la metodología de construcción del Modelo Territorial sigue los siguientes conceptos y sus clasificaciones respectivas, y que veremos en los siguientes puntos.

1.3.1. Nodos territoriales

Son lugares del territorio concentradores de fenómenos territoriales de importancia. En una escala general se destacan los nodos poblacionales (ciudades y localidades de importancia), pero en una escala local o urbana pueden referir a concentraciones de actividades, usos o situaciones destacables.

Clasificación según jerarquía:

- Nodo Global/Nacional
- Nodo Regional
- Nodo Subregional

- Nodo Local

Clasificación según Tipo:

- Nodo Poblacional
- Nodo urbano funcional (concentración de usos o actividades a escala urbana).
- Nodo Rural

1.3.2. POLOS TERRITORIALES

Son lugares del territorio que se destacan por sus potencialidades para convertirse en nodos territoriales de importancia. Pueden ser producto de actividades, recursos actuales o potenciales o proyectos de alto impacto.

Clasificación según Escala de Impacto (jerarquía para cada MT):

- Polo de Impacto Global-Nacional
- Polo de Impacto Regional
- Polo de Impacto Local

Clasificación según Alcance:

- Desarrollo territorio integral
- Inversión privada

Clasificación según Estado actual:

- En ejecución
- Potencial
- En estudio

1.3.3. Corredores territoriales

Infraestructura lineal que permite comunicar el territorio y se convierten en verdaderas venas por donde circulan las personas y los bienes. No toda la red vial forma parte de la red de corredores, siendo estos las calles y rutas más importantes para el funcionamiento dinámico del territorio.

Clasificación según jerarquía:

- Regional Primario buen estado
- Regional Primario mal estado
- Regional Secundario buen estado

- Regional Secundario mal estado
- Local buen estado
- Local mal estado

1.3.4. Ejes o flujos territoriales

Eje dinámico territorial de población, bienes o servicios. Movimiento cotidiano o regular real o potencial de población y sus actividades. Son los corredores reales, no siempre coherentes con las jerarquías de la infraestructura.

Clasificación según jerarquía:

1. Eje internacional - bioceánico – continental
2. Eje regional
3. Eje subregional - provincial
4. Eje local productivo - social
5. Eje urbano: flujos de personas

Clasificación según Modelo T:

- Actual
- Tendencial
- Deseado
- Realizable

1.3.5. Procesos territoriales

Dirección y orientación en procesos territoriales de diversas índoles, como crecimiento urbano o rural, avance en ciertas actividades o procesos naturales como desertificación o deterioro ambiental. Se expresan como flechas que indican el vector de la fuerza territorial de una condición o evento.

Clasificación según tipo de proceso:

- Crecimiento urbano
- Crecimiento rural irrigado
- Retracción rural irrigado

- Deterioro ambiental

Clasificación según impacto (en cada MT):

- Profundo
- Importante
- Suave

1.3.6. Clasificación territorial

Según el PPOT se debe clasificar el territorio en áreas urbanas, de interfaces, rurales irrigadas y no irrigadas, naturales y otras sujetas a regímenes especiales. Esto se podrá hacer para cada modelo territorial.

Clasificación según clase de área:

- Urbana
- Interface
- Rurales irrigadas
- Rurales no irrigadas
- Conservación natural
- Regímenes Especiales

Clasificación según Modelo Territorial:

- Actual
- Tendencial
- Deseado
- Realizable

2. MODELO TERRITORIAL ACTUAL

El reglamento del POTSM establece en su artículo **22 la metodología para elaborar el Modelo Territorial Actual y Modelo territorial tendencial**. Así establece:

“Tal como se expresó en el Artículo 18, a partir de los resultados del diagnóstico, se elaborará el modelo territorial actual, el cual es la expresión o imagen sintética de la organización espacial departamental o municipal. En él se muestra los resultados en escala regional de los procesos globales y regionales más importantes, mientras que, para el modelo territorial actual de escala

local, se focalizará en la interrelación entre los distintos componentes del subsistema físico-natural, socioeconómico y político-institucional y la identificación de procesos y factores que explican el modelo de organización territorial actual.

El diagnóstico deberá expresarse en un documento escrito fundamentado y el modelo se debe elaborar en forma esquemática y gráfica, utilizando como base el mapa síntesis departamental, los que representan la situación actual de la organización territorial municipal y urbana a partir de la delimitación de subunidades de integración territorial, problemáticas, potencialidades y limitaciones existentes a nivel municipal en el contexto provincial...”

2.1. Estado general del Territorio

A continuación, se sintetiza en unos pocos puntos los conceptos principales que arrojó el diagnóstico territorial. De esta manera podremos entender de donde surge el modelo territorial actual.

2.1.1. Desde la perspectiva físico natural

Según el diagnóstico de la dimensión físico natural, se puede caracterizar el territorio de San Martín de la siguiente manera:

- En términos generales, el departamento está ubicado en una planicie sedimentaria de suave pendiente oeste-noroeste.
- Se encuentra próxima a la confluencia cercana de dos ríos importantes del norte mendocino, el Río Mendoza y el Río Tunuyán, cuyas cuencas hídricas están presentes en el departamento de San Martín.
- Las dos características naturales nombradas en los primeros puntos le permitieron el desarrollo de un oasis irrigado como continuación del oasis norte de Mendoza. Aproximadamente la mitad de la superficie departamental es oasis irrigado.
- Las zonas irrigadas del suroeste Departamental, por ser las primeras de la zona en ser explotadas económicamente y por encontrarse en el eje de conexión del área metropolitana de Mendoza con el centro-este de nuestro país, se desarrollaron núcleos urbanos que crecieron amparados en buenas condiciones naturales de base (topografía, suelos, agua superficial, clima).
- Las condiciones naturales permitieron la conformación de cinco Unidades Ambientales Locales: Las Superficies urbanizadas, los Oasis o llanuras modificadas, la planicie natural no irrigada, el cauce del Río Mendoza y los Bolsones no irrigados. Estas unidades se pueden ver claramente en el mapa del punto 6.4 del capítulo de Diagnóstico del Subsistema Físico-Natural.

- Los riesgos naturales principales son el sísmico, el granizo y las heladas. El primero afecta sobre todo las zonas urbanas, por la vulnerabilidad que implica la mayor densidad de población, pero está presente en todo el territorio. Los otros dos, siendo producto de fenómenos climáticos, afectan principalmente a las actividades agrícolas de todo el oasis irrigado y sus actividades asociadas. Otros riesgos también presentes son el viento zonda, la desertificación de las áreas no irrigadas y la contaminación producto de las actividades rurales y urbanas.
- Desde un punto de vista natural – ambiental, contamos con 5 tipos de áreas según su aptitud territorial: aptitud para la densificación urbana, aptitud agrícola y agroindustrial, aptitud para la extensión del oasis irrigado, aptitud limitada por el cauce del Río Mendoza y aptitud limitada por la fragilidad de ambientes naturales del monte.

2.1.2. Desde la perspectiva social

- La participación de la población de San Martín respecto de la provincial se mantuvo constante, en un 7%, con un crecimiento aproximado al 1% anual.

La mayor parte de la población (70%) es urbana, o se encuentra en espacios en los que va avanzando la urbanización, pero conservan áreas rurales o industriales, y concentrada en las ciudades de San Martín y Palmira con sus alrededores.

- La población tiende a concentrarse en la Ciudad de San Martín y pierden peso progresivamente algunas zonas rurales, principalmente el extremo norte de Nueva California y algunos distritos del centro y oeste.
- Algunas localidades rurales mantienen un crecimiento acorde a los niveles departamentales y provinciales, como Tres Porteñas y El Espino, mientras otras se estancaron, como Montecaseros y Chivilcoy.
- En general, para el Departamento, la población menor de 14 pierde peso. Nota un aparente envejecimiento de la población y un corte en la posibilidad futura de reemplazo por crecimiento vegetativo. Si no se revierte o se complementa con inmigración desde otras zonas y regiones puede llevar a una profunda disminución de la población.
- La situación socioeconómica y de calidad de vida es muy mala, siendo el tercer departamento con mayor NBI de la provincia. Aunque con grandes asimetrías por distritos hay un gran déficit en acceso a servicios, numerosas viviendas de calidad insuficiente y un alto nivel de pobreza general.
- Según los últimos datos publicados (2016) más del 50% de la población del Departamento es pobre.

- El 23% de las viviendas de San Martín tenía calidad constructiva insuficiente. En ciertos distritos la calidad insuficiente representaba a más del 40% de las viviendas. Sobresalen El central, El Espino, El Divisadero, Chapanay y Alto Salvador como aquellos que mayores niveles de insuficiencia constructiva mostraron.
- La salud es buena en su despliegue territorial, con un Hospital y numerosos centros de salud, sin embargo, los servicios particularmente en la zona rural son deficientes por lo que la gente recurre al Hospital con dificultades agravadas por falta de frecuencia de transporte, casi la mitad de la población no tiene cobertura de obras sociales o prepagas, dependiendo directamente del sistema público.
- La educación tiene una cobertura comparable a los niveles de la Provincia en niveles primarios y secundarios, y hay baja cobertura de niveles terciario y universitario por lo que hay gran migración de jóvenes hacia Mendoza Ciudad. Los resultados en evaluación educativa son muy insatisfactorios comparados con la media provincial.
- Se destaca el caso especial de Palmira, por ser la segunda localidad en importancia numérica del Departamento, los niveles de pobreza y la falta de servicios se elevan como uno de los puntos críticos en este sentido para San Martín.
- Según encuestas de condiciones de vida en el año 2019, el 31% de los Hogares San Martín no tenía acceso a servicios de cloacas (versus 26% Mendoza), el 30% no tenía acceso a calles pavimentadas (17% Mendoza), el 27% no accedía a gas natural (19% Mendoza), y el 17% no accedía a servicios de recolección de residuos (8% Mendoza). En el sector rural, las restricciones al acceso de estos servicios prácticamente se duplican. Situación que fue puesta de manifiesto en los talleres participativos con la comunidad.
- Las zonas rurales se encuentran a mayores distancias de todos los servicios esenciales, resalta particularmente la distancia al hospital, y también la diferencia en las distancias entre la zona urbana y rural a Centros recreativos, Comisaria, Jardines maternos Escuelas Secundarias y Centros de Salud.
- Los talleres participativos sirvieron para reafirmar los déficit generales de prestaciones de servicio, y particularmente restricciones de acceso a internet y telefonía celular, déficit de prestación de transporte público con muy mala frecuencia.
- Los datos indican que en zonas rurales predominan los empleados con bajo nivel de instrucción 55%, contrariamente en las zonas urbanas se encuentran los ocupados con mayor nivel de instrucción dentro de los cuales 46,7% alcanzó nivel medio y un 30% nivel superior.

- San Martín cuenta con una tasa de informalidad del 52% (más de 26 mil trabajadores informales), esta tasa se incrementa al 55% en el sector rural (versus 50% en el urbano).

2.1.3. Desde la perspectiva económica

- Entre 2004 y 2019, el producto por habitante de San Martín creció apenas un 2%, y el de Mendoza un 5%. Se advierten claramente dos tendencias, una primera de crecimiento entre los años 2005 y 2011, hasta aquí el PBG pc creció un 20%, y desde 2011 hasta 2019 cuando decreció un 15%.
- En relación al total provincial, el producto por habitante de San Martín resulta, en promedio, un 20% menor. Esta brecha tuvo máximos del 23% y mínimos del 16%.
- el sector más relevante es el de servicios, el cual aglutina primordialmente salud, educación y administración pública, servicios en gran medida prestados por el estado. Estas actividades representan el 24% de la economía departamental. El segundo sector en importancia es el Agro, con un 19% de participación seguido de comercio (17%) y Establecimientos Financieros (17%). La Industria Manufacturera representa al 13% de la economía de San Martín, siendo el 70% (de este 13%) elaboración vitivinícola. Finalmente se destaca con el 7% de participación el Transporte.
- La mayor especialización productiva del departamento se da en el sector agropecuario, el mismo casi llega a triplicar en importancia relativa al promedio provincial. Sigue el sector Construcción, el de Servicios. El resto de los sectores exhiben una participación igual o menor al promedio provincial. En la actividad agrícola y la industrial están dominadas por la vitivinicultura, esto genera dependencia y falta de elasticidad ante las repetidas crisis que vivió el sector.
- En relación a la tasa de crecimiento sectorial de largo plazo, entre 2004 y 2019 los sectores que más crecieron en San Martín fueron transporte (6,5% promedio anual), y servicios (5,6% promedio anual). Siguen Establecimientos Financieros (2,3%) y Comercio (1,2%). A su vez, el Agro y la Industria mostraron tasas de crecimiento anual promedio negativas, igual a lo observado para el total provincial. Es decir que los sectores con mayor peso en la economía han mostrado crecimientos de largo plazo negativos, particularmente el Agro, llama la atención también la fuerte caída del sector de construcción con una tasa del (-2,6%).
- San Martín es el departamento con mayor superficie cultivada en Mendoza, sigue en importancia Luján de Cuyo con un 10,4% de participación, y Rivadavia con 9,8%.

- Durante los últimos 10 años, la superficie cultivada del departamento cayó un 7%, situación que se explica por la caída en la superficie con vid 10%. A nivel provincial, el total de superficie cultivada creció un 2%. Para el caso de las frutas de carozo (segundo cultivo en importancia), la superficie cultivada cae un 23% en San Martín, más que duplicando la caída del total provincial (-11%), y se perdieron 1.241 hectáreas cultivadas. En el tercer cultivo en relevancia (el Ajo), la superficie creció un 60% (casi el doble del crecimiento observado en el total provincial) y aumentó en 585 las hectáreas cultivadas
- El cultivo de vid representa el 67% de la superficie cultivada en San Martín, participación que se ha mantenido relativamente estable durante la última década, casi el 50% de los viñedos actuales del departamento fueron plantados antes de 1979 (versus un 25% en el resto de la provincia), un 6% en los años ochenta, un 12% en los noventa, un 20% entre 2000 y 2009 (versus 32% resto de Mendoza), y un 14% entre 2010 y 2021. La tradicional actividad vitivinícola no se transformó a nuevas formas, más modernas y tecnológicas de producción, industrialización y comercialización, sobre todo comparada a otras zonas de Mendoza, quedando relegada de las inversiones y ventajas de los actuales mercados de perfil exportador.
- Esto implica una actividad importante en volúmenes y extensión territorial, pero con una rentabilidad muy baja que quita posibilidades de reinversión y cambio.
- Esto lleva a un profundo proceso de abandono de unidades productivas, con un patrón espacial disperso que además atenta contra la optimización del sistema de riego superficial.
- A pesar de las crisis, mantuvo la concentración en esta actividad principal debilitada que no fue apuntalada ni reemplazada por otras diferentes o complementarias. Como resultado de esta decadencia de la principal actividad de la economía departamental, el desempleo de San Martín es mayor a la media provincial, sumado a la falta de oportunidades de reconversión de la masa laboral, que no está capacitada para cambiar de actividad ni de ser absorbida por otros rubros productivos o de servicios.
- Hay actividades poco desarrolladas, como el Turismo, la logística del transporte o servicios tecnológicos o del conocimiento, que podrían aprovechar potencialidades locales pero que hoy no aportan todo el beneficio que podrían. La base empresarial local para estas actividades es muy baja (turismo, logística y tecnológicas).
- El Parque Industrial PASIP fue creado por un estudio de un grupo empresario de la zona, que derivó en el proyecto. En 1999, mediante Ley Provincial N° 6.658, modificada por Ley N° 9.023 se declara de interés público el proyecto de desarrollo

del parque y se crea un fondo fiduciario para ejecución del proyecto. Finalmente comenzó la construcción en 2011 de las primeras etapas del proyecto. Actualmente es administrado por la empresa Parque Tecnológico Mendoza S.A. (PTM S.A.) y posee algunas empresas instaladas en el mismo, pero está en condiciones de recibir nuevas radicaciones.

- El parque se promociona como una plataforma logística y una infraestructura integral de servicios para localizaciones industriales, comerciales y de servicios, en el marco conceptual y de gestión de un parque tecnológico. Se busca la articulación de empresas e instituciones en asociaciones estratégicas para maximizar sus recursos. Sin embargo, esta visión no está impregnada en una estrategia de desarrollo departamental.
- En San Martín se encuentra en uno de los principales puntos logísticos de Argentina, el Ámbito Central que incluye los nodos de AMBA-Rosario-Córdoba-Mendoza, con la mayor concentración de consumo y de actividad industrial del país, y que cuenta con la mejor infraestructura vial y ferroviaria del país. Además, el punto logístico sobre el cual se posiciona el departamento es la puerta de entrada y salida del país: AMBA y Rosario hacia el Océano Atlántico y Mendoza hacia el Océano Pacífico a través de Chile.
- A la desarticulación del sistema tradicional de logística ferroviaria de Palmira de las estrategias de desarrollo departamental, se sumó una crisis socio-económica en dicha ciudad durante los años 90, que profundizó la pobreza estructural de la población y la multiplicación de las deficiencias en servicios y calidad de vida.
- Los problemas en la educación y formación de recursos locales frenan el crecimiento de actividades de servicios que podrían aprovechar, por ejemplo, la potencialidad de los proyectos industriales y logísticos que implica el nuevo rol de Palmira.
- La brecha entre capacidades de recursos humanos y necesidades actuales o potenciales de dichas actividades aleja la posibilidad de revertir los altos índices de desocupación y pobreza.

2.1.4. Desde la perspectiva político institucional

- Es necesario mejorar la coordinación del estado municipal tanto internamente, como con los otros municipios, la provincia y la nación. También se detecta la falta de normas en materia de ordenamiento territorial o que los procedimientos no son adecuados o incumplimiento de la normativa existente. Este modo de gestión del

territorio impide optimizar recursos y hacer más efectivas tanto el diseño de las políticas públicas como las acciones tendientes a ejecutarlas.

- La ubicación del Municipio de San Martín en la Provincia de Mendoza, en la República Argentina y en América del sur como espacio relevante del corredor Bioceánico central, le impone oportunidades, pero también fuertes desafíos asociados a la gestión territorial coordinada intra institucional, con la Nación, con la Provincia y con otros municipios.
- La coordinación requerida se construye, entre otras cosas, a partir de ciertos instrumentos que el PPOT identifica y que también deberá identificar el PMOTSM de acuerdo a lo previsto en el Reglamento del PMOTSM.
- La coordinación administrativa es uno de los criterios según el cual debe elaborarse el PMOTSM con la finalidad de lograr mayor eficiencia en la asignación de recursos.
- La coordinación con la Provincia en materia de ordenamiento territorial debe realizarse según las pautas que surgen del Reglamento del PMOTSM y del mismo PMOTSM.
- La coordinación con los municipios que limitan con San Martín y con los que constituyen el Oasis Este, supone articulación con los planes Municipales de Ordenamiento Territorial que han aprobado, en particular en los espacios influidos por esos límites
- No se encuentra suficientemente institucionalizada la planificación sectorial como herramienta que permite lograr coherencia y coordinación. La vinculación de la planificación sectorial con la territorial, lo que se denomina "cruzar sector con territorio" o dicho de otra manera la territorialización de las políticas públicas, es fundamental para lograr la coordinación en la gestión, la que es objetivo tanto del PPOT y como de los PMOT.
- El municipio de San Martín no cuenta en la actualidad con suficientes herramientas de coordinación hacia adentro y hacia fuera, que permitan corregir la inercia en la gestión territorial, tal como lo plantea la ley N° 8051 y el PPOT aprobado por ley N° 8999, encontrándose solo parcialmente cumplidos los lineamientos del programa 1. del PPOT.
- A partir del Presupuesto 2022 aprobado por ordenanza N° 3045/21 se consideró expresamente el cumplimiento de la Ley de usos del suelo N° 8051 y específicamente del PPOT aprobado por Ley N° 8999 y se modificó el organigrama municipal generando un espacio institucional propio para la planificación y el ordenamiento territorial el que depende directamente de la máxima autoridad ejecutiva del municipio.

- La organización política institucional Municipal no ofrece en la actualidad espacios o instrumentos idóneos que permitan una gestión participativa de su territorio y que equilibre los efectos que conlleva su desarrollo territorial y sectorial heterogéneo en los términos exigidos por la ley N° 8051 y por el PPOT aprobado por ley N° 8999.
- Respecto de Palmira el PMOTSM debería ser la herramienta idónea para, a partir de la importancia e identidad del distrito, fortalecer la integración con San Martín.
- Respecto a la zonificación la normativa actual del municipio es la ordenanza N° 2154/2006 modificada por la ordenanza 2607/2014. La misma no da solución a las problemáticas actuales y no traduce una visión integral del territorio comprensivo de lo rural, lo urbano y de la interface adecuada a la normativa vigente en materia de Ordenamiento Territorial. No responde a la metodología y terminología que contiene la Ley N° 8051, ni a lo previsto en el PPOT aprobado por ley N° 8999.
- Algo similar puede decirse del Código de Edificación que está íntimamente vinculado con la norma de zonificación y que ha sido aprobado por la ordenanza N° 2257/2007.
- El proceso de abandono de tierras productivas se da en toda la provincia, pero en San Martín es un fenómeno que presenta características distintivas y así resultó reflejado en el diagnóstico participativo. Se debe a varios factores entre los que se destacan la crisis del modelo productivo del que da cuenta el diagnóstico del sub sistema socio- económico y en menor medida por la disponibilidad y en determinadas zonas por calidad del agua o del suelo.
- Falta de regularidad dominial y asentamientos inestables sobre terrenos del ferrocarril y sobre terrenos bajo la jurisdicción o de propiedad del Departamento General de Irrigación. La regularización dominial interesa al municipio no solo por el impacto que la misma tiene en el desarrollo humano sino también por el impacto positivo en la recaudación municipal.
- El avance desordenado sobre áreas rurales irrigadas se produce en San Martín como en el resto de la Provincia. Son protagonistas de este avance los conjuntos inmobiliarios, barrios privados, barrios cerrados y/o condominios.
- El catastro Municipal no encuentra un desarrollo adecuado a los objetivos que plantea la ley de usos del suelo N° 8051 y el PPOT aprobado por Ley N° 8999.
- El municipio cuenta con un incipiente sistema de Información territorial que deberá ser institucionalizado y reforzado para que se transforme en la herramienta de gestión territorial que el Reglamento del PMOT prevé para San Martín.

- Las características que surgen tanto del diagnóstico socio-económico como del físico natural y del diagnóstico participativo dan cuenta de la conveniencia de integrar un espacio intermunicipal con los municipios del Este que incluya a La Paz y eventualmente a Lavalle. Esa decisión requerirá no solo amplios consensos, sino también armonizar las políticas de ordenamiento territorial entre los municipios que integran este espacio común y en particular en las zonas limítrofes.

2.1.5. Desde la perspectiva del diagnóstico participativo

Como resultado de los talleres de diagnóstico realizados con la comunidad, se identificaron los siguientes problemas estructurantes, de los cuales se desprenden efectos que afectan el modelo territorial actual y que ratifican los datos e información analizada en las tres dimensiones del Diagnóstico territorial, antes referidas:

Problema 1: Deficiente planificación y gestión en ordenamiento territorial con graves problemas de coordinación interna y con la comunidad.

- Avance de zona urbana sobre rural.
- Crecimiento desordenado sin provisión de equipamiento social adecuado.
- Crecimiento de zonas residenciales en zonas no previstas.
- Falta coordinación para la prestación de servicios en distritos.
- Déficit en la coordinación del municipio con las comunidades distritales.

Problema 2: No se aprovecha el potencial logístico de San Martín visualizándolo como el "Polo logístico integrador Este" dentro del corredor bioceánico central enunciado en el PPOT:

- No se promueve una efectiva integración de San Martín y Palmira para potenciar el Polo Logístico Integrador de la zona Este (destacado por el PPOT).
- Bajo nivel de inversiones en PASIP.
- No hay impacto en la zona con los avances logrados hasta ahora por falta de movilización de encadenamientos productivos.

Problema 3: Carencia de planificación territorial participativa que permita gestionar calidad de hábitat y equidad social en el acceso a vivienda, servicios y equipamiento social básico.

- Falta de pavimentación y equipamiento social adecuado al crecimiento urbano, particularmente en distritos, como centros deportivos, culturales, etc.
- Faltan servicios básicos (cloacas, agua, energía, gas) particularmente en centros urbanos de distritos.
- Problemas de regularización dominial.
- Falta de espacios verdes e inadecuado mantenimiento y equipamiento de los existentes.
- Falta de arbolado público y mal mantenimiento de estos.
- Problemas con Residuos Sólidos Urbanos (RSU) particularmente en distritos. Falta de conciencia ambiental.
- Falta de vivienda y de posibilidades de acceso a las mismas.

Problema 4: Deterioro de condiciones ambientales por causas antrópicas y naturales:

- Contaminación por mal manejo de residuos sólidos urbanos particularmente en distritos.
- Falta de conciencia ambiental.
- Vulnerabilidad de la población y la producción frente a contingencias, riesgo de granizo, heladas, viento zonda, sequías.

Problema 5: Problemas de conectividad y aislamiento de poblaciones rurales:

- Falta de concreción de obras de infraestructuras vitales para el desarrollo del Polo Logístico del Este.
- Déficit de infraestructura vial pavimentada en distritos.
- Necesidades de inversión que concreten el servicio ferroviario.
- Falta planificación de bicisendas.
- Faltan frecuencias y recorridos de colectivos en distritos para mejorar conectividad.
- Problemas con los servicios de internet y telefonía en distritos.

Problema 6: Falta diversificación de la matriz productiva, de desarrollo logístico, de encadenamiento productivos y emprendedores que dinamicen actividad y empleo.

- Pérdida de peso relativo del PBG respecto de provincia y región.
- Monocultivo de vid y dependencia de la economía de una actividad.
- Persistencia de modelos vitícolas de baja rentabilidad con sistemas de riego ineficientes.
- Escaso desarrollo industrial y déficit de políticas de promoción de zonas industriales.
- Pérdida de oportunidad por la falta de desarrollo logístico integral que diversifique la economía y permita la inserción internacional de la zona.
- El turismo receptivo no está totalmente desarrollado.
- Falta promoción de energías renovables como fuente de actividad y empleo.
- Ausencia de apoyo financiero y de políticas de estímulos a la innovación y desarrollo de encadenamientos productivos y de servicios.
- Déficit en la oferta de servicios de capacitación para el empleo y autogestión de emprendimientos.
- Desempleo y vulnerabilidad social.
- Déficit de infraestructura y equipamiento para el desarrollo productivo.

Problema 7: Ineficiente gestión del recurso hídrico:

- Pérdida de recurso hídrico por ineficientes sistemas de conducción y aplicación.
- Problemas de disponibilidad de agua superficial.
- Perforaciones abandonadas.
- Falta de agua en poblaciones rurales.

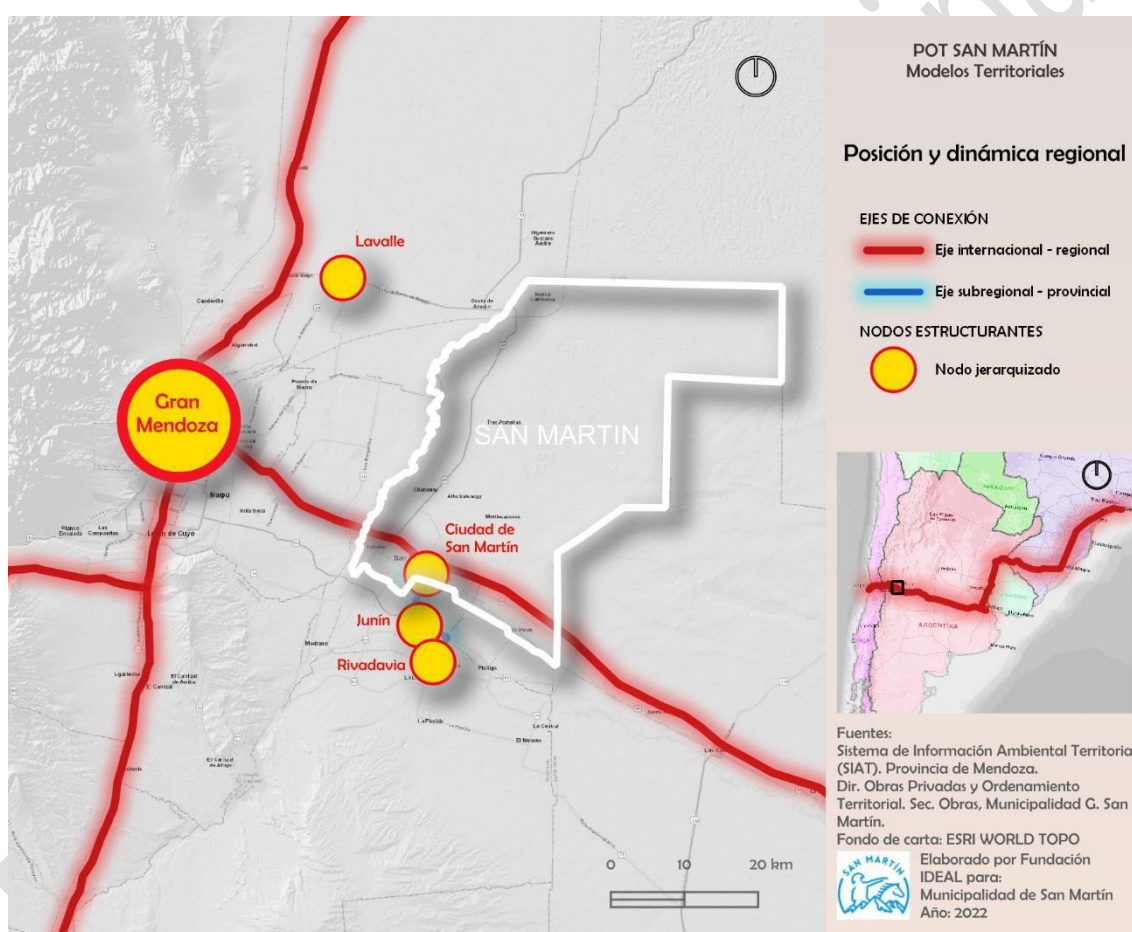
2.2. Posición y dinámica regional

Como se vio en el Título II de Diagnóstico, respecto de la metrópolis regional que implica el Gran Mendoza, las ciudades de San Martín y Palmira no tienen todavía una malla continua que los una, pero a 50 kilómetros de distancia a través de uno de los accesos principales de la región, la Ruta Nacional 7, está suficientemente próxima como para considerarse el primer y más importante núcleo poblacional satélite del Gran Mendoza.

Desde un punto de vista estructural, el territorio del norte de Mendoza está condicionado por el oasis norte y su concentración poblacional y económica, y por los ejes viales principales, con el corredor bioceánico a la cabeza.

Como se puede ver en el siguiente mapa, la posición del Departamento San Martín respecto del corredor bioceánico central es inmejorable. No solo por encontrarse en su trayectoria, sino más bien por encontrarse muy próximo al tramo cordillerano, en una posición perfecta como base logística y de servicios.

La posición relativa al Gran Mendoza y la posición sobre el corredor se combinan para convertir a San Martín en un territorio complementario inmediato del nodo regional más importante del centro-oeste argentino.



2.3. Análisis funcional del territorio San Martín

La proximidad con el Gran Mendoza, claramente visible en el mapa anterior, explica la gran dependencia en términos de servicios y productos de San Martín. Esto implica un flujo permanente en ambos sentidos, convirtiendo las ciudades principales (San Martín y Palmira) en verdaderas ciudades satélites del Gran Mendoza.

En el modelo territorial actual esta relación asimétrica entre el centro regional y el territorio satélite que es San Martín, tienen una doble significancia:

- **En sentido positivo:** la proximidad de la metrópolis implica la disponibilidad, a solamente 50 km, de un sinnúmero de servicios y equipamientos que de otra manera San Martín debería incorporar para poder cubrir las necesidades. El mejor ejemplo es la educación universitaria. Al tener una oferta educativa terciaria y universitaria diversa a pocos kilómetros permite a muchos jóvenes de este departamento acceder diariamente a una educación de primer nivel.
- **En sentido negativo:** al estar tan influenciada por la fuerza gravitatoria del Gran Mendoza, es muy difícil justificar inversiones públicas y privadas dentro de los límites departamentales. A la vez, las distancias, si bien son cortas, implican para todo desplazamiento un costo extra en tiempo y recursos, atentando contra la competitividad territorial de San Martín frente a otros territoriales similares del mismo oasis.

Desde un punto de vista funcional, entonces, es importante entender el territorio como un sistema en el que San Martín es periferia de la metrópolis mendocina, pero con ventajas y potencialidades que hoy todavía no pudieron ser aprovechadas desde la lógica de potenciar el desarrollo local con visión innovadora y aprovechando todo sus recursos y potencial productivo.

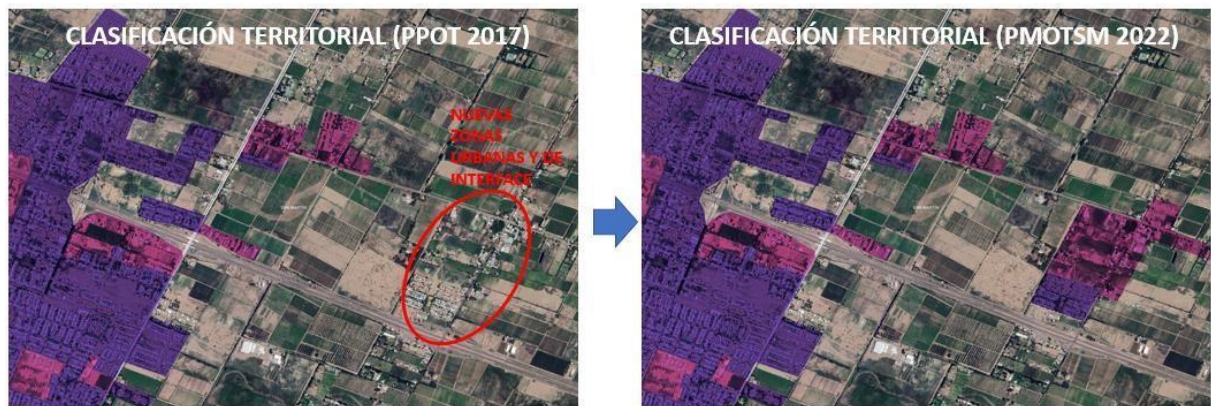
2.4. Clasificación de Usos del Suelo

Para la clasificación del uso del suelo se tomó la definición de la Ley N° 8051, según la cual el territorio tiene cuatro clases de usos:

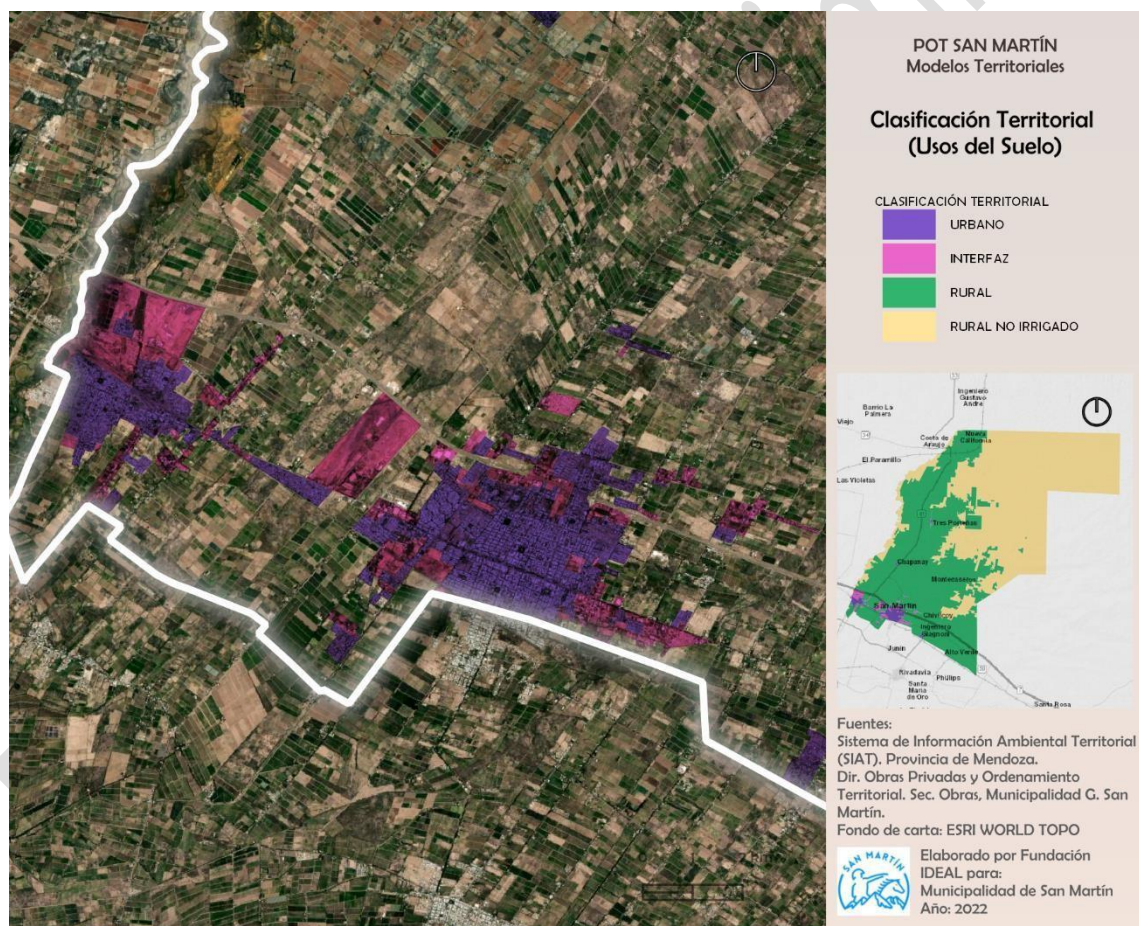
- **URBANO**
- **INTERFAZ**
- **RURAL**
- **RURAL NO IRRIGADO**

Esta clasificación fue realizada para todos los departamentos en el PPOT de 2017, lo que fue tomado de base de análisis en el presente trabajo. Para actualizarlo se analizaron imágenes disponibles, que permitieron ajustar y mejorar la precisión de dicha clasificación, lo que dio como consiguiente la capa actualizada de Clasificación Territorial.¹

¹ Esta clasificación que se puede ver en la representación gráfica es del PPOT y no tiene sustento normativo municipal en la actualidad (de acuerdo a lo expresado en el análisis político institucional), siendo este uno de los aspectos a implementar a partir del presente plan.



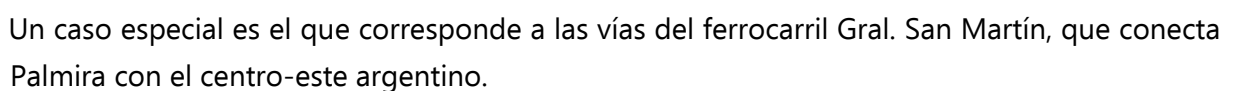
En el siguiente mapa se puede ver, para la zona urbana de Ciudad de San Martín y Palmira, la capa actualizada de Clasificación Territorial, que representa la clasificación básica impuesta por la Ley 8051 y el PPOT.



2.5. Red de ejes jerarquizados y Corredores Territoriales

Luego del análisis de la red vial y su uso por parte de la población y actividades surge la conclusión de los ejes viales que son priorizados por el uso, tanto a través de sus características

Hacia el sur, en cambio, se priorizaron varias alternativas de acceso a las capitales departamentales de Junín y Rivadavia.



A continuación, se detallan los corredores priorizados, con su estado y jerarquía para el Modelo Territorial Actual:

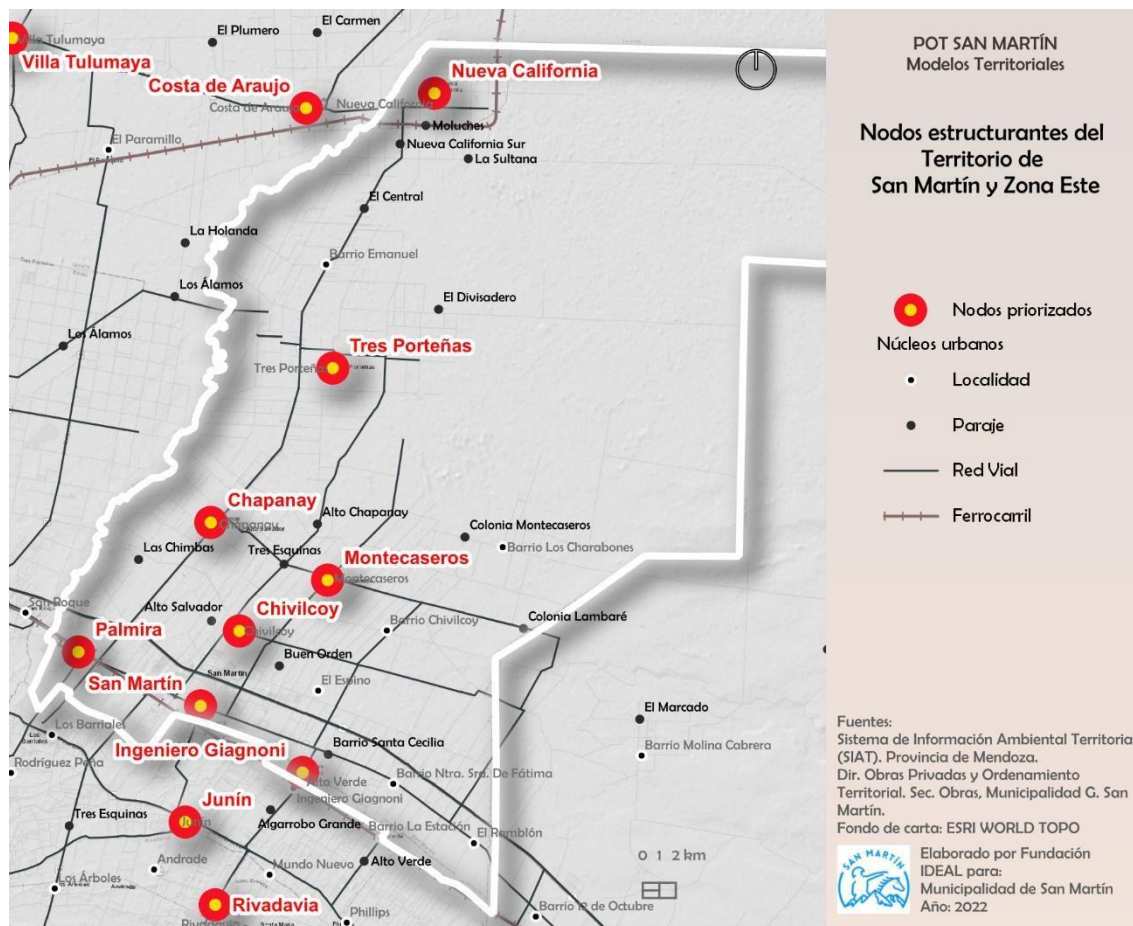
NOMBRE	Jerarquía y estado actual
Ruta Provincial 63	Local buen estado
Calle Robert	Local mal estado
Ruta Provincial 67	Local mal estado
Ruta Provincial 50	Regional Secundario mal estado
Ruta Provincial 14	Local mal estado
Ruta Provincial 44 Carril Zapata	Local mal estado
Ruta Provincial 41	Local buen estado
Acceso Nueva California	Local mal estado
Ruta Provincial 34	Regional Secundario mal estado
Ruta Provincial 61 Carril Barriales	Local buen estado
Accesos Junín - Rivadavia	Regional Secundario buen estado
Ruta Provincial 60	Regional Secundario mal estado
Carril San Pedro	Local mal estado
Calle Alem	Local buen estado
Avda Libertador	Local buen estado
Ruta Provincial 42 Carril Chivilcoy	Local mal estado
Ruta Nacional 40	Regional Primario buen estado
Ruta Nacional 40	Regional Primario buen estado
Ferrocarril San Martín	FFCC
RN 7	Regional Primario buen estado
Ruta Provincial 60	Regional Secundario mal estado

2.6. Nodos

Para San Martín los nodos más importantes locales y provinciales en la actualidad son los siguientes:

NOMBRE	TIPO	Jerarquía actual
San Martín	Nodo Poblacional	Nodo Subregional
Palmira	Nodo Poblacional	Nodo Local
Chapanay	Nodo Rural	Nodo Local
Montecaseros	Nodo Rural	Nodo Local
Mendoza	Nodo Poblacional	Nodo Global/Nacional
Junín	Nodo Poblacional	Nodo Subregional
Rivadavia	Nodo Poblacional	Nodo Subregional
Chivilcoy	Nodo Rural	Nodo Local
Tres Porteñas	Nodo Rural	Nodo Local
Villa Tulumaya	Nodo Poblacional	Nodo Subregional
Nueva California	Nodo Rural	Nodo Local
Ingeniero Giagnoni	Nodo Rural	Nodo Local
Costa de Araujo	Nodo Poblacional	Nodo Local

En el siguiente mapa se puede apreciar la distribución de los nodos estructurantes identificados en el territorio de San Martín.



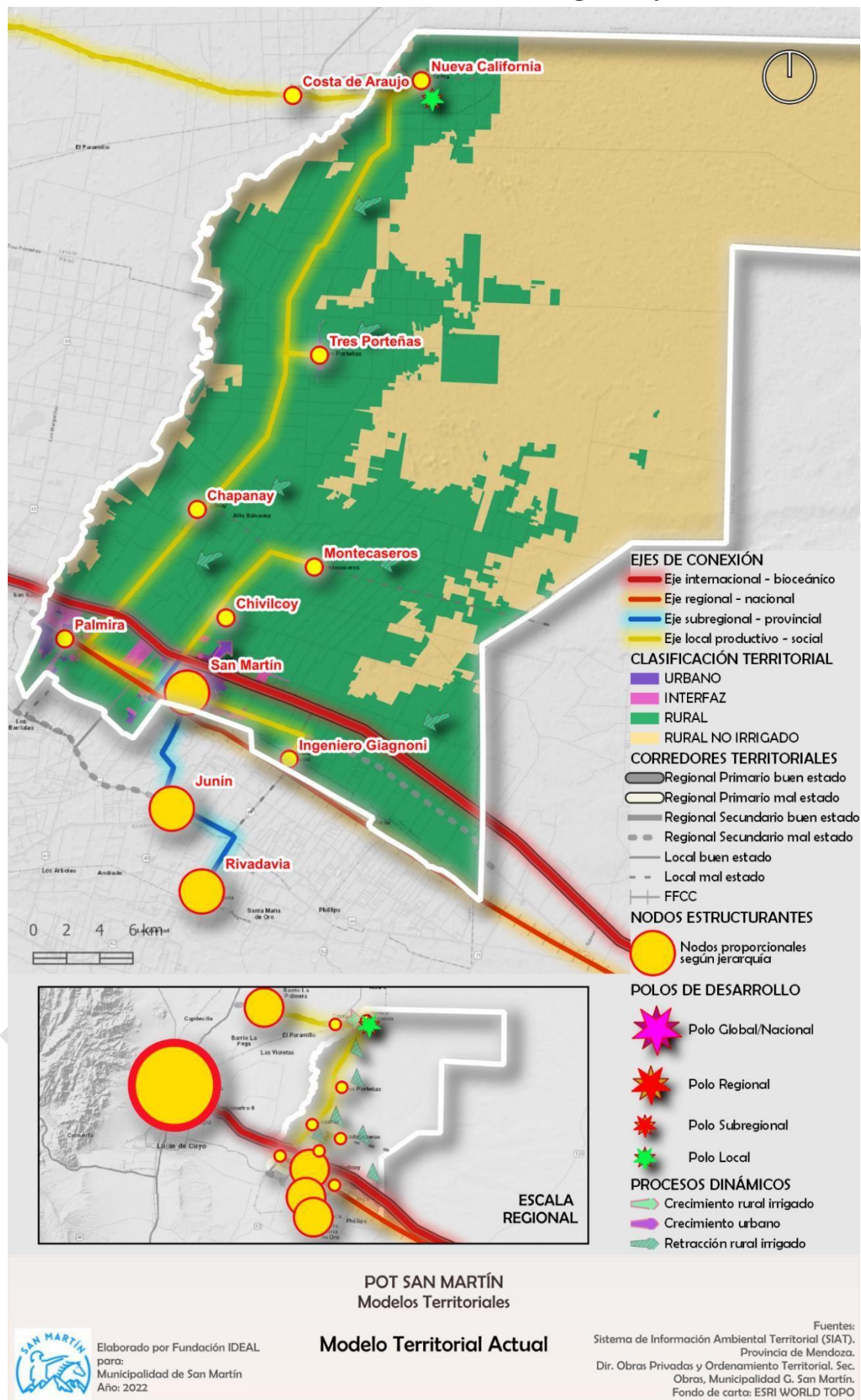
Cabe aclarar que también se incluyeron en el análisis nodos identificados de otros departamentos, que son fundamentales para la interpretación correcta de la estructura territorial de todo el sistema.

2.7. Mapas del Modelo Territorial Actual

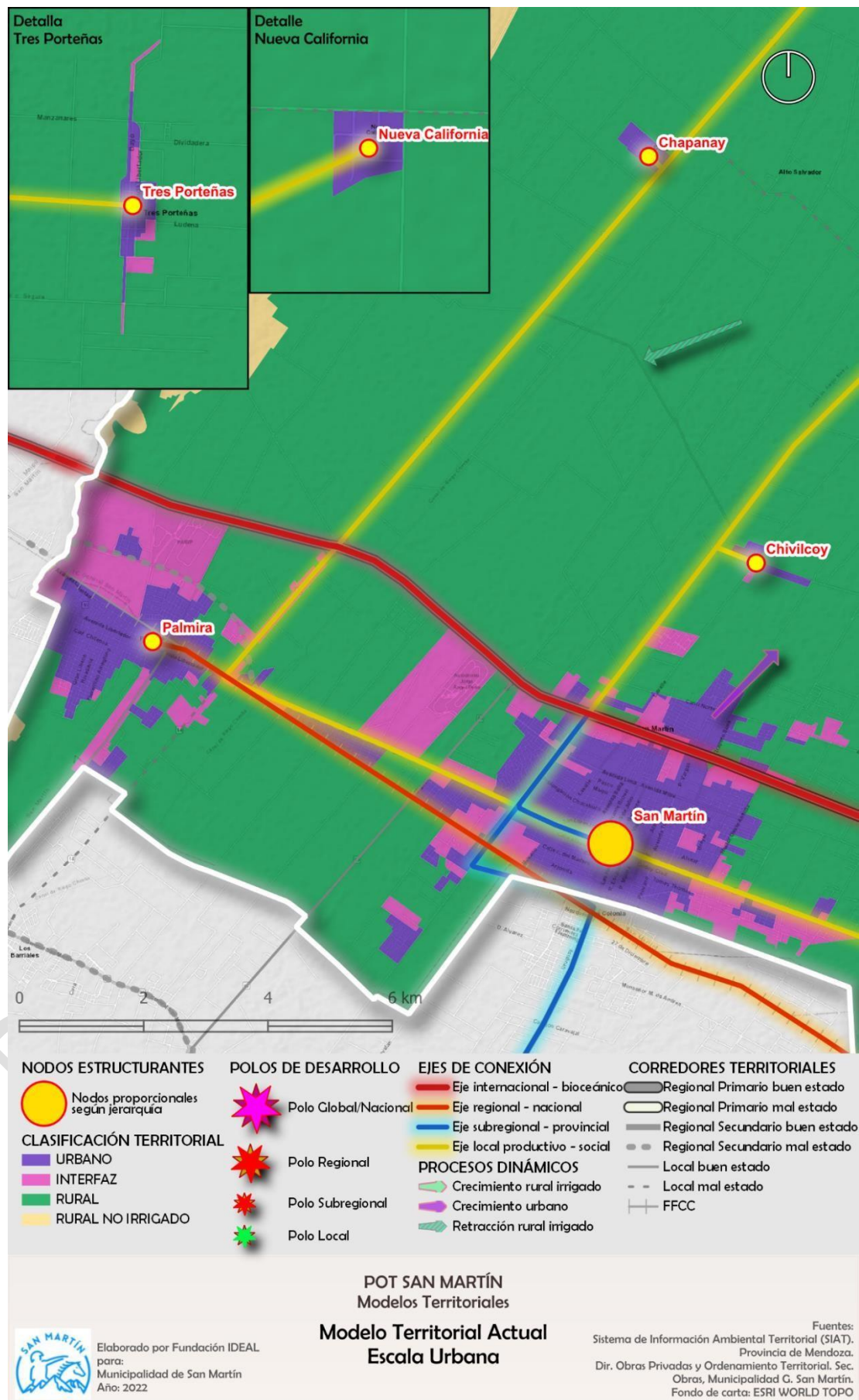
Como resultado integrador del diagnóstico territorial realizado hasta aquí, se obtienen los mapas del Modelo Territorial Actual. Se trata de una foto esquemática del territorio hoy, como resultado de los procesos pasados, pero con la impronta de la realidad presente.

Se divide la esquematización cartográfica en dos escalas (tres si consideramos la escala regional, representada en mapa insertado de menor tamaño). Esto se verá a continuación a través de sendos mapas, uno para la escala regional-local y otro para la escala urbana, concentrando la representación del sistema territorial en las dos principales ciudades de San Martín.

2.7.1. Modelo Territorial Actual a escala regional y local



2.7.2. Modelo Territorial Actual a escala urbana



3. FACTORES Y PROCESOS CLAVES DE LOS ESCENARIOS FUTUROS DEL TERRITORIO

El POTSM debe mirar claramente hacia el futuro, comprender ver el territorio en su dinámica espacio temporal, y saber interpretar qué factores van a condicionar, limitar o promover su desarrollo en los próximos 30 años.

Es eso por lo que se analizarán en este punto los factores claves que van a actuar sobre los elementos que conforman e interactúan dinámicamente en el sistema territorial de San Martín.

Hay dos tipos de factores territoriales claves, según si pueden o no ser controlados o afectados por las decisiones locales y regionales (municipio y provincia). Por un lado, están los factores externos, que no podemos modificar desde un Plan de Ordenamiento ni de la acción local o provincial. Por otro lado, están los factores internos, que implican las políticas y acciones provinciales y locales y que sí pueden optimizarse a través del presente Plan de OT.

A continuación, vemos la estructura de ambos tipos de factores:

- Factores externos
 - Condiciones naturales:
 - Cambio climático
 - Riesgos naturales
 - Condiciones políticas y macroeconómicas:
 - Comercio internacional
 - Política y dinámica de comercio internacional
 - Posibilidades de encadenamientos productivos regionales.
 - Evolución tecnológica y cambio de modelo productivo global.
 - Políticas regionales (MERCOSUR)
 - Política logística nacional (vial y ferroviaria)
- Factores internos
 - Condiciones políticas regionales (provinciales):
 - Proyectos logísticos (CLIP, otros)
 - Política agrícola y agroindustrial para actividad vitivinícola.
 - Política de transporte público San Martín - Capital.
 - Promoción e inversión turística del Este mendocino.
 - Condiciones políticas locales y sub-regionales

- Integración con municipios del Este (Junín, Rivadavia y Santa Rosa)
- Integración y complementación con Lavalle.
- Ampliación de Matriz productiva.
- Ordenamiento Urbano y Rural: zonificación.
- Potenciación de Palmira.

A continuación, se detallará cada una de las condiciones nombradas.

3.1. Factores externos (escala global y nacional)

Los factores externos pueden condicionar las variables territoriales de manera muchas veces definitoria, por lo que se deben tener en cuenta para la proyección futura de las decisiones y sus impactos potenciales. Pensar y predecir, al menos parcialmente, el mundo que nos encontrará durante los próximos 30 años nos permitirá adelantarnos a las circunstancias, potenciar los aspectos positivos y suavizar aquellos negativos.

3.1.1. Condiciones naturales

Si bien el medio físico y las condiciones naturales generales de San Martín no tienen el peso que podemos encontrar en otros territorios, son igualmente importantes a la hora de conocer las posibilidades, limitantes y riesgos de cualquier decisión que se tome.

En general podemos decir que el clima, la topografía y los suelos de San Martín son un conjunto de factores positivos que le dan una potencialidad notable para actividades agrícolas o urbanas.

3.1.1.1. Cambio climático

Como limitantes importantes desde lo natural, la disponibilidad de agua para consumo urbano, industrial o agrícola, es la más destacable, por su impacto y su complejidad. La cantidad y accesibilidad de este recurso fundamental está limitado a la provisión de las dos cuencas ya mencionadas en el Diagnóstico.

La extensión actual del oasis se puede considerar un buen indicador de los límites actuales de disponibilidad, como expresión de los resultados de su explotación extensiva de las últimas décadas.

La disponibilidad sostenible en el tiempo de este recurso vital está condicionada a los procesos climáticos que afectan las precipitaciones en cordillera. Si los procesos de

cambio climático ya estudiados globalmente se profundizan y se continua la declinación reciente de precipitaciones en las nacientes de las cuencas de aporte, se espera que la disponibilidad de agua para los usos productivos sea por ende menor.

Más allá de imposibilitar cualquier extensión y aumento en el aprovechamiento de agua actual, se espera que la tendencia sea a retraer la cantidad disponible. Esto afectará progresivamente la actividad agrícola del oasis, sugiriendo una potencial crisis tanto para el agua superficial como subterránea.

3.1.1.2. Riesgos naturales

Los riesgos naturales analizados en el Diagnóstico pueden profundizarse como subprocesos del cambio climático. Las tormentas de granizo, sobre todo, pueden aumentar en frecuencia y potencia, aumentando las pérdidas asociadas si no se toman las medidas adecuadas.

El riesgo sísmico debe considerarse como una potencialidad seria, sabiendo que su baja recurrencia no aleja el riesgo de sufrir un evento destructivo en las próximas décadas.

3.1.2. Condiciones de política y dinámica de comercio internacional :

Como se pudo apreciar a lo largo del Diagnóstico, San Martín tiene un presente socioeconómico muy relacionado con la actividad vitivinícola, un futuro promisorio con el desarrollo de la actividad logística en el marco del corredor bioceánico o central y con posibilidades de ampliación de la matriz productiva a expensas de actividades como turismo y diversos encadenamientos productivos locales y regionales

Sobre todo, el segundo aspecto logístico, está directamente asociado a los flujos de comercio internacional, que a su vez están atados a la política internacional entre las potencias, con una influencia marcada asiática, pero también a la ampliación de matriz productiva a través de encadenamientos productivos regionales que dependerán de las vinculaciones estratégicas que se logren con Chile, sobre la base de los avances institucionales de integración regional.

3.1.2.1. Dinámica del Comercio internacional

El flujo de mercaderías que circulan por el corredor bioceánico tiene en gran parte un destino internacional, principalmente hacia el Pacífico y por ende a todo Oriente. La principal economía relacionada hoy es la de China, pero potencialmente está también la de India y de los Tigres Asiáticos.

Los mercados globales se están desarrollando aceleradamente, y la disponibilidad de una salida rápida a los mismos es en sí misma una oportunidad que debiera ser aprovechada por la economía local del este mendocino. Esto se visualiza cuando se analiza el crecimiento anual del PBI por grupo de países, donde se destacan los países emergentes con un crecimiento casi

del doble de las economías avanzadas, traccionando la economía mundial y también la dinámica de intercambios.

Competitividad en Argentina

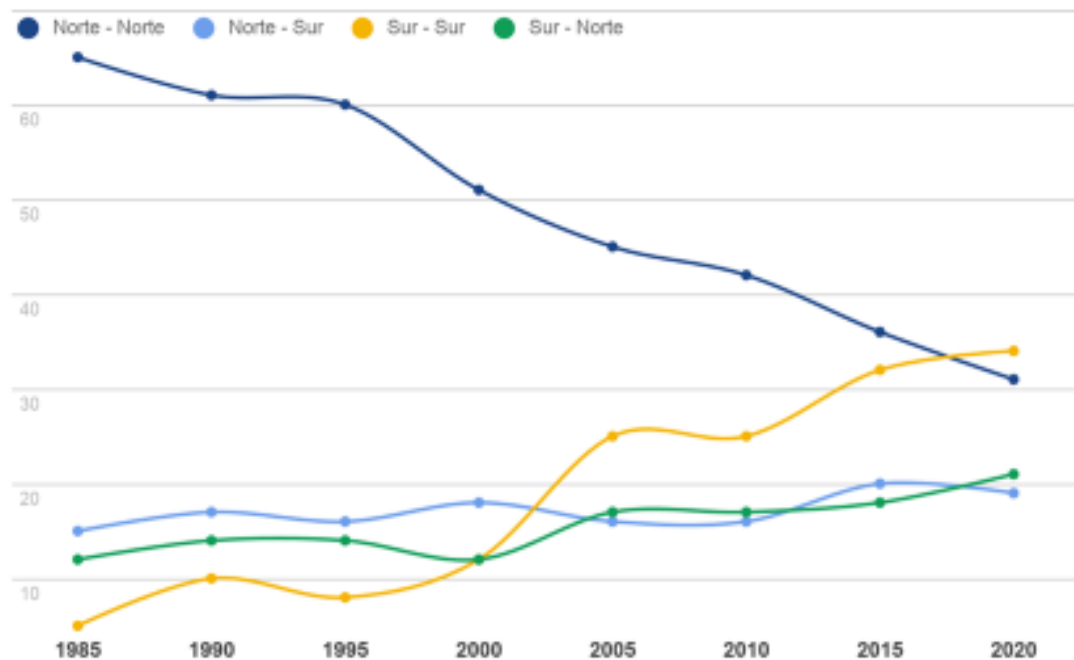
Crecimiento anual del PBI por grupos de países



Fuente: Fundación Ideal Estudio de encadenamientos productivos Argentina-Chile 2020

En el gráfico siguiente de exportaciones de bienes por grupos de Origen y Destino se puede apreciar que la participación relativa de las exportaciones Norte-Norte ha mostrado una caída importante pasando de representar más de un 60% en 1985 a menos del 30% en la actualidad, por el contrario las exportaciones Sur-Sur pasaron de representar menos de un 10% a más de un 30% en el mismo período, lo que demuestra que el eje más potente de tracción comercial es el Sur-Sur, por lo que involucra a América Latina y al corredor bioceánico que vincula al Océano Atlántico con salida al Pacífico atravesando Mendoza y particularmente en el caso que nos toca a San Martín y su gran potencial de desarrollo logístico.

Exportaciones de bienes por grupos de Origen y Destino



Fuente: Fundación Ideal Estudio de encadenamientos productivos Argentina-Chile 2020

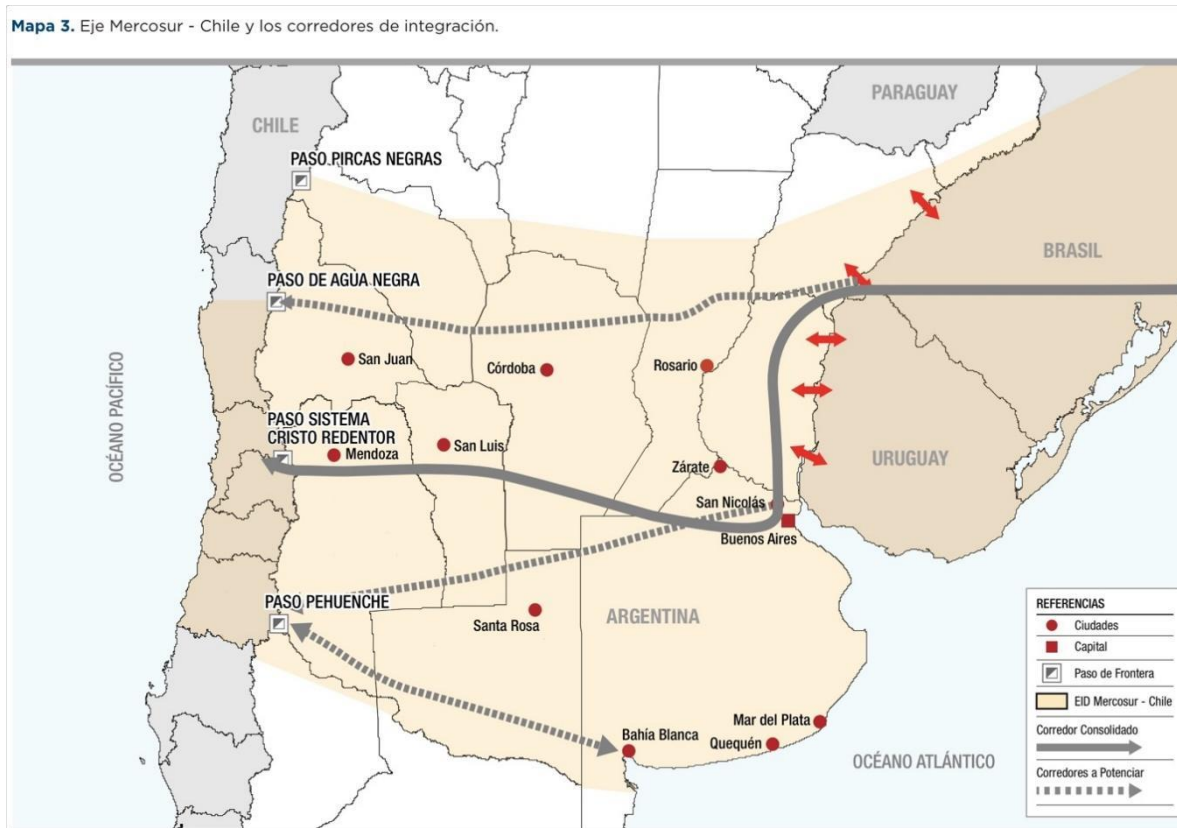
Mapa 2. Ejes de integración de desarrollo - EIDs - de América del Sur.



Fuente COSIPLAN 2016

Esto lo contemplan estudios nacionales y regionales, viendo a Sud América como una península que debe vincular los dos Océanos.

En el ámbito multilateral, la Subsecretaría de Planificación Territorial que coordina la participación argentina en el Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR), ha impulsado la inclusión de distintos pasos y sus áreas de influencia en el tratamiento del Eje de Integración y Desarrollo Mercosur-Chile". En el siguiente mapa se puede apreciar los diferentes Ejes de Integración definidos para toda América del Sur, entre ellos el Eje MERCOSUR-Chile, que tiene tres pasos priorizados (de norte a sur Paso de Agua Negra, Paso Sistema Cristo Redentor y Paso Pehuenche).



Fuente: Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Nación en 2016

“El Eje del MERCOSUR-Chile ha sido definido a través de la delimitación de un área de influencia que atraviesa América del Sur e incorpora la vinculación de los primordiales centros económicos y los principales puertos de ese territorio entre Chile, Argentina, Paraguay, Uruguay y Brasil” (2016, Programa Pehuenche).

Desde el punto de vista de Argentina, como zona de extensión se puede apreciar la focalización en el centro del país, con las provincias de Mendoza y San Juan como zonas de frontera priorizadas. Los tres pasos nombrados arriba forman parte de un sistema de comunicación Este-Oeste bioceánico que multiplica la potencialidad de vinculación y complementación económica y comercial entre regiones que hasta hoy han estado desconectadas. Esta nueva dinámica regional pone a San Martín en una posición de privilegio que contrasta notablemente con la situación periférica en la que se concibe actualmente. Esto abre nuevas potencialidades que son difíciles de dimensionar correctamente pero que deben ser consideradas en cualquier Plan de Ordenamiento Territorial.

3.1.2.2. Posibilidades de encadenamientos productivos regionales

En los últimos años, diversos estudios han destacado que existe una tendencia dinámica hacia la generación de encadenamientos productivos regionales. En este

contexto, los procesos de articulación productiva a nivel regional han despertado una renovada atención en las agendas de desarrollo económico y comercial.

En efecto, hoy las principales redes mundiales de producción se estructuran en torno a regiones específicas. Ello obedece en gran medida a la importancia que reviste la proximidad geográfica para articular procesos productivos fragmentados entre varios países.

La experiencia de América del Norte, Asia oriental y Europa pone de manifiesto la relevancia de la proximidad geográfica para establecer redes de producción modernas, en las cuales se profundizan los flujos de bienes, inversiones, servicios, información y personas.

Actualmente gran parte del comercio y de la producción mundial se lleva a cabo dentro de las llamadas cadenas de valor regionales o globales (las cuales contemplan encadenamientos productivos)².

Viendo las ventajas de encadenamientos regionales es que Chile y Argentina han avanzado generando protocolos y memorándum de entendimientos que avanzan en ese sentido y que citamos como un dato institucional relevante:

- **Protocolo Adicional N°61 entre la Argentina y Chile**

En el año 2018, ambas cámaras del Congreso de Argentina aprobaron el Protocolo Adicional N°61 entre la Argentina y Chile (el Congreso de Chile lo aprobó en 2019)

Este nuevo acuerdo buscó profundizar el intercambio comercial, crecimiento de las inversiones y desarrollo sostenible en ambos lados de la cordillera.

Su implementación beneficia a los exportadores argentinos a partir de la agilización de los trámites del comercio exterior, la eliminación de barreras para productos agropecuarios y manufacturados, y la reducción de costos de transacción (transparencia, simplificación de procesos, certificados digitales, etc.).

El acuerdo también profundiza y mejora el marco normativo existente en materia de comercio de servicios e inversiones.

² Los encadenamientos productivos y las cadenas de valor son conceptos equivalentes de acuerdo a Porter. Sin embargo, suelen marcarse ciertas diferencias en el enfoque de mercado. Los encadenamientos poseen un enfoque basado en la oferta, la cadena de valor un enfoque basado en la demanda. Para los fines del presente informe, se considerarán conceptos equivalentes.

- **Memorándum de Entendimiento para Promover Encadenamientos Productivos entre Argentina y Chile**

En el año 2018, las Cancillerías de ambos países firmaron el acuerdo denominado: “Memorándum de Entendimiento para el Establecimiento de un Grupo de Trabajo en el Ámbito de los Encadenamientos Productivos e Inversiones Directas del Gobierno de la República Argentina y el Gobierno de la República de Chile”.

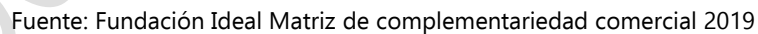
En el documento se destaca que existen condiciones geoeconómicas para que ambos países se inserten en las Cadenas Globales de Valor a través de la articulación de encadenamientos productivos; y se destacan las necesidades de profundizar la cooperación en este ámbito de trabajo.

El Memorándum creó un grupo de trabajo que promueve la cooperación y coordinación productiva entre empresas argentinas y chilenas, con el fin de identificar oportunidades y estímulos necesarios para impulsar encadenamientos productivos entre ambos países.

En conclusión, el marco normativo que rige la relación comercial entre Argentina y Chile muestra que durante los últimos años se ha profundizado la convicción por promover una mayor integración comercial a través de la articulación de encadenamientos productivos regionales para asistir comercialmente a terceros países y en particular a países Asiáticos vía Océano Pacífico.

El incentivo comercial para comenzar a impulsar encadenamientos productivos que tengan como país de origen Argentina, se gesta en la red de acuerdos comerciales que un País como Chile posee con gran parte de la economía global.

Estos acuerdos, para determinados productos y mercados, muchas veces logran importantes reducciones en los costos arancelarios y logísticos. Estas ventajas pueden ser capitalizadas por terceros países que formen parte de un encadenamiento productivo. En el siguiente gráfico puede verse las ventajas arancelarias que obtendría Argentina actuando como país de origen y exportando por Chile como país plataforma en distintos países y distintas actividades productivas.



44

al no tener Tratados de Libre Comercio (TLC) como los que tiene Chile con China, nuestro país paga un arancel del 20% para ingresar a China y Chile 0%.



En el caso de hortalizas industrializadas la ventaja es del 25% y el mercado potencial es de seis mil millones de dólares.



Incipientemente ya hay algunos encadenamientos funcionando como el de aceite de pepitas de uva en el que la cadena de producción se divide entre Argentina y Chile para captar las ventajas arancelarias de mercados de EEUU y Europa.

3.1.2.3. Política en oriente: China, India, etc.

En un mundo convulsionado por las guerras (como la actual en Ucrania) y con una escalada de enfrentamientos políticos entre potencias el comercio internacional es golpeado directamente. Por ello, además de la cuestión específicamente comercial, interesa observar y prevenir posibles cambios en el contexto político internacional. En los últimos años vienen produciéndose una serie de hechos y procesos políticos que reconfiguran el mapa político internacional, con un efecto colateral masivo sobre la economía mundial, que influyen en la dinámica económica de los países. Inclusive hechos como la pandemia y las políticas que se tomaron al respecto impactan el crecimiento y dinámica comercial de los países.

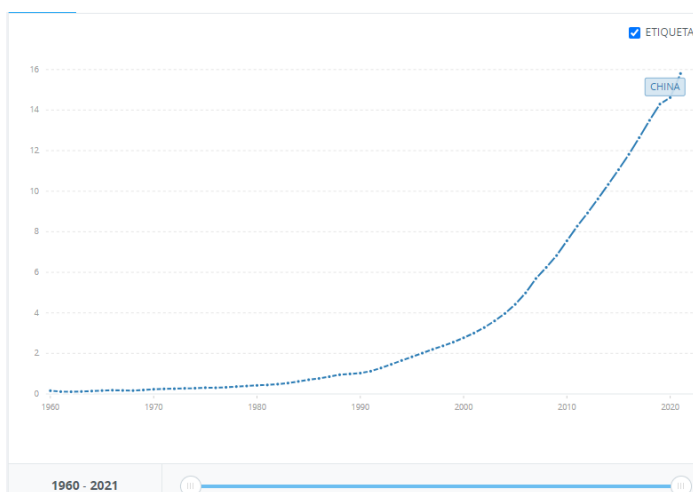
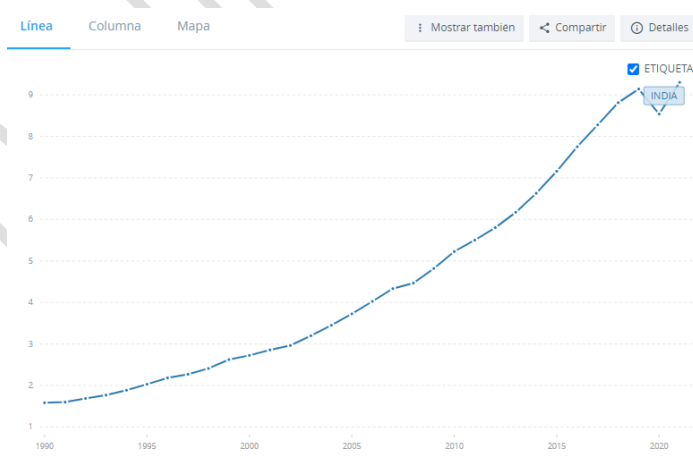


Gráfico: EVOLUCIÓN PBI CHINA (a precios constantes 2011)

Fuente: Banco Mundial, base de datos del Programa de Comparación Internacional.

Sin embargo a pesar de algunas políticas restrictivas de China y la retirada de numerosas empresas transnacionales del país si bien este país no crece a tasas tan altas como solía hacer las proyecciones del Banco Mundial lo muestran como un país que sostiene crecimiento e inclusive fue poco afectado por la pandemia.



Fuente: Banco Mundial, base de datos del Programa de Comparación Internacional.

Este curso viene siguiendo otros actores importantes como India y distintos países asiáticos.

Todos estos hechos recientes pueden influir sobre el corredor bioceánico y directamente sobre los encadenamientos productivos y de servicios de su logística y aprovechamiento potencial, por lo que si bien las tendencias generales marcan una dinámica comercial hay que ir monitoreando permanentemente las distintas crisis y oportunidades que pueden vislumbrarse en el escenario global.

3.1.2.4. Evolución tecnológica y cambio de modelo productivo global.

La digitalización, la robotización y automatización vienen acelerándose como nunca en los últimos años. Es previsible un cambio global muy profundo en la matriz productiva y hasta de servicios, en la que muchas actividades y profesiones estables y exitosas del último siglo serán reemplazadas por procesos automáticos y robotizados.

Esto implica la imperiosa necesidad de modificar la educación y promoción empresarial hacia la tecnología y los servicios especializados. Como es un proceso de muy difícil resolución, en el que los procesos globales siempre son más rápidos y profundos que la respuesta de nuestras sociedades, se puede considerar un factor externo con el que todo territorio deberá convivir y al que deberá adaptarse ya que la constante será el cambio y cada vez más velozmente.

3.1.2.5. Políticas regionales (MERCOSUR)

La integración regional del Mercosur es fundamental para el corredor y por lo tanto para las posibilidades y oportunidades de San Martín. El fortalecimiento de la relación con Chile, sobre todo, permitirá mejorar la estructura logística integrada en la que San Martín es fundamental, tal como se comentó en las posibilidades de encadenamientos productivos regionales.

3.1.2.6. Política logística nacional (vial y ferroviaria)

La infraestructura vial y logística del centro argentino es fundamental para el sistema del corredor bioceánico. La integración con la red ferroviaria y su evolución están en manos del gobierno nacional, por lo que depende directamente de las políticas impulsadas por esa esfera, sobre las que se tendrá que intentar influir demostrando la potencialidad de desarrollo de Mendoza y de San Martín como polos logísticos multimodales.

3.2. Factores internos (escala provincial y municipal)

Los factores internos son los que dependen de las decisiones a escala regional y local (provincial y municipal respectivamente). Si no se ordenan las decisiones claves, no se ordenará el territorio. Estas decisiones forman condiciones políticas y socio-económicas que deberán guiar las líneas de acción que luego se concreten en programas y proyectos.

3.2.1. Condiciones políticas regionales (provinciales)

En Mendoza el Ordenamiento Territorial es una responsabilidad compartida por el gobierno provincial y los municipios. Todos los Planes de OT municipales implican, luego de aprobados en sus respectivos Concejos Deliberantes, un compromiso entre la Provincia y el Municipio para llevar a cabo las tareas necesarias.

Independientemente del carácter resolutivo, para entender los procesos territoriales y su dinámica temporal, es fundamental incorporar la escala regional (en este caso implica la Provincia de Mendoza), que determina muchos de los factores productivos y sociales en el territorio.

Las decisiones que se tomen desde el Gobierno de Mendoza van a influir sobre los espacios departamentales, como San Martín, en mayor o menor medida según se trate de factores presentes en sus territorios. Si por ejemplo se promueve la transformación vitivinícola de aquellos productores que no lo hicieron todavía, es esperable que muchos se encuentren en San Martín. O si se decide algo específico respecto de los centros logísticos del corredor bioceánico. Muchas decisiones de la Provincia implicarán cambios directos o indirectos en el territorio del Departamento de San Martín, y por lo tanto deben ser considerados como factores de cambio en los modelos territoriales futuros (tendencial y realizable).

3.2.1.1. Proyectos logísticos (CLIP, otros)

Entre las decisiones que a escala regional van a determinar muchas de las potencialidades de San Martín, las más importantes de todas tienen que ver con la política logística del corredor bioceánico.

Proyectos actuales como la nueva variante que rodea el oasis norte a partir de Palmira, o el

Centro Logístico e Industrial de Palmira (CLIP) pueden cambiar el rumbo de la historia para San Martín, si se realizan de manera seria y profunda. Si estos proyectos concluyen en la radicación de numerosas empresas, y el desarrollo de encadenamientos productivos y de servicios entonces habrá mucho trabajo para la

población local y la atracción para la radicación de mucha población más, lo que traerá un impacto positivo a la economía del departamento.

Si en cambio, estos proyectos quedan a medio camino, y no logran provocar una inversión intensiva, pasarán sin éxito y perderán la oportunidad de diversificar y potenciar la economía local.

Mucho depende San Martín de estos proyectos logísticos que se definen desde la Provincia. Sería esperable un trabajo conjunto entre el municipio y el Gobierno de la Provincia para darle el mayor peso posible y convertirlo en el trampolín inicial de un San Martín moderno, pujante y conectado al mundo.

3.2.1.2. Política agrícola y agroindustrial para actividad vitivinícola.

Es indudable, y lo vimos a través de todo el diagnóstico, el peso actual de la actividad agrícola, principalmente vitivinícola, para San Martín. Todas las políticas y decisiones directas desde la esfera provincial que alienten a la transformación y modernización de esta actividad primaria serán beneficiosas para la economía y la sociedad sanmartiniana.

3.2.1.3. Política de transporte público San Martín - Capital.

Para la población de San Martín, la ciudad de Mendoza queda cerca y lejos. Depende para qué y en qué medio se mueva, un poblador de esta zona tendrá diversas experiencias en el movimiento hacia y desde la ciudad.

Para que San Martín pueda aprovechar las ventajas de ser satélite cercano de una metrópolis de la dimensión de Mendoza, deberá mejorar sensiblemente el transporte público, lo que está directamente bajo la esfera Provincial. La política de transporte será central para la calidad de vida del Departamento, y permitirá tomar otras medidas conectadas, relacionadas a servicios muy sensibles, como en Salud y Educación.

Un buen servicio de transporte público permitirá aprovechar todas las ventajas de los servicios disponibles en la metrópolis, al tiempo que atraerá nueva población a radicarse en el lugar, garantizando la accesibilidad a Mendoza y una vida en un entorno atractivo y saludable. San Martín merece convertirse en un excelente lugar para vivir, con todas las ventajas que implica una buena calidad de vida general.

Igualmente necesario e importante es el desarrollo del transporte público departamental favoreciendo la conectividad entre los distintos distritos, mejorar el sistema de recorridos y la frecuencia es algo que permitiría integrar el departamento y optimizar el sistema de prestaciones locales en Salud, Educación por ejemplo.

3.2.1.4. Promoción e inversión turística del Este mendocino.

Una de las actividades económicas prácticamente ausentes en la actualidad, el Turismo, puede traer beneficios para la diversificación económica local. Una buena política provincial y departamental para desarrollar los servicios y atractivos turísticos del Este mendocino podría convertir a San Martín en un centro subregional de servicios que progresivamente vaya incorporando nuevos productos a la oferta turística provincial

Si bien desde el Municipio se puede avanzar en este sentido, lo ideal es que sea un trabajo conjunto con la Provincia. De esta forma se podrá incorporar rápidamente al paquete de productos que Mendoza promueve en el mercado turístico nacional e internacional

3.2.2. Condiciones políticas y sociales locales y sub-regionales

Las decisiones que se toman (y las que no se toman también) desde la esfera municipal afectará el devenir del territorio en los próximos 30 años. Por ello las condiciones políticas y sociales locales son fundamentales para entender el marco en el que se desarrollarán los modelos territoriales futuros (tendencial y realizable).

Aquí muchas veces la confusión viene desde el hecho de que casi todas las decisiones implican también la escala provincial, al menos en términos operativos y de implementación. Pero hay algunas acciones que nacen desde la decisión local y el impulso que los municipios le pueden dar a la gestión de su propio territorio.

3.2.2.1. Integración con municipios del Este (Junín, Rivadavia y Santa Rosa)

Una decisión firme de los gobiernos locales, y que puede llevar a cambios radicales en la forma de gestionar el territorio, es la integración de administraciones vecinas, aprovechando que todas las del Este han dictado sus planes Municipales de Ordenamiento Territorial, como se ha analizado en el Diagnóstico Político Institucional. En el caso de San Martín, es conocida la interacción permanente y hasta simbiótica con los departamentos de Junín, Rivadavia, y en menor medida con Santa Rosa.

Impulsar la integración subregional permite unir fortalezas, aumentar oportunidades y gestionar conjuntamente las amenazas y debilidades para disminuirlas más rápidamente. Es un ejercicio difícil y poco acostumbrado en nuestros medios, pero los resultados que puede dar valen la pena el esfuerzo.

Al ser tan grandes los beneficios potenciales de una política territorial conjunta, el impulsarla o no son factores que desde lo local determinan escenarios muy diferentes a futuro.

3.2.2.2. Integración y complementación con Lavalle.

De la misma manera que en el punto anterior, el norte de San Martín debería impulsar políticas conjuntas con Lavalle para la gestión territorial integral. La localidad de Nueva California y alrededores tienen una relación sistémica clara con Costa de Araujo e indirectamente con Villa Tulumaya. Si esto se comprende y se gestiona inteligentemente puede derivar en escenarios muy positivos, mientras que si se sigue con la negación actual de esta situación el escenario será incontrolable y poco aprovechado en términos de desarrollo ordenado.

3.2.2.3. Ampliación de la Matriz productiva.

Uno de los puntos centrales de la política departamental de San Martín deberá ser la ampliación de la productiva. Desde los instrumentos propios o de la gestión con la Provincia, este debería ser un tema prioritario de la agenda.

Cuando antes se deje de depender de la actividad vitivinícola, más rápido y mejor se desarrollará la economía local, incluso permitiendo cambios más profundos en la actividad tradicional de la vid.

Para los escenarios, es fundamental analizar si efectivamente hay diversificación, para evaluar si el escenario es positivo o negativo. Es difícil imaginar un escenario positivo con la misma dependencia actual concentrada en una sola actividad. Al mismo tiempo, para que San Martín progrese y se desarrolle armónicamente y con muy buena calidad de vida, es esencial el fortalecimiento de actividades productivas diversas que den trabajo bien remunerado y quiten la angustia que provoca depender de los vaivenes de una sola actividad. Seguramente esto es un desafío en una sociedad que consultada sobre su orientación al cambio se define mayoritariamente como "conservadora"³

³ En la obra "Conozcamos San Martín" se refiere la encuesta sobre orientación al cambio según la cual el 68% de los sanmartinianos se califican como "conservadores" y el 32 % como "progresistas", pag. 168.

3.2.2.4. Ordenamiento Urbano y Rural: zonificación.

Un buen ordenamiento territorial requiere de instrumentos claros y proactivos como la zonificación de usos del suelo. La acción efectiva de las decisiones que se tomen en un Plan tienen que ser encauzadas con normativas que den seguridad y previsibilidad a las inversiones privadas o públicas en el territorio optimizando el uso de los recursos, en particular suelo y agua.

La pericia e inteligencia en ordenar el crecimiento urbano de San Martín y Palmira serán centrales en los escenarios potenciales. Un buen ordenamiento territorial urbano-rural permitirá mantener y mejorar la calidad de vida y por lo tanto desalentar la tendencia actual a la emigración hacia la metrópolis como, en sentido inverso, atraer la radicación de nueva población protegiendo el suelo rural tal como lo exige la ley N° 8051 y el PPOT aprobado por ley N° 8999.

Solamente un ambiente urbano sostenible, con buenos servicios y equipamiento será un atractivo para convertir a San Martín en un lugar deseado para empresas, familias y profesionales.

3.2.2.5. Potenciación e integración con Palmira.

Es crítico para los escenarios futuros de San Martín qué pase con Palmira. Si logra superar su actual estancamiento con inversiones en nuevas actividades relacionadas con las inversiones esperadas en logística, juntamente con una mejora sensible en equipamiento y servicios para la población, podrá ser un polo de desarrollo fundamental para el Departamento y para la Provincia.

Podríamos decir que el futuro de San Martín está asociado indisolublemente al desarrollo de Palmira, tanto en un escenario positivo como uno negativo. Lo que se haga y cómo se resuelva la ecuación del desarrollo para esta localidad y su integración con el resto de San Martín será de vital importancia para todo el Este mendocino por su potencial desarrollo logístico y como ya lo contemplan los planes nacionales y provinciales en los procesos de integración regional

3.3. Los escenarios futuros potenciales

Si las condiciones externas están fuera de nuestro alcance, las condiciones internas dependen exclusivamente de las decisiones que desde la Provincia y el Municipio se tomen para cada factor territorial.

A esta acción sobre el territorio la llamamos aquí intervención, toda vez que el Estado a través de sus diferentes escalas e instrumentos actúe con un Plan y siguiéndolo de manera coherente

con una gestión aplicada e inteligente. La intervención o no de parte del Estado va a implicar si el territorio sigue los carriles trazados por el Plan o si, al contrario, deja al devenir caótico de las fuerzas territoriales tomar sus propios rumbos.

En el siguiente cuadro podemos ver la comparación de escenarios, implicando los resultados de cada condición importante para el desarrollo territorial de San Martín.

Factores territoriales internos	Escenario negativo (sin intervención) Implica la falta de medidas o los errores en el diagnóstico y la gestión operativa de cada problemática.	Escenario positivo (con intervención) Implica la toma de decisiones acertadas y el destino de recursos adecuados a cada problemática.
Proyectos logísticos (CLIP, otros)	No atraen inversiones de importancia. Se absorbe poca mano de obra local y las pocas actividades quedan como un enclave territorial que poco beneficia a Palmira ni a San. Martín.	Se radican numerosas empresas, estas atraen servicios asociados. Se compra local y se contrata mucha mano de obra local. Se radica nueva población y se mejora indirectamente la calidad de vida de toda la población. La expansión beneficia otras actividades, como industrias que deciden invertir en el lugar por sus ventajas competitivas.
Política agrícola y agroindustrial para actividad vitivinícola y agrícola.	Retracción progresiva de la actividad, abandono de superficies irrigadas de manera dispersa en el oasis. Poca inversión y poca rentabilidad. Avance de actividades secundarias, como horticultura, en norte y centro oeste del Depto. Cierre de bodegas y crisis en toda la cadena productiva. Aumenta la pobreza rural y migración interna a las ciudades (aumento de cinturones de pobreza en San Martín y Palmira).	Reconversión progresiva de la producción local, a través de la optimización de factores de producción, mejorando la eficiencia de uso de recurso hídrico, la competitividad rentabilidad. Se atraen inversiones y se provoca la mejora progresiva de todo el encadenamiento productivo vitícola. Las actividades secundarias, como horticultura, se desarrollan de manera controlada y ordenada, mejorando las condiciones de las zonas rurales del centro y norte departamental. Se produce integración productiva del norte con Lavalle. Mejoras en las bodegas y aprovechamiento del mercado internacional a través del centro logístico de Palmira.

Política de transporte público San Martín - Capital	Al no haber un buen servicio de transporte público, la accesibilidad a los servicios de la metrópolis es relativa y deficiente. Vivir en San Martín sigue siendo poco deseable, provocando la migración definitiva y la poca atracción de nueva población. Obliga a duplicar servicios localmente aumentando los costos y bajando la calidad de vida general de la población.	Una región conectada con servicios directos y rápidos hacia la metrópolis hace que vivir en San Martín sea un equilibrio entre un ambiente urbano agradable y seguro con la accesibilidad correcta a numerosos servicios. La imagen de lugar para vivir cambia profundamente, creando un atractivo necesario para atraer inversiones y población, sobre todo de profesionales y empresas que deciden vivir en San Martín por sus ventajas comparativas. A su vez las mejoras del servicio de transporte departamental complementariamente ayudan a integrar todo el territorio departamental
Promoción e inversión turística del Este mendocino	La poca o nula inversión en turismo local mantiene esta actividad fuera de la matriz productiva del Departamento. No se atraen turistas, no se invierte, no se crean nuevos empleos. Se pierde la oportunidad de ser parte de la oferta turística mendocina.	Con el trabajo en conjunto con la Provincia, se crean corredores turísticos y se incorporan progresivamente servicios y atractivos a una oferta que toma forma y se suma a los paquetes promocionados para Mendoza. Se aprovecha la integración con actividades culturales, agrícolas y agroindustriales locales, que aumentan su rentabilidad gracias al turismo. Numerosas personas se suman a trabajar en esta actividad, principalmente jóvenes. La economía local mejora sensiblemente su diversificación y sus niveles de ingresos general.
Integración con municipios del Este (Junín, Rivadavia y Santa Rosa)	Cada municipio ordena su territorio y se toman decisiones inconexas, a veces contradictorias, restando efectividad a los resultados. Se desaprovecha la oportunidad de desarrollar un sistema territorial integrado. Se dificultan las gestiones de obras e inversiones frente a la provincia, o ante medios externos de financiación, por realizar estas gestiones de manera separada.	Se diseña un territorio integrado y complementario, en el que la suma de los Departamentos convierte el sistema territorial en un espacio de grandes dimensiones y diversidad que suma recursos y oportunidades poniéndolas en movimiento en el mismo sentido. Se suman los esfuerzos de gestión para políticas provinciales o recursos financieros externos que benefician la región. Se afrontan los desafíos con otra espalda, de manera más robusta y con el mensaje implícito de estar trabajando con la mayor coherencia territorial posible.

Integración y complementación con Lavalle	Al desconocer y no valorar la relación productiva y social que está ocurriendo en el centro y norte del departamento se esquivan problemas que es necesario resolver. Adicionalmente, no se aprovechan las oportunidades de integración en encadenamientos productivos y servicios que cuentan hoy con una racionalidad funcional del territorio.	Al trabajar juntamente con el Municipio de Lavalle se mejoran y aprovechan los procesos actuales de integración productiva local del norte de San Martín. Se aplican políticas coherentes de ambos lados, para promover el desarrollo agrícola con una correcta formalización y control de la actividad. Mejora la rentabilidad, pero también las condiciones de calidad de vida de la población rural, consiguiendo una radicación permanente y la reinversión local a largo plazo. Optimiza las inversiones en equipamiento y servicios sociales.
Ampliación de la Matriz productiva	Al mantenerse la concentración en una sola actividad (vitivinícola) y en sus actividades satélites (bodegas, transporte rural, etc.) se mantiene la actual inseguridad económica que implica estar atados a los vaivenes de un solo sector. Se desaprovechan recursos disponibles (suelos, atractivos turísticos, un ambiente urbano agradable) y oportunidades históricas inigualables (polo logístico).	Los encadenamientos de servicios logísticos, el desarrollo de emprendimientos basado en nuevas tecnologías y en energías renovables, el desarrollo de encadenamientos productivos regionales, incorporación de nuevas tecnologías agrícolas que aumenten su productividad y rentabilidad la radicación de empresas y profesionales, la actividad turística aumentando progresivamente, permitirán crear una matriz productiva local más amplia, diversa y segura. En una segunda etapa, la integración y conexión entre actividades diferentes creará un mallado fuerte y sustentable que a su vez será visto como un ambiente de negocios que atraiga cada vez mayores inversiones. La espiral ascendente de una economía local fuerte y sustentable tiene posibilidades infinitas.

Ordenamiento Urbano y Rural: zonificación	Si los instrumentos como la zonificación de usos del suelo siguen los parámetros tradicionales, correrán detrás de los procesos territoriales y no serán factores de ordenamiento urbano y rural. Se continuará con un crecimiento desordenado e incoherente de las ciudades, aumentando los costos de urbanización, afectando tierras productivas de alto valor y atenderán contra la calidad de vida general.	Con un correcto instrumento de zonificación de usos del suelo se ordenará progresivamente el crecimiento urbano sobre el espacio rural irrigado y las inversiones públicas y privadas en el mismo sentido trazado por el Plan Municipal. Las ciudades crecerán ordenadas, optimizando las inversiones y los costos de urbanización. Se protegerá la zona rural irrigada en cuanto productora de recursos valiosos y escasos.
Integración y Potenciación de Palmira	La falta de aprovechamiento integral de los proyectos logísticos impide a la población local beneficiarse de las inversiones. Se mantienen y profundizan los problemas de calidad de vida y se limitan las oportunidades de progreso social. Palmira seguirá creciendo, pero con altos niveles de pobreza estructural y con el problema asociado de desalentar la inversión privada en el lugar.	La espiral ascendente de las inversiones privadas en el centro logístico, más la inversión pública en equipamiento, educación y servicios, permiten ampliar progresivamente la base económica local. Se incorpora población local al nuevo empleo, así como la radicación de nueva población que se beneficia del crecimiento. La creación de un sistema socio-productivo eficiente atrae a su vez más inversión y más población, llevando a Palmira a un crecimiento ordenado y sustentable. Palmira se convierte en uno de los principales polos de crecimiento de Mendoza, beneficiando directamente a todo el Departamento de San Martín.

4.MODELO TERRITORIAL TENDENCIAL

El reglamento del POTSM establece en su artículo **22 la metodología para elaborar el Modelo Territorial Actual y Modelo territorial tendencial**. Así establece:

“...Por su parte el Modelo territorial tendencial se construirá a partir de la selección y análisis de tres variables claves, que son las mismas utilizadas para establecer el modelo tendencial a nivel Provincial.

- el estado actual de la población y sus dinámicas en los últimos 20 años.

- la dinámica de los sectores económicos a través de su evolución en el Producto Bruto Geográfico (PBG) por sectores a nivel provincial con tres periodos de corte 2002, 2006 y 2010.
- la transformación de los oasis irrigados, gracias a la interpretación de imágenes satelitales de los años 1990, 2000 y 2010.

En su elaboración deberán tenerse en cuenta las conclusiones y el Modelo tendencial contenido en el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial aprobado por ley N° 8999 (3.2)

El modelo territorial tendencial es una construcción predictiva del estado del territorio en los próximos 30 años suponiendo que no se ordena ni planifica el desarrollo territorial adecuadamente. Toma como base una actitud de las administraciones territoriales muy similar a la actual, caracterizada por la descoordinación, la falta de diagnósticos claros ni de acciones basadas en dichos diagnósticos.

Como no tenemos la certeza de lo que puede ocurrir, ni en el contexto de los procesos globales y nacionales ni en las decisiones concretas que se tomen a escala provincial o local, se trata de una estimación de escenarios potenciales.

Intentando no caer en complicados análisis que no aporten claridad, se presentan solamente las suposiciones más extremas, como un estado negativo de la evolución de los factores territoriales más importantes.

4.1. Supuestos de base para el Modelo Territorial Tendencial

En base a esta estrategia de análisis, se presentan a continuación una serie de supuestos que se estiman condicionarán el futuro tendencial del territorio.

4.1.1. Evolución de la población del territorio

Si bien la población de San Martín crece a un 1% anual y mantiene la misma participación respecto de Mendoza, en el futuro es posible que la continua crisis agrícola del este haga bajar este ritmo. Paulatinamente, la falta de oportunidades económicas hará más fuerte la tendencia a migrar hacia la metrópolis.

La pirámide de la población hoy muestra una falta de progresividad que se verá impactada en la población económicamente activa en las próximas dos décadas, debilitando a su vez la base de la pirámide y haciendo la tendencia regresiva a largo plazo.

Respecto de la distribución de la población, la migración interna desde los ámbitos rurales hacia las ciudades de San Martín y Palmira se acentuará, principalmente formando cinturones de pobreza que hoy ya se pueden advertir.

4.1.2. Evolución de los procesos productivos, ambientales y sociales

Si no se amplía la base productiva y se diversifica la matriz de actividades, la tendencia será a profundizar los problemas socioeconómicos, aumentando la pobreza y disminuyendo la capacidad de transformación a nuevos modelos de desarrollo.

Se espera una concentración cada vez mayor en la actividad agrícola, que por mantenerse en formatos y métodos tradicionales no incorpora tecnología, no recibe inversiones y pierde progresivamente rentabilidad. Se pierde la oportunidad de reconversión, profundizando la crisis en una larga curva de abandono de tierras productivas y bajo riego.

El abandono de fincas productivas se da de forma desordenada, distribuida de manera aleatoria por el oasis, impidiendo que al menos permita mantener continuidad de las tierras en producción y así optimizar el riego superficial. Si en vez de abandonar los extremos del oasis, se abandonan tierras irrigadas discontinuas en todo el oasis, se pierde efectividad en el sistema, haciendo cada vez más caro e incoherente de mantener.

El cambio climático implicará menos agua superficial y pondrá una presión muy importante sobre el agro, limitando la capacidad de abastecer todo el oasis. Los acuíferos, muy utilizados actualmente por el riesgo por pozo también pueden ser gravemente afectados. Esto se combinará para un abandono masivo de tierras en gran parte del oasis.

4.1.3. Transformaciones territoriales esperables

Habrà una tendencia en el crecimiento urbano de San Martín hacia el norte, cruzando el corredor de Ruta Nacional 7, y a lo largo de ella. El crecimiento urbano no será continuo, sino más bien en forma de manchas inconexas, con espacios intermedios rurales abandonados, que poca posibilidad tendrán de aprovechamiento.

Las ciudades de San Martín y Palmira tardarán muchos años en crear una malla urbana continua, principalmente por la dispersión del crecimiento en otros sentidos y la falta de una política clara para fortalecer dicho eje.

El oasis agrícola actual tenderá, como se dijo en el punto anterior, al abandono progresivo y discontinuo, con resultados poco predecibles. Es posible que la combinación de falta de agua (por efecto del Cambio Climático) y la falta de continuidad de las tierras productivas, encarezca en tal grado el sistema de riego, que comience a colapsar y deban abandonarse todavía más unidades productivas.

4.1.4. Evolución de nodos y corredores

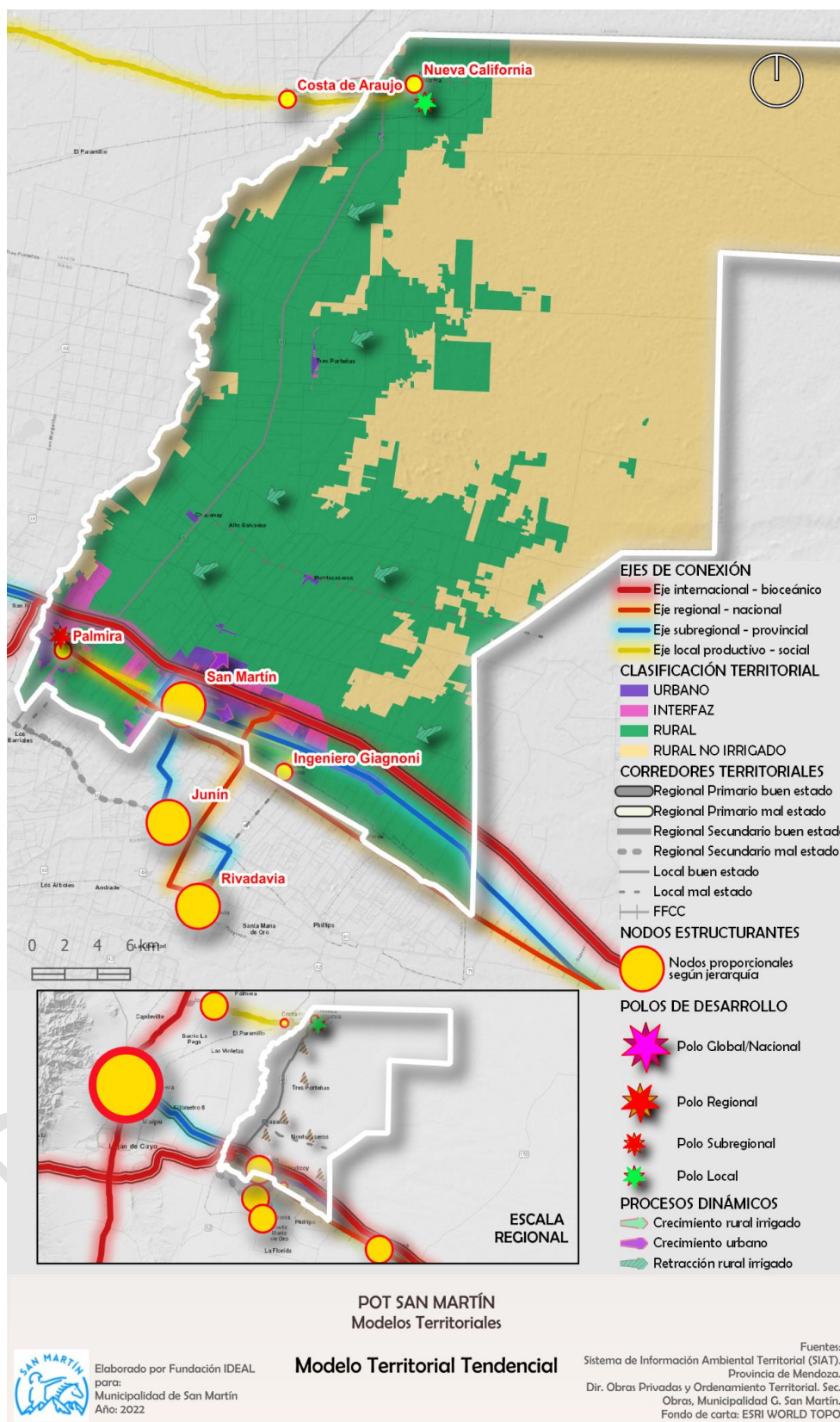
Los nodos principales del Departamento, San Martín y Palmira, no crecerán mucho y sobre todo no serán polos de atracción para nuevas inversiones. Esto mantendrá la relación actual de mesetamiento en la relación entre los nodos del Este, incluidos Junín y Rivadavia. Los corredores productivos locales, ante la crisis agrícola y la falta de inversión en otras actividades redundarán en pocas obras que mantengan o mejoren los corredores principales. Solamente el corredor bioceánico mantendrá y mejorará su condición, pero con un “efecto túnel” cada vez más marcado. Este efecto hace que el territorio circundante no se beneficie por contar con dicho corredor, porque ninguna fuerza atraerá ni aprovechará los flujos actuales, que pasan sin detenerse ni aportar nada al lugar.

4.1.5. Modelo resultante de la tendencia territorial

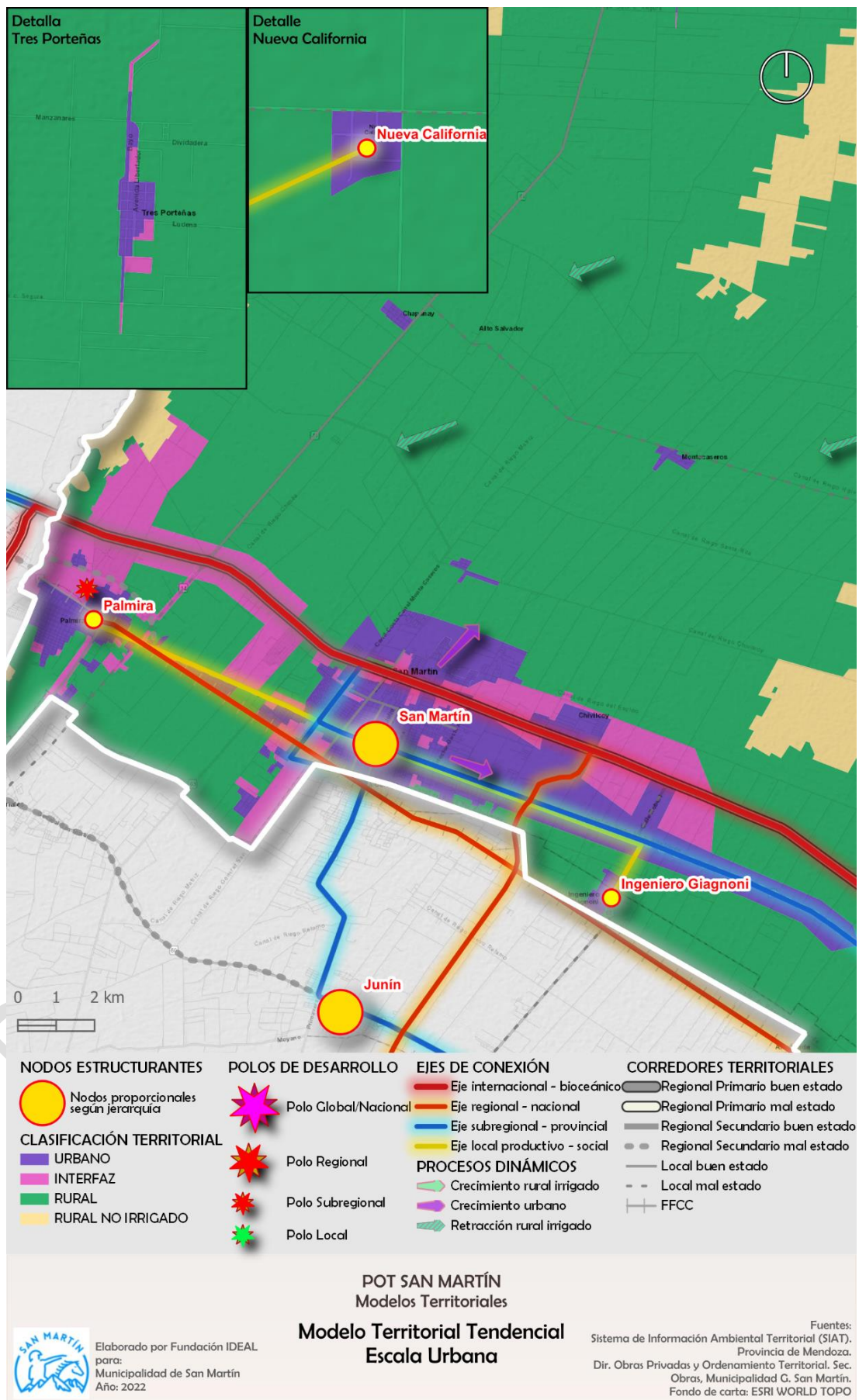
El resultado general del sistema territorial es de desintegración territorial, estancamiento y retracción. Un territorio que no crece en términos positivos, con desarrollo y calidad de vida, que no aumenta su economía ni la diversifica. Un territorio que, en vez de incorporar recursos a su producción, abandona los que ya aprovechaba (el suelo y el agua).

Podemos concluir que la tendencia de los procesos actuales es muy desalentadora e implica la necesidad urgente de trazar un plan que la revierta. Lo positivo es que San Martín cuenta con los recursos y las oportunidades históricas para lograrlo, y para lo cual deberá ser muy inteligente y disciplinado en la gestión de un plan a largo plazo, pero con pasos firmes cada día.

4.2. Modelo Territorial Tendencial a escala regional y local



4.3. Modelo Territorial Tendencial a escala urbana



5. MODELO TERRITORIAL DESEADO

El reglamento del POTSM establece en su artículo 23 que *“para su elaboración deben tenerse en cuenta la proyección de tendencias identificadas en el diagnóstico, la evaluación de escenarios alternativos, expresados en el Modelo Territorial Tendencial y las pautas establecidas en el PPOT aprobado por Ley N°8999, contenidos que serán puestos a consideración de la comunidad para la construcción colectiva de la imagen municipal futura.*

Se entiende que el modelo y las acciones que de él derivan, están formulados bajo el supuesto de que no existen restricciones de medios, recursos y voluntades y que sus principios deben ser: el equilibrio territorial (para lograr mayor integración en su territorio), la equidad social y la sostenibilidad ambiental.

Los resultados deberán expresarse en un documento escrito fundamentado y el modelo se debe elaborar en forma esquemática, gráfica y cartográfica”.

En línea con lo que fue definido en el PPOT en el reglamento del POTSM, el Modelo Territorial Deseado se define como la imagen deseada del futuro de San Martín que surge del consenso social, entendiéndose que su evolución fue bajo el supuesto de que no existen restricciones de medios, recursos y voluntades de los actores en las diferentes escalas territoriales (municipal, provincial y nacional).

De acuerdo a lo previsto en el PPOT y en el Reglamento del POTSM el modelo territorial deseado del Municipio debe encontrarse alineado con el de la Provincia. Esta alineación surge de la identificación de los mismos problemas estructurantes, surgida no solo del diagnóstico territorial, sino también del diagnóstico participativo, según se desarrollará en el Título IV.

A continuación, se enuncia la situación deseada:

1. En relación al rol del Estado y la superación de la inercia en la gestión del territorio:

San Martín planifica y gestiona de manera eficiente y sustentable su territorio, coordinando interinstitucionalmente, respetando las inquietudes y visión de la comunidad local a través de la participación.

Cuenta con una Unidad de Ordenamiento Territorial para una gestión eficiente del territorio con sostenibilidad fiscal y mayor conciencia tributaria de la población.

Planifica territorialmente articulando transversalmente políticas sectoriales.

Constituye un estado municipal moderno, menos burocrático, profesionalizado, transparente y con adecuado acceso a la información pública. Ha incorporado tecnologías para la gestión de procesos, expediente electrónico, firma digital, manuales de procedimientos, tutoriales de trámites para ciudadanos, diversos medios de pago de impuestos entre otros.

Integra todo su territorio hacia el norte y en particular a Palmira aprovechando su desarrollo logístico impulsado a nivel nacional.

Coordina de estrategias de desarrollo, infraestructura y servicios con municipios del Este para un desarrollo regional inteligente y sinérgico.

Reivindica la identidad sanmartiniana con políticas integradoras de los distritos y fomento del sentido de pertenencia.

2. En relación a los problemas de conectividad, accesibilidad y movilidad:

San Martín aprovecha en su totalidad el impulso al desarrollo del Polo Logístico Integrador del Este, garantizando la integración departamental y el crecimiento armónico, equitativo y sostenible para el departamento.

Se produce la integración efectiva de San Martín y Palmira a partir del polo logístico.

Se ha desarrollan infraestructuras y servicios acordes al desarrollo de un Polo Estratégico y Estructurante que permita conectividad fluida, servicios adecuados y que sea integrador.

Se multiplican las Inversiones para el Nodo Multimodal Palmira.

Existen en todo el territorio municipal buenos servicios, infraestructura para oficinas, hotelería, estaciones de servicio, entidades financieras, atención primaria de salud, etc.

La población local cuenta con adecuada capacitación y educación enfocada en las nuevas demandas de empleo vinculadas a la actividad logística

3. En relación a las iniquidades sociales:

San Martín cuenta con un Hábitat sostenible ambientalmente, con adecuada cobertura de las necesidades de equipamiento social, infraestructura y servicios, y con equidad, inclusión e integración social.

Cuenta con espacios urbanos armónicos, equitativos y sostenibles, que garanticen calidad de vida.

Ofrece una completa cobertura de servicios básicos, como cloacas, agua, luz, gas y recolección de residuos para la población urbana en todas las localidades.

La ciudad de San Martín es una ciudad amigable e inclusiva, con un diseño urbano con equidad e inclusión para personas con discapacidad, y atendiendo problemas de adicciones y violencia con centros específicos y especializados.

Se ha logrado la regularización dominial respetando criterios de zonificación y clasificación de usos del suelo.

Se cuenta con espacios verdes bien equipados y mantenidos con identidad propia y adecuados para la recreación de todas las edades.

Se efectúa un tratamiento de residuos sólidos eficiente.

San Martín cuenta con Centros de Atención Primaria de Salud bien dotados de equipamiento y con profesionales médicos atendiendo una demanda creciente en distritos a partir de un Trabajo coordinado con el Ministerio de Salud Provincial y con la incorporación de tecnologías y procesos de telemedicina.

Se cuenta con un Hospital en Palmira.

Se cuenta con una Escuela Municipal de Oficios, cubriendo ágilmente la demanda laboral, con educación técnica y terciaria en coordinación con el sector productivo y con modalidades presenciales, semipresenciales y a distancia, con un amplio servicio educativo.

Construcción de barrios y viviendas con criterios de sustentabilidad ambiental, uso de materiales reciclables energía solar y reúso de aguas.

Existen Uniones Vecinales regularizadas y reforzadas para la gestión colaborativa del hábitat.

Hay niveles adecuados de Seguridad con un personal policial capacitado y muy bien equipado.

4. En relación al deterioro ambiental y la exposición al riesgo por amenazas naturales y antrópicas y la adaptación al cambio climático:

San Martín logra un Ambiente sostenible y bajo riesgo asociado a amenazas naturales y antrópicas, tanto en áreas urbanas como rurales.

Los Residuos sólidos urbanos son gestionados integralmente, con un manejo adecuado y consciente que implica el uso moderno de recolección y tratamiento de estos. Existe dotación adecuada de contenedores y vehículos de recolección en los distritos.

La población cuenta con plena conciencia ambiental.

El municipio ha desarrollado Planes de contingencia adecuados y coordinados con otras instituciones frente a amenazas de riesgos naturales y antrópicos.

5. En relación a la necesidad de contar con un territorio integrado y equilibrado.

San Martín cuenta con eficiente conectividad territorial, con redes viales, de transporte y comunicaciones que potencian los servicios y la producción a través de infraestructura física y digital adecuada.

Cuenta con una red vial de acceso y calles de ciudades y localidades pavimentadas y en buen estado de mantenimiento, permitiendo adecuada accesibilidad de la población a infraestructura social y de servicios.

Cuenta con un Sistema integral de Servicios Públicos de Pasajeros.

Posee una adecuada infraestructura vial, incluyendo la señalética, bicisendas y condiciones de calles y rutas, tanto en las ciudades como en los distritos del interior departamental.

Desarrolla una política y gestión integrada e interjurisdiccional para una mejora continua y conjunta de las obras de infraestructura y transporte del Polo Logístico del Este.

Cuenta con puntos de conexión digital adecuados en todos los distritos, cobertura adecuada en localidades y zonas rurales pobladas.

Desarrolla una Gestión mixta (público-privada) de la cobertura y acceso a telefonía y conectividad digital adecuada para brindar servicios específicos como trámites a distancia, telemedicina, teleeducación, etc., que cubra las necesidades básicas.

6. En relación a la coexistencia de una estructura productiva tradicional que lucha por subsistir y una moderna, innovadora, de fuertes inversiones en tecnología, que compite en el mercado mundial y no logran integrarse:

San Martín cuenta con un entramado productivo y de servicios diversificado, fomentando los emprendimientos, los encadenamientos productivos, la innovación y adaptación a nuevas actividades dentro del marco del corredor logístico internacional que dinamicen el empleo.

Ha desarrollado planes estratégicos sectoriales con participación de sectores productivos y adecuada visión territorial.

Lidera una amplia coordinación interinstitucional público-privada para la formulación de políticas públicas que dinamicen actividad y empleo.

Cuenta y promueve nuevos encadenamientos productivos a base de inversiones extranjeras y la exportación de productos locales.

Impulsa el desarrollo logístico integral potenciando el Polo Logístico del Este y el Nodo Multimodal de Palmira.

Cuenta con Productores locales integrados y asociados con ventajas competitivas crecientes y apertura de nuevos negocios.

Cuenta con un Sistema turístico del Este en pleno funcionamiento, posicionado como producto y en constante desarrollo y crecimiento, con el liderazgo de San Martín a partir de un entramado de servicios y atractivos que potencian la suma de todos los departamentos del Este.

Existe conectividad eficiente para permitir la extensión del comercio electrónico y ampliar la oferta de productos y servicios de pequeños productores y productos de la economía social.

Financia, promueve y diseña fideicomisos para el desarrollo productivo y la infraestructura necesaria de apoyo al sector productivo.

Desarrolla Políticas conjuntas con provincia y nación que dinamizan la instalación de industrias y servicios logísticos.

Cuenta con una Oferta de capacitación vinculada a la demanda de empleo presente y futura.

Cuenta con herramientas de innovación y recursos tecnológicos para aumentar la productividad y el empleo.

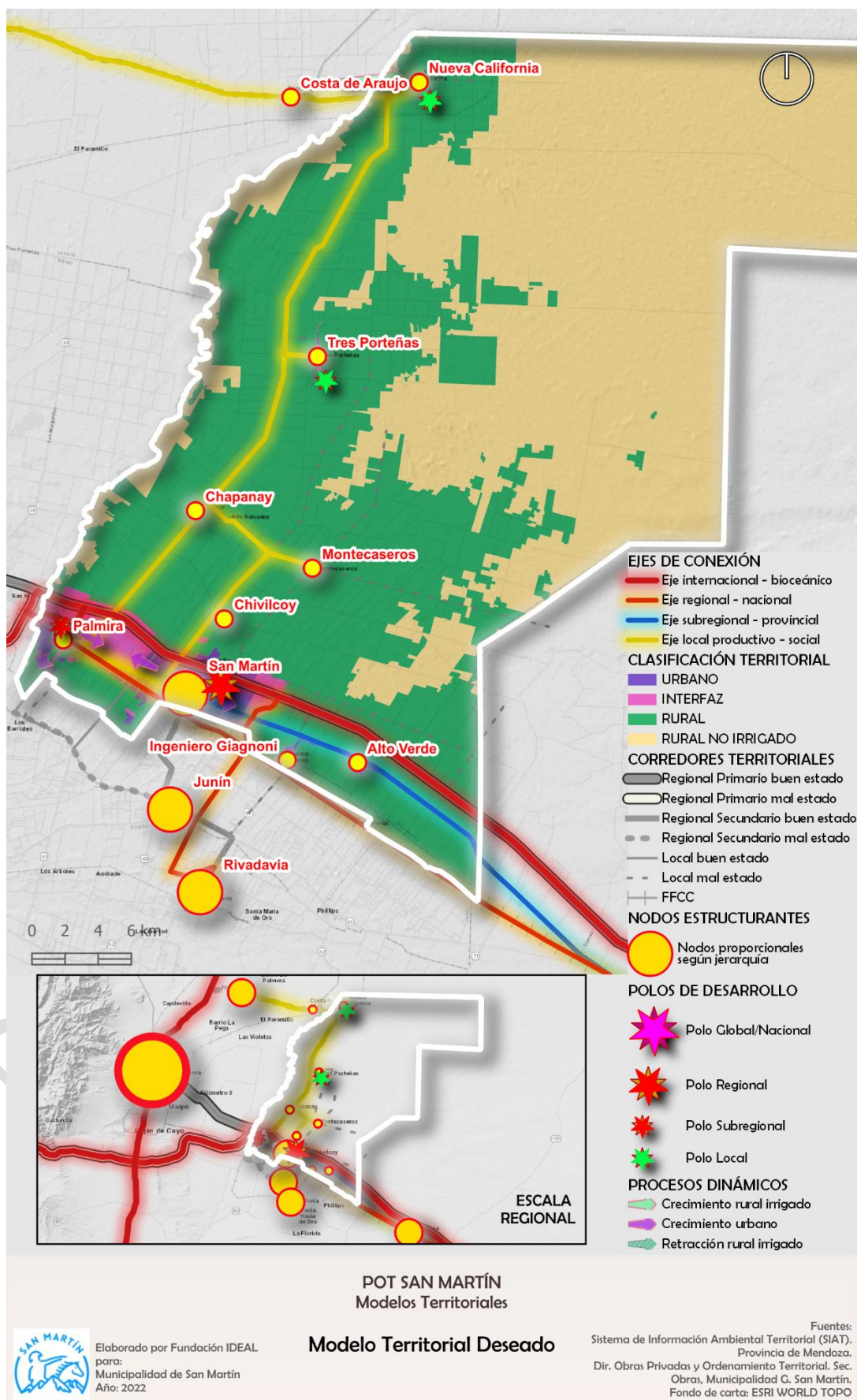
7. En relación a la deficiencia que se observa en la gestión integrada del recurso hídrico:

San Martín promueve y participa a través de sus acciones en la Gestión integrada y responsable del recurso hídrico. En particular contribuye a la coordinación en la gestión de las cuencas de los Ríos Mendoza y Tunuyán.

Contribuye a mejorar la eficiencia hídrica promoviendo infraestructura de captación y conducción de agua de riego y al logro de diseños de sistemas de riego intrapredial de alta eficiencia.

Impulsa a que productores locales cuenten con sistemas más eficientes de riego y producción.

5.3. Modelo Deseado resultante



5.4. Modelo Territorial Deseado a escala urbana

