

HACIA EL DESARROLLO URBANO INTEGRAL DE GRAN CATAMARCA

Una propuesta de co-creación de
políticas públicas y planificACCIÓN



CIPPEC 

CIPPEC ^{PP}



CON EL APOYO DE:





San Fernando
del Valle de
Catamarca

BARRIO EVA
PERÓN

CHOYA

BARRIO
CIRCULO
MEDICO

VILLA
CUBAS

LA VINITA

BARRIO SANTA
MARTA

VALLE
CHICO

El Pantanillo

Quebrada

ncita

Boia llendo



HACIA EL DESARROLLO URBANO INTEGRAL DE GRAN CATAMARCA

Una propuesta de co-creación de
políticas públicas y planificACCIÓN

CIPPEC

Presidente

Jorge Mandelbaum

Directora ejecutiva

Julia Pomares

PROGRAMA DE CIUDADES

Director

Gabriel Lanfranchi

Investigador principal

José Barbero

Investigadores asociados

Luis Castiella

Juan Ignacio Duarte

Ana Carolina Herrero

Cristina Reynals

Coordinadores

Javier Madariaga

Guadalupe Granero Realini

Melina Nacke

Fernando Bercovich

Analistas

María Victoria Rezaval

Pía Barreda

Clara Popeo

Valentina Simone

Consultores

Sebastián Anapolsky

José Luis Basualdo

Christian Cordara

Diego Deleersnyder

Gonzalo de Villalobos

Luisa Duggan

Francesca Ferlicca

Tobías Giménez Hutton

Sandro Munari

Sol Rodríguez

Luciano Strucchi

—

Redacción y compilación

Melina Nacke

Sebastián Anapolsky

Gonzalo de Villalobos

Diego Deleersnyder

Valentina Simone

Matthew Toland

Edición y diseño

Lucía Sulpis

Indice

PRÓLOGO	_____	<i>Pag.8</i>
INTRODUCCIÓN	_____	<i>Pag.10</i>
CAPÍTULO 1. Metodología de la planificACCIÓN	_____	<i>Pag.12</i>
CAPÍTULO 2. Implementación de la planificACCIÓN en Gran Catamarca	_____	<i>Pag.18</i>
2.1 Etapa I. Diagnóstico técnico y perceptivo	_____	<i>Pag.22</i>
2.1.1 Análisis histórico de la planificación urbana de Gran Catamarca		
2.1.2 La situación general de Gran Catamarca		
2.1.3 La situación del hábitat		
2.1.4 Inequidad social		
2.1.5 Resiliencia urbana		
2.1.6 Emprendedorismo y economía de plataformas		
2.2 Etapa II. Definición de proyectos estratégicos	_____	<i>Pag.62</i>
2.2.1 Proyecto de reestructuración de la movilidad urbana en el área central de Gran Catamarca		
2.2.2 Diseño e implementación de un modelo tecno-productivo-comercial frutihortícola en el Valle Central de Gran Catamarca		
ANEXOS		
Anexo A: cuestionario para entrevistas presenciales	_____	<i>Pag.105</i>
Anexo B: cuestionario de relevamiento online	_____	<i>Pag.107</i>
BIBLIOGRAFÍA	_____	<i>Pag.112</i>
EQUIPO	_____	<i>Pag.114</i>
AGRADECIMIENTOS	_____	<i>Pag.115</i>
ACERCA DE CIPPEC	_____	<i>Pag.117</i>

Prólogo



Gabriel Lanfranchi Director del Programa de Ciudades de CIPPEC

En las ciudades es donde se presentan los principales conflictos y oportunidades para la sociedad y el medio ambiente, por lo que se torna necesario dotar a los principales tomadores de decisión con una agenda de desarrollo urbano capaz de generar evidencia para el diseño de política pública, así como promover el desarrollo de ecosistemas de líderes locales capaces de incidir en la realidad.

El Programa de Ciudades de CIPPEC presenta un enfoque orientado al desarrollo integral de las ciudades, entendido como un esfuerzo de articulación intersectorial, inter-jurisdiccional e interdisciplinaria, con el objeto de mejorar la calidad de vida, la resiliencia urbana, la prosperidad y la gobernanza en las principales urbes de nuestro país.

Nuestra propuesta de desarrollo integral de ciudades se enfoca en cuatro lineamientos estratégicos:

Ciudades más equitativas, que promuevan el desarrollo urbano integral y sostenible, a partir de la generación de evidencia sobre el estado de los aglomerados y del impulso de políticas y legislación que establezcan lineamientos generales para la gestión del hábitat.

Ciudades más resilientes, que mejoren las condiciones de respuesta al riesgo climático a través de la generación de evidencia, la concientización sobre el estado actual en términos de vulnerabilidad frente al cambio climático y la

implementación de políticas públicas, a partir de un manejo coordinado e interdisciplinario del riesgo.

Ciudades más inteligentes y colaborativas, que promuevan modelos de desarrollo urbano que incorporen las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, así como los desarrollos de la economía de plataforma a la gestión integral de las ciudades de Argentina.

Ciudades más integradas en la escala metropolitana, con una mejor coordinación interjurisdiccional, a través del desarrollo de modelos de gobernanza metropolitana que fortalezcan la articulación de la gestión, las políticas y la normativa de los aglomerados urbanos de Argentina, con el objetivo de reducir la inequidad e incrementar la resiliencia y el capital social.

En esta publicación sobre el desarrollo integral del área metropolitana de Catamarca, la propuesta es reflexionar sobre la experiencia de planificación participativa llevada adelante entre abril y octubre de 2018 junto a líderes locales del sector público, privado, académico y de la sociedad civil.

Para potenciar el desarrollo territorial, es necesario pasar de la planificación tradicional, tal como la conocemos, a la planificación: planificación + acción. Esto implica formular planes que rápidamente den pequeñas victorias y resultados tanto para la sociedad, como

para quienes se ocupan de la gestión pública. Es cuestión de demostrar que se están haciendo proyectos concretos y no solo escribiendo documentos que luego quedarán guardados en una biblioteca, mientras las ciudades no consiguen resolver sus problemas.

La planificACCIÓN comienza con un diagnóstico rápido y perceptivo que nutre de evidencia técnica y social a la posterior toma de decisión. Al mismo tiempo, esta primera etapa permite construir capital social que servirá como base del plan, así como facilitará la apropiación de los líderes locales de los proyectos llevados a la acción.

En el área metropolitana de Catamarca, el método de planificACCIÓN promovió la co-creación de propuestas de política pública enfocadas en dos temáticas críticas para el futuro del aglomerado: el transporte y el desarrollo productivo para la generación de empleo.

En este documento presentamos el proceso llevado a cabo y el resultado alcanzado por quienes comprometidamente participaron por el desarrollo de su ciudad. Con este grupo de personas nos enfocamos, por un lado, en un proyecto que buscó reestructurar la movilidad urbana y mejorar el uso del espacio público en el área central de la ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca. Por otro lado, trabajamos sobre el diseño e implementación de un modelo tecno-productivo-comercial frutihortícola en el Valle Central de Catamarca.

Agradezco a las instituciones que nos acompañaron y a quienes participaron de las reuniones, en particular a la Municipalidad de San Fernando del Valle de Catamarca, a BID-FOMIN, al Ministerio de Producción de la Nación y a Accenture. Con su apoyo permitieron que la apuesta por la construcción colaborativa de propuestas de política pública encuentre los espacios de debate y desarrollo necesarios para incidir en la construcción de ciudades más equitativas. Junto con los proyectos, queda también conformado un ecosistema de líderes locales que debe potenciarse para que las propuestas se conviertan en realidad y la planificACCIÓN decante en un Plan de Desarrollo Integral para la Ciudad para las próximas generaciones. Desde el Programa de Ciudades continuaremos impulsando este tipo de iniciativas.

Introducción

El programa de Ciudades de CIPPEC está llevando adelante junto con el FOMIN BID y el Ministerio de Producción de la Nación el proyecto “Desarrollo de la economía colaborativa en ciudades como instrumento para promover la inclusión social, el emprendimiento y la innovación”.

El proyecto fue lanzado a principios de 2017 y se extenderá hasta 2020. Su objetivo es potenciar las líneas de política pública municipales que fomenten la equidad, el crecimiento urbano sostenible, la resiliencia frente al cambio climático, el empleo de nuevas tecnologías y la gobernanza metropolitana. El fin último de esta iniciativa es impulsar el crecimiento y el desarrollo basado en la innovación y el espíritu emprendedor de las ciudades. En este contexto se están llevando adelante cinco Planes de Desarrollo Integral en cinco aglomerados urbanos de Argentina (uno por cada una de las cinco regiones del país).

Durante el primer año del proyecto, se llevaron adelante los “Foros Usina Ciudad Inteligente: potenciando la Economía Colaborativa” en las cinco regiones del país. A través de un concurso se seleccionó una ciudad por región para ser sede del evento que reunió durante dos días a líderes urbanos de toda la región. El objetivo del foro fue concientizar a los líderes sobre la importancia del hábitat, la resiliencia, la gobernanza metropolitana y la economía colaborativa en los aglomerados argentinos.

En la región NOA el foro se realizó en la ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca, donde se reunieron especialistas de los sectores público, privado, la academia, organizaciones de la sociedad civil y el ecosistema emprendedor de base digital de toda la región. El encuentro sirvió como disparador para generar interés en el proyecto y una gran participación en el concurso posterior.

El concurso “Plan ciudad inteligente y economía colaborativa en grandes aglomerados urbanos de la Argentina” convocó a todos los grandes aglomerados de la región NOA (ciudades de más de 100 mil habitantes) a postularse como aglomerado piloto del proyecto para el desarrollo de un plan de Desarrollo Integral de Ciudades (DelC).

El concurso se lanzó en NOA en el mes de noviembre de 2017. Los requisitos para participar consistían en la presentación de diversas cartas de intención y compromiso que demostraran el interés de la ciudad o área metropolitana en participar del proyecto.

El comité de selección estuvo conformado por dos miembros del FOMIN BID, dos miembros de la Secretaría de la Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Producción de la Nación y dos miembros del Programa de Ciudades de CIPPEC. La selección respondió a las características de la postulación presentada por la ciudad y a la viabilidad del proyecto en el territorio.

El área metropolitana de Catamarca resultó ganadora con una postulación que incluía tres cartas de intención. Al mismo tiempo, la sociedad civil prestó su apoyo a través de numerosas cartas de intención provenientes de los sectores privado, académico y organizaciones de la sociedad civil. La postulación sumaba, además, un compromiso de los gobiernos intervinientes de compartir los datos que fueran necesarios para el desarrollo del proyecto. También incluía una carta de compromiso en la que detalla la capacidad y disposición a brindar insumos e infraestructura durante los momentos clave del proyecto.

El concurso solicitó a las ciudades la designación de un "enlace local", es decir un equipo que oficie como nexo designado por la ciudad piloto para tareas de logística. El equipo conformado por Aldo Sarquis, asesor de la Intendencia, Tania Schönhals, directora de Planeamiento Urbano y Emilio Ramaci, secretario de Modernización y Desarrollo Económico de la Municipalidad de San Fernando del Valle de Catamarca mantienen comunicación regular con el Programa de Ciudades de CIPPEC en el desarrollo del proyecto.

A lo largo de los últimos siete meses, el área metropolitana de Catamarca junto con el Programa de Ciudades de CIPPEC, han llevado adelante un proceso de planificación para el aglomerado. El documento a continuación presenta la experiencia del NOA en el desarrollo de las etapas I y II de la planificación

en el marco del DelC. En una primera sección se introduce la metodología de trabajo. Luego se desarrolla el diagnóstico técnico y perceptivo realizado para el área metropolitana en el marco de la etapa I de la planificación. Finalmente se introducen los dos proyectos elaborados por las mesas de trabajo durante la etapa II.

Capítulo 1.

Metodología de la planificACCIÓN

La planificACCIÓN es el método de planificación integral de ciudades diseñado y promovido por CIPPEC para el desarrollo de ciudades más inteligentes. Se caracteriza por transformar los procesos tradicionales de planificación urbana, priorizando el diagnóstico perceptivo, el empoderamiento de los líderes locales y la co-creación de proyectos estratégicos, con el fin de fortalecer el capital social en la comunidad, de manera de sentar las bases que sostengan un plan de desarrollo de largo plazo.

La planificACCIÓN combina la utilización de estrategias de gestión participativa a lo largo del proceso metodológico: entrevistas individuales, puesta en común con actores sociales, validación colaborativa de resultados, consultas y talleres participativos, así como el desarrollo de proyectos de manera conjunta. Es un proceso virtuoso que aprovecha los estudios previos, y los complementa con la percepción de los líderes locales, incorporando además

indicadores cuantitativos generados por el Laboratorio Urbano Digital (LUD) de CIPPEC. Esto permite la construcción de un diagnóstico expeditivo que conjuga conocimiento de la técnica y del contexto político.

A continuación, se describen las etapas en las que se desarrolla la planificACCIÓN.

Etapa I. Diagnóstico

Esta etapa tiene como objetivos la identificación de líderes locales, la construcción de un ecosistema de actores representantes de los sectores público, privado, académico y de la sociedad civil, y la realización de un diagnóstico perceptivo de la ciudad, a partir de entrevistas presenciales y encuestas online. La primera etapa consta de los siguientes pasos.

1.1 FIRMA DEL CONVENIO Y LANZAMIENTO DEL PROYECTO

La firma del convenio entre las autoridades locales y CIPPEC se realizó en los primeros 30 días de iniciado el proyecto, en un evento de carácter público que sirvió como presentación formal del proyecto a la comunidad.

1.2 CONSTRUCCIÓN DEL MAPA DE ACTORES

Para elaborar el mapa de actores, el equipo de CIPPEC identificó unas 60 instituciones locales relevantes pertenecientes a los sectores público, privado, académico y de la sociedad civil. El listado fue acordado con la contraparte local. A su vez, los líderes entrevistados propusieron a otras instituciones y/o líderes locales para ser entrevistadas, de las que se seleccionaron los más mencionados.

1.3 ENTREVISTAS PRESENCIALES Y CUESTIONARIO ONLINE

Las entrevistas se organizaron en dos tandas, en las que dos integrantes del equipo de



CIPPEC entrevistaron a los líderes locales. La contraparte local fue la encargada de la logística, la organización de la agenda y la convocatoria a los líderes. Las entrevistas buscaron identificar las principales problemáticas y desafíos que enfrenta el aglomerado según la percepción de los líderes. Esta instancia sirve también para reconocer y recopilar los proyectos emblemáticos, desarrollados o no, así como construir el vínculo entre los líderes locales y el equipo local y de CIPPEC.

Las entrevistas son semiestructuradas y están organizadas en seis ejes (el cuestionario de entrevista completo se encuentra disponible en el Anexo A). En simultáneo a este proceso, se envió a los líderes un cuestionario online de opción múltiple que buscó complementar la percepción sobre el aglomerado. El principal objetivo es recolectar datos adicionales a las entrevistas presenciales y consta de 38 preguntas estructuradas en siete ejes temáticos (el cuestionario online se encuentra disponible en el Anexo B).

1.4 RELEVAMIENTO DE ESTUDIOS, PLANES Y PROYECTOS EN EL AGLOMERADO

Se recopilaron las principales investigaciones, diagnósticos y planes existentes en el aglomerado. Los documentos se analizaron con el objetivo de establecer hitos relevantes en la planificación urbana del aglomerado, así como para aprovechar el conocimiento existente sobre el mismo, ya que CIPPEC remarca la necesidad de construir conocimiento de manera agregada, evitando modelos de planificación duplicados y optimizando el uso de recursos y tiempos.

1.5 LABORATORIO URBANO DIGITAL

Para la identificación de los problemas urbanos del aglomerado se realizaron dos estudios técnicos a cargo del LUD, por un lado se analizó la expansión urbana, y por el otro el ADN Urbano. El segundo estudio técnico estuvo a cargo del equipo experto en gestión del riesgo y la resiliencia urbana de CIPPEC.

El estudio de la expansión urbana se realiza a partir de la fotointerpretación de imágenes satelitales, con el objeto de medir la expansión del área urbanizada, identificar tendencias de densidad, comparar el crecimiento de la

mancha urbana con el crecimiento poblacional e identificar desfasajes entre ambos indicadores y dilucidar qué usos explican la mayor parte de la expansión urbana.

El otro estudio que desarrolla el LUD es el denominado ADN Urbano, una metodología de análisis territorial que permite clasificar y leer el territorio en función de tres variables fundamentales de su configuración: el acceso a infraestructuras (A), la densidad de población (D) y las necesidades básicas insatisfechas (N).

El agrupamiento tridimensional de variables dicotómicas (con acceso/ sin acceso, denso/ no denso, con bajo NBI/ con alto NBI) permite clasificar la configuración socio territorial en ocho tipologías, identificando en el territorio áreas vulnerables, críticas, urbanizadas y sub-urbanizadas.

Como resultado de la aplicación de la metodología del ADN Urbano, se confeccionan cartografías que muestran la distribución territorial de las ocho tipologías que sintetizan las variables consideradas. A partir de esas clasificaciones pueden establecerse lecturas particulares sobre la población y el territorio, definiendo comportamientos y dinámicas en base a la interpretación de los datos derivados de los Censos de Población, Hogares y Vivienda del INDEC de los años 2001 y 2010, obteniendo como resultado la incidencia de cada una de las tipologías del ADN Urbano.

Por último, el equipo de CIPPEC analizó los niveles de riesgo a desastre de la población del aglomerado, a partir del Índice de Vulnerabilidad Social a Desastres (IVSD).

Cada indicador seleccionado da cuenta de algunos aspectos significativos que hacen a la complejidad social y, en consecuencia, a la vulnerabilidad social previa a un desastre, tales como estructura de la población, situación económica, salud, condiciones de infraestructura de servicios y nivel educativo. La aplicación del IVSD permite evaluar las heterogéneas situaciones sociales estructurales o de base, mostrando el carácter multidimensional de la vulnerabilidad social.

Para realizar el análisis se toman imágenes satelitales de Google Earth y se mapean los radios censales en base a categorías de riesgo: muy alto, alto, medio, bajo y muy bajo. La infor-

mación territorial se cruza luego con la información poblacional, de viviendas y hogares y se establecen los porcentajes de impacto.

1.6 PRESENTACIÓN DEL DIAGNÓSTICO A LA COMUNIDAD

La presentación del diagnóstico representa la finalización de los primeros tres meses de trabajo. A la presentación son convocados los líderes locales que participaron de las entrevistas y encuestas, cuya presencia es estratégica, ya que a continuación de la presentación, se trabaja en la identificación de dos proyectos para dar respuesta a las problemáticas definidas como más relevantes durante el diagnóstico.

La definición de los proyectos es realizada por los líderes locales, con el acompañamiento de CIPPEC. El trabajo se realiza en dos grupos, donde los integrantes de cada uno plantean ideas de proyecto que luego son votados por los participantes, seleccionándose el más elegido, el cual será desarrollado en la etapa II. En un segundo evento, el equipo de CIPPEC presenta los resultados obtenidos a la comunidad, con el objetivo de sumar opiniones y fortalecer el capital social del DeIC.



Etapa II. Definición de proyectos

El objetivo de esta etapa es definir correctamente y desarrollar los dos proyectos seleccionados durante la etapa I de diagnóstico. La metodología de trabajo elegida es la de scrum management, que consiste en el desarrollo de espacios presenciales de intercambio de conocimiento y aprendizaje entre pares, con el objetivo de poner en común saberes generados a partir de la experiencia, y potenciar, a través de la participación, la apropiación y construcción colaborativa de los proyectos seleccionados para el área metropolitana.

La conformación y el fortalecimiento de los ecosistemas de actores sociales que son capaces de incidir en la producción del espacio urbano son de suma importancia en este proceso. Es por ello que la construcción de los espacios de intercambio y debate colaborativo de la etapa II permiten consolidar ecosistemas integrados mediante el fortalecimiento de coaliciones que van más allá de los gobiernos locales, generando consensos para el desarrollo de políticas públicas prioritarias.



METODOLOGÍA DE SCRUM MANAGEMENT

METODOLOGÍA

Consiste en espacios presenciales de intercambio de conocimiento y aprendizaje entre pares, en el que participan los principales líderes locales y especialistas influyentes del sector público, privado, organizaciones de la sociedad civil y el sector académico.

Constituye un esfuerzo por poner en común saberes generados a partir de la experiencia y los conocimientos de cada uno.

OBJETIVOS

Potenciar los proyectos seleccionados para la ciudad a través de la apropiación y la construcción colaborativa.

COMPONENTES

Scrums semanales

Reuniones semanales en donde los líderes locales trabajan dando seguimiento y avanzando en la definición y el armado de los proyectos que fueron seleccionados.

Reuniones mensuales

Se trata de encuentros liderados por el equipo de CIPPEC con la participación de expertos en las temáticas abordadas, durante los cuales se presentan los avances del mes y se trabaja en los objetivos futuros.

SCRUM MANAGER

Persona designada por la contraparte local. Sus tareas consisten en:

- Coordinar el proceso de trabajo y los scrums.
- Armar la logística del scrum: convocatoria, definición del día, lugar, horario.
- Registrar lo conversado y acordado en cada encuentro, así como comunicar los avances al equipo de CIPPEC.
- Guiar el trabajo y moderar la charla evitando voces monopolizadoras, por lo que debe tener habilidad para coordinar grupos.
- Tomar nota de los compromisos que asume cada líder en el scrum y solicitar el producto prometido en el siguiente encuentro.
- Llevar la cuenta de las tareas asignadas y del estado de las mismas: tareas pendientes, trabajo en proceso y lo realizado hasta la fecha.



Scrum Management

poner en común
saberes generados
a partir de la
experiencia y los
conocimientos
de cada uno.



Etapa III. Ejecución de proyecto

Cuando los equipos de trabajo finalizan el proceso de scrums y ya con la definición de los proyectos estratégicos que el aglomerado quiere llevar a cabo, el segundo semestre se utiliza para trabajar en la implementación de las soluciones diseñadas. Dichas soluciones buscan dar respuesta a las principales problemáticas identificadas durante la etapa de diagnóstico.

Durante esta etapa, CIPPEC acompañará la implementación de uno de los dos proyectos diseñados por las mesas mediante la metodología scrum management. El acompañamiento estará focalizado en la búsqueda de opciones para el financiamiento de las soluciones propuestas, el armado y coordinación de reuniones con actores clave en las temáticas, así como en la asistencia técnica a los líderes locales que elaboraron el proyecto con el objetivo de concretar la acción planificada.

Etapa IV: Creación de la estrategia de desarrollo para el aglomerado

La creación de una estrategia de desarrollo integral del área metropolitana se desarrolla en un periodo de entre seis y doce meses, en paralelo al desarrollo de las etapas previa.

Los resultados del diagnóstico y la definición de los proyectos estratégicos acompañarán el diseño de la estrategia de desarrollo integral en cada aglomerado.

Para el diseño de la estrategia de desarrollo integral, el Programa de Ciudades de CIPPEC trabajará sobre cuatro ejes estratégicos: hábitat, gestión del riesgo y resiliencia urbana, digitalización y gobernanza metropolitana.

La metodología de trabajo de esta etapa consiste en el desarrollo de dos encuentros quincenales entre los líderes locales para trabajar cada uno de los cuatro ejes estratégicos, recopilar información y asistir al equipo técnico de CIPPEC en la elaboración de la estrategia, más un encuentro entre los líderes y el equipo de CIPPEC para validar la propuesta de estrategia. La metodología se repetirá cuatro veces hasta completar los cuatro ejes estratégicos.

Etapa V: Aceleración de proyectos de economía colaborativa y de plataforma

A partir de la información recopilada durante la etapa diagnóstica y a través del ecosistema de actores involucrado en el proyecto, durante la quinta etapa se trabajará en conjunto con los especialistas en negocios digitales y con la Secretaría de Pequeña y Mediana Empresa del Ministerio de Producción de la Nación para identificar modelos de Economía Colaborativa y de Plataforma que puedan abordar los retos del aglomerado en la temática.

Esta etapa busca potenciar el ecosistema emprendedor de base digital que tenga el potencial de generar modelos autóctonos de economía colaborativa que aborde un determinada problemática u oportunidad identificada durante el proceso de diagnóstico. Se pretende la formación de actores de diversos sectores relevantes para la realidad local en temáticas de Economía Colaborativa y de Plataforma con el objetivo de fortalecer las capacidades locales para el desarrollo integral.

Una vez finalizadas las actividades antes previstas, se seleccionarán emprendimientos de Economía Colaborativa y de Plataforma que recibirán capacitaciones técnicas, entrenamiento y mentoría a través de la institución local seleccionada y especialistas contratados en el marco del proyecto y con la posibilidad de articular apoyo económico a cargo del Ministerio de Producción de la Nación. A su vez, se articularán sectores sociales que puedan aprovechar las oportunidades de los modelos de Economía Colaborativa y de Plataforma vigentes.

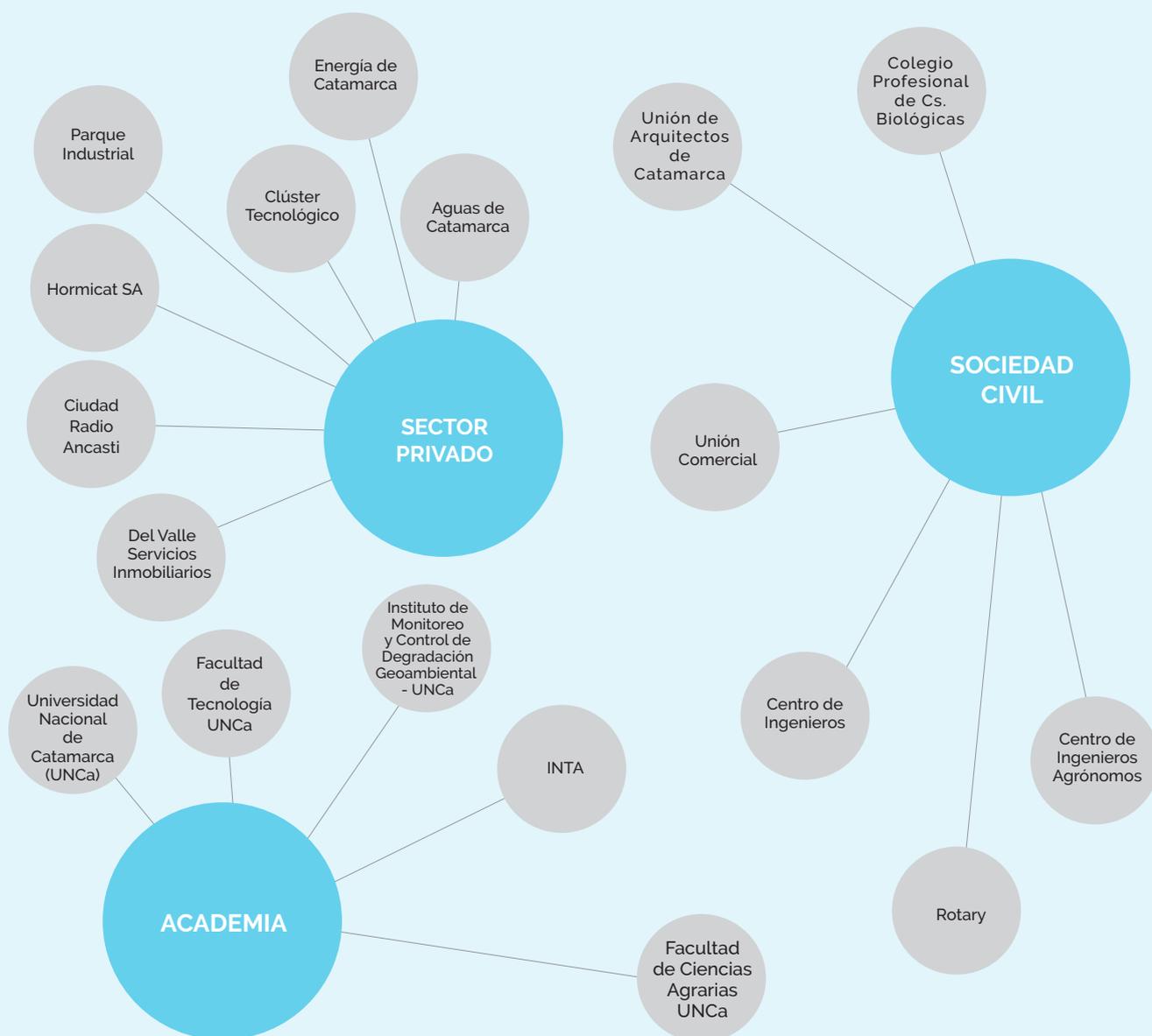
Así, la planificación aborda las problemáticas urbanas a partir de un enfoque integrador, formulando nuevas propuestas que potencien la capacidad de los gobiernos para intervenir positiva e integralmente en las ciudades. Para ello se brinda a los tomadores de decisión una agenda de desarrollo urbano integral, basada en información cualitativa, cuantitativa y con un análisis profundo de la dimensión territorial.

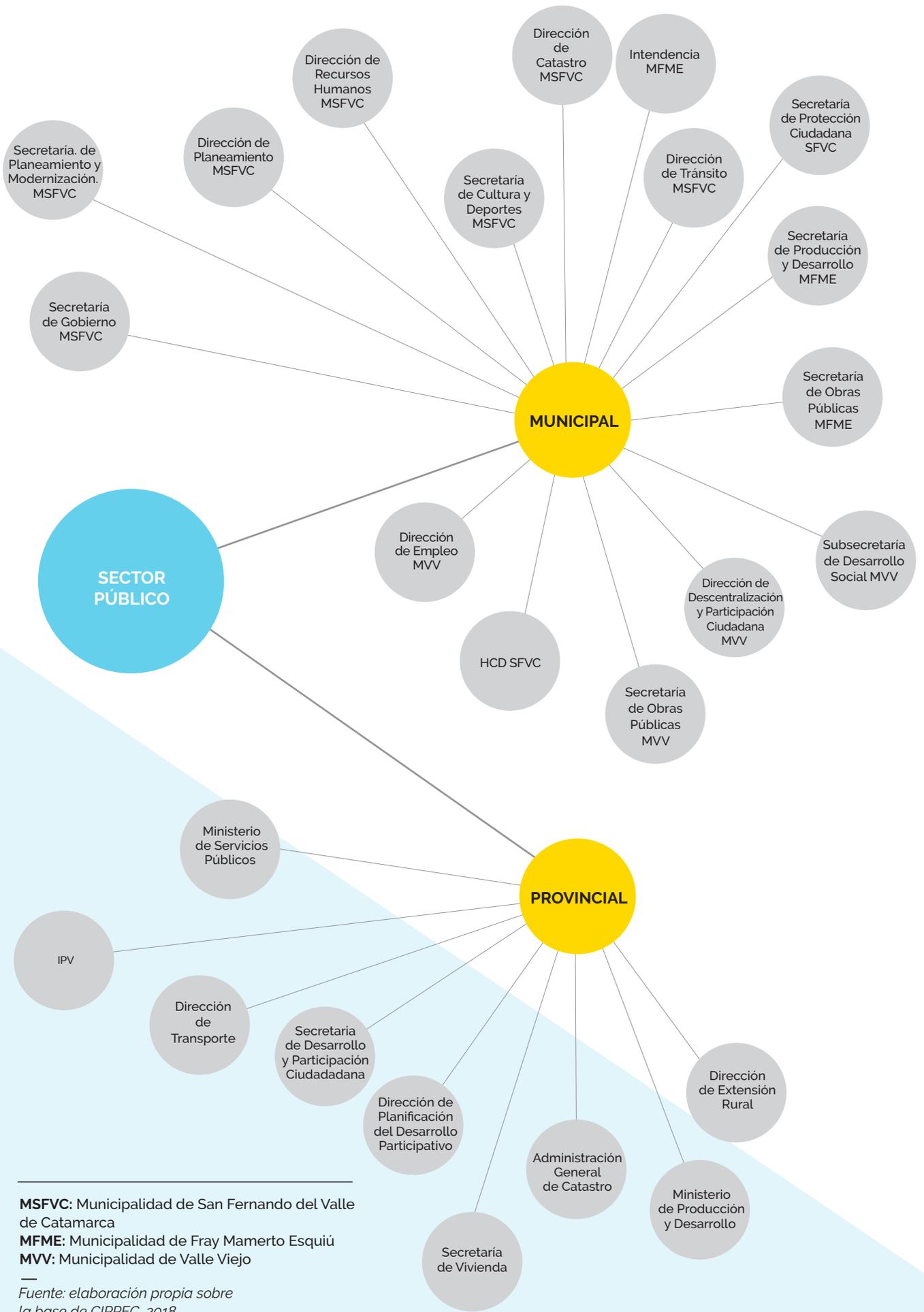
Capítulo 2.

Implementación de la planificACCIÓN en Gran Catamarca

El proceso de implementación de las etapas I y II de la planificACCIÓN en el área metropolitana de Catamarca duró siete meses. La Municipalidad de San Fernando del Valle de Catamarca y CIPPEC firmaron el convenio de trabajo conjunto en abril de 2018. A partir de entonces, y luego de haber establecido el vínculo con los enlaces locales, se comenzó con la realización del diagnóstico técnico y perceptivo de la ciudad.

El primer paso fue la definición del ecosistema de actores, a partir de la identificación de líderes e instituciones locales relevantes en la ciudad, representantes del sector público, empresarial, académico y de la sociedad civil. El mismo fue acordado con la contraparte local, e involucró durante todo el proceso a un total de 43 instituciones pertenecientes a estos cuatro sectores. El resultado del mapeo de actores se presenta a continuación:





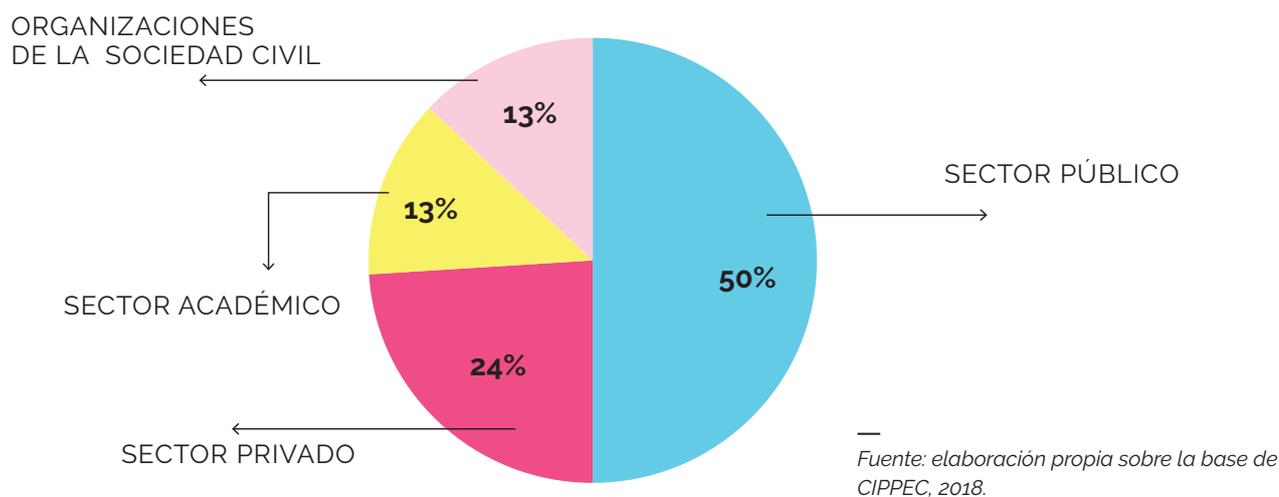
MSFVC: Municipalidad de San Fernando del Valle de Catamarca
MFME: Municipalidad de Fray Mamerto Esquiú
MVV: Municipalidad de Valle Viejo

—
 Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

El equipo del Programa de Ciudades de CIPPEC viajó a principios y fines de mayo de este año a realizar entrevistas presenciales a los líderes identificados. En total se realizaron 41 entrevistas presenciales. Con posterioridad a la instancia de las entrevistas, se realizó el

envío de un cuestionario online a quienes fueron entrevistados, con un total de 27 respuestas. La composición del mapeo de actores quedó establecida de la siguiente manera:

Gráfico 1. Porcentaje de participación según sector



Con todos estos insumos, sumados al estudio técnico que hizo el Programa, el 18 de junio se presentaron en Catamarca los resultados del diagnóstico, evento al que fueron convocados los referentes que participaron del proceso. Se expuso la metodología de trabajo, la perspectiva de la planificación y se exhibieron los principales hallazgos, además de los pasos a seguir.

Luego de la presentación del diagnóstico y la definición de los principales desafíos a ser abordados en el área metropolitana de Catamarca, se conformaron dos mesas de trabajo para desarrollar en cada una un proyecto para dar respuesta a los problemas identificados en la etapa de diagnóstico. Los líderes participantes se distribuyeron las dos mesas según sus intereses y competencias. Como resultado del diagnóstico, se consensó trabajar en los siguientes ejes: 1) transporte y 2) empleo y desarrollo productivo.

El 50% de los entrevistados en el marco de la planificación son representantes del sector público, mientras que casi un cuarto de los entrevistados pertenece al sector privado, y los sectores académico y de la sociedad civil representan un 13% de los entrevistados respectivamente

Eje 1

Reestructuración de la movilidad urbana en el área central de Gran Catamarca

El proyecto se propone posicionar al transporte público como el medio de movilidad más eficiente e inclusivo en Gran Catamarca. Para ello busca adecuar la infraestructura vial a parámetros de sustentabilidad, implementar herramientas digitales que mejoren la experiencia y uso del transporte y educar a la ciudadanía en relación a la seguridad vial y el transporte.



Durante los meses de junio, julio, agosto, septiembre y octubre de 2018, los líderes trabajaron en la definición de ambos proyectos, en reuniones semanales presenciales de una hora de duración. El equipo de CIPPEC viajó una vez por mes, tres viajes en total (19 de julio, 22 de agosto y 27 de septiembre) para apoyar y guiar el trabajo en ambas mesas. Dos consultores especializados en los temas abordados

Eje 2

Promoción del empleo por medio del desarrollo productivo del corredor frutihortícola de Gran Catamarca

El proyecto se propone consolidar a la producción frutihortícola del Valle Central de Catamarca como una actividad económica relevante, competitiva y dinámica que genere empleo e ingresos dignos y alimentos saludables para el mercado local y nacional.



acompañaron el armado de los proyectos durante los cuatro meses. El detalle de los dos proyectos desarrollados se presenta más adelante.

A continuación, se desarrolla una breve síntesis de la etapa I de diagnóstico para el área metropolitana de Catamarca.

2.1 Etapa I. Diagnóstico técnico y perceptivo

Para llevar adelante el diagnóstico, en primer lugar, el equipo técnico de CIPPEC identificó y revisó los planes, estudios y proyectos existentes en el área metropolitana de Catamarca. En segundo lugar, analizó a través del LUD el crecimiento y la expansión urbana de los últimos años. En paralelo, a partir de la metodología ADN, el equipo estudió la calidad del crecimiento urbano. Por último, el diagnóstico técnico incluyó el análisis del IVSD que midió el nivel de riesgo al que está expuesta la población del aglomerado.

A continuación se presentan los principales hallazgos para cada una de las categorías.

2.1.1 Análisis histórico de la planificación urbana de Gran Catamarca

La historia de la planificación de Gran Catamarca comienza con la fundación de la Ciudad en el año 1683 a los pies del Valle Central.

Hasta el año 1958, la ciudad de Catamarca construye su identidad ya sea mediante obras de arquitectura de relevancia como son la Catedral y la Casa de Gobierno, así como a través de la ampliación del trazado original.

A partir de los años '50, la ciudad se torna más heterogénea a partir del surgimiento de barrios autoconstruidos, barrios desarrollados mediante la asistencia del Estado y loteos privados.

En este proceso la Universidad Nacional de Córdoba asiste en la definición del Plan Regulador del año 1958. Este Plan marca el inicio de una etapa caracterizada por el crecimiento de Catamarca de manera regulada.

Los años '90 y la primera década de los 2000 muestran un gran crecimiento de la ciudad mediante vivienda de interés social (VIS). Entre 1991 y 2007 se construyen en el área metropolitana de Catamarca casi 6000 VIS.

Este período también estuvo caracterizado por la presencia de un gran número de planes, tanto sectoriales, como urbano-ambientales.

Por último, se destacan entre 1996 y 2014 algunos planes estratégicos como ser el Plan Estratégico Consensuado Provincial, el Plan Estratégico Territorial de Catamarca 2008 y el Plan Participativo 2020, entre otros.



**Hasta el
año 1958,
Catamarca
construye su
identidad**



Principios del siglo XX

Se amplía el trazado fundacional con barrios como Villa Cubas al Oeste y La Tablada al sur de la ciudad

Años 50' del siglo XX

Construcción de conjuntos de vivienda popular – Barrio Villa Evita y de equipamiento social – Hogar Escuela

1955

La producción de la ciudad se diversifica – “Barrio Judicial” con asistencia estatal, barrios “Los Ocoterros” y “Marcos Avellaneda” por autoconstrucción y el loteo privado “Círculo Médico”, entre otros

1683

Se funda la ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca en el Valle Central

Fines del siglo XIX

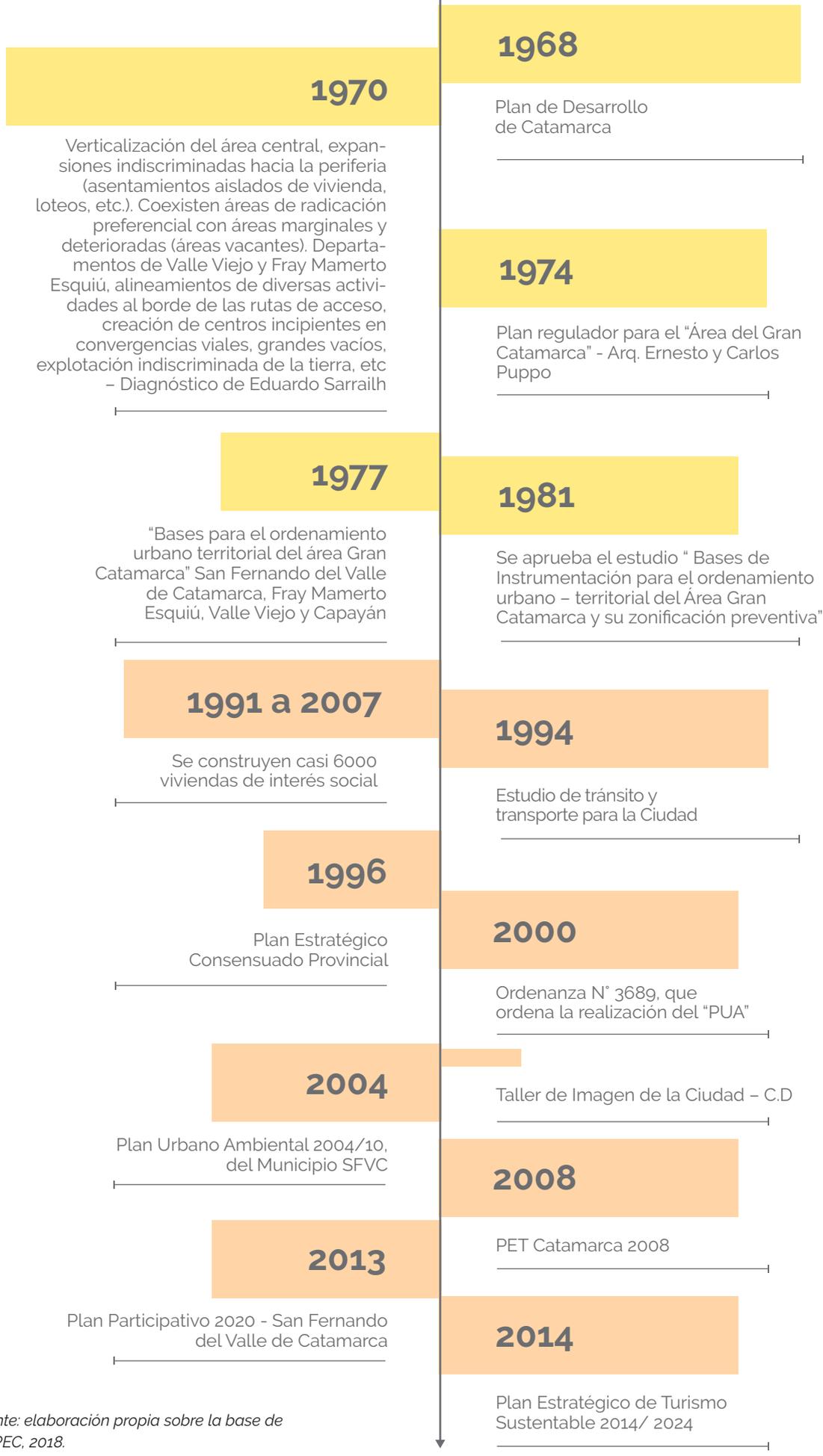
Luis Caravatti proyecta y construye obras de arquitectura de relevancia para la imagen de la ciudad – Iglesia Catedral y Casa de Gobierno

De 1950 a 1958

La ciudad se torna más heterogénea

1958

Primer Plan Regulador elaborado por la Universidad Nacional de Córdoba



CRECIMIENTO REGULADO

UNA MIRADA ESTRATÉGICA DE LA AGLOMERACIÓN

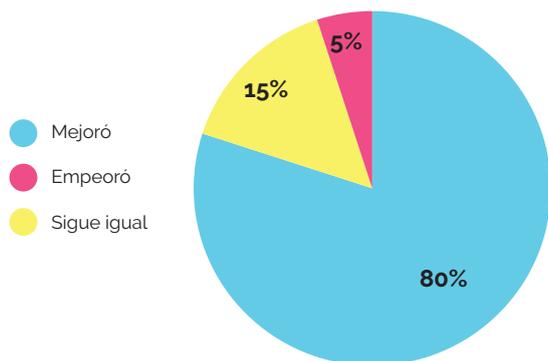
Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

2.1.2 La situación general del área metropolitana de Catamarca

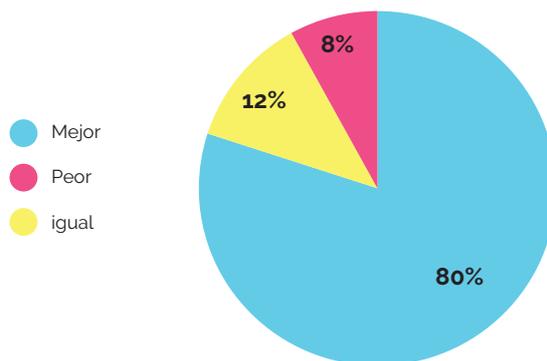
Durante las entrevistas presenciales, así como en el cuestionario online, se realizaron consultas acerca de la situación general del aglomerado. En este apartado serán expuestos los

principales resultados de la síntesis de la percepción de los líderes sobre el área metropolitana, en relación a su evolución en los últimos años, las expectativas en relación al futuro, las principales debilidades, fortalezas, oportunidades y amenazas que enfrenta, entre otras.

Gráficos 2 y 3. Porcentaje de percepción sobre evolución de la situación general del aglomerado



Evolución de la situación general de Gran Catamarca en los últimos cinco años



Esperativa de evolución de Gran Catamarca para los próximos cinco años

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

En los gráficos 2 y 3 se observa que el 80% considera que el área metropolitana mejoró en los últimos cinco años. El 15% mencionó que no mejoró ni empeoró en el último tiempo, mientras que el 5% restante consideró que la situación general empeoró.

Respecto de la percepción de los líderes del área metropolitana de Catamarca sobre los próximos cinco años, el 80% considera que seguirá mejorando, un 12% cree que la situación en el futuro inmediato no se modificará ni positiva, ni negativamente, y un 8% señaló que cree que la situación empeorará en los siguientes cinco años.

El 80% de los líderes entrevistados considera que el área metropolitana mejoró en los últimos cinco años. El 15% mencionó que no mejoró ni empeoró en el último tiempo, mientras que el 5% restante consideró que la situación general empeoró.

FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES Y AMENAZAS (F.O.D.A) DEL ÁREA METROPOLITANA DE CATAMARCA

Los líderes entrevistados por CIPPEC fueron consultados sobre las principales fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que enfrenta el área metropolitana. Agregando las respuestas de los actores, se conformó una

matriz F.O.D.A para dar cuenta de su percepción sobre la situación del área metropolitana de Catamarca en la actualidad⁽¹⁾. La misma quedó conformada de la siguiente forma:

Figura 1. F.O.D.A para Gran Catamarca



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

Cabe destacar que el orden de aparición en el que se presentan las cuestiones en la matriz FODA se vincula a la cantidad de veces que aparecieron en las respuestas de los líderes locales.

⁽¹⁾ Los resultados obtenidos de las variables de la matriz F.O.D.A reflejan la situación del objeto de estudio en el momento que es construida. Este análisis representa situación del aglomerado en el momento que fueron realizadas las entrevistas (mayo de 2018).

MODELO DE CIUDAD DESEADO PARA GRAN CATAMARCA

Para definir una estrategia de ciudad en general es importante conocer el modelo territorial y las propuestas y aspiraciones que tienen los actores locales. En base a las respuestas a la pregunta ¿cuál es el modelo de ciudad al que

deberían aspirar los ciudadanos de Gran Catamarca? fue conformada la siguiente nube de palabras. El tamaño de cada palabra es proporcional a la cantidad de veces que fue mencionada por los entrevistados.

Figura 2. Percepción del modelo de ciudad esperado en Gran Catamarca



Es posible observar que el tema que más inquieta a los líderes es la productividad del aglomerado, así como la planificación y el desarrollo turístico en menor medida. Asimismo, existe preocupación respecto de la integración y descentralización del área central.

Otras cuestiones como la sustentabilidad del desarrollo, el crecimiento compacto y la accesibilidad a pie aparecen fuertemente en el modelo de ciudad esperado por los catamarqueños.

“

Una ciudad productiva y turística. Hay muchas extensiones de tierra ociosas sobre las que trabajar y mucho potencial productivo en las huertas orgánicas y los productos regionales. En relación al turismo tenemos el posicionamiento geográfico y un clima privilegiado que debemos aprovechar

”

Líder de Gran Catamarca

“

Debería aspirar a ser una ciudad caminable, una ciudad que atraiga a los ciudadanos. Que sea más sustentable, accesible y conectada

”

Líder de Gran Catamarca

“

Un área metropolitana que respete sus características geográficas particulares. Que cuide y dialogue con el medioambiente

”

Líder de Gran Catamarca

“

Debemos ser una ciudad con desarrollo productivo integral: minero, turístico e industrial. Tenemos mucho potencial en las tres áreas. La universidad y la riqueza geográfica y cultural son la base

”

Lider de Gran Catamarca

“

Debería aspirar a ser una ciudad más descentralizada que no dependa tanto del casco histórico. Hay que diversificar las actividades más allá de los comercios y servicios ubicados en el centro

”

Lider de Gran Catamarca

“

Una ciudad más social, más humana, que de igualdad de oportunidades

”

Lider de Gran Catamarca

“

Deberíamos aspirar a ser un aglomerado turístico. Tenemos un sin número de bellezas naturales a explotar

”

Lider de Gran Catamarca

“

Una ciudad más sustentable, que utilice los recursos naturales, por ejemplo la energía solar. Una ciudad que cuide la salud, los ruidos molestos, que vele por el ambiente y sus hermosos paisajes

”

Lider de Gran Catamarca

“

Debería aspirar a ser más compacta, hay que pensar en una metrópolis donde se trabaje de forma coordinada, desarrollándose integralmente preservando su imagen urbana y su patrimonio cultural

”

Lider de Gran Catamarca

“

Una ciudad moderna, que se anticipe a los problemas y que planifique su desarrollo. Debería definir un perfil y en función de eso crecer y planificar

”

Lider de Gran Catamarca

LOS TEMAS CRÍTICOS DEL ÁREA METROPOLITANA DE CATAMARCA

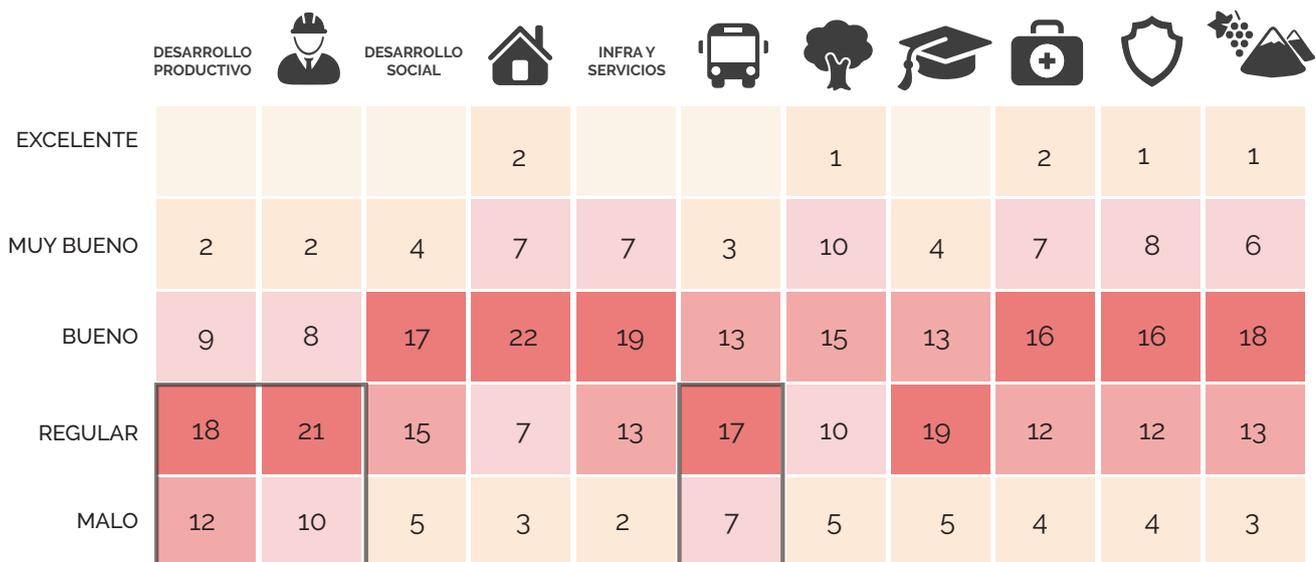
Uno de los principales aportes de la entrevista es la riqueza en información cualitativa que brinda. No obstante, contiene un recurso cuantitativo para definir los ejes estratégicos a abordar en la ciudad. Se pidió a los actores

calificar en una escala del 1 al 5 (malo, regular, bueno, muy bueno y excelente) la situación de los siguientes sectores de la realidad local:

- DESARROLLO PRODUCTIVO
- EMPLEO
- DESARROLLO SOCIAL
- VIVIENDA
- INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
- TRANSPORTE Y MOVILIDAD
- AMBIENTE
- EDUCACIÓN
- SALUD
- SEGURIDAD
- TURISMO

El siguiente mapa de calor se elaboró en base a los resultados agregados obtenidos de las

entrevistas. Los colores más oscuros representan mayor frecuencia en las respuestas:



De izquierda a derecha los logos indican los sectores: Desarrollo productivo, Empleo, Desarrollo social, Acceso a suelo y vivienda, Infraestructura y servicios, Transporte y movilidad, Ambiente, Educación, Salud, Seguridad, Turismo.

La mayoría de las opiniones se encuentra en las categorías "bueno" y "regular". Además, si sumamos la cantidad de respuestas malas y regulares para cada uno de los sectores, encontramos que las categorías "empleo", "desarrollo productivo" y "transporte y movilidad" son las que están en una situación más crítica.

Durante la presentación de diagnóstico en Catamarca a mediados de junio de 2018, este mapa fue presentado a los líderes. Luego de dicha presentación, de manera colaborativa, los líderes locales definieron los ejes estratégicos sobre los que trabajaron durante los tres

meses siguientes, así como dos proyectos para abordarlos.

Los líderes del área metropolitana de Catamarca convinieron trabajar sobre dos proyectos, uno de reestructuración de la movilidad urbana en el área central de Catamarca, y el segundo sobre el desarrollo e implementación de un modelo de desarrollo frutihortícola en el Valle Central del aglomerado.

En el apartado 2.2 se desarrolla el proceso de definición de los proyectos estratégicos en el marco de la segunda etapa de la planificación en Gran Catamarca.



2.1.3 La situación del hábitat

El hábitat humano puede ser definido como el conjunto de factores materiales e institucionales que condicionan la existencia de una población humana en una localización específica. Este concepto es una extensión por analogía de una conceptualización de hábitat ecológico y se utiliza tanto en urbanismo como en ecología humana.

Abordaremos la cuestión del hábitat en el área metropolitana de Catamarca a partir de cinco dimensiones: a) crecimiento y expansión urbana, b) acceso al suelo urbano y la vivienda, c) infraestructura y servicios, d) transporte y movilidad y e) espacios verdes.

Cada uno de estos puntos se desarrollará en dos momentos, en el primero se presentará la percepción que tienen los líderes locales sobre cada dimensión, y posteriormente la información será contrastada con datos provenientes de diversas fuentes verificables. Esto permite comprobar la distancia que media entre la percepción de los actores y la información de base científica.

A. CRECIMIENTO Y EXPANSIÓN URBANA

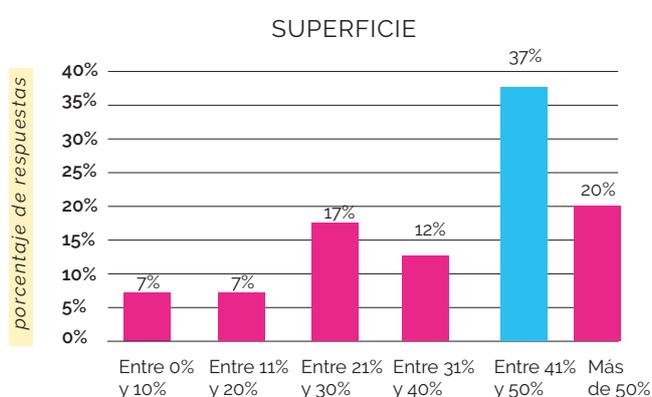
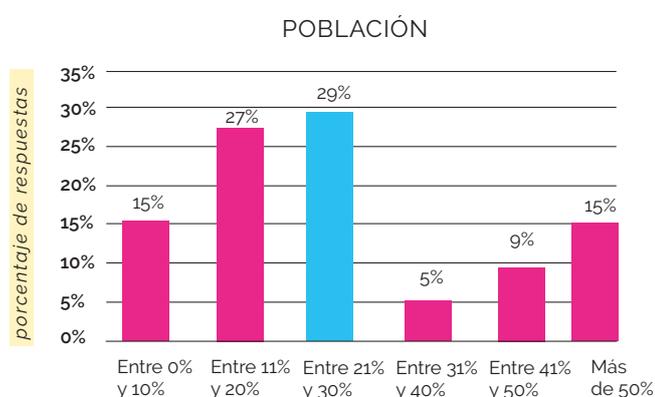
La percepción general de la mayoría de los entrevistados es que el aglomerado está cre-

ciendo mal (61%). Cuando el Programa de Ciudades preguntó sobre las razones de este mal crecimiento, los líderes resaltaron que se debe a que:

- Falta de planificación.
- Existe una expansión descontrolada.
- El crecimiento se produce segregado y fragmentado.
- Faltan políticas de densificación en la ciudad.
- El crecimiento no es sustentable.
- Faltan políticas a largo plazo.
- El crecimiento es dependiente de los planes de vivienda.
- Hay una falta de coordinación entre los gobiernos provincial y municipales.

En segundo lugar, para conocer la percepción del crecimiento poblacional y de la mancha urbana en el aglomerado, en la entrevista se consultó a los líderes cuánto consideraban que había crecido la ciudad en los últimos 10 años (2008-2018), tanto en términos de población como de superficie. Los gráficos a continuación muestran las respuestas agrupadas.

Gráficos 4 y 5. Porcentaje de percepción de crecimiento poblacional y de superficie, 2008 - 2018



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

La respuesta de los líderes locales ante la pregunta acerca del crecimiento poblacional se concentra en las categorías "entre un 21 y 30%" (29%), y "entre un 11 y 20%" (27%).

Mientras que respecto al crecimiento de la superficie de Gran Catamarca, la mayoría de los entrevistados (37%) considera que el aglomerado creció entre un 41 y 50% en los últimos años.

De acuerdo a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda y de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH) del INDEC, entre 2006 y 2016 el crecimiento interanual de población en el área metropolitana de Catamarca fue del 1,12%, similar al 1,12% de la media nacional para el periodo 2001-2010.

En relación al consumo de suelo por expansión de la mancha urbana, el Programa de

Ciudades de CIPPEC a través del LUD, identificó que en el período 2006 – 2016 la mancha urbana se expandió a un ritmo de 3,2% anual.

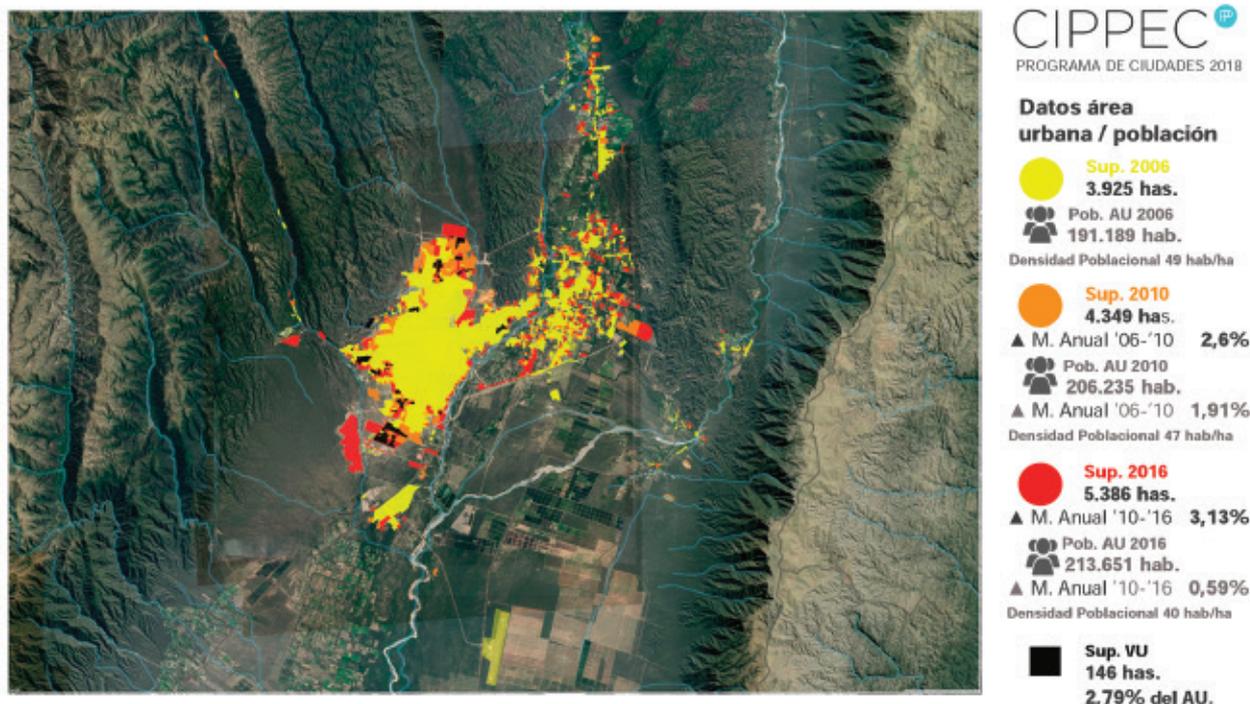
Estos datos representan un factor de crecimiento de 3x, lo que significa que por cada 1 punto porcentual de incremento poblacional, la ciudad se expande 3 puntos. Esta situación se refleja en el siguiente cuadro para los años 2006, 2010 y 2016.

Tabla 1. Evolución de densidad bruta en Gran Catamarca

AÑO	HABITANTES	SUPERFICIE (EN HECTÁREAS)	DENSIDAD BRUTA (HAB/HA)	CRECIMIENTO POBLACIONAL	CRECIMIENTO SUPERFICIE URBANA
2006	191.189	3.925	48,71	11,75%	37,2%
2010	206.235	4.349	47,42		
2016	213.651	4.349	39,67		

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, LUD 2018.

Mapa 1. Análisis de expansión urbana y poblacional en Gran Catamarca



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC - LUD 2018, CNPhyV 2010 y EPH 2016.

La Nueva Agenda Urbana⁽²⁾-NAU- consagrada en Hábitat III, sostiene la conveniencia de ciudades compactas por sobre los patrones de urbanización difusos o "a saltos" ⁽³⁾. Esta recomendación sostiene que las ciudades compactas son más eficientes a la hora de prestar servicios, favorecen la densidad de relaciones sociales y, por ende, aumentan las posibilidades de la economía urbana, además de disminuir la segregación residencial, posibilitando mixtura social.

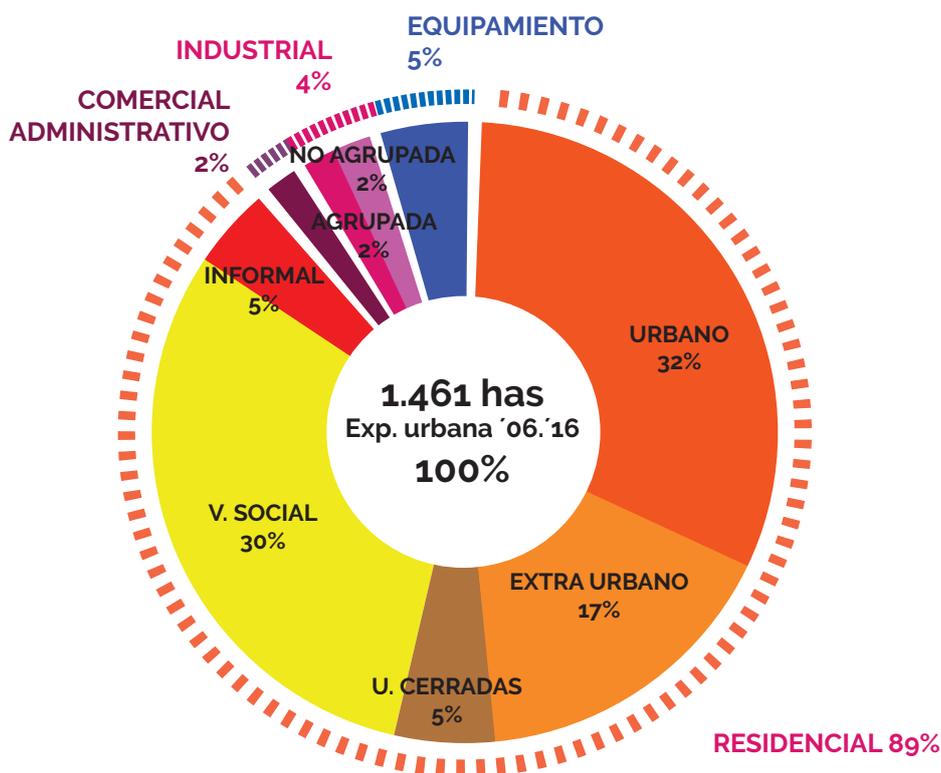
Las ciudades compactas generan escenarios urbanos con mezcla de usos y facilitan el acceso al suelo urbano bien localizado, evitando los vacíos urbanos.

Las ciudades compactas también disminuyen su impacto en el territorio, evitando consumir suelo productivo, lo que les permite contar

con espacios que le aseguren alimentos frescos de cercanía. Asimismo, logran estar mejor conectadas, disminuyendo los tiempos de viaje entre las distintas áreas y favoreciendo la construcción de sistemas de movilidad sustentables que incorporen al peatón y al ciclista.

En el caso de la expansión urbana del área metropolitana de Catamarca, el análisis de los usos del suelo que explican la expansión entre 2006 y 2016, muestra que el 32% de la expansión corresponde a usos urbanos, el 30% se debe al desarrollo de vivienda social, el 17% corresponde a expansión extraurbana, el 5% son urbanizaciones cerradas, otro 5% es ocupación informal del suelo y el 4% es uso industrial, entre otros usos. La distribución territorial de los usos se puede observar en el mapa 2 a continuación.

Gráfico 6. Porcentaje de expansión urbana por tipo de uso de suelo, 2006 – 2016

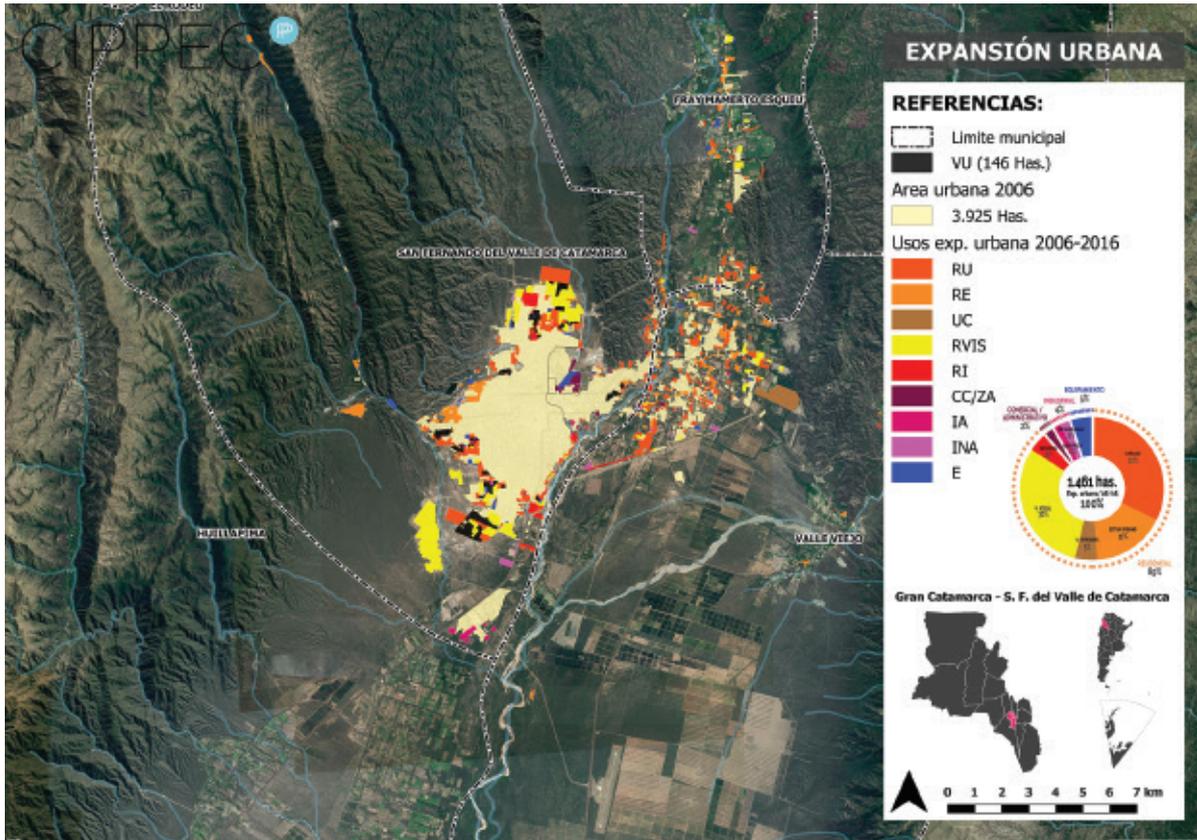


Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

⁽²⁾ NAU, recurso disponible en <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>.

⁽³⁾ Aspectos más detallados sobre planeamiento territorial se encuentran en "Directrices Internacionales sobre Planificación Urbana y Territorial" adoptadas por el Consejo de Administración de ONU-Hábitat en su resolución 25/6, de 23 de abril de 2015. Disponible en <https://unhabitat.org/books/directrices-internacionales-sobre-planificacion-urbana-y-territorial/>.

Mapa 2. Usos del suelo en la expansión urbana, 2006 – 2016 en Gran Catamarca



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC – LUD 2018.

“ La ciudad se está expandiendo pero no se densifica. La trama urbana es dispersa y hay gran cantidad de terrenos baldíos y vacíos urbanos. Además la población se mueve hacia las periferias y las zonas suburbanas y eso demanda llevar los servicios cada vez más lejos. Quiero que las ciudades del NOA se compacten y no que haya satélites que implican mayor gasto de servicios de energía, agua potable, de infraestructura vial ”

Lider de Gran Catamarca

“ El PROMEBA es una gran herramienta que tiene Nación a través de las provincias para ordenar los asentamientos e ir cubriendo el déficit habitacional. Hoy el Programa actúa en el norte de la ciudad donde hay grandes problemas con los servicios básicos y suelo. ”

Lider de Gran Catamarca

“ La ciudad está creciendo mal. Sobre todo como consecuencia de políticas de vivienda provincial y nacional que expulsan a la población afuera de la capital. Valle Chico es el testimonio más visible del crecimiento urbano en los últimos 10 años ”

Lider de Gran Catamarca

“ El crecimiento de la mancha urbana es un tanto caótico. Obedece más a las especulaciones de suelo que a una planificación organizada, y esto genera grandes inconvenientes ”

Lider de Gran Catamarca

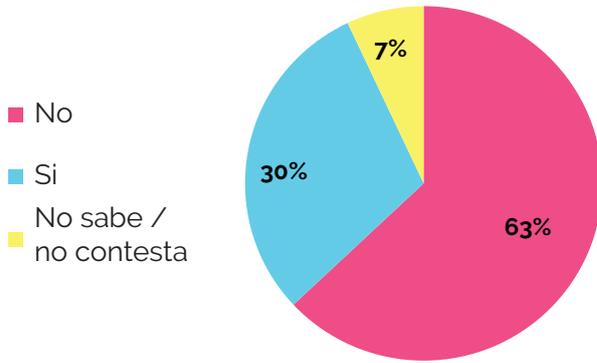
“ En la ciudad falta planificación urbana sostenible. Hubo siete intentos de generar ordenamiento territorial, pero no fueron mantenidas durante los diferentes períodos políticos ”

Lider de Gran Catamarca



B. ACCESO A SUELO Y VIVIENDA

En cuanto al acceso al suelo urbano y la vivienda en el área metropolitana de Catamarca, según la percepción de los líderes locales, el 63% consideró que no se desarrollan políticas públicas para promover el acceso (mientras que el 30% que cree que sí).



A su vez, el 81% de los encuestados manifestó que tanto la vivienda como el suelo urbano no son accesibles para la mayoría de la población.

Gráfico 7. Porcentaje de percepción sobre políticas de acceso al suelo urbano y vivienda

¿Se impulsan políticas para promover el acceso a la vivienda y al suelo urbano?

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

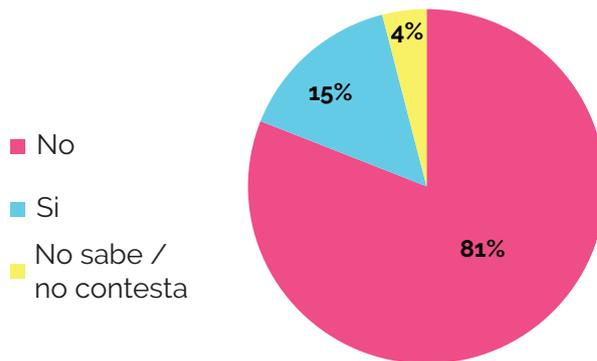


Gráfico 8. Porcentaje de percepción sobre acceso al suelo urbano y la vivienda

¿La vivienda y el suelo urbano son accesibles para la población?

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

EL LUD de CIPPEC estimó, en base a los datos censales de 2010, que el déficit cuantitativo, es decir la necesidad de viviendas nuevas en el área metropolitana de Catamarca es de 4.345 viviendas, y el déficit cualitativo, aquellas viviendas que necesitan mejoras y/o amplia-

ciones, alcanza a 7.198 hogares. Asimismo, por la dinámica demográfica de la localidad, cada año se forman en el área metropolitana 353 nuevos hogares, muchos de los cuales dependen de las políticas públicas para acceder a vivienda y suelo urbano.



PARA EL CÁLCULO DEL DÉFICIT HABITACIONAL SE CONSIDERA:

DÉFICIT CUANTITATIVO

Hogares en viviendas irrecuperables + Viviendas con más de un hogar.

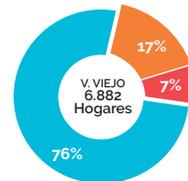
DÉFICIT CUALITATIVO

Hogares con viviendas recuperables + Viviendas aptas con hacinamiento por cuarto.

Los 353 nuevos hogares que se forman cada año en el área metropolitana surgen del crecimiento natural (nacimientos menos defunciones) + saldo migratorio (inmigrantes menos emigrantes).

Tabla 2. Análisis del déficit habitacional en el área metropolitana de Catamarca

Municipio	Total de H en viviendas habitadas	H en viviendas Aptas	H en viviendas irrecuperables	H en viviendas recuperables	H en viviendas aptas con hac. x cuarto	H en viviendas aptas con hac. familiar	H con déficit de vivienda	H que requieren mejoramiento de la vivienda que ocupan	H que necesitan una vivienda nueva
Capital	42.037	32.785,00	481,00	4.781,50	840,00	3.149,50	9.252,00	5.621,50	3.630,50
Fray Mamerto Esquiú	3.019	2.383,00	48,00	350,50	75,00	162,50	636,00	425,50	210,50
Valle Viejo	6.882	5.227,50	120,00	996,00	155,00	383,50	1.654,50	1.151,00	503,50
TOTAL	51.938	40.396	649	6.128	1.070	3.696	11.543	7.198	4.345



Fuente: elaboración propia de CIPPEC - LUD 2018 sobre la base de INDEC 2010.

“

En Catamarca falta acceso a la vivienda. La oferta inmobiliaria tiene precios muy elevados y los créditos son sólo aptos para clase media alta. Las clases bajas acceden a una vivienda pública que no siempre es de buena calidad

”

Líder de Gran Catamarca

“

La población se asienta a los costados de ríos y arroyos lo cual es un riesgoso. Necesitamos regulación sobre los usos del suelo y una mirada a largo plazo

”

Líder de Gran Catamarca

“

El problema es que se construye vivienda social sin planificar. Donde la tierra es más barata van los pobres y esto produce segregación, y la estigmatización de algunas zonas

”

Líder de Gran Catamarca

“

La demanda habitacional no está satisfecha, hay déficit. Si bien hay un esfuerzo por cubrirlo, las viviendas no se generan a la misma velocidad que crece la demanda

”

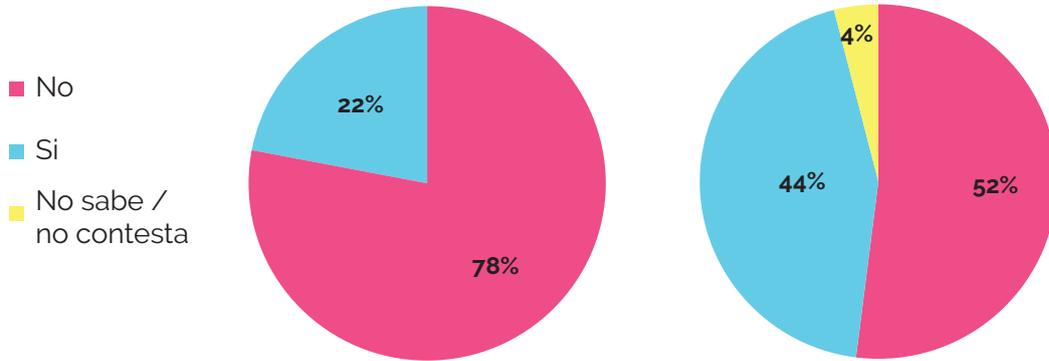
Líder de Gran Catamarca

C. INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

En lo que respecta a la percepción sobre las redes de infraestructura y los servicios urbanos básicos, un 78% de los entrevistados manifestó que la calidad de los servicios públicos no es

adecuada. Asimismo, más del 50% coincidió en que el costo de los servicios está fuera del alcance de la población.

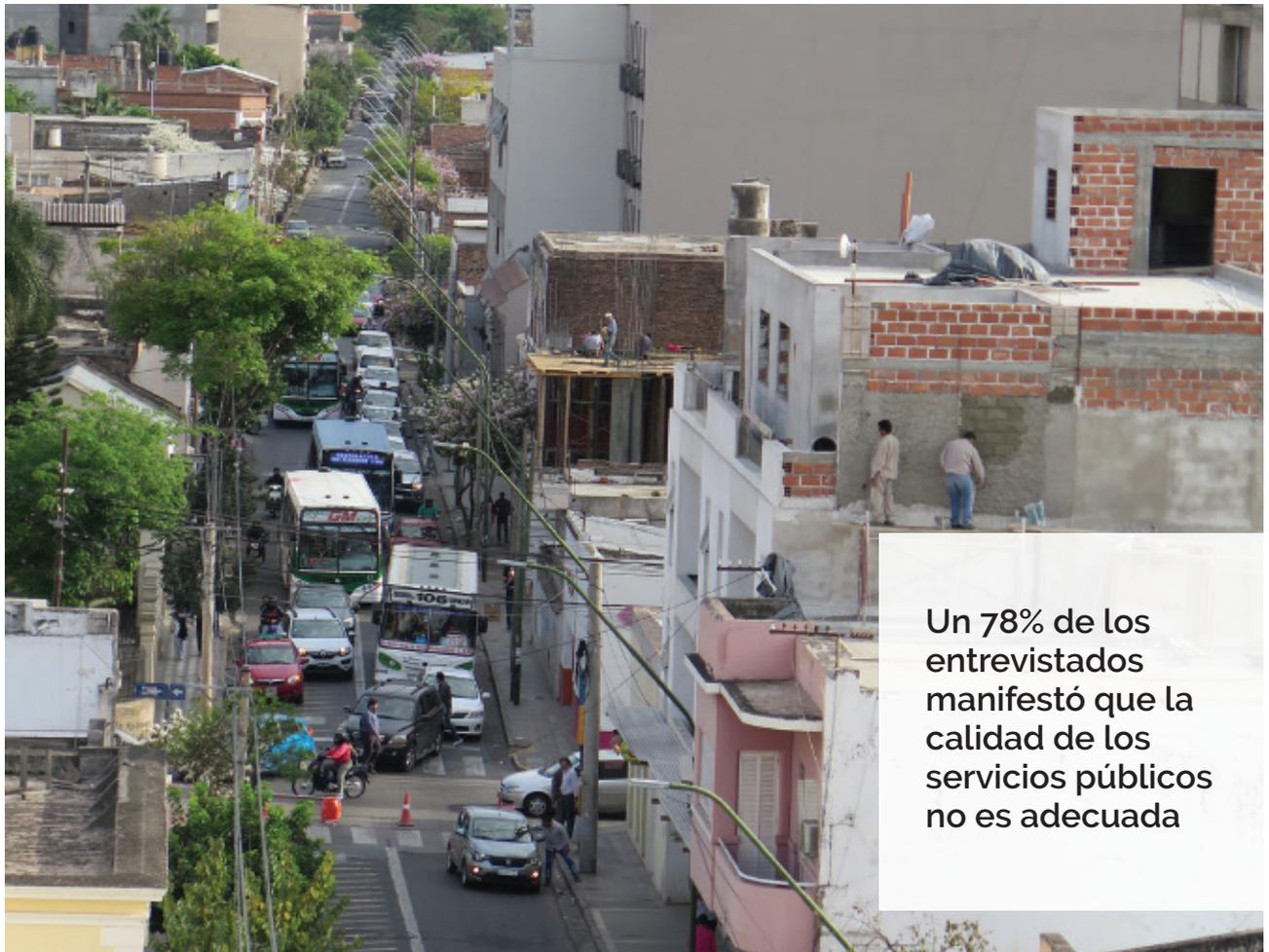
Gráficos 9 y 10. Porcentaje de percepción sobre los servicios básicos



¿La calidad de los servicios básicos (gas, agua, electricidad y cloacas) es adecuada?

¿Los servicios básicos (gas, agua, electricidad y cloacas) son accesible para la mayoría de la población?

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.



A continuación, se contrasta la percepción de los líderes del aglomerado de Catamarca con el análisis técnico de ADN Urbano.



Esta herramienta posibilita diagnosticar el estado de situación de la urbanización y proyectar escenarios de crecimiento futuro, analizando de manera integrada un conjunto de variables que aportan los censos nacionales: Acceso a servicios sanitarios (A), Densidad de población (D) y Necesidades Básicas Insatisfechas (N)⁽⁴⁾.

Es una forma de lectura del territorio que permite clasificar áreas urbanas en distintas categorías, en función de los tres indicadores ya descriptos. La unidad de análisis de esta metodología son los radios censales ya que se corresponden con las unidades geográficas más desagregadas.

El cruce de estos tres indicadores nos permite caracterizar ocho tipologías de áreas, las que se describen en el cuadro subsiguiente.

—
Fuente: Lanfranchi, 2017.

Tabla 3. Tipologías del ADN Urbano

	Bajo acceso a infraestructura (*)		Acceso adecuado a infraestructura	
Baja densidad D < 70 hab/ha	Vulnerable	Preurbanizada	Suburbanizada deprimida	Suburbanizada
Alta densidad D ≥ 70 hab/ha	Crítica	Preurbanizada saturada	Urbanizada deprimida	Urbanizada
	Alto NBI N < Media	Bajo NBI N ≥ Media	Alto NBI N < Media	Bajo NBI N ≥ Media

—
Fuente: Lanfranchi, 2017.

(*) El indicador toma los servicios sanitarios básicos relevados por el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda del INDEC, esto es: existencia de agua de red y red de cloacas.

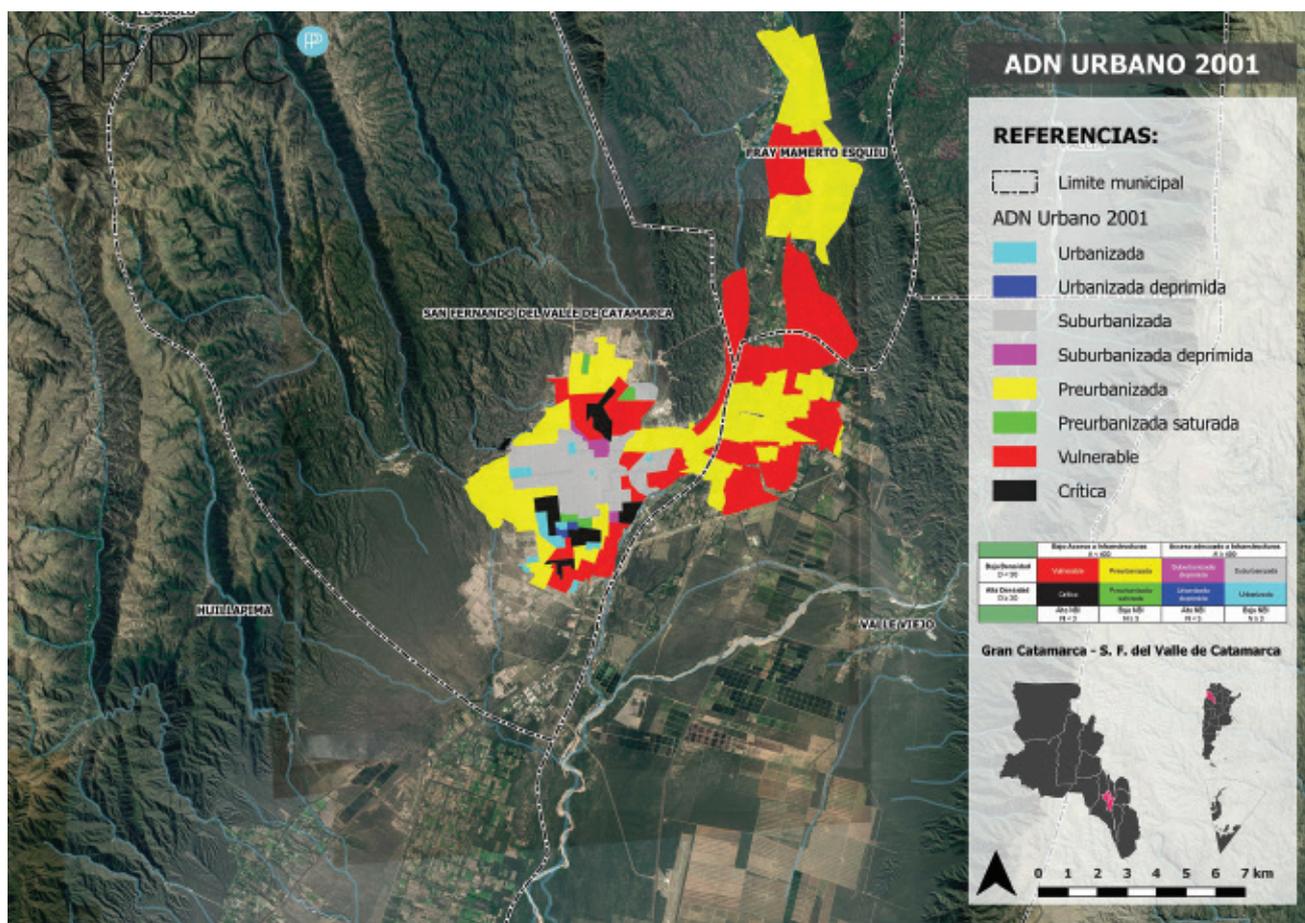
Los resultados del estudio de ADN para los tres municipios del área metropolitana de Catamarca muestran que para el año 2001 la existencia de áreas vulnerable en los bordes del aglomerado era significativa, sobre todo hacia el lado este. Estas áreas se encuentran acompañadas por una gran extensión de zonas preurbanizadas, es decir, zonas con baja

densidad poblacional, cuya población tiene cubiertas las necesidades básicas. Las zonas críticas se encuentran más cerca del área central, sobre todo al norte y sur del aglomerado, donde se observan zonas con alta densidad poblacional y altos niveles de necesidades básicas insatisfechas.

⁽⁴⁾ Si bien el periodo de estudio del trabajo del LUD (2006 - 2016) no coincide exactamente con el periodo intercensal (2001 - 2010), nos sirve para establecer una comparación entre incremento de la población y consumo de suelo.



Mapa 3. ADN Urbano 2001 para Gran Catamarca



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC - LUD 2018 y en base a CNPhyV, 2001.

El análisis del ADN Urbano para el año 2010 en Gran Catamarca muestra una mejora de las condiciones críticas y vulnerables. Predominan las áreas preurbanizadas al este del aglomerado, es decir, con baja densidad poblacional. Mientras que en el área central se

identifican mayormente zonas suburbanizadas, es decir, con acceso adecuado a infraestructura, niveles medios o mayores de necesidades básicas satisfechas y baja densidad poblacional.

“

Los servicios no se han equiparado al rápido crecimiento poblacional de la región. Los loteos o urbanizaciones nuevas no poseen los servicios básicos. Lo mismo ocurre con los asentamientos informales, falta infraestructura (calles, cordones, red eléctrica) para que las empresas puedan proveer los servicios

”

Lider de Gran Catamarca

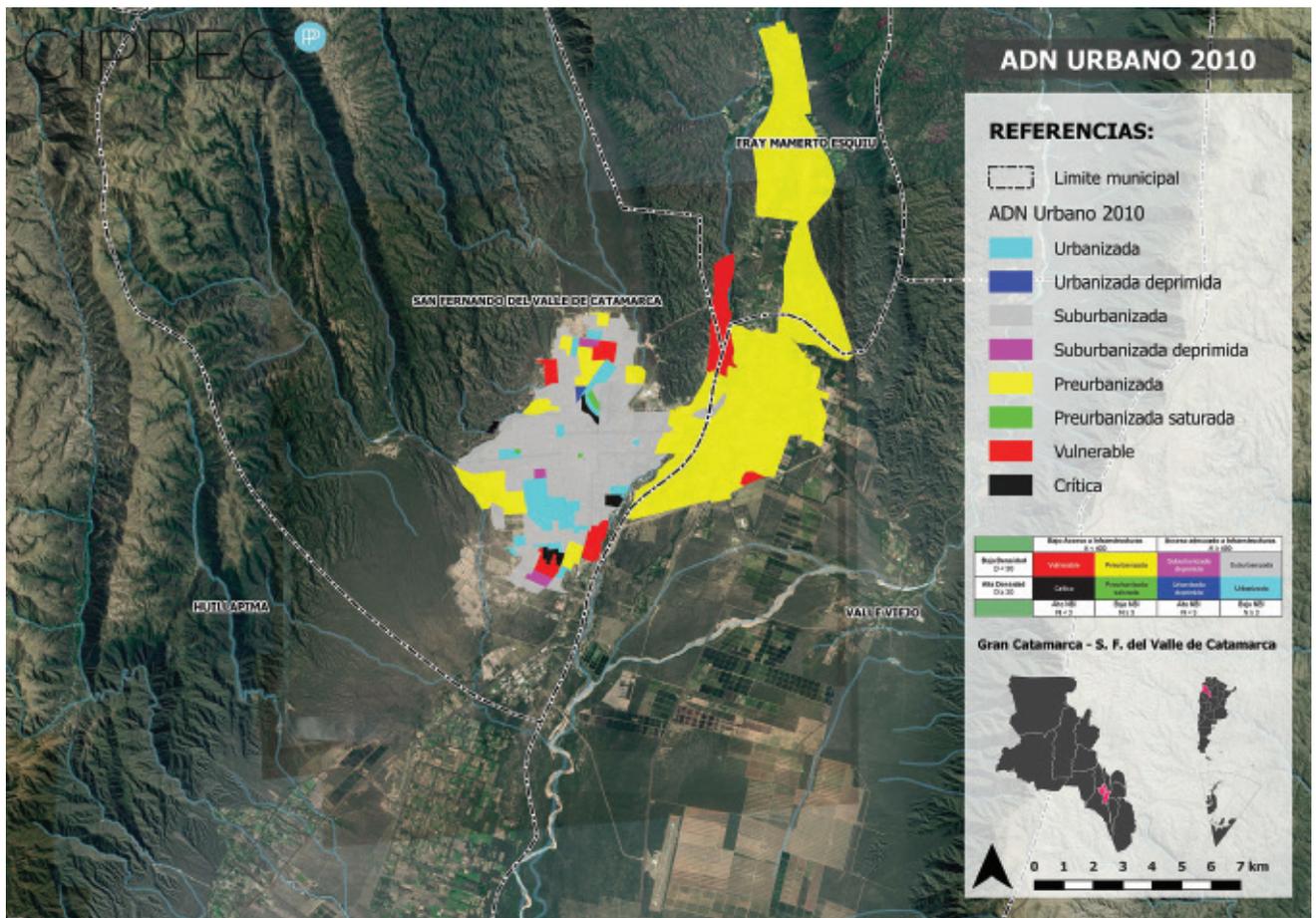
“

El costo de inversión de infraestructura es muy elevado. Sin embargo, hay un buen desarrollo de servicios de infraestructura (agua, cloacas, asfalto) con una amplia cobertura territorial. El problema es el alto costo en la provisión debido a la extensión de la ciudad

”

Lider de Gran Catamarca

Mapa 4. ADN Urbano 2010 para Gran Catamarca



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC - LUD 2018 y en base a CNPhyV, 2010.

“

Hoy más de la mitad de los vecinos de la ciudad no tiene gas natural. Hay programas de urbanización provinciales para la extensión de la red de gas y cloacas pero son temas que exceden la decisión local y municipal, porque el gas que ingresa a Catamarca no es suficiente para todos. Hace falta ayuda del Estado Nacional para generar nuevas conexiones

”

Lider de Gran Catamarca

“

Los barrios más pobres son los que más carecen de infraestructura. No tienen pavimentos, alumbrado público, agua potable. No hay gas natural, ni cloacas

”

Lider de Gran Catamarca

“

Los servicios van por detrás de la demanda de la construcción de las viviendas. Primero se construyen las viviendas y después tratan de vincularlas con las redes de agua, gas, luz, etc. Esto genera un crecimiento desordenado de la ciudad y un problema con el acceso a servicios

”

Lider de Gran Catamarca



Colorful, stylized letters (possibly 'MUNICIPALIDAD') along the edge of the shelter's roof.

A person sitting on a bench inside the shelter.

A person sitting on a bench inside the shelter.

A man sitting on a bench with a child on his lap inside the shelter.

A silver car parked on the street behind the shelter.

A silver car parked on the street behind the shelter.

Blue mountains in the background under a clear sky.

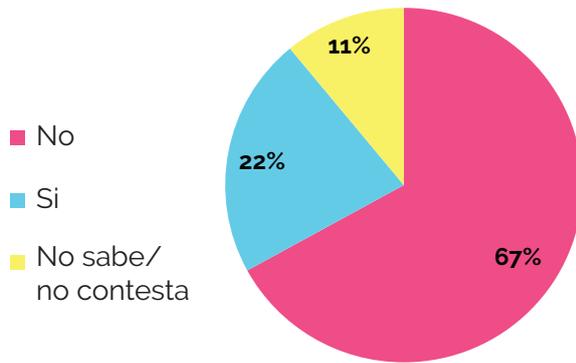
Tree with orange and green leaves in the upper right corner.

D. TRANSPORTE Y MOVILIDAD

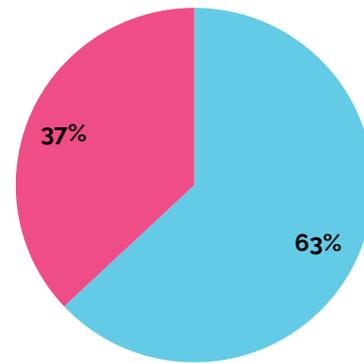
La percepción de los actores sobre transporte y movilidad muestra que casi el 70% de los entrevistados considera que la frecuencia y cobertura del transporte público no es adecuada.

cuada. Sin embargo, el 63% de los líderes entrevistados opinó que la tarifa del transporte público es adecuada para la mayor parte de la población.

Gráficos 11 y 12. Porcentaje de percepción sobre el transporte público



¿La frecuencia y cobertura del transporte público es adecuada?



¿La tarifa del transporte público es accesible para la mayor parte de la población?

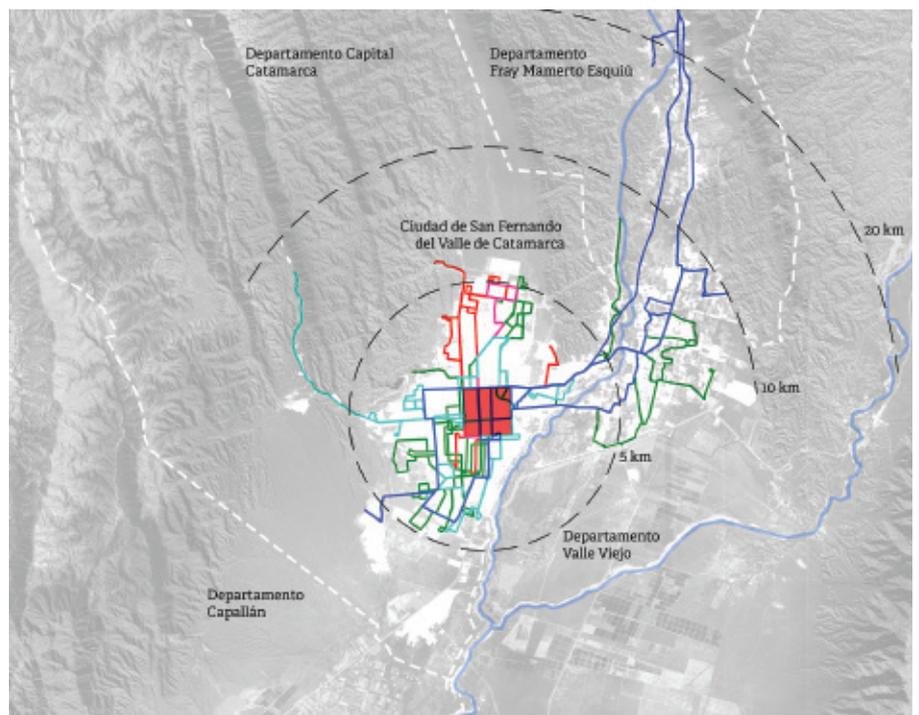
Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

Las carencias del sistema de transporte público obligan a gran parte de la población a recurrir al transporte privado como medio de desplazamiento (automóvil, motos, etc.), lo que se traduce en modelos de ciudad poco sostenibles e inequitativas.

El mapa a continuación muestra los recorridos de las líneas de colectivo del área metropolitana de Catamarca. Como se observa en los colores de las líneas, existen cinco empresas que prestan servicios de transporte público en un radio máximo de 20 km respecto del área central.

Mapa 5. Recorridos de las líneas de colectivo en el área metropolitana de Catamarca

Fuente: elaboración propia sobre la base de Municipalidad de San Fernando del Valle de Catamarca, 2018.



“

Es una cuestión cultural, la clase media no viaja en transporte público. Falta educación vial, ser más conscientes de la utilización de los medios de transporte

Lider de Gran Catamarca

”

“

Actualmente se están desarrollando nuevas vías de comunicación metropolitana. Esto es una fortaleza porque facilita el tráfico entre los municipios

Lider de Gran Catamarca

”

“

Es compleja la provisión de transporte público debido a grandes extensiones de tierra sin desarrollo urbano. Además Catamarca es una ciudad monocéntrica, lo que sumado a la preferencia de uso del transporte privado genera altos niveles de congestión en el centro cívico comercial.

Lider de Gran Catamarca

”

“

Falta mucha infraestructura vial, el transporte público es limitado a avenidas y no tiene buena frecuencia y cobertura

Lider de Gran Catamarca

”

“

Está saturado el tráfico de motos, porque es el medio de transporte más económico. Esto provoca caos para entrar a la ciudad

Lider de Gran Catamarca

”

“

El 70% de los vehículos se mueven en la ciudad y van para el centro. Es muy complicado armar un servicio de transporte eficiente. La moto es la forma que encuentran los ciudadanos de resolver su problema de movilidad

Lider de Gran Catamarca

”

“

El tránsito en el casco céntrico es caótico, sobretodo en la hora pico. Es un problema difícil de solucionar dada la cantidad alta de autos que hay en la ciudad. Además esto impacta en el servicio que brinda la empresa de colectivos ya que dificulta que el operario llegue al lugar en menos de 15 minutos

Lider de Gran Catamarca

”

“

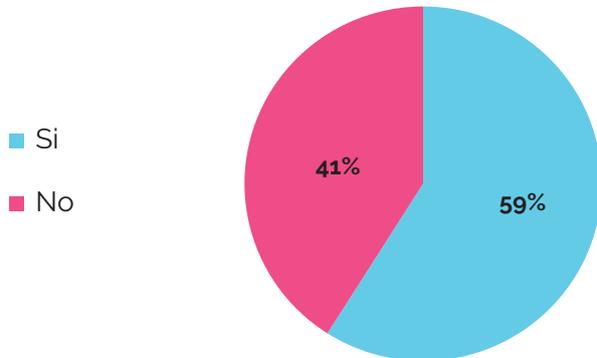
Falta conectividad transversal (de Este a Oeste) para darle fluidez al tráfico comercial y turístico. Además al aeropuerto le falta alguna terminal de buses para desarrollar el turismo

Lider de Gran Catamarca

”

E. ESPACIOS VERDES

Respecto de las plazas y parques públicos, el relevamiento arrojó que la mayoría de los catamarqueños consideran que existen espacios verdes adecuados en cantidad, calidad, distribución territorial y accesibilidad.



Sin embargo, un porcentaje alto de los entrevistados (41%) consideró que esta infraestructura urbana no es suficiente.

Gráfico 13. Porcentaje de percepción sobre plazas y parques públicos

¿Existen plazas y parques públicos adecuados en cantidad, distribución territorial, accesibilidad y calidad?

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

El área metropolitana de Catamarca se caracteriza por su convivencia con una geografía imponente. Ubicada a orillas del río del Valle y de las sierras Ambato y Ancasti, el aglomerado concentra más de la mitad de la población total de la provincia.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda un mínimo de 10m² de espacios

verdes por habitante. En términos de espacios verdes, en el área metropolitana se destacan plazas en el área central como son la plaza 25 de Mayo, La Alameda, el parque Adán Quiroga y el Parque de los Niños, entre otros. En paralelo, Gran Catamarca cuenta con el paseo del dique El Jumeal, y los senderos precordilleros.





2.1.4 Inequidad social

Para continuar con el diagnóstico perceptivo, el Programa de Ciudades pidió a los entrevistados que califiquen la situación de la pobreza y desigualdad en el aglomerado, calificándola en las siguientes categorías: excelente, muy bueno, bueno, regular y malo.

Cuando se preguntó sobre los indicadores de desigualdad, los actores tuvieron opiniones diversas. Por un lado los entrevistados señalaron que Gran Catamarca no posee una brecha social tan marcada, que la segmentación social es incipiente, que la desigualdad se basa en la falta de compromiso y motivación y que se trata de un aglomerado bastante homogéneo.

Por otro lado, los entrevistados señalaron que los niveles de desigualdad son altos, que existe un aumento de la brecha entre ricos y pobres y que ciertos sectores de la sociedad no acceden a las oportunidades que la ciudad ofrece.

Asimismo, si bien algunos entrevistados más optimistas consideran que el área metropolitana de Catamarca está mejor en términos de inequidad respecto a otras ciudades de la Argentina, se reconoce que se intensificó la segregación territorial a partir de la construcción de vivienda social y el aumento del uso de áreas periurbanas para residencia permanente.

“

El grueso del segmento poblacional corresponde a la clase media, aunque hay población de escasos recursos. Es una ciudad inequitativa, aunque sin grandes desigualdades

”

Líder de Gran Catamarca

“

Hay una división marcada de clases y fragmentación socio espacial. Hay que empezar a mezclar la sociedad, para que nacer en un barrio no determine la vida de las personas

”

Líder de Gran Catamarca

“

Es una ciudad segmentada debido a la mala planificación de la vivienda social. No sólo se ubican segregados en el territorio, sino también a nivel de mezclas sociales, de edades y de trabajos. No hay cohesión social

”

Líder de Gran Catamarca

“

Hay mucha pobreza, pero no hay grandes problemas de desigualdad, en comparación con otras provincias

”

Líder de Gran Catamarca

“

No hay villas miserias como en las ciudades grandes. Hay áreas periféricas de pobreza

”

Líder de Gran Catamarca

Mapa 6. Barrios populares del área metropolitana de Catamarca

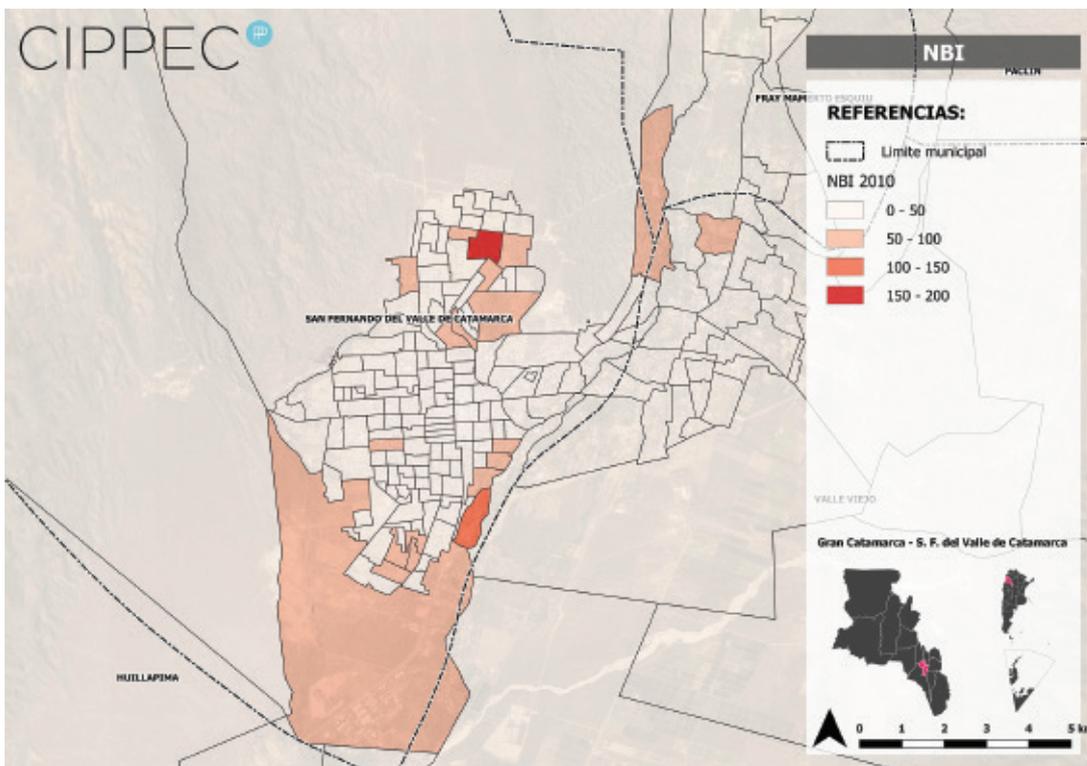


Fuente: RENABAP, 2018.

El mapa con datos de barrios populares del RENABAP muestra que la ubicación de los sectores con mayor NBI se ubica en los sectores

norte y sureste del área metropolitana de Catamarca.

Mapa 7. NBI del área metropolitana de Catamarca



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, LUD 2018, en base a CNPhyV, 2010.

Cuando miramos a la inequidad en términos de la distribución de la población con necesidades básicas insatisfechas en el territorio y entendiendo al NBI como indicador de pobreza estructural, observamos que la población con los mayores índices se localizan en sectores periféricos del norte y sur del aglomerado (ver Mapa NBI del área metropolitana de Catamarca).

De esta forma los sectores más pobres de la ciudad están ocupando las peores localizaciones urbanas en términos de acceso a infraestructura urbana, transporte y movilidad y cambio climático, entre otros.

Estos datos de expansión urbana y aumento de la brecha social coinciden con los analizados por el Programa de Ciudades de CIPPEC. Si tomamos los datos sobre uso de suelo residencial en Gran Catamarca elaborados por el LUD para el período 2006 – 2016, un total del 22% corresponde a uso extra urbano y urbanizaciones cerradas. Estas urbanizaciones se encuentran ubicadas sobre todo en el este del aglomerado. Mientras que un 30% del uso del suelo residencial se corresponde con vivienda social, la cual se encuentra ubicada en las zonas norte y sur del área metropolitana.

Las opiniones de los entrevistados sobre los niveles de inequidad en Gran Catamarca pueden variar entre **inexistentes** y **altos**



2.1.5 Resiliencia urbana

El IVSD es una evaluación cuantitativa, estadística que permite identificar la heterogeneidad de la distribución geográfica de la vulnerabilidad social frente a posibles catástrofes climáticas. A partir de la observación de un conjunto de indicadores analizados por radio censal se mapea la distribución geográfica de la población vulnerable (Natenzon, 2015).

Para el desarrollo del índice se empleó la metodología construida para el Proyecto UBACYT - PDTS-PF01 (2013-2015)⁽⁵⁾ del Programa de Investigaciones en Recursos Naturales y Ambiente (PIRNA) de la Universidad de Buenos Aires. Elaborado en base a Minaya (1998), Hearn Morrow (1999), Barrenechea et al. (2003) y proyecto UBACYT 2013-2016 ⁽⁶⁾ también del PIRNA.

Las bases estadísticas con las que se trabajó para elaborar el IVSD provienen del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2010 de la base REDATAM (actualizada el 8 de junio de 2015) y, complementariamente, de direcciones o secretarías de estadística de instituciones oficiales.

La delimitación del área urbana se realizó por análisis visual de imágenes satelitales de alta resolución espacial y cartografía de uso de suelo de la provincia.

Para conformar el IVSD se tuvieron en cuenta las condiciones sociales, habitacionales y económicas de la población. A su vez para cada una de estas dimensiones fueron definidos variables e indicadores. Cada indicador seleccionado (10 en total) dio cuenta de algunos aspectos significativos que hacen a la complejidad social y, en consecuencia, a la vulnerabilidad social previa a un desastre.

Para la dimensión social, las variables analizadas fueron: educación (a partir del indicador del analfabetismo), salud (medida por la distancia óptima de acceso a un centro de salud equivalente a menos de 2,5 km), y por último la demografía (teniendo en cuenta la

cantidad de personas menores a 14 años y mayores a 65, población con limitaciones operativas y/o de discernimiento que requieren asistencia ante un posible desastre). Para operacionalizar la dimensión habitacional, las variables observadas fueron la vivienda (considerando el hacinamiento crítico que da cuenta del capital habitacional del que dispone la población estudiada) y el acceso a servicios básicos (red pública de agua potable y de desagües cloacales). Por último, la dimensión económica fue desagregada en las variables de trabajo (medida por la cantidad de desocupados), nivel educativo de los jefes del hogar y la presencia de hogares sin cónyuge que pone en desventaja a la familia para la vida cotidiana, mucho más en las situaciones extraordinarias de catástrofes.

A partir de la agregación de estos datos, el IVSD en valores absolutos permite detectar las unidades político administrativas o censales con mayor cantidad de población vulnerable, mientras que el IVSD en valores relativos detecta aquellas unidades político administrativas o censales en donde el porcentaje de población vulnerable de esa unidad/ radio censal es mayor en relación al total de su población. El IVSD síntesis a nivel de radio censal se calcula por combinación de los valores absolutos y relativos.

En total se elaboran 23 mapas: 10 absolutos (un mapa por cada indicador), 10 relativos, 1 IVSD síntesis de la relación entre el resultado absoluto y el relativo, 1 IVSD absoluto y 1 IVSD relativo. Los mapas serán expuestos a continuación para el caso del área metropolitana de Catamarca.

La zona de estudio es aglomerado de Catamarca, una de las áreas urbanas metropolitana más importante del NOA, con 192.987 habitantes según datos del último censo de población en una superficie de 67 km². Está formado por los departamentos de:

- Capital
- Valle Viejo
- Fray Mamerto Esquiú

⁽⁵⁾ Proyecto UBACYT - PDTS-PF01 (2013-2015): "Pensando en el futuro, actuando hoy: El uso de información sobre vulnerabilidad social para la gestión de riesgo de desastres".

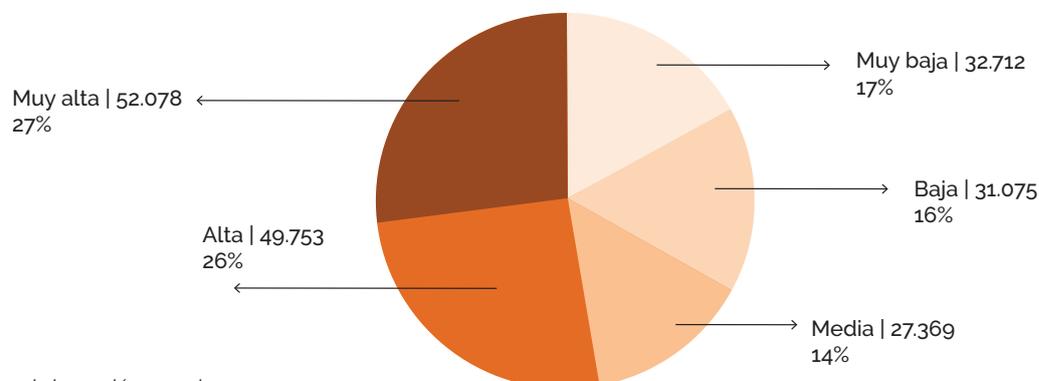
⁽⁶⁾ Proyecto UBACYT (2013-2016): "La adaptación al cambio climático en grandes ciudades: Adecuación energética, vulnerabilidad social y normativa en el Aglomerado Gran Buenos Aires". Directora: Aurora Besalu Parkinson.



RESULTADOS

Los resultados obtenidos se muestran a continuación:

Gráfico 14. Cantidad de población según categorías de IVSD en Gran Catamarca



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

El gráfico muestra que casi el 30% de la población tiene la mayor vulnerabilidad social, donde se presentan los mayores valores de las 10 variables medidas en valores absolutos y relativos para la población, con altas tasas de analfabetismo, esta población está constituida por menores de entre 0 a 14 años y ma-

yores de 65 años, con niveles altos de hacinamiento y desocupación, hogares con un jefe de hogar a cargo y educación máxima de secundario incompleto, carencia de agua potable y cloacas y lejanía a los centros de salud.

Tabla 4. Total de población según categorías de ISVD síntesis de los departamentos de Gran Catamarca

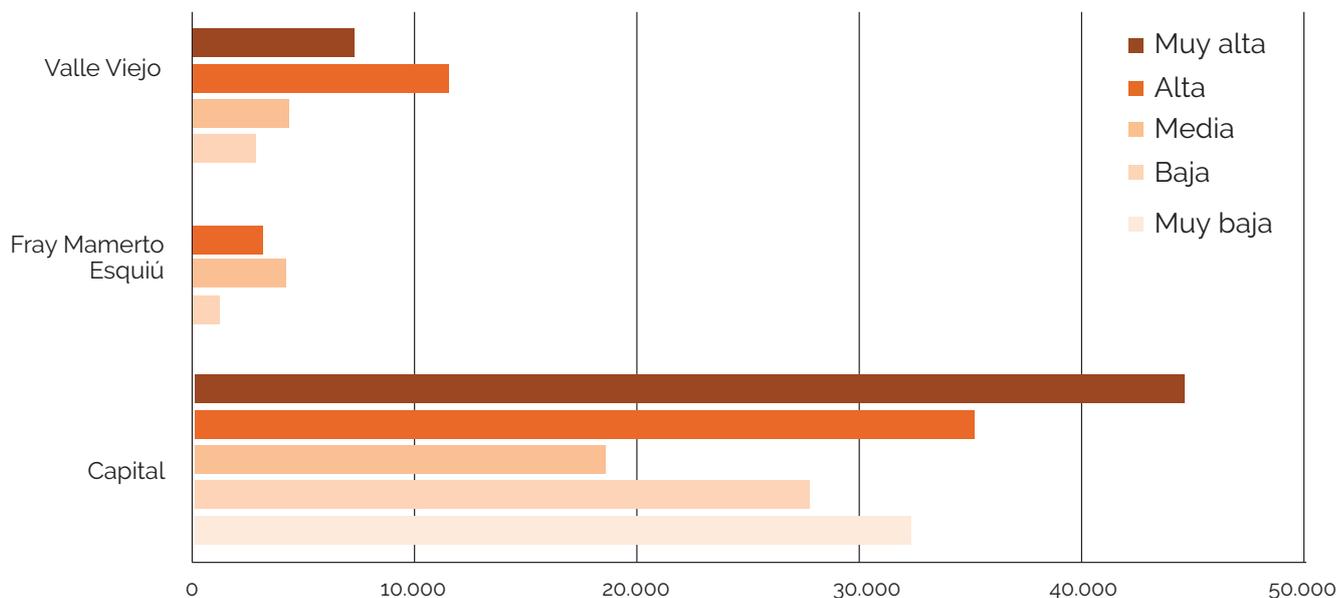
	CAPITAL	FRAY MAMERTO ESQUIÚ	VALLE VIEJO	TOTAL GENERAL	%
Muy Baja	32.712	0	0	32.712	17%
Baja	27.817	831	2.427	31.075	16%
Media	18.474	4.254	4.641	27.369	14%
Alta	35.452	2.803	11.498	49.753	26%
muy alta	44.970	0	7.108	52.078	27%
Total	159.425	7.888	25.674	52.078	100%

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

La mayor cantidad de población en la categoría de vulnerabilidad social alta se encuentra en el departamento Capital. Este departa-

mento también presenta la mayor cantidad de población con baja vulnerabilidad social.

Gráfico 15. Total de población según categorías de ISVD síntesis de los departamentos de Gran Catamarca



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

Tabla 5. Total y porcentaje de personas, hogares, viviendas, radios censales y superficie según categorías de ISVD síntesis

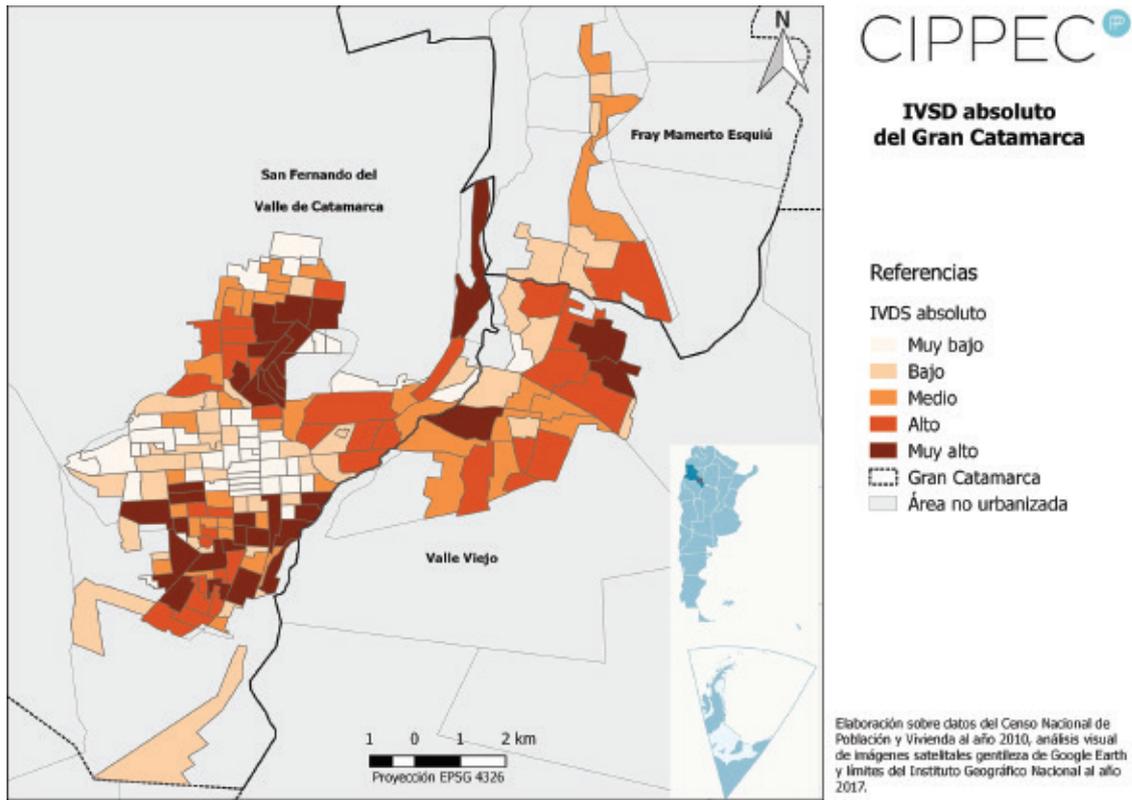
IVDS SINTESIS	POBLACIÓN	%	HOGAR	%	VIVIENDA	%	RADIOS CENSALES	%	SUPERFICIE (HA)	%
Muy Baja	32.712	17%	11.649	22%	10.032	20%	43	23%	911	14%
Baja	31.075	16%	8.950	17%	8.468	17%	34	18%	650	10%
Media	27.369	14%	7.613	14%	7.153	14%	28	15%	1.300	19%
Alta	49.753	26%	12.999	24%	12.403	25%	45	24%	2.578	38%
muy alta	52.078	27%	12.548	23%	12.432	25%	36	19%	1.275	19%
Total	192.987	100%	53.759	100%	50.488	100%	186	100%	6.715	100%

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.



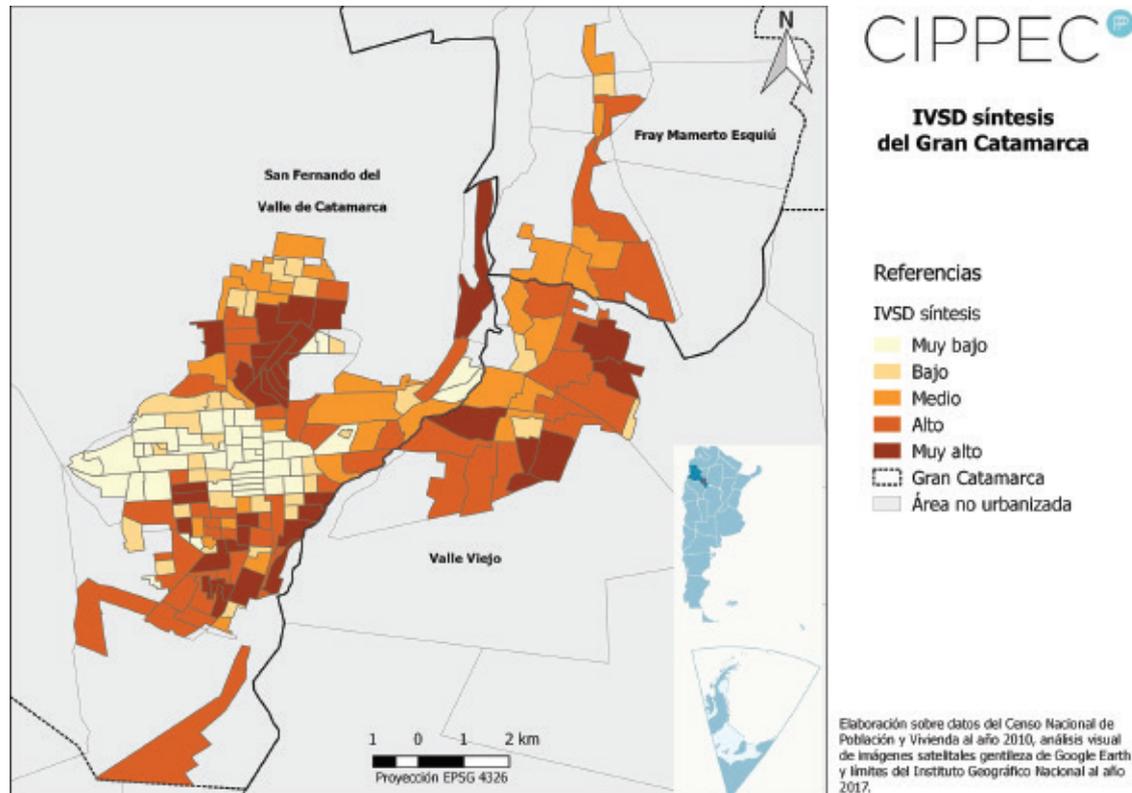
El IVSD permite analizar la vulnerabilidad social frente a posibles catástrofes climáticas

Mapa 8. IVSD absoluto del área metropolitana de Catamarca



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

Mapa 9. IVSD síntesis del área metropolitana de Catamarca



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

CAMBIO CLIMÁTICO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE CATAMARCA: PERCEPCIÓN DE LA COMUNIDAD Y ACCIONES GUBERNAMENTALES

De acuerdo a las entrevistas realizadas a los líderes, los catamarqueños reconocen algunos efectos del cambio climático. Entre las principales respuestas recopiladas los líderes identifican principalmente un aumento de las temperaturas por encima del promedio histórico.

También señalaron aumentos en los niveles de humedad, lo que significó una modificación del clima seco característico de la región. Los entrevistados además identificaron el aumento

del polvo en suspensión y de las inundaciones consecuencias del cambio climático en el área metropolitana de Catamarca.

Además de los efectos que el cambio climático ocasiona en el aglomerado de Catamarca, el Programa de Ciudades preguntó qué hace el área metropolitana en términos de adaptación y mitigación del cambio climático para conocer la opinión de los líderes locales. Algunas medidas identificadas fueron:

- Implementación de políticas de forestación.
- Implementación de políticas de gestión de inundaciones.
- Capacitación y concientización sobre el cambio climático y sus efectos.
- Creación y desarrollo de espacios verdes.
- Registro de gases de efecto invernadero.

La opinión de los líderes respecto de las acciones de gobierno que permitan mejorar la resiliencia urbana y mitigar los efectos del cambio climático en el área metropolitana está dividida entre una mayoría que considera que no existen dichas políticas, y una minoría que cree que se llevan adelante políticas de mitigación y adaptación.

El gráfico a continuación muestra que casi un 80% de los entrevistados considera que no se utilizan los sistemas de alerta temprana ni se usa la tecnología necesaria para proteger la infraestructura, los activos y a los integrantes de la comunidad de las consecuencias del cambio climático.

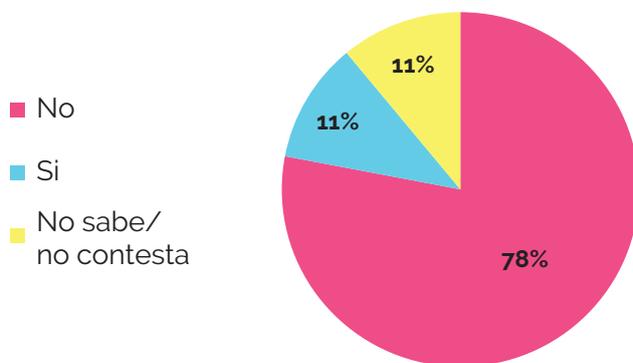


Gráfico 16. Porcentaje de percepción sobre uso de tecnologías y sistemas de alerta temprana

¿Se usan tecnologías y sistemas de alerta temprana para proteger la infraestructura, los activos y a los integrantes de la comunidad?

Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

“

El cambio climático se identifica en las inundaciones y aludes. Los ríos aumentaron sus caudales y las lagunas de retención no dan abasto. Se extendió el período de lluvias. Son sólo diez días de intenso frío. El clima ya no es tan seco, hay bastante humedad

”

Líder de Gran Catamarca

“

La ciudad sufre el cambio climático. Se identifica por la presencia de climas más húmedos y la extensión de la temporada de vientos que perjudican a la producción

”

Líder de Gran Catamarca

“

Se nota mucho el aumento de las temperaturas, sobre todo en verano

”

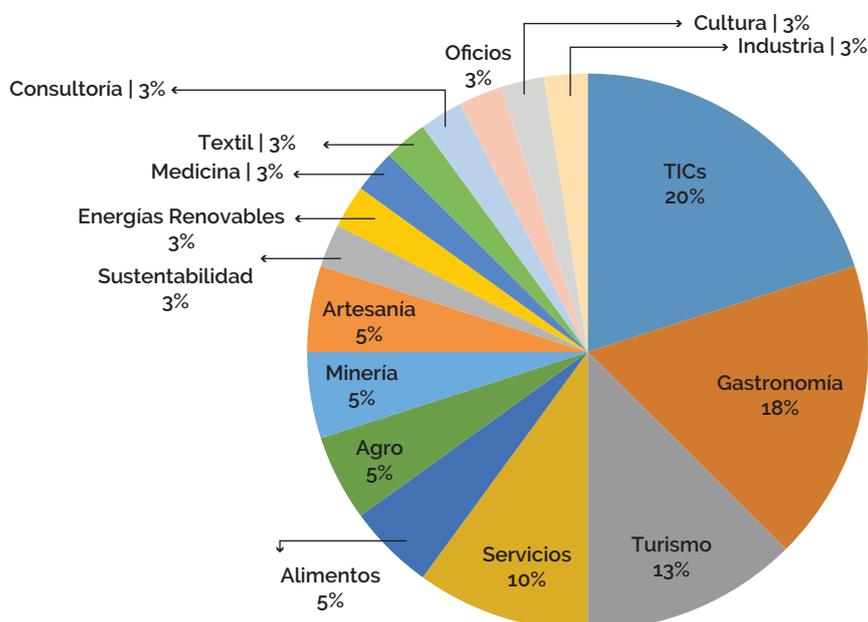
Líder de Gran Catamarca

2.1.6 Emprendedorismo y economía de plataformas

Como parte del proceso de planificación, se llevó a cabo un relevamiento específico en torno a la dinámica del ecosistema emprendedor local, sus oportunidades y desafíos. Para ello, se realizaron entrevistas en profundidad a los fines de conocer la percepción de una muestra no representativa de 9 emprendedores y 13 referentes de organizaciones de apoyo emprendedor.

En las entrevistas, se indagó respecto de qué sector o sectores locales eran percibidos como con mayor potencial para el desarrollo de emprendimientos. Se contabilizó la cantidad de menciones que cada sector recibió en el conjunto de entrevistas, pudiendo ser más de un sector por entrevistado. Los resultados se presentan agregados en el gráfico a continuación.

Gráfico 17. Porcentaje de sectores con mayor potencial emprendedor, según percepción de entrevistados



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

Muchos de los emprendedores y organizaciones de apoyo emprendedor entrevistadas coincidieron en señalar al sector TICs como el rubro con mayor dinamismo. Le sigue a continuación el sector gastronómico, con el 18% de las menciones, considerado el de más fácil aceptación por parte del mercado de consumo del Gran Catamarca. Sin embargo, muchos de los emprendimientos asociados a esta actividad son de subsistencia, con baja rentabilidad. Por detrás de los ya mencionados, vale resaltar la diversidad y variabilidad de respuestas obtenidas, con sectores tan heterogéneos como Turismo, Servicios, Alimentos, Textil, Agro, entre otros. La percepción de varios de los entrevistados es que en el Gran Catamarca está "todo por hacerse" y

que la inexistencia de oferta local de varios bienes y servicios es una gran oportunidad para emprender.

Otro de los indicadores incluidos en la entrevista apuntaba a conocer cuál era percibida como la principal motivación para emprender en el Gran Catamarca. Las opciones incluidas eran: a) necesidad, b) oportunidad de negocio, c) modo de vida o d) Otra. En este último caso, se habilitó la opción de que el entrevistado sugiriera la motivación, a su parecer, más importante.

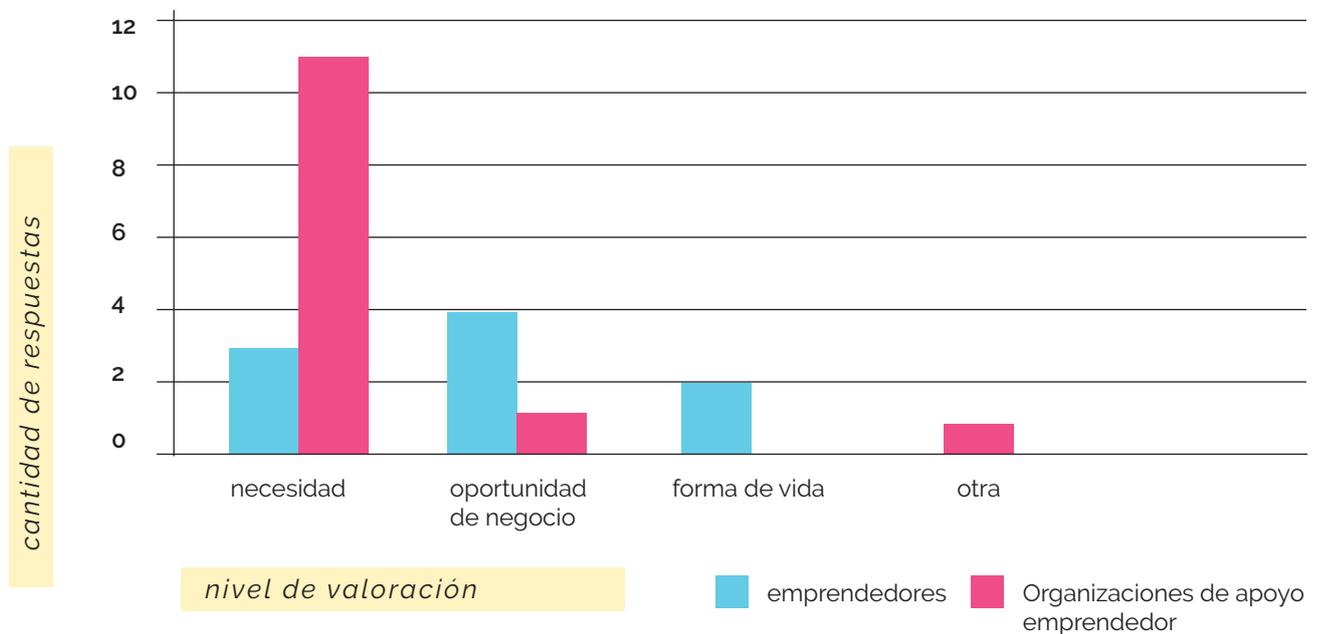
En esta oportunidad se observan notables divergencias entre la percepción de los emprendedores y de los referentes de organi

zaciones. En el primer caso, se observa cierta dispersión en las respuestas, siendo la respuesta más elegida, con casi la mitad de los entrevistados, que se suele emprender por la identificación de una oportunidad de negocio. Un tercio de los emprendedores encuestados consideró que la principal motivación era la necesidad, en tanto que sólo 2 de los entrevistados apuntaban al emprender como una forma de vida, por los valores y características asignados a ser emprendedor.

En cambio, los referentes de las organizaciones se inclinaron casi de manera unánime

(11 de las 13 respuestas) por la necesidad como principal motivación para emprender en el Gran Catamarca. Muchos de los testimonios apuntaban al carácter esencialmente de subsistencia de muchos emprendimientos del que fue identificado como uno de los sectores más dinámicos de la economía local: el gastronómico (vendedores ambulantes, kioskos, puestos callejeros, etc.). Tan sólo un entrevistado optó por la identificación de una oportunidad de negocio como motivo.

Gráfico 18. Principal motivación para emprender en el ecosistema local



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

Uno de los objetivos del relevamiento era identificar el nivel de desarrollo y los obstáculos y oportunidades existentes para el impulso de iniciativas locales de "economía colaborativa" o "economía de plataformas". Entendemos por estos conceptos a aquellos modelos de producción, consumo o financiación que se basan en la intermediación entre la oferta y la demanda generada en relaciones entre iguales (Peer-to-peer, P2P, o business-to-business, B2B) o de particular a profesional a través de plataformas digitales que no prestan el servicio subyacente, generando un aprovechamiento eficiente y sostenible de los bienes

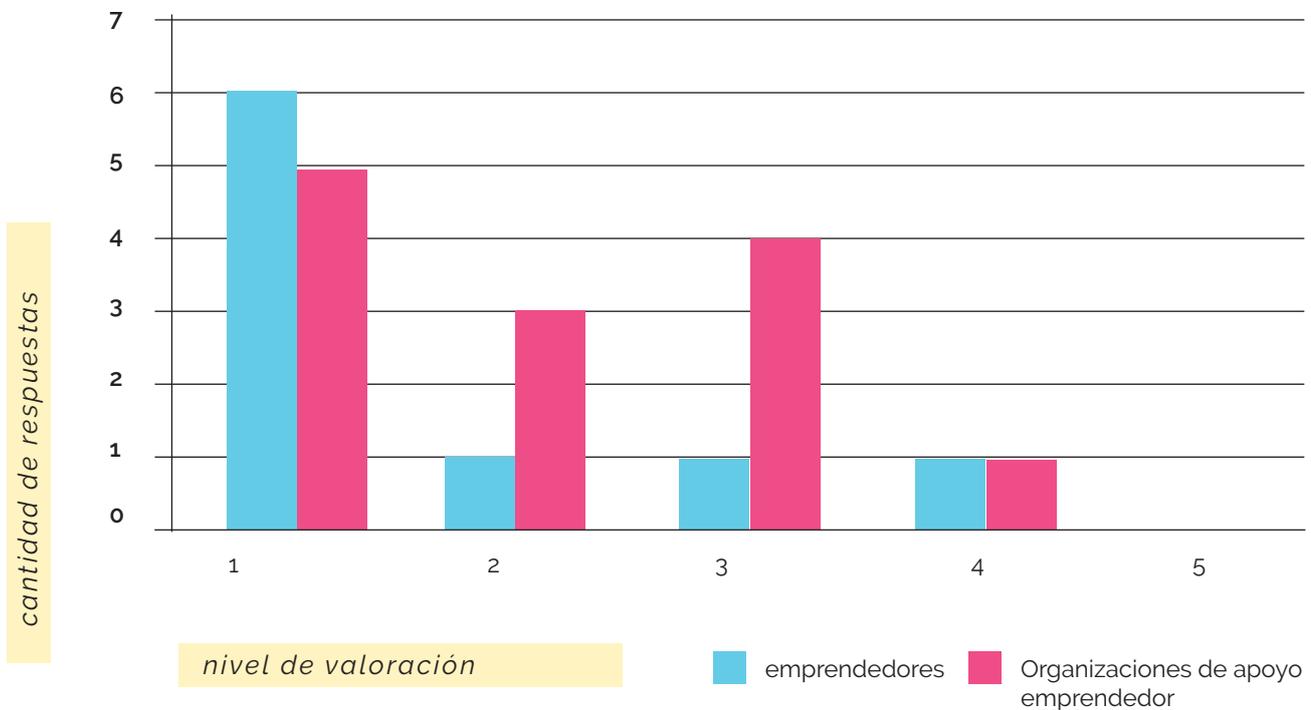
y recursos ya existentes e infrautilizados, permitiendo utilizar, compartir, intercambiar o invertir los recursos o bienes, pudiendo existir o no una contraprestación entre los usuarios.

Así, se consultó a ambos segmentos de entrevistados respecto de su percepción sobre el nivel de penetración de soluciones de economía colaborativa/de plataformas en la ciudad. Las respuestas posibles se encontraban en el rango entre 1 (muy bajo) y 5 (muy alto).

En este caso, observamos una relativa coincidencia en la valoración tanto de los emprendedores como de los referentes de organizaciones: la percepción predominante oscila entre caracterizar el nivel de penetración como "muy bajo" o "bajo". Apenas 2 emprendedores y 5 referentes optaron, en cambio, por la categoría "medio" o "alto" y ninguno seleccionó "muy alto". Se destaca así el potencial existente para nuevos desarrollos de este tipo, que parecen aún no haberse extendido lo suficiente en el Gran Catamarca.

Algunos entrevistados indicaron que había iniciativas incipientes e informales de este tipo, por ejemplo, a través de grupos de Facebook, en donde se generan dinámicas de compra-venta de bienes y servicios, o donde se ofrecen servicios relacionados con la gastronomía, viajes y logística. Otros entrevistados hicieron foco en la necesidad de avanzar en la inclusión digital de gran parte de la población local, así como en la transformación digital de los emprendedores para que este tipo de iniciativas ganen mayor presencia.

Gráfico 19. Nivel de penetración local de soluciones de economía colaborativa/ de plataforma



Fuente: elaboración propia sobre la base de CIPPEC, 2018.

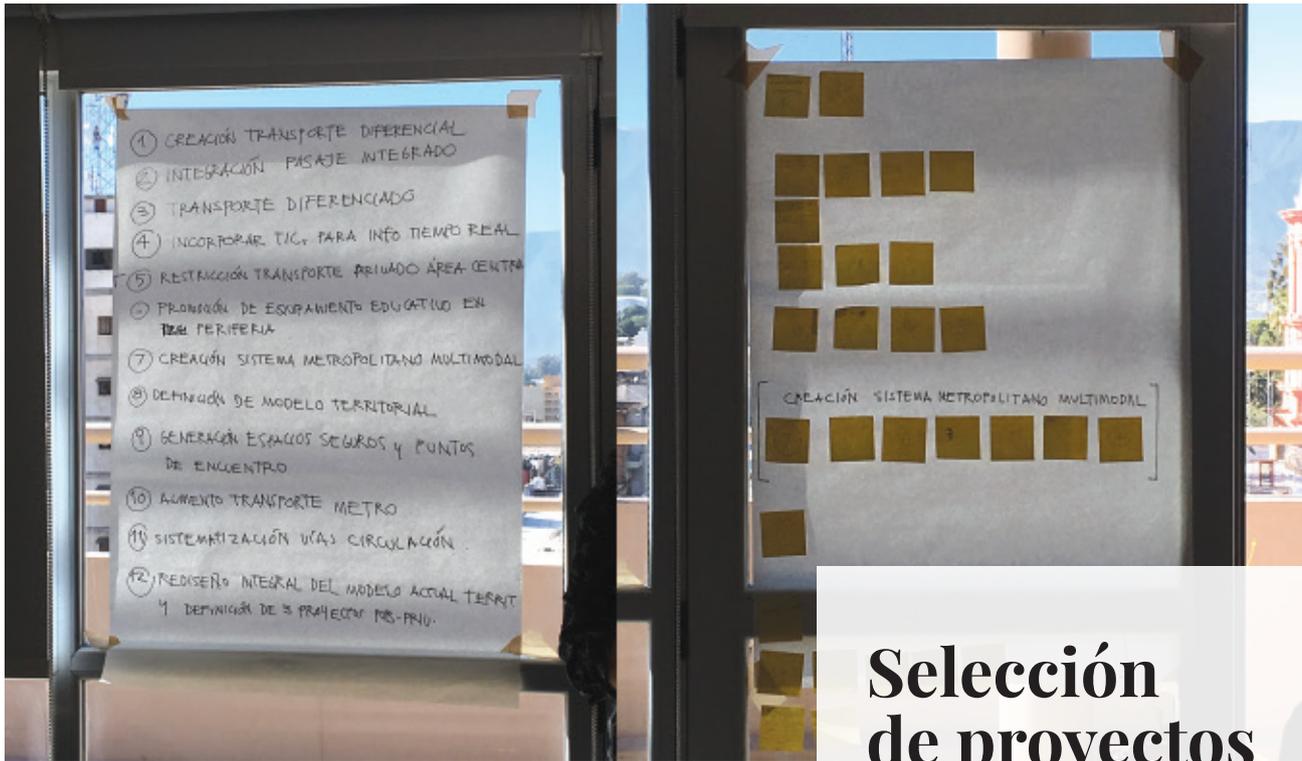
Hay que avanzar en la **inclusión digital** de gran parte de la población local, así como en la transformación digital de los emprendedores, para que la **economía colaborativa y de plataforma** gane mayor presencia



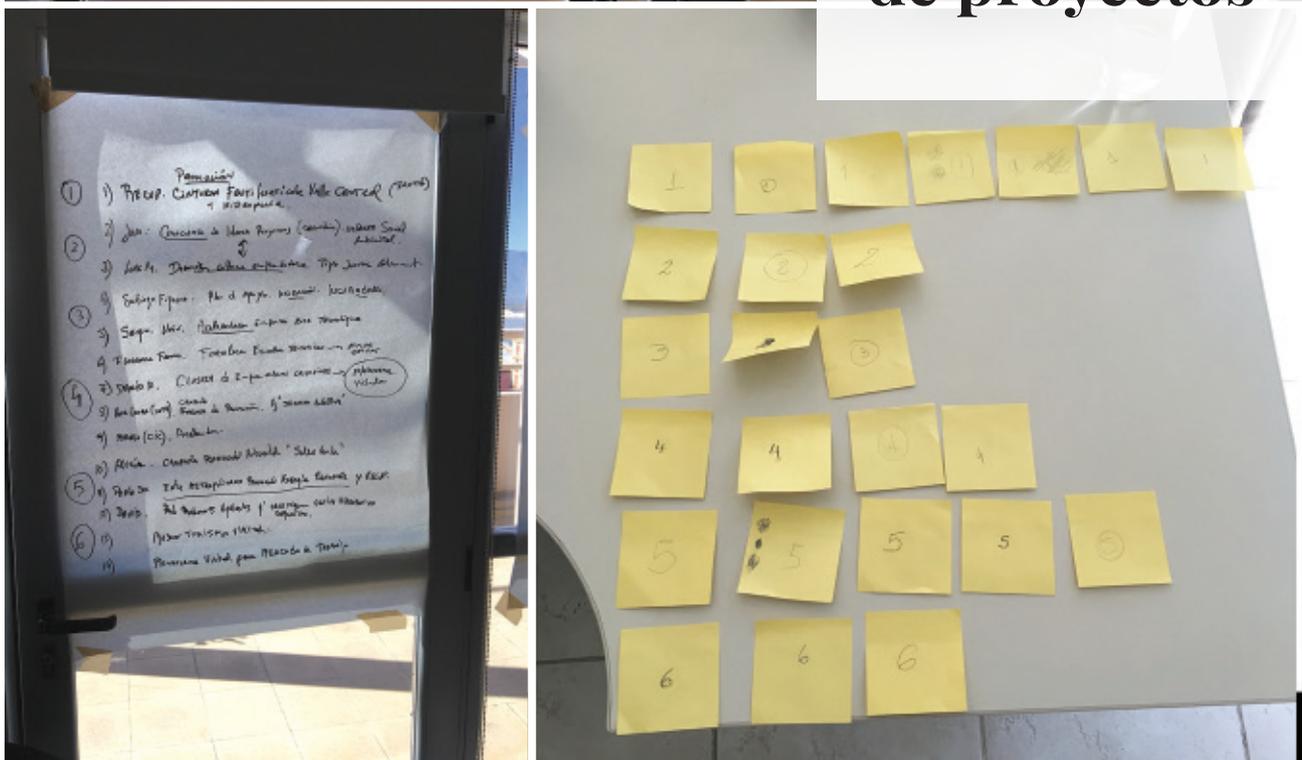
2.2 Etapa II. Definición de proyectos estratégicos

El día de la presentación del diagnóstico, luego de la exposición del equipo del Programa de Ciudades de CIPPEC y la elección de los ejes estratégicos a abordar, CIPPEC propuso y explicó la dinámica de trabajo a desarrollar en cada una de las mesas: la metodología de scrum management. Se indicó el

objetivo de esa mañana de trabajo, que debía culminar alcanzando consenso en torno al desarrollo de un proyecto en cada mesa, para el cual el grupo se comprometería a reunirse una hora por semana durante 3 meses, para definir acabadamente el proyecto, analizar antecedentes producidos en otros lugares, definir cronograma, presupuesto, responsables de tareas y delinear los detalles necesarios para, una vez definido el proyecto, avanzar en su implementación.



Selección de proyectos



Una vez separados en las dos mesas de trabajo, se repartieron post-its entre los participantes y se estableció un tiempo de tres minutos para que cada uno escribiera el título de un posible proyecto vinculado con el eje a abordar en la mesa. Se dio un minuto a cada uno para presentar ante sus colegas en qué consistía su

proyecto. Finalizada la ronda de presentaciones, se dio la instrucción de que cada persona seleccionara los dos proyectos que más le habían gustado y escribiera cada uno en un post-it separado. Luego de finalizada la votación, las propuestas que resultaron ganadoras fueron las siguientes:

Eje 1

Reestructuración de la movilidad urbana en el área central de Gran Catamarca

El proyecto se propone posicionar al transporte público como el medio de movilidad más eficiente e inclusivo en Gran Catamarca. Para ello busca adecuar la infraestructura vial a parámetros de sustentabilidad, implementar herramientas digitales que mejoren la experiencia y uso del transporte y educar a la ciudadanía en relación a la seguridad vial y el transporte.

Cada equipo contó con una coordinadora local. Eugenia Segura y Alejandra Agüero fueron las responsables de convocar a las reuniones semanales, moderar las discusiones en las mesas de trabajo y distribuir las tareas entre los participantes.

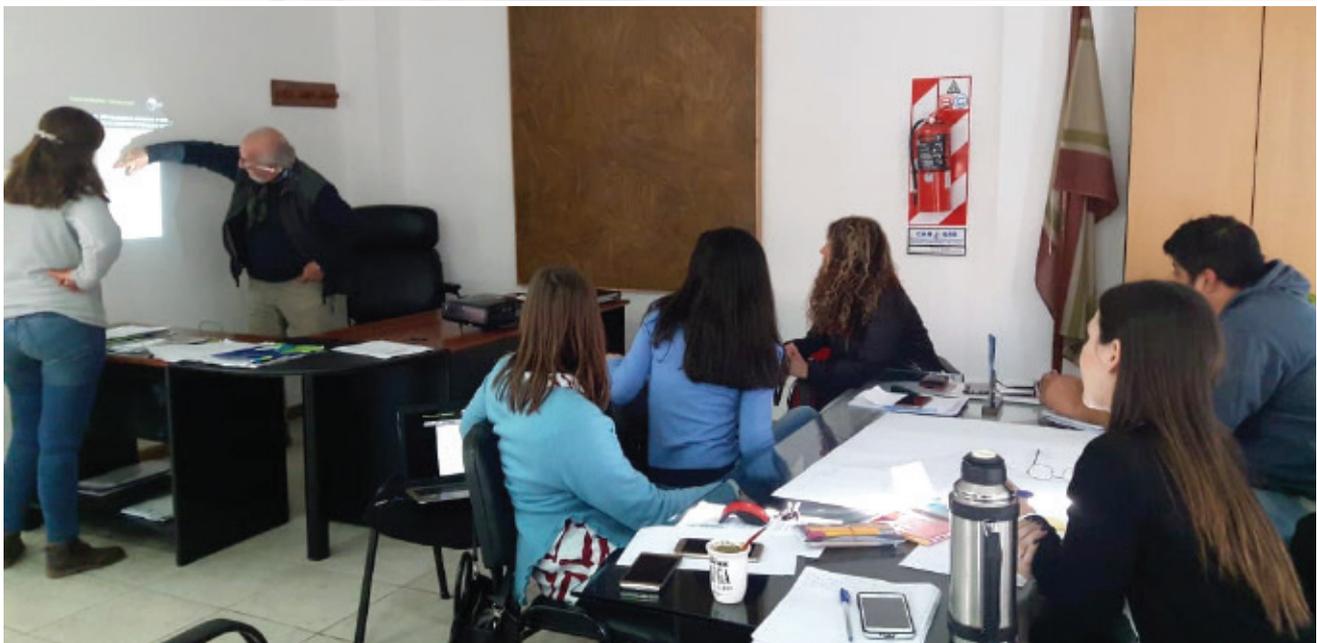
Desde CIPPEC se designaron dos asesores especialistas en cada una de las dos temáticas sobre las que trabajaron las mesas. Sebastián Anapolsky acompañó y asesoró en las discusiones y definiciones sobre el proyecto de movilidad urbana. Mientras que Gonzalo de Villalobos trabajó junto a Alejandra Agüero y la mesa de desarrollo productivo en la definición

Eje 2

Promoción del empleo por medio del desarrollo productivo del corredor frutihortícola de Gran Catamarca

El proyecto se propone consolidar a la producción frutihortícola del Valle Central de Catamarca como una actividad económica relevante, competitiva y dinámica que genere empleo e ingresos dignos y alimentos saludables para el mercado local y nacional.

del proyecto frutihortícola. Ambos especialistas fueron responsables de dar seguimiento periódico a los equipos de trabajo y estuvieron en contacto con las coordinadoras locales, así como participaron de las tres visitas mensuales.



Con posterioridad a los scrums semanales, los coordinadores enviaban una minuta con los avances logrados, los compromisos asumidos por cada participante y los pasos a seguir en la reunión siguiente. Este material era compartido con los participantes de la mesa y con el equipo de CIPPEC, quienes hacían una devolución a los coordinadores para orientar el trabajo.



El equipo de CIPPEC viajó una vez por mes, un total de tres viajes (8 de junio, 5 de julio y 9 de agosto), para apoyar y guiar el trabajo en ambas mesas.



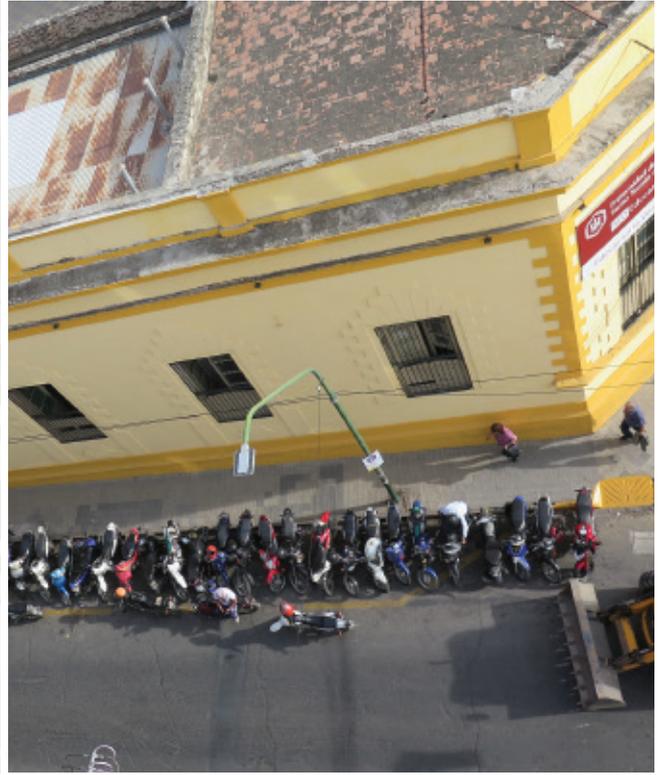
Así se fue avanzando en la definición de los proyectos, con la correspondiente identificación de objetivos, alcance, cronograma y presupuesto estimado. En la instancia de scrum mensual, el trabajo comenzaba con presentaciones de los coordinadores de CIPPEC, relacionadas a los proyectos a trabajar en cada mesa, con el fin de ayudar a enfocar y definir adecuadamente los proyectos y el alcance de los mismos. Luego se trabajaba en scrums durante dos horas y media

Durante los viajes para las reuniones mensuales, también se realizaron visitas a los lugares de los proyectos.

Para el caso del proyecto de desarrollo productivo en el sector frutihortícola del Valle Central de Catamarca, se realizaron visitas a Fray Mamerto Esquiú, Villa Dolores y Colonia Nueva Coneta.



Visitas a Fray Mamerto Esquiú, Villa Dolores y Colonia Nueva Coneta.



Mientras que en el caso del proyecto de reestructuración de la movilidad urbana, el foco de las visitas estuvo puesto en el área central de Gran Catamarca.

A lo largo del proceso, los proyectos fueron ajustados en función del trabajo de las mesas, las recomendaciones realizadas y las correcciones incorporadas en los scrums.

A continuación de desarrollan ambos proyectos.

A large, solid yellow triangle is positioned in the bottom-left corner of the page, extending diagonally towards the top-right. The text is overlaid on this yellow area.

- Proyectos estratégicos

2.2.1

Proyecto de reestructuración de la movilidad urbana en el área central de Gran Catamarca



Por Sebastián Anapolsky

La ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca atraviesa patrones de urbanización similares a los de otras ciudades del Norte argentino. La ciudad fue fundada en la época colonial, a fines de 1600, y cuenta con un área central bien consolidada, con una trama urbana tradicional, equipamientos urbanos y un sistema de transporte de colectivos que circula por esta área. En el área central, la ciudad cuenta con espacios públicos de gran calidad, con plazas, veredas y peatonales, equipamientos de distinto tipo y una trama urbana bien ordenada.

De cualquier manera, el patrón de crecimiento urbano de las últimas décadas, en vez de consolidar el área central con una mayor densificación, creció en expansión hacia la periferia consolidando una ciudad extensa y de muy baja densidad. En una ciudad de estas características, gestionar la movilidad y el transporte resulta un importante desafío. Por lo general, el sistema de transporte público tradicional no se adapta bien a este patrón de crecimiento y quedan importantes áreas de la ciudad, especialmente en la periferia, desconectadas del sistema y con ciertos grupos de la población que empiezan a requerir cada vez más modos de transporte individual para satisfacer sus demandas de movilidad, lo que lleva a un crecimiento del

uso de vehículos como el automóvil y la motocicleta.

Si bien Catamarca es una provincia con una cantidad de autos per-cápita que está por debajo del promedio nacional⁽⁷⁾, el parque vehicular viene creciendo de forma acelerada en los últimos años, con un particular aumento en el uso de las motocicletas. Como consecuencia, el aumento del tráfico produce una creciente inseguridad vial, una mayor contaminación ambiental y una baja en la calidad del espacio público que es monopolizado por la circulación y el estacionamiento de vehículos.

A pesar de que una gran mayoría de la población sigue movilizándose a pie o usando transporte público, el crecimiento urbano desordenado y en extensión, sumado al aumento del parque automotor produce una ciudad donde usar el transporte público, caminar o utilizar la bicicleta se vuelve cada vez más inseguro e inconveniente, produciéndose importantes situaciones de inequidad urbana donde es cada vez más difícil acceder a las oportunidades de empleo, salud y educación.

En este contexto, es necesario conformar una nueva visión de ciudad más sustentable y más inclusiva, en la que no solamente se priorice al vehículo motorizado, sino también otras alternativas de movilidad, con la movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público con el objetivo de beneficiar a la mayoría de la población, que por lo general no utiliza un vehículo particular, brindando mayores oportunidades y mejorando la calidad de vida de la población.

El proceso de planificación que se viene llevando a cabo en el área metropolitana de Catamarca fue una oportunidad para discutir y repensar el paradigma actual de crecimiento urbano y de movilidad. Ante la problemática del tráfico, inseguridad vial y de baja accesibilidad se propuso jerarquizar el transporte público y mejorar el uso del espacio público en el área central de la ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca, donde se encuentran la mayor cantidad de oportunidades y donde se produce la mayor atracción de viajes.

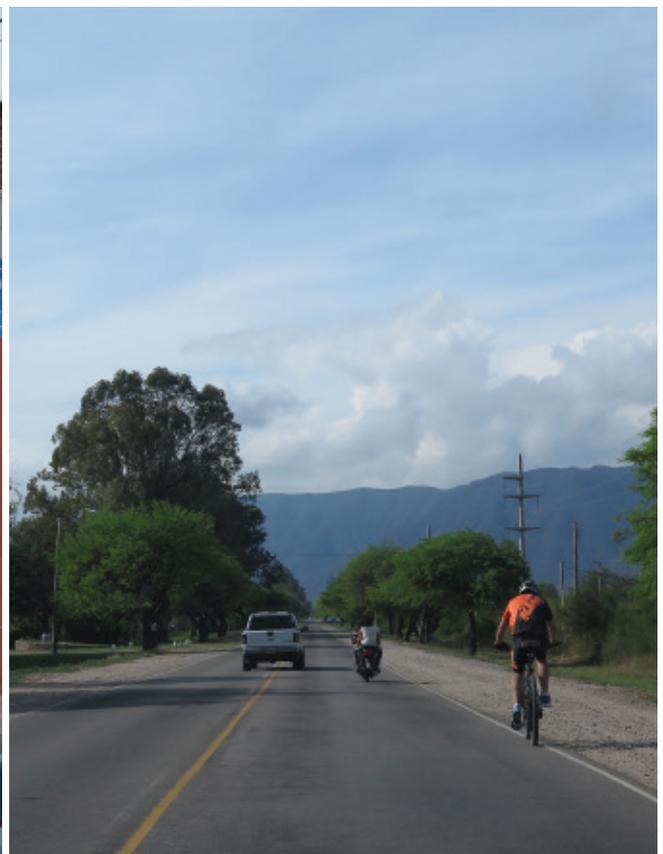
⁽⁷⁾ El promedio de vehículos per-cápita en la provincia de Catamarca es de 0,25 cuando el promedio nacional de 0,35 vehículos per-cápita (Dirección Nacional de Registro Automotor, 2016).

Para jerarquizar el uso del transporte público se pensaron alternativas para desarrollar vías que prioricen la circulación de colectivos, principalmente en zonas de mayor congestión y mejorar el acceso a la información sobre el sistema. En la actualidad, las ciudades se vuelven más inteligentes incorporando tecnología para mejorar la experiencia del usuario. En consecuencia, se propuso incorporar aplicaciones para que los usuarios puedan planificar sus viajes a través de dispositivos informáticos, como los teléfonos celulares. Durante este proceso se contactó a la aplicación MOOVIT que permite planificar viajes en transporte público y se comenzó un trabajo en conjunto para obtener y codificar la información sobre rutas, paradas y frecuencias de colectivos. Este trabajo, que representa un mínimo costo para el proyecto y la ciudad, permitirá una mejor experiencia de los usuarios de transporte público, mejorando considerablemente la accesibilidad al transporte público en la ciudad.

Jerarquizar el área central se propuso como otro de los objetivos de trabajo. En las áreas centrales de las ciudades es donde se producen las economías de aglomeración, donde se produce el crecimiento económico y donde se encuentran la mayor cantidad y variedad de

oportunidades, como empleos, salud, cultura y educación. Reducir la congestión, mejorar la seguridad vial, aumentar la accesibilidad para la población y reducir la dependencia de modos de transporte individual es clave para convertirse en una ciudad más moderna y de mejor calidad. En este sentido, se propone trabajar en mejorar la calidad del espacio público y peatonal, reduciendo la prioridad que actualmente tiene el vehículo particular y brindando un mejor uso al espacio público.

Creemos que la ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca puede llevar adelante este proceso para convertirse en una ciudad más moderna e inclusiva. La ciudad puede aprender de procesos similares que se vienen llevando a cabo en otras ciudades de Argentina y en otras partes del mundo. Para una ciudad como Catamarca, no se trata de reconstruir el espacio urbano nuevamente, sino que se trata de recuperar la esencia de cómo fue planeada la ciudad desde sus inicios, donde lo primordial eran los espacios públicos de calidad, como las plazas, veredas y peatonales que ya existen en la ciudad, y potenciar las oportunidades que existen sin la necesidad de depender de un vehículo particular motorizado.





**Reestructuración
de la movilidad
urbana en el área
central de Gran
Catamarca**

—

Sobre La imagen de ciudad

La ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca es fuertemente caracterizada por el territorio natural en el cuál se inserta, cuyos cerros y montañas la contienen y protegen, como por su origen hispánico fácilmente reconocible en el trazado y disposición de principales instituciones religiosas y gubernamentales. Esta última característica confiere al centro de la ciudad cualidades únicas que no se repiten en ningún otro sector de la ciudad, por la presencia de la mayoría de los bienes declarados Monumento Histórico Nacional y/o Provincial y "de Interés Patrimonial" por parte del Municipio, la presencia de Instituciones Gubernamentales, Religiosas, Educativas, Financieras, entre otras, la mixtura de usos comerciales y residenciales, que se evidencian en el movimiento de miles de ciudadanos que lo recorren a diario, y donde se produce el encuentro e intercambio social por excelencia.

Si bien nuestra ciudad ha tenido un crecimiento sostenido que provocó que entre los años 1980 y 2010 se duplique la población, el área urbana ha crecido a un ritmo muy superior, cuadruplicando su extensión (de 15 km² a 59 km²), lo cual implica una disminución en la densidad y un acelerado consumo de suelo, por lo general con función ambiental, como producto del avance de la urbanización. A partir de esta dinámica surgen grandes problemas como la vulnerabilidad frente al riesgo ambiental y el cambio climático, la dificultad de acceso a suelo urbanizado por parte de la población más desfavorecida, y la imposibilidad del Estado de proveer, para una ciudad tan extensa, infraestructuras, servicios y equipamientos que produzcan un ambiente equitativo para todos los habitantes.

Como consecuencia de la extensión de la ciudad y la proximidad con los Departamentos Valle Viejo y Fray Mamerto Esquiú, se produjo una conurbación que provocó un importante crecimiento demográfico en los municipios vecinos causado principalmente por la migración de habitantes capitalinos, favorecidos por su cercanía a la capital, condiciones ambientales y el valor de la tierra, considerablemente menor al de nuestra ciudad. Esta situación generó un flujo de movimiento muy importante entre San Fernando del Valle de Catamarca, y estos dos Departamentos ya que

un gran porcentaje de la población de estos últimos realizan sus actividades laborales, educativas, administrativas y comerciales en nuestra ciudad. Si bien dicha situación implica una pérdida de población de la capital (que debería revertirse), la dependencia diaria de actividades la posiciona como centro institucional y administrativo del aglomerado y de la Provincia.

En lo que a planificación estratégica se refiere, contamos con antecedentes de planes que constituyen excelentes diagnósticos y plantean modelos territoriales y urbanos, además de proyectos y planes de desarrollo que en algunos casos se han llevado a cabo parcialmente. El primero en 1979 fue "Bases de Instrumentación del Ordenamiento Urbano del Gran Catamarca". En 1996 tuvo lugar el "Plan Estratégico Consensuado", posteriormente, en el 2003 se desarrolló el "Plan Urbano Ambiental", en 2006 el "Plan Estratégico Territorial", en 2014 el "Plan Estratégico de Turismo Sustentable de Catamarca" y los "Foros Catamarca del Futuro"; y finalmente en 2015 el "Plan Participativo Ciudad de Catamarca 2020", este último aprobado por el actual Intendente capitalino.

Si bien la mayoría de estos planes han impulsado acciones concretas en proyectos que han contribuido al desarrollo de la ciudad, no han considerado la actualización normativa como parte de su desarrollo y por lo tanto no produjeron las transformaciones previstas. Resultan indispensables para el ordenamiento urbano la actualización y creación de instrumentos normativos que posibiliten un desarrollo armónico de las actividades en el territorio. En ese sentido las normas actualmente vigentes en materia de planeamiento urbano datan del año 1983 en el caso de la Ordenanza N°1062 "Reglamentación para la apertura de vías públicas y parcelamientos dentro de los límites de la jurisdicción municipal" de 1993 la Ordenanza N°2588 "Preservación del Patrimonio Turístico, Cultural, Histórico y Arquitectónico de la Ciudad Capital", de 1994 la Ordenanza N°2843 "Código de Edificación", y de 2007 la Ordenanza N°4360 "Zonificación preventiva de usos del suelo".

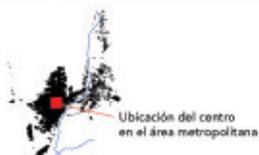
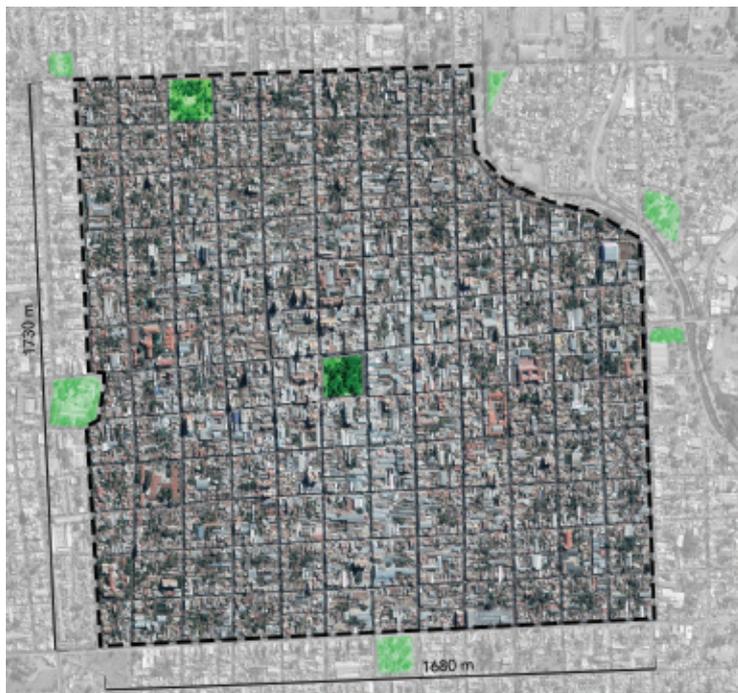
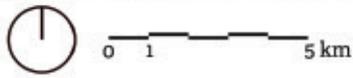
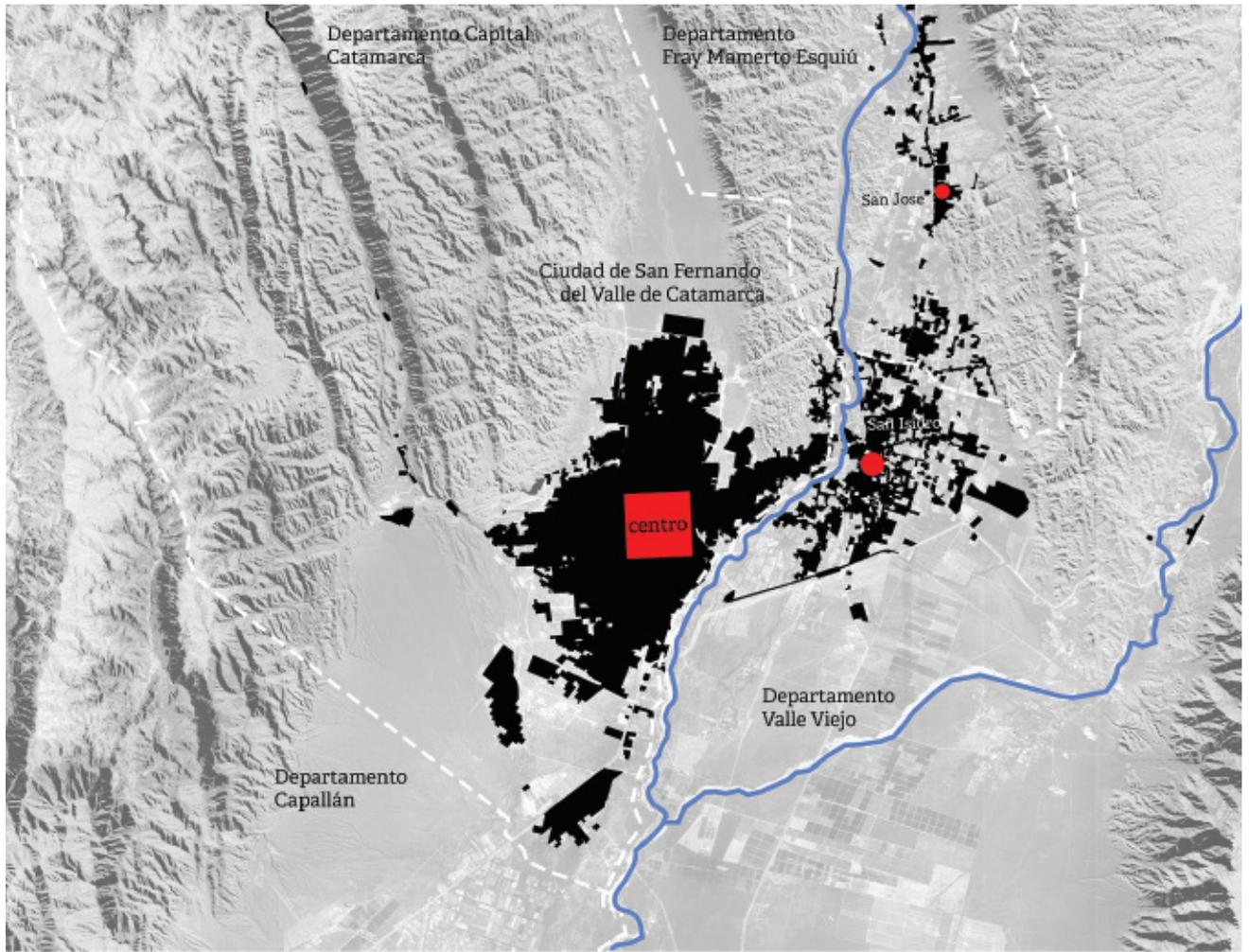
El Ejecutivo Municipal a través de la Secretaría de Planeamiento y Modernización, actual Secretaría de Modernización y Desarrollo Económico que a su vez contiene las Direc-

ciones de Planeamiento Urbano, Catastro, Fiscalización de Obras Públicas y Privadas y de Desarrollo Económico y Empleo, planteó como objetivo para el ordenamiento urbano la actualización y ampliación de estas Ordenanzas que constituyen la base normativa que posibilita y controla el desarrollo ordenado de la ciudad, bajo un modelo de centralidad extendida a través de los principales corredores con usos mixtos, compatibles y complementarios del uso residencial predominante en la periferia. Se delimita además un sector dentro del centro denominado "Área de Protección Histórica" que constituye un importante potencial cultural y turístico a preservar a partir de ciertas restricciones normadas en las nuevas Ordenanzas, y establece áreas de oportunidad en donde promover la densificación a partir de renovación por sustitución de inmuebles deteriorados y/o abandonados, particularmente dentro de las cuatro avenidas que circundan nuestro centro, atento a las particularidades que éstas proponen y la ocupación de vacíos urbanos que cuentan con la totalidad de infraestructuras y servicios en las extensiones mencionadas.

Como resultado de la actualización de dichas normas apuntamos a priorizar una urbanización inclusiva y sostenible, teniendo como objetivo lograr una relación población/territorio óptima y eficiente, que disminuya los costos de urbanización y el consumo de suelo ambiental y productivo, y que permita al Estado garantizar el acceso al suelo y servicios básicos a todas las personas que habitan la ciudad; y aspiramos a que el promotor inmobiliario más importante que tenemos, que es el mismo Estado a través del Instituto Provincial de Vivienda principalmente, contemple lo que la ciudad propone y modifique el paradigma de la "vivienda social individual" en la periferia como única solución, por la incorporación de la vivienda colectiva en el centro y sus extensiones como alternativa.

Como consecuencia de la extensión de la ciudad y la proximidad con los Departamentos Valle Viejo y Fray Mamerto Esquiú, se produjo una conurbación que provocó un importante crecimiento demográfico en los municipios vecinos





Estos mapas señalan la ubicación geográfica del área central de la ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca en relación al área metropolitana de Catamarca.

El centro de la ciudad de Catamarca posee la siguiente distribución entre uso residencial y no residencial.

De la misma manera, el mapa a continuación presenta la presencia del patrimonio de la Ciudad.



■ Uso residencial (exclusivo o mixto)
 ■ Uso no residencial (todo tipo de actividades)



■ EDIFICIOS CONSIDERADOS DE VALOR HISTÓRICO POR ORDENANZA N° 1001/10
 ■ ELEMENTOS INCORPORADOS A LA ORDENANZA POR DECRETO N° 1011/10
 ■ ELEMENTOS INCORPORADOS A LA ORDENANZA POR DECRETO N° 1047/10
 ■ ELEMENTOS EXISTENTES INCORPORADOS A LA ORDENANZA POR DECRETOS N° 1047/10 Y N° 1055/10
 ■ TRAMOS DE PRESERVCIÓN MONUMENTAL POR LA ORDENANZA N° 1001/10



PROBLEMA A SOLUCIONAR

A partir de acciones estratégicas a ejecutarse en las vías o calles céntricas, tendientes a liberar extensiones de espacio público y devolverse a la ciudadanía para su disfrute, interacción y permanencia desde una perspectiva inclusiva.

➔ **La seguridad vial**, la provincia de Catamarca figura con la 2° Tasa más alta del país en Mortalidad y Fatalidad por accidentes de tránsito (Según datos del Anuario Estadístico de Siniestralidad Vial Año 2017, Dirección Nacional de Observatorio Vial-Junio 2018 Versión 1-Dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación).

JURISDICCIÓN	POBLACIÓN	PARQUE VEHICULAR (2)	VÍCTIMAS FATALES TOTALES	TASA DE MORTALIDAD (3)	TASA DE FATALIDAD (4)
Buenos Aires	17.020.012	7.967.336	1.302	7,6	1,6
CABA	3.063.728	1.755.276	151	4,9	0,9
Catamarca	404.433	184.416	115	28,4	6,2
Chaco	1.168.165	657.526	183	15,7	2,8
Chubut	587.956	345.452	64	10,9	1,9
Córdoba	3.645.321	2.418.210	504	13,8	2,1
Corrientes	1.090.938	564.346	191	17,5	3,4
Entre Ríos	1.347.508	829.228	160	11,9	1,9
Formosa	589.916	287.194	124	21,0	4,3
Jujuy	745.252	291.485	161	21,6	5,5
La Pampa	349.299	266.360	73	20,9	2,7
La Rioja	378.047	213.597	77	20,4	3,6
Mendoza	1.928.304	1.104.658	333	17,3	3,0
Misiones	1.218.771	501.106	256	21,0	5,1
Neuquén	637.913	391.187	85	13,3	2,2
Río Negro	718.646	401.124	121	16,8	3,0
Salta	1.370.283	520.198	203	14,8	3,9
San Juan	755.994	397.006	122	16,1	3,1
San Luis	489.225	268.117	107	21,8	4,0
Santa Cruz	338.542	205.322	46	13,6	2,2
Santa Fe	3.453.674	2.262.931	406	11,8	1,8
Santiago del Estero	948.172	402.278	300	31,6	7,5
Tierra del Fuego	160.720	110.705	10	6,2	0,9
Tucumán	1.633.992	807.834	326	20,0	4,0
Total	44.044.811	23.152.892	5.240	12,3	2,3

(1) Proyecciones de población realizadas por INDEC en función del último Censo Nacional del año 2010.

(2) Fuente: Datos provenientes de la Dirección Nacional del Registro de Propiedad del Automotor (DNRPA).

(3) Tasa de mortalidad: víctimas fatales cada 100.000 habitantes

(4) Tasa de fatalidad: víctimas fatales cada 10.000 vehículos registrados.

<https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovial/estadisticas>

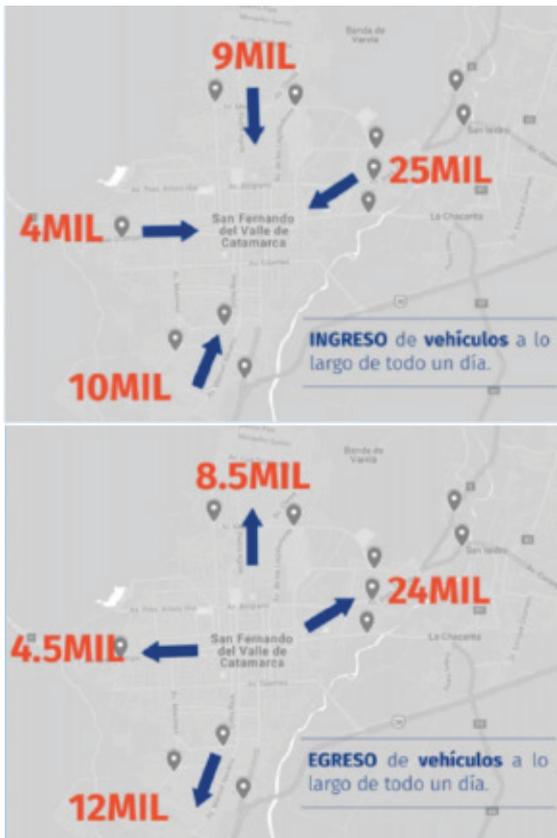
<https://www.elancasti.com.ar/policiales/2018/7/15/-catamarca-con-la-segunda-tasa-mas-alta-de-mortalidad-por-accidentes-376753.html>

Cabe mencionar que la franja etaria de víctimas fatales registradas durante 2017 comprende primero la que va desde los 15 a 24 años, seguida por la de 25 a 34 años y posteriormente la de 35 a 54, y más de la mitad se trasladaba en motocicleta, con lo cual deja entrever no sólo que se trata de población en edad productiva sino también el grado de

vulnerabilidad que significa el medio de movilidad escogido. Por otro lado el saldo de heridos graves demanda del estado un significativo presupuesto para afrontar los gastos en salud.

➔ **La extensión de la mancha urbana de la ciudad**, en horas picos en el área central de capital se genera una importante aglomeración vehicular debido a la dependencia de la conformación urbana nodal polifuncional del Gran Catamarca. Este sistema estructural, concentra en el centro de la ciudad de S.F.V.C. al 54% de la matrícula escolar del Gran Catamarca -según estimaciones del Plan 2020-. Es decir, las instituciones religiosas, la Casa de Gobierno, las dependencias del poder judicial, entidades bancarias, actividades administrativas, sanitarias, culturales, comerciales y en menor medida las residenciales, lo que implica un notable dinamismo y numerosos desplazamientos diarios desde y hacia el área central.

A excepción de los horarios críticos de ingreso y egreso a las diferentes instituciones donde las arterias se tornan intransitables, no se registran mayores complicaciones en relación a la fluidez vial. Posiblemente el principal factor que incide en los problemas de nuestra movilidad es la extensión descontrolada de los últimos años de la mancha urbana; y en particular en lo que se refiere a la congestión vehicular en el área central, es la necesidad de reestructuración de la jerarquización vial, la poca eficiencia del transporte público, la ausencia de infraestructura y adecuación vial para medios de movilidad más sustentables como peatonalizaciones, vías de convivencia, ensanche de veredas, red de ciclovías, ampliación de red de carriles selectivos para el transporte público, la rentabilidad económica que genera la motocicleta para el usuario, el crecimiento del parque automotor (según datos del Plan 2020 muy superior al incremento poblacional), la escasa concientización en temas de seguridad vial, falencias en los controles y sanciones en infracciones de tránsito, etc.



Datos suministrados por sensores ubicados estratégicamente por la empresa Count It a solicitud del Municipio de S.F.V.C.

➔ **Poca eficiencia del transporte público**, según estimaciones del Plan Participativo 2020 hasta hace apenas algunos años se leía a nivel perceptual una posible subutilización del transporte público, ya que el costo de su uso compite con el uso del vehículo particular pero no con el de la moto; presentándose ahí, una de las falencias a abordar para su uso masivo. Sin embargo la implementación de la tarjeta SUBE que permitió la clarificación de datos, dan testimonio que en el último año, durante el primer semestre se registraron 1.930.452 boletos mensuales en el Gran Catamarca, que traducido a números indicaría:

1.930.452 boletos x mes / 2 ➔ 965.226 viajes estimados x mes ➔ 32.174,2 viajes x día
 Es decir que se evidencia un considerable porcentaje de usuarios del principal aglomerado urbano de la provincia eligen a diario el transporte público como medio de movilidad. Es de destacar que la población del Gran Catamarca según datos del último censo de IDEC de 2010 es de 198.841, es decir que aproximadamente el 54% de la población provincial vive en el aglomerado, mientras que el 43% pertenece a la ciudad Capital.

INDICADORES DEMOGRÁFICOS 2010	CAPITAL	VALE VIEJO	FRAY M. ESQUIÚ
SUPERFICIE	399 KM2	628 KM2	186 KM2
POBLACIÓN	2001: 141.260 2010: 159.703	2010: 27.242	2001: 10.658 2010: 11.896
INDICE DE MASCUNILIDAD	93	96	99
LOCALIDADES	San Fernando del Valle de Catamarca El Pantanillo	San Isidro Portezuelo Santa Cruz Huayacama Las Tejas Población Dispersa	Las Pirquitas Pomancillo Oeste Pomancillo Este Collagasta San José Población Dispersa
POBLACIÓN POR LOCALIDADES	San Fernando del Valle de Catamarca: 159.139 El Pantanillo: 44 Población Dispersa: 520	San Isidro: 25.674 Portezuelo: 410 Santa Cruz: 122 Huayacama: 158 Las Tejas: 351 Población Dispersa: 527	Las Pirquitas: 740 Pomancillo Oeste: 247 Pomancillo Este: 254 Collagasta: 373 San José: 10.242 Población Dispersa: 40
TASA DE CRECIMIENTO INTERCENSAL	13,82	15,67	12,37
DENSIDAD POBLACIONAL	400,258 hab/km2	4,379 hab/km2	63,957 hab/km2
POBLACIÓN POR GRUPOS DE EDAD	0 a 14 años: 43.996 15 a 64 años: 103.973 65 años a más: 11.731	0 a 14 años: 8.040 15 a 64 años: 17.364 65 años a más: 1.838	0 a 14 años: 3.442 15 a 64 años: 7.574 65 años a más: 880
POBLACIÓN TOTAL NATIVA POR SEXO	Mujeres: 82.902 Varones: 76.801	Mujeres: 13.877 Varones: 13.675	Mujeres: 5.963 Varones: 5.911
POBLACIÓN EXTRANJERA POR SEXO	Mujeres: 378 Varones: 386	Mujeres: 43 Varones: 45	Mujeres: 23 Varones: 30

LUGAR	CANTIDAD DE POBLACIÓN					
	CENSO 2010	CENSO 2001	CENSO 1991	CENSO 1980	CENSO 1970	CENSO 1960
PROVINCIA DE CATAMARCA	367.820	334.568	264.234	207.717	172.323	168.231
SAN FERNAND DEL VALLE	159.703	141.260	110.189	77.931	57.228	45.929

Cuadros comparativos de datos de población del Gran Catamarca y de Capital, elaborado por la Dirección de Planeamiento Urbano de S.F.V.C. en base a estadísticas del último censo de INDEC.

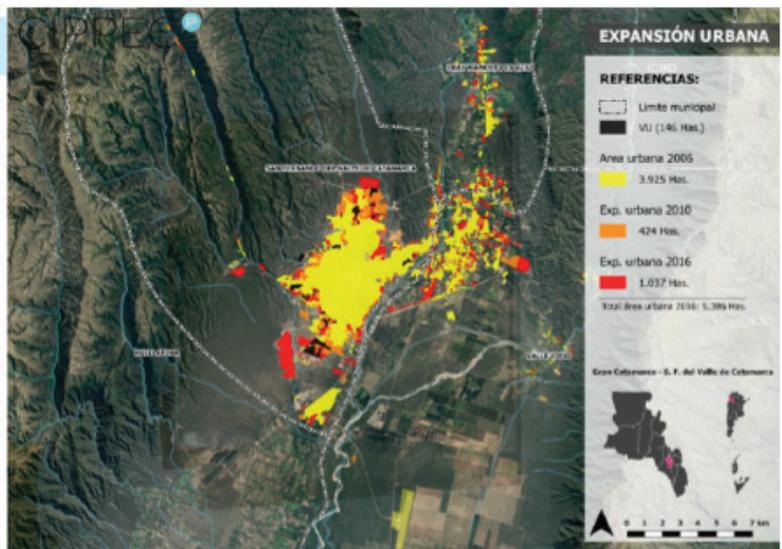
En tanto que la población estimada para S.F.V.C en 2016 fue de 169.500 habitantes, por lo cual se calcula su densidad poblacional respecto de la zona urbanizada de 58km² en aproximadamente 2921 hab/km², es decir 29.2 hab. /ha.

En los últimos años, la extensión de la mancha urbana que se ha expandido notablemente, complicando la ecuación económica del

transporte público, ante la necesidad de llegar a los sectores más alejados. La problemática se complejiza con la actual crisis económica que amenaza con la quita de subsidios al transporte público, poniendo en serio riesgo la sostenibilidad del mismo. Ese impacto deberá ser correctamente monitoreado para analizar y planificar futuras acciones tendientes a alentarlos.

LUD: factores de expansión urbana

	Periodo
	06-10 / 10-16 / 06-16
Área urbana	2,60% / 3,13% / 3,21%
Población (EPH)	1,91% / 0,59% / 1,12%
Factor AU/ Pob.	1,4x / 6,1x / 2,9x



Plano de límites del Ejido municipal (399Km²) y zona urbanizada (58 Km²) de S.F.V.C.- Fuente: Planeamiento Urbano de S.F.V.C.

Expansión Urbana de Gran Catamarca. Fuente LUD-CIPPEC, 2018

Mediante la asignación SISTAU del Ministerio de Transporte de Nación, se transfieren a la provincia más de \$2.500.000 mensuales que son distribuidos entre las diferentes empresas incluidas en el sistema, a eso se le adhiere el subsidio provincial por el boleto estudiantil gratuito.

Otra de la problemáticas asociadas y a considerar, es que se detecta desinformación sobre los recorridos del transporte, extensos e ineficientes trayectos, solapamiento de áreas de cobertura en el servicio de diferentes líneas, falta de refugios de protección, intervalos de espera demasiado prolongados, etc.

Es decir que si bien el contexto general es complejo, en la crisis puede estar la oportunidad que a partir de una planificación estratégica en materia de Movilidad Urbana, el transporte público logre su verdadero posicionamiento, que debiera ir acompañado de una instrumentación de medidas en materia de política pública, infraestructura y seguridad, etc.

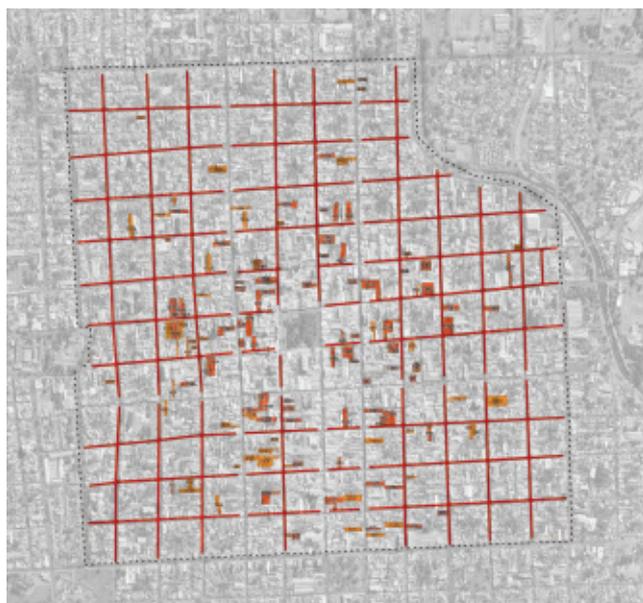


Disponibles en: <https://www.elancasti.com.ar/politica-economia/2018/6/23/en-un-mes-aumento-un-20-el-uso-de-transporte-de-pasajeros-374929.html>

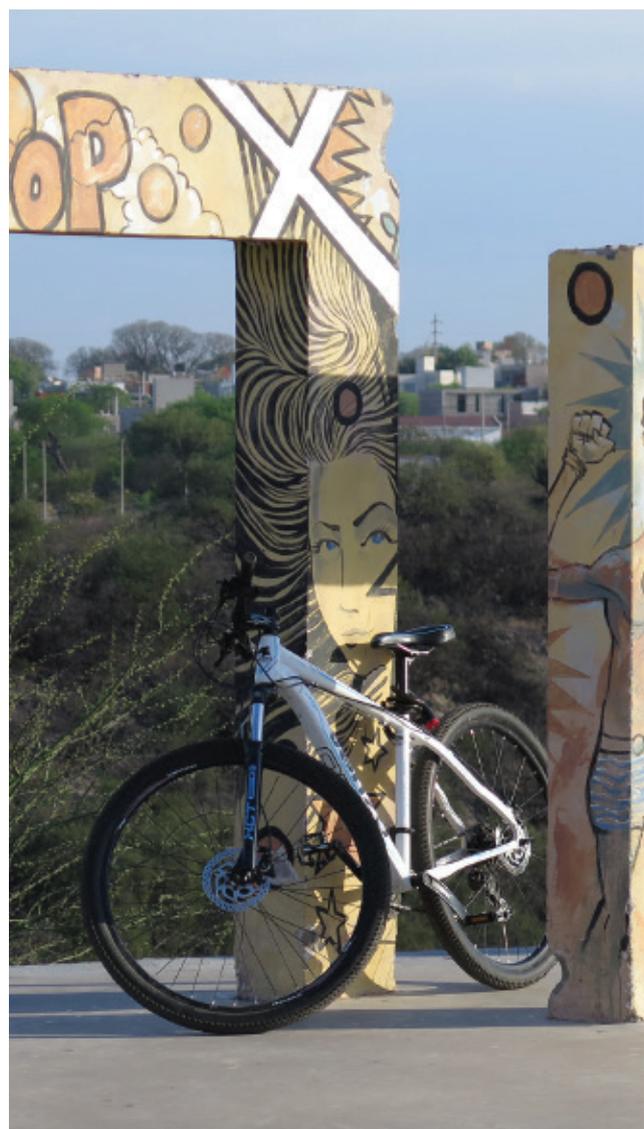
Datos sobre Asignación SISTAU. Disponible en: http://datos.gob.ar/dataset/transporte-sistau/archivo/transporte_sistau_1

➔ **Ocupación del espacio público**, existe una significativa porción del vacío urbano en las inmediaciones al casco histórico que es ocupado por vehículos particulares estacionados y en desplazamiento; que debiera ser usado para el disfrute y sociabilización de los ciudadanos.

La distribución de estacionamientos en el área central de Catamarca es que muestra el mapa a continuación.



<p>Playas de estacionamiento</p> <ul style="list-style-type: none"> 80 playas por hora 50 playas privadas total 130 playas = 5905 autos = 11,79 Ha 	<p>Estacionamiento en la calle</p> <ul style="list-style-type: none"> calles con estacionamiento de vehículos (todo tipo) total 4354 estacionamientos = 4,77 Ha 	<p>Total superficie de estacionamiento en el centro</p> <ul style="list-style-type: none"> 16,56 Ha 10 059 vehículos
---	---	---





La elección de los problemas enunciados y a abordar mediante este proyecto general, exigen cierta celeridad y atañe a todo el aglomerado del Gran Catamarca; sin desconocer que estas primeras acciones deben ser parte de un Plan Integral de Movilidad Urbana



Análisis de la ocupación de espacio público de vehículos estacionados en calles del área central y propuestas de vías de convivencia por parte del Municipio de S.F.V.C.

ANTECEDENTES DEL PROYECTO

La visión de ciudad sobre la que se viene trabajando, planteaba entre sus objetivos principales, priorizar los espacios públicos como los lugares de intercambio y participación colectiva por excelencia. En ese camino, se vienen ejecutando ambiciosas intervenciones en el casco histórico como la Puesta en Valor de Plaza 25 de Mayo y su entorno inmediato, Puesta en Valor del Paseo General Navarro, Plaza Virgen del Valle y Parque Adán Quiroga propiciando así el encuentro de la ciudadanía.

La Puesta en valor de Plaza 25 de Mayo y su entorno inmediato que entre otras cosas incluyó el rediseño de sus calles circundantes, con cambio de solados a pavimento tipo articulado en calzadas para fomentar la reducción de la velocidad vehicular, nivelación de calzada y vereda en una misma plataforma, ensanchamientos de veredas y dotación de equipamientos para áreas de permanencia, apostando a nuevos modos de interacción social y de movilidad sustentable en el área de mayor impacto urbano.



Fotografía del Paseo Gral. Navarro. Créditos Área Prensa del Municipio Capitalino



Fotografía de Plaza 25 de Mayo. Ph.: Flashbang de Juan Murua Palacios.

Para sistematizar el tránsito en la ciudad y más específicamente en el área central, se efectuaron algunos carriles de uso selectivo y se reestructuró el recorrido del transporte público simplificando su trayecto sólo por avenidas y arterias principales. También se está trabajando desde hace dos años, conjuntamente

con el Ministerio de Transporte de la Nación en el proyecto para la implementación de red de Ciclovías en la ciudad de Catamarca, en cuyo trazado se decidió estrictamente la no convivencia en una misma vía o calle del transporte público con la ciclovía para disminuir al máximo los posibles riesgos de accidentes.



Proyecto de Red de Ciclovías para la ciudad de S.F.V.C. está siendo desarrollado por la Dirección de Planeamiento Urbano del municipio capitalino conjuntamente con la Dirección de Transporte No Motorizado del Ministerio de Transporte de la Nación.

El Senado fomenta el uso de la bici. Disponible en: <https://www.elancas-ti.com.ar/politica-economia/2018/9/21/senado-fomenta-el-uso-de-la-bicicleta-383462.html>

Finalmente es de destacar que la digitalización de todos los trámites administrativos municipales que se vienen realizando junto al Ministerio de Modernización de la Nación, y el desarrollo las TICs en general evitan desplazamientos innecesarios de personas, que son capaces no solo de aminorar los conflictos de movilidad, sino que a la vez son un aporte al medioambiente por la disminución del CO2 de los vehículos que transitan, la despapelización, la atenuación sonora, etc. En esa línea la implementación del Geo Portal de

Infraestructura de Datos Espaciales opera también como una valiosa herramienta de consulta y trabajo para diferentes sectores de planificación tanto municipal como provincial, a los que se puede tener acceso directamente desde los dispositivos electrónicos.

Guía de trámites municipales. Disponible en: <https://www.catamarcaciudad.gob.ar/guia-de-tramites/>

Geo Portal Disponible en: <https://www.catamarcaciudad.gob.ar/geoportal/>

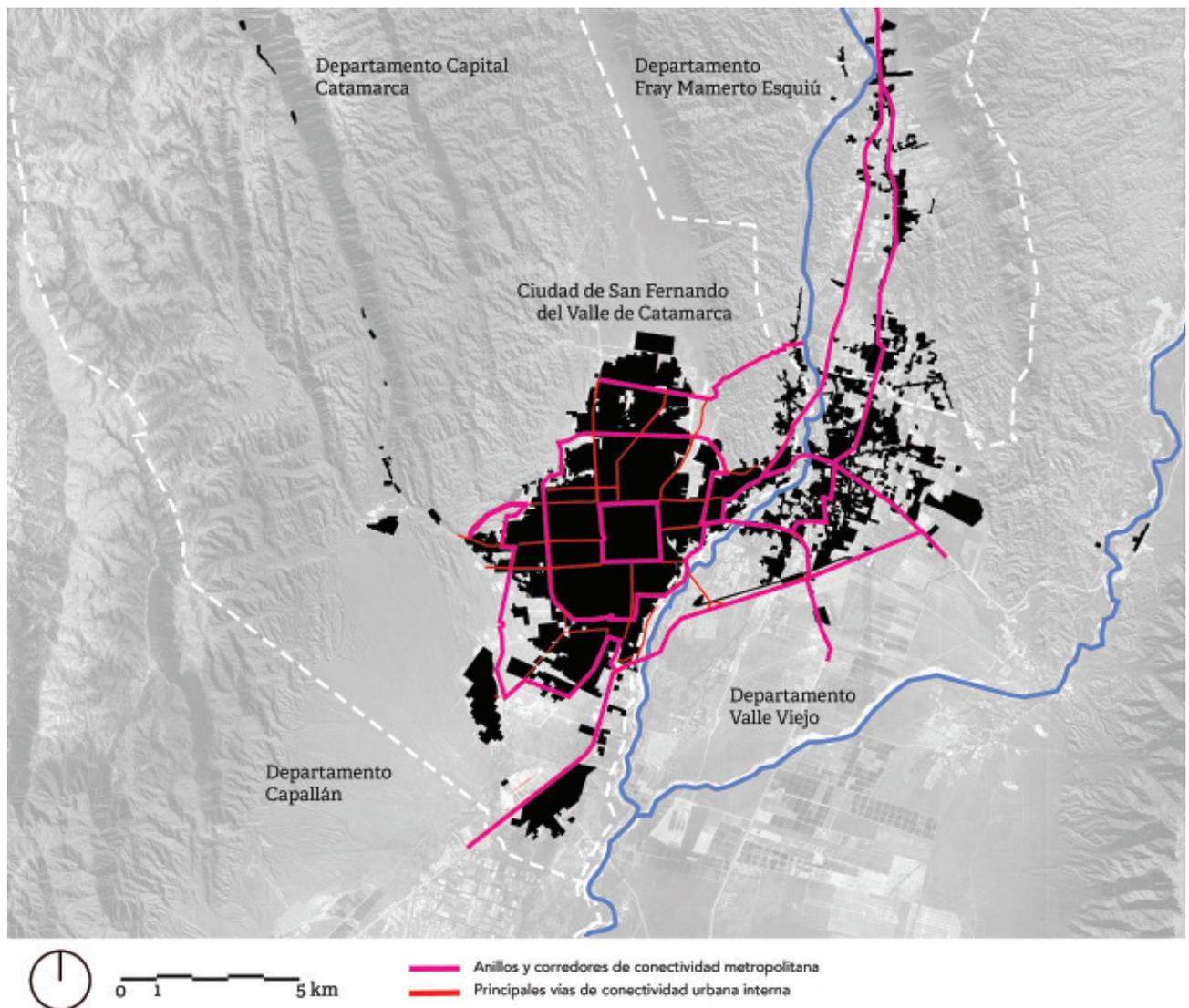
JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto apunta a disminuir la alta tasa de mortalidad y fatalidad entre jóvenes por accidentes de tránsito. Y a posicionar al transporte público como medio de movilidad por excelencia, evitando la congestión vehicular en el área central de la ciudad en horas picos, y a la vez disminuir las emisiones de CO2 y sonoras al ambiente. Estas acciones también liberarían extensiones de espacio público hoy ocupado por estacionamientos, para destinarlas al disfrute y sociabilización de la comu-

nidad.

La estrategia de intervención se aborda con la convicción de que invertir en infraestructura en la adecuación de vías para la movilidad sustentable es invertir en bienestar ciudadano, ya que atraerá más ciclistas y peatones y mejorará la calidad ambiental.

El área metropolitana de Catamarca posee la siguiente estructura de conectividad.



DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto toma tres puntos claves y estratégicos sobre los cuales accionar para mejorar la movilidad urbana en el casco céntrico de San Fernando del Valle de Catamarca, uno aborda la dimensión física, otro la tecnológica y el último la educación vial y la conciencia ciudadana.

Por lo cual, se proponen intervenciones que por un lado y a partir de mejoras en la infraestructura vial propicien modos de movilidad más accesibles, eficientes y sustentables en el centro de la ciudad Capital; acciones que tienen impacto en todo el aglomerado urbano por su conformación de nodo atractor polifuncional. Estas medidas de características físicas como conformación de vías de convivencia, ensanchamiento de veredas, peatonalizaciones,

ampliación de red de carriles selectivos para transporte público, implementación de la red de ciclovías, etc., irán acompañadas de políticas que alienten la reestructuración del espacio público como sistema de estacionamiento medido inteligente (próximo a implementarse), tarifa plana para taxis en área central, regulación de playas de estacionamiento, etc.

Se prevé también la incorporación de herramientas y plataformas digitales capaces de transmitir datos en tiempo real (inexistente hasta el momento en nuestra ciudad), como MOOVIT que pueden ser de gran aporte para sumar usuarios al transporte público. Entre la valiosa información que puede obtenerse se encuentran datos de las diferentes líneas y recorridos de colectivos, ubicación de paradas

de los mismos, tiempos de espera estimados, posicionamiento o geolocalización de las unidades, otros modos de movilidad sugeridos y tiempos de recorrido hacia un mismo trayecto origen-destino, obtención de datos de manera colaborativa de zonas de conflicto por embotellamiento, cortes y/o accidentes, etc. Es sabido además que al brindar información en tiempo real se transmite mayor seguridad al potencial usuario, lo que favorece a que grupos más vulnerables como mujeres, ancianos y niños vean en el transporte público una opción para sus desplazamientos en la ciudad.

Se definió utilizar una plataforma cuya interface es conocida a nivel mundial, que a la vez de simplificar su implementación a nivel local, es

amigable para el usuario poder utilizarla en cualquier otra ciudad donde se encuentre disponible y favorece el acceso al turista o foráneo.

Por último la educación ciudadana es indispensable para lograr el impacto positivo esperado en la reestructuración de la movilidad urbana de área central y del resto del aglomerado del Gran Catamarca. En este sentido tanto la educación como la dimensión física deberán retroalimentarse para lograr los resultados esperados.

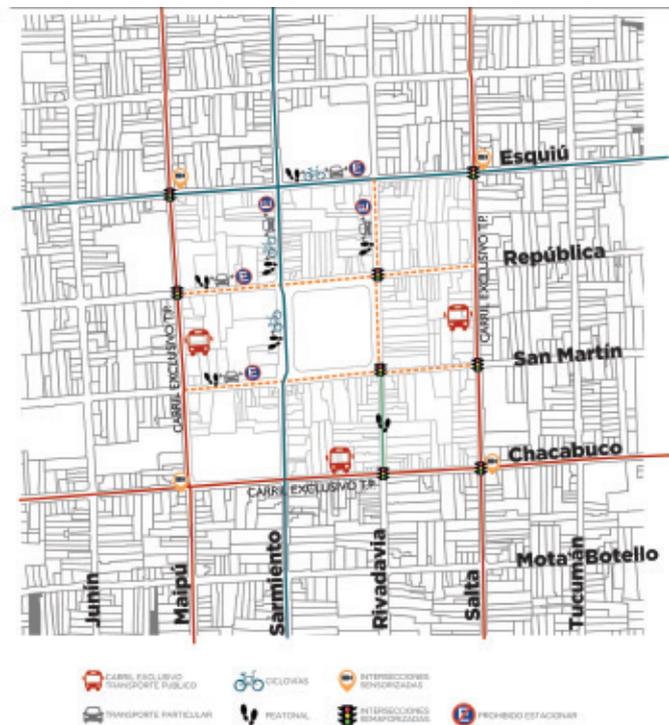
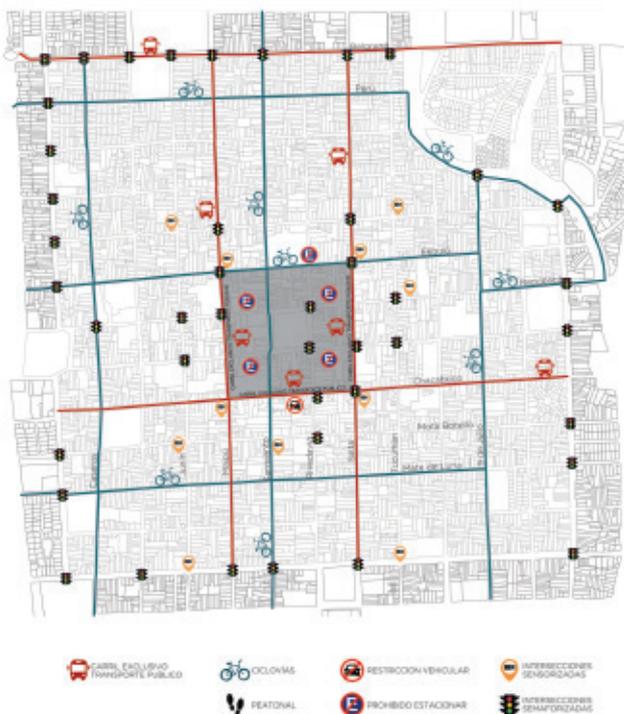
Sintéticamente los tres puntos claves y/o estratégicos que aborda el proyecto son:

- **Rediseñar la calle,**

es decir que a partir de la dimensión física de la reestructuración del espacio público en el área central se promuevan nuevos

modos de movilidad urbana sustentable, priorizando los usos peatonales y los no motorizados.

Los mapas a continuación muestran la ubicación geográfica de la propuesta de movilidad.

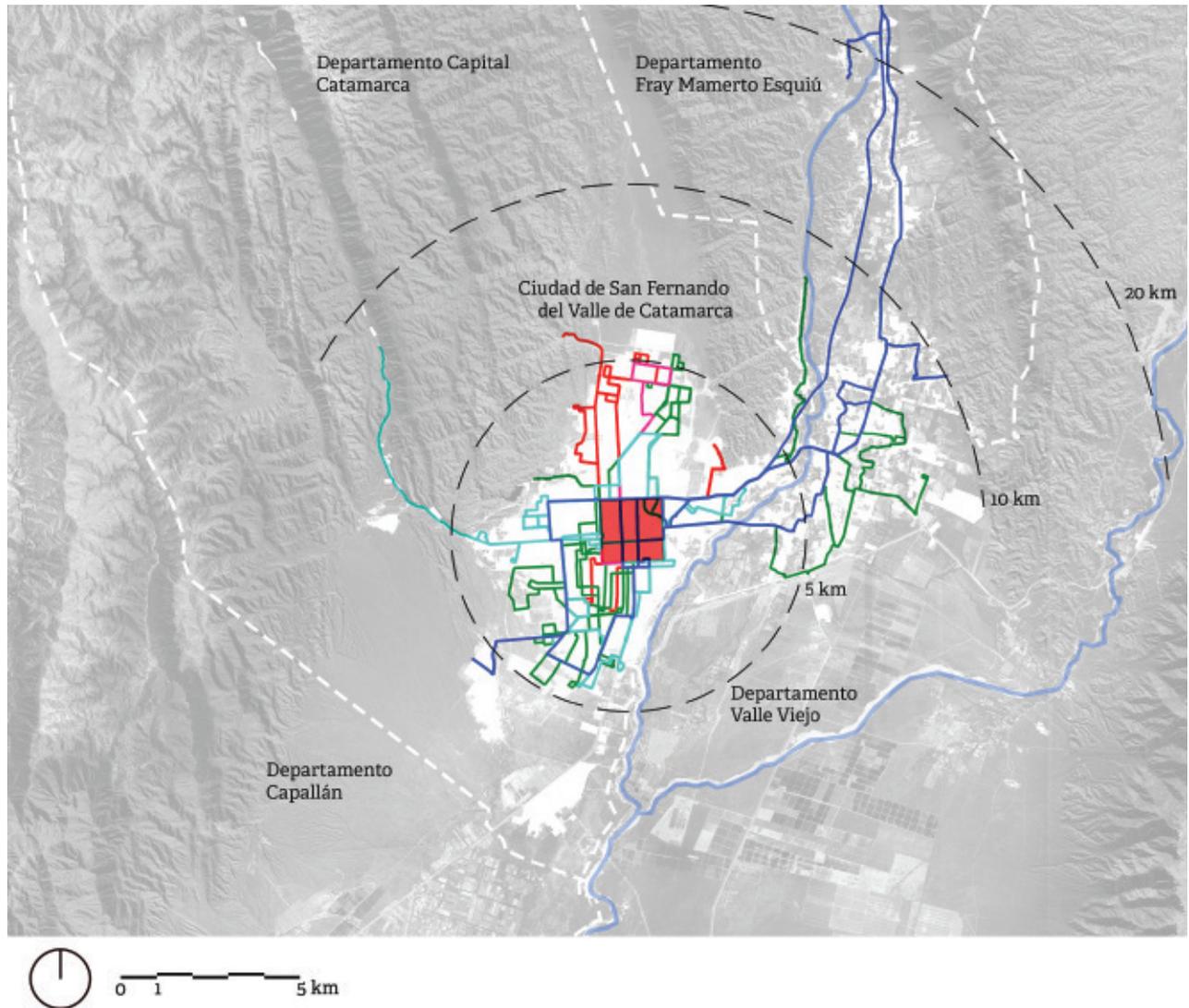


- **App Transporte,**

que mediante la implementación de las TICS se aliente el uso del transporte público en todo el Gran Catamarca. Se trabajará en

el desarrollo e incorporación de la reconocida plataforma a nivel mundial MOOVIT.

El mapa a continuación muestra las rutas de colectivo por empresa dentro del área metropolitana de Catamarca.



- **Conciencia + Incentivo,**

a través de campañas de educación ciudadana, que apunten a la concientización sobre la seguridad vial y a la

promoción para fortalecer el desarrollo de la movilidad sustentable.

OBJETIVOS GENERALES DEL PROYECTO

El principal objetivo a perseguir es el de posicionar al transporte público como el medio de movilidad más eficiente e inclusivo.

- Disminuir la tasa de mortalidad y fatalidad.
- Evitar la aglomeración vehicular en horas picos en el área central de Capital.
- Jerarquizar el uso de transporte público en el Gran Catamarca.

Instrumentar medidas de política pública para alentar el uso de transporte público.

Recuperar la significativa extensión del espacio público que es ocupada por vehículos particulares estacionados y en desplazamiento en las inmediaciones al casco histórico.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PROYECTO

Adecuar la infraestructura vial para alentar modos de movilidad sustentables, principalmente los no motorizados.

Implementar una App para alentar el uso de transporte público en todo el Gran Catamarca.

Educar a la ciudadanía en temas de Seguridad Vial y de Promoción de los medios de movilidad eficiente, accesibles y sustentables.

ACTIVIDADES Y RESULTADOS ESPERADOS

Disminuir la tasa de Mortalidad y Fatalidad

Mayor control y sanciones más severas para quienes se trasladan en moto con más de un acompañante, sin casco, conductores en estado de ebriedad, por exceso de velocidad, etc.

Aprovechando que el Senado acaba de dar media sanción al proyecto de Ley que fomenta el uso de la bicicleta, comenzar la implementación a modo de prueba de tramos de la ciclovía, separando el carril con elementos de seguridad como bolaridos plásticos y evitar el estacionamiento vehicular en esas arterias. Se recomienda las pruebas de implementación de la red se hagan una en sentido norte-sur (Calle Sarmiento) y otra en sentido este-oeste (Calle Esquiú).

Evitar la aglomeración vehicular en horas picos en el área central

Ejercer mayor control social, de manera de promover el uso del transporte público.

Extremar el control y sanciones para quienes estacionen en doble fila en horas picos, en sectores con prohibición de estacionamiento, frente a rampas para personas con movilidad reducida, en veredas, etc.

Remoción de vehículos mal estacionados mediante sistemas de grúas que podrían ser privatizadas.

Incorporación del proyecto de estacionamiento medido inteligente.

De manera similar a lo propuesto para el caso de las ciclovías, extender (a modo de ensayos) algunos tramos de carril selectivo para el transporte público y restringir el estacionamiento en algunas arterias en inmediaciones del casco histórico.

Jerarquizar el transporte público en todo el Gran Catamarca

Para la implementación de la App, se requiere de la carga de datos de recorridos, paradas, puntos de carga sube, frecuencia, etc. Es decir primeramente (en el caso de nuestra ciudad), de todo el mapeo de las trazas y paradas del transporte público en QGIS, para ser exportados mediante archivos de extensión kml para la utilización de la aplicación MOOVIT.

Programas de promoción del Transporte Público, capacitaciones sobre el uso de la plataforma digital de transporte MOOVIT y sobre educación vial, a dictarse por la Dirección de Tránsito Municipal en los PUNTOS DIGITALES ubicados en los barrios (cuya iniciativa desde el gobierno nacional es la inclusión y la capacidad tecnológica) y en el CLUSTER TECNOLÓGICO, a fin de tener llegada directa a la comunidad.

Información sobre la implementación de los puntos Digitales. Disponible en: <https://puntodigital.paisdigital.modernizacion.gob.ar/>

PRODUCTOS ESPERADOS

Se pretende que a partir de la implementación del proyecto se disminuyan la cantidad de muertes por accidentes de tránsito.

Que más usuarios opten por el transporte público para sus desplazamientos en la ciudad y otros de movilidad no motorizada.

Que se disminuya la cantidad de vehículos particulares que ingresan al área central, de manera de atenuar la congestión vehicular en horas picos.

LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO/ ÁMBITO DE APLICACIÓN

El proyecto de reestructuración del espacio público se localiza en el área central o casco histórico de San Fernando del Valle de Catamarca, es decir el área comprendida entre las cuatro avenidas (Av. Virgen del Valle, Av. Güemes, Av. Alem y Av. Belgrano). Es el sector con mayores problemas de tránsito y congestión vehicular en horas picos, su intervención tendrá impacto en todo el aglomerado del Gran Catamarca debido a la conformación urbana nodal polifuncional.

PRESUPUESTO

Se estima para ejecución del proyecto de PLANIFICACIÓN un monto aproximado de \$33.000.000, que implican el tratamiento para tres vías de convivencia, nivelación de calzada y vereda a nivel unico, con cambio de solado a pavimento articulado en calzadas, ensanchamiento de veredas con cambio de solados a baldosas graníticas, canaletas de desagües, equipamiento urbano, señalización, ciclovía, soterramiento de cableados, etc. La implementación del mismo también incluye lanzamiento de la App para el transporte público y campañas de concientización y seguridad ciudadana.

CONTRAPARTE

Las posibles contrapartes de la viabilidad y financiamiento del proyecto son El Municipio de San Fernando del Valle de Catamarca, algunos organismos provinciales como la Dirección Provincial de Transporte y/o el Ministerio de Servicios Públicos, como así también el Banco Interamericano de Desarrollo BID FOMIN, el Banco Mundial, el Ministerio de Producción de la Nación u otros organismos internacionales por intermedio de CIPPEC.

UNIDAD EJECUTORA

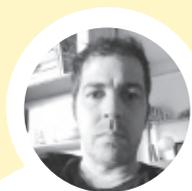
El Municipio de San Fernando del Valle de Catamarca, mediante la Secretaria de Modernización y Desarrollo Económico.

OTRAS ENTIDADES INTERVINIENTES EN EL PROYECTO

- Ecosistema de actores y organismos intervinientes:
- Secretaria de Modernización y Desarrollo Económico del Municipio de S.F.V.C.
- Dirección de Planeamiento Urbano de S.F.V.C.
- Asesores Urbanísticos de S.F.V.C.
- Dirección de Transito de S.F.V.C.
- Dirección de Transporte Provincial
- USI-Ministerio de Servicios Públicos Provincial
- Programa de Mejoramiento de Barrios Provincial PROMEBA
- Municipio de Valle Viejo
- Municipio de Fray Mamerto Esquiú
- Unión de Arquitectos de Catamarca UAC
- Centro de Ingenieros de Catamarca
- Consultores y especialistas de CIPPEC.

2.2.2

Proyecto de diseño e implementación de un modelo tecno-productivo-comercial frutihortícola en el Valle Central de Gran Catamarca



Por Gonzalo de Villalobos

Desde la antigua Roma, dos siglos antes de cristo, Marco Porcio Catón escribió el primer manual práctico para el cultivo de hortalizas. Virgilio ha disertado sobre la siembra y los abonos en verso y Varrón ha fingido dialogar con un interlocutor interesado en los problemas agrícolas.

No me deja de sorprender que, ya en tiempos tan remotos los seres humanos, que carecían de cualquier posibilidad de controlar científicamente lo que en la práctica hacían en el campo, inventaran técnicas que al día de hoy se siguen aplicando sin absolutamente ninguna modificación.

Los antiguos habitantes del mundo sabían cómo reconocer la calidad de un terreno y cómo corregirla, y conocían la práctica de las rotaciones: "La tierra, cambiando frutos, descansa" se lee en las Geórgicas 30 años antes de Cristo. Catón, en el siglo 200 AC, decía: "¿Cuál es la primera tarea para cultivar la tierra? Arar; ¿y la segunda? Arar; ¿y la tercera? Abonar".

La frutihorticultura ha sido históricamente y probablemente seguirá siendo, una actividad económica que ha afianzado a la población en un territorio determinado, generando comunidad y una fuente de alimentos saludables para la misma.

Hoy, la producción de hortalizas es el cultivo agrícola más importante del mundo luego de la producción de cereales, con la peculiaridad de ser esta una producción que provee a mercados productos con baja exposición al comercio internacional, o sea se alimenta de mercados de proximidad, debido básicamente a las características de perecibilidad de los mismos. Podemos afirmar que la horticultura es generadora de trabajo local.

A lo largo del mundo, en donde encontremos importantes aglomerados urbanos, muy próximos a ellos, seguramente encontraremos cinturones verdes de producción frutihortícola que proveen a las urbes vecinas de alimentos frescos y saludables. Asimismo, a pesar del aumento en las inversiones tecnologías, no ha bajado la intensidad en la demanda de mano de obra, por ende es, dentro de las actividades primarias, una importante generadora de empleo.

Argentina producen alrededor de entre 10 millones de toneladas en una superficie cultivada de aproximadamente 500.000 hectáreas, donde las papa, el tomate y la cebolla representan cerca del 50% de la producción hortícola nacional. La Provincia de Catamarca tiene una participación pequeña y marginal en la producción nacional, donde las grandes oferentes al mercado son las provincias de Buenos Aires, Córdoba y Mendoza que nuclean más del 50% de la producción Nacional.

De los 10 millones de toneladas producidas en nuestro país, la Provincia de Catamarca oferta poco menos de 200 mil toneladas al mercado, un volumen tan pequeño que hoy no alcanza ni para autoabastecer su demanda interna.

Una característica muy particular del sector es su alta informalidad que, entre otros problemas, provoca un gran déficit de información para la toma de decisiones, lo cual influye en el funcionamiento descoordinado de la cadena de valor que se muestra poco transparente, con baja eficiencia y con pérdida de competitividad.

Cuando esto ocurre, generalmente, las cadenas de valor ajustan en los dos eslabones más "débiles" de la misma, estos son los productores primarios y los consumidores finales. Los

primeros comienzan a percibir precios bajos, que en ocasiones no llegan a cubrir ni el costo de producción y los segundos se encuentran con, paradójicamente, precios excesivamente altos de los productos que desean adquirir, financiando las ineficiencias de toda la cadena. El resultado final es una caída del consumo debido a los elevados precios de estos productos con el consiguiente impacto en la salud y bienestar de la población.

La población argentina consume poco más de la mitad de la fruta y verdura recomendada por la Organización Mundial de la Salud por año. Estos números varían en los diferentes quintiles de ingresos, siendo más preocupantes en los de menores ingresos.

Según datos de la FAO en Argentina se pierde aproximadamente el 40% de la producción frutihortícola nacional entre el productor y la góndola, debido en su mayoría a mermas, descartes y problemas de transporte y logística. Es decir que, de cada 100 kg cosechados en el campo, solamente llegan 60 kilogramos a los hogares para su consumo.

Estos números ponen de manifiesto la sumatoria de ineficiencias que existen en las cadenas frutihortícolas, ineficiencias que por obvias razones se transfieren al precio final del producto.

La Provincia de Catamarca, desde la época colonial, se ha caracterizado por ser una región que proveía diferentes productos agropecuarios a otras zonas económicamente más dinámicas. Hasta el siglo XIX la venta de mulas a las zonas mineras del altiplano boliviano y de ganado vacuno al norte de Chile eran actividades económicas redituables por lo que la producción de alfalfa para alimentar a estos animales estaba muy difundida. Sin embargo, estas actividades fueron desapareciendo por diversas razones que provocaron el incremento en los costos de transporte debido a las grandes distancias a recorrer para abastecer especialmente los nuevos mercados dinámicos de la zona pampeana. Esta situación fue generando un empobrecimiento de la región y obligó a una parte considerable de la población a emigrar a otras regiones argentinas.

Con la intención de revertir esta situación varios fueron los proyectos formulados, los

cuales se basaban en la construcción de equipamientos y obras de infraestructura básicas para la producción como la construcción de líneas ferroviarias o de represas hídricas para la regulación de caudales y para la habilitación de áreas de cultivo bajo riego.

Estas últimas empezaron a concretarse a partir de la creación de la empresa estatal Agua y Energía a fines de la década de 1940. Así, se construyó el dique de "Las Pirquitas" a 25 kilómetros de la ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca, cuya función fue el riego de las tierras cultivables del Valle Central, obra que terminó de habilitarse en 1966. Con el mismo propósito también se construyeron los diques de Ipizca, Sumampa, Aljilán, Collagasta y Motegasta los cuales se habilitaron en la década de 1960 acompañados de un proyecto de colonización de tierras por el cual, previa expropiación, se entregaban mediante licitación parcelas a colonos para la producción agrícola.

A partir de la habilitación del dique de Las Pirquitas, el Instituto Nacional de Tecnología Agrícola (INTA) elaboró un proyecto denominado "Planificación para el desarrollo de áreas restringidas: Las Pirquitas-Catamarca". El mismo planteaba la habilitación de un área de riego de 6 mil hectáreas distribuidas en tres colonias con cultivos de alto rendimiento económico en el Valle de Catamarca para la promoción social de los campesinos y modernización productiva mediante el sistema de colonias (Sosa, 2009).

El sistema de riego se caracterizó por estar organizado por un conjunto de cañerías con agua provista del dique Las Pirquitas y complementariamente por un conjunto de perforaciones para la extracción de aguas subterráneas.

Este proyecto tuvo sus impactos positivos en una primera etapa, pero luego por múltiples motivos entró en decadencia y en la actualidad, la situación de las Colonias es de abandono con respecto a la situación original, donde se estima que de las tierras bajo riego se están aprovechando alrededor de un 30%. Incluso algunas fincas funcionan como casas de fin de semana de habitantes de San Fernando del Valle de Catamarca.

Son pocos los colonos originales que se man-

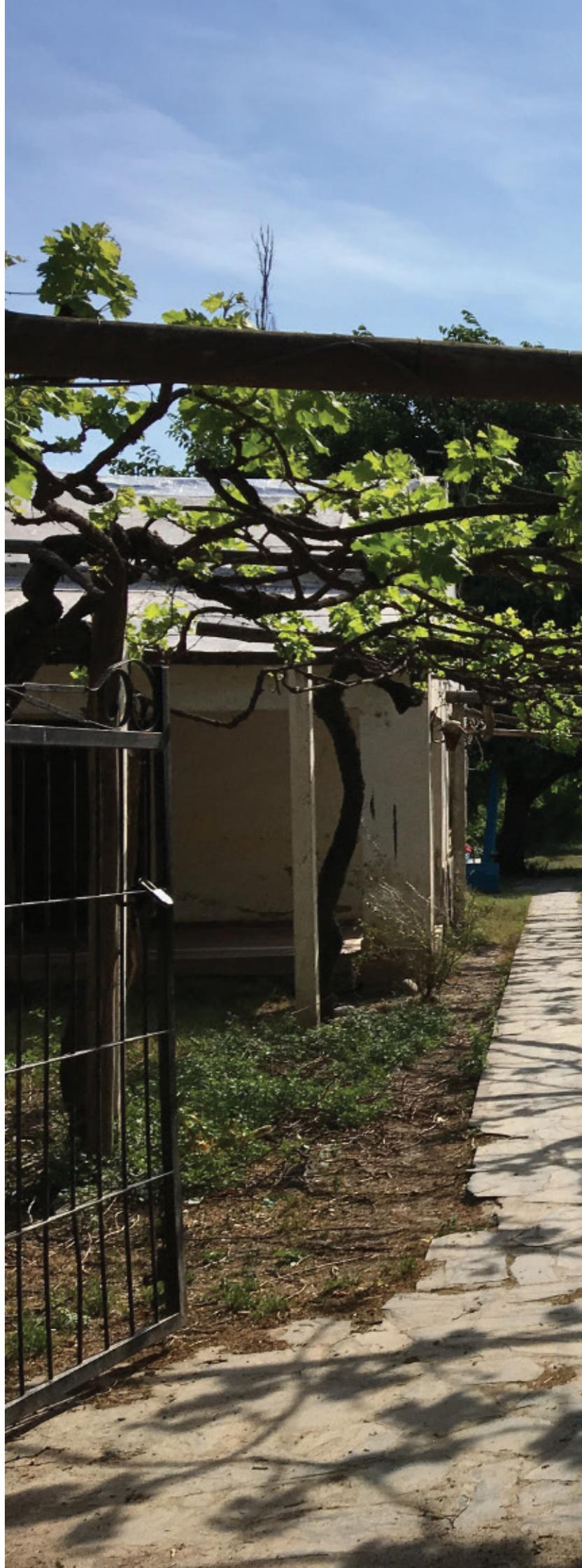
tienen en actividad mientras que en los últimos años se ha observado la llegada de productores de origen boliviano que arriendan una o dos hectáreas para la producción de variedades hortícolas.

En este contexto, es preciso reconfigurar una nueva mirada sobre la producción frutihortícola, en su rol como generadora de empleo genuino, proveedora de alimentos saludables y ordenadora del paisaje periurbano.

El proceso de PlanificACCIÓN que se viene llevando a cabo en el área metropolitana de Catamarca fue vital para poder reflexionar sobre la importancia de esta actividad, sus antecedentes históricos productivos y la potencialidad de desarrollo que presenta.

Las nuevas tecnologías disponibles y las tendencias alcistas del consumo y nuevas oportunidades para la exportación de determinados productos a mercados emergentes, nos dejan en claro la necesidad de profesionalizar la actividad, ajustar los paquetes tecnológicos a la medida de la región para obtener rendimientos que le otorguen competitividad y de esta manera utilizar semillas de calidad. Nos encontramos con la oportunidad de difundir la utilización de insumos biológicos en cultivos frutihortícolas, los cuales reducen las aplicaciones de agroquímicos y vienen presentando excelentes resultados. El valle central de Catamarca presenta características particulares que pueden ser ventajas interesantes, el desafío estará en los actores involucrados, sus capacidades científicas tecnológicas y la metodología de transferencia utilizadas, donde el apoyo y acompañamiento de los gobiernos locales resulta fundamental a la hora de consolidar estas transformaciones.

Hoy, prácticamente el 80% de las hortalizas comercializadas en el Mercado de Abasto de Catamarca se cultivan fuera de los límites de la Provincia, solamente el 10% de la materia prima demandada por la agroindustria local es producida en el valle de Catamarca. Mañana, sería muy estimulante poder contar otra historia, de nosotros depende.





**Modelo tecno-pro-
ductivo-comercial
frutihortícola** en el
Valle Central de
Catamarca

—

PROBLEMA A SOLUCIONAR

Mediante la implementación del nuevo modelo tecno-producción-comercial frutihortícola en el valle central de la provincia de Catamarca se espera poder demostrar una solución viable a dos problemas claves detectados en el diagnóstico realizado por el equipo coordinado por CIPPEC de la presente iniciativa: generar puestos de trabajo genuinos para absorber mano de obra desocupada y aumentar la cantidad, variedad y calidad de la producción frutihortícolas de la provincia para, en una primera etapa, autoabastecerse y en el futuro comercializar fuera de la provincia parte de esta producción.

Asimismo, resulta de vital importancia, poner en marcha un modelo tecno-productivo-comercial que demuestre de manera fáctica, que es posible generar buenos ingresos a una familia, llevando adelante una actividad productiva de forma saludable y aportando a la sociedad alimentos de vital importancia para la salud, alimentación y nutrición balanceada de la población.

Existen diferentes trabajos que han buceado sobre las expectativas de las nuevas generaciones y ponen de manifiesto la baja relevancia que tiene entre ellas continuar con las actividades productivas que hoy realizan sus grupos familiares, siendo muy elevadas las expectativas de conseguir empleo estable como empleados estatales tanto en estamentos provinciales como municipales.

Este proyecto busca contagiar y generar nuevas expectativas y entusiasmo entre los jóvenes para llevar a cabo actividades productivas, en relación con la naturaleza y que les permita, mediante la generación de buenos ingresos económicos, una buena calidad de vida.

Actualmente, en el Valle Central de Catamarca se concentra el 60% de la población de la provincia. A pesar de contar con zonas asignadas a la actividad agrícola, condiciones agroecológicas y mercado con demanda local, la provisión de frutas y verduras para el consumo diario se realiza en un alto porcentaje a través de compras de productos cultivados fuera del territorio provincial. Este dato nos demuestra la existencia de una demanda real que no es

cubierta por la producción local a pesar de poseer ventajas comparativas en cuanto a localización, distancia al Mercado de Abasto y a los consumidores.

El proyecto pone foco en el fortalecimiento del sector hortícola local y de su cadena de comercialización en el Gran Catamarca, contribuyendo entre otros aspectos, a la reducción de la huella de carbono.

El proyecto abarcará los Municipios de San Fernando del Valle de Catamarca, Valle Viejo, Fray Mamerto Esquiú y Huillapima, que fue incorporado al proyecto por su importancia en la producción hortícola del conglomerado Gran Catamarca.

ANTECEDENTES DEL PROYECTO

En su amplia mayoría los productores hortícolas del Valle de Catamarca son pequeños productores que realizan sus cultivos en unidades productivas con reducidas superficies y bajas inversiones tecnológicas.

Las extensiones de sus propiedades oscilan entre una y dos hectáreas en producción, donde cultivan principalmente verdes y en general, con escasa diversificación, bajo volumen de producción y mala presentación para el mercado.

Una proporción muy pequeña de estos productores se encuentran organizados en asociaciones, esto implica que en general los productores trabajan atomizados y presentan debilidad a la hora de negociar precios, generando procesos con ineficiencias en la logística de comercialización y baja rentabilidad para el productor.

Los antecedentes más recientes en lo que a trabajo asociativo sectorial se refieren, lo encontramos en la conformación del Clúster Hortícola de Catamarca durante el año 2014.

“El Clúster Hortícola de Catamarca se organizó como un conjunto de actores productivos e institucionales, públicos y privados con proximidad geográfica, que participan de la cadena de valor hortícola y comparten una base común de factores”. Estos actores se relacionan entre sí de modo formal o informal a través de comercialización, producción, intercambio de tecnología y conocimiento.

El sector privado fue representado por los productores, elaboradores de productos de agroindustria, proveedores de insumos, prestadores de servicios y cooperativas. La contraparte pública se conformó por instituciones públicas de alcance nacional, provincial y municipal relacionadas en forma directa al desarrollo de la actividad en la región. Desde el principio lo constituyeron los departamentos provinciales de Fray Mamerto Esquiú, Valle Viejo, Capital y Capayán, con el objetivo de extenderse al resto de la provincia una vez consolidado el sector.

Los equipos técnicos que trabajaron para el clúster realizaron un diagnóstico preciso en el cual se describen las características principales de la actividad en la Provincia, donde se destaca que la mayoría de los productores son muy pequeños teniendo aproximadamente una hectárea en producción promedio, y una muy baja tenencia de títulos de propiedad de la tierra. Este factor no es menor a la hora de buscar posibilidades de financiamiento para los productores.

En cuanto a la actividad productiva en concreto se observó una muy baja aplicación de tecnología y prácticas agrícolas habituales en otras regiones del país que impactan fuertemente en la variedad, calidad y cantidad de productos.

Esta baja utilización de tecnologías impacta en la competitividad del sector productivo catamarqueño versus el resto de las regiones productivas del país, resultando en un ingreso de productos a la provincia que podrían ser provistos por los productores locales.

El uso de almacigo en bandejas, riego por goteo, la siembra directa, el sombráculo en verano, micro túneles o invernaderos no son comunes entre los productores locales.

Asimismo, se detectaron problemas para el acceso al agua para riego con el incumplimiento de los turnos y caudales que deben llegar a las fincas, en las cuales el uso eficiente del recurso no se realiza de la mejor manera, se observa que la adopción del riego por goteo en la zona es muy incipiente.

En este mismo sentido, se observó falta de maquinaria adecuada para la labranza del suelo y baja utilización de las mejores varie-

dades para la zona debido a no ser fácil conseguir y adquirir estas semillas y/o plantines de estas variedades.

En cuanto a lo comercial, la mayoría vende sus producciones en las fincas a "culata de camión", obteniéndose muy bajos precios debido a que no manejan volúmenes para la negociación. Sin embargo, sigue siendo muy baja la organización asociativa de los productores.

Estos factores implican que la gran mayoría tengan una escasa rentabilidad y en algunos casos lleguen a una economía de subsistencia. Hoy el "modelo productivo" genera que, las nuevas generaciones piensen en otras alternativas de trabajo para su futuro en lugar de continuar con la producción frutihortícola, situación que pretendemos comenzar a revertir con la ejecución del presente proyecto demostrando que existe un futuro posible en esta actividad.

El antecedente de haberse constituido como Clúster, si bien aún no ha consolidado grandes resultados colectivos, ha puesto en marcha la idea de trabajar en conjunto, los valores de la "competencia" mediante los cuales cada individuo coopera y compite al mismo tiempo y comprende la importancia de trazar estrategias a mediano y largo plazo mediante las cuales benefician a la mayoría de la cadena de valor. Hoy en día, las pequeñas empresas no compiten más entre sí, sino que lo hacen en función de los entornos de los que forman parte.

JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La Provincia de Catamarca, como gran parte de las provincias de nuestro país, presenta problemas estructurales en lo que a composición y demanda de empleo se refiere, donde la dependencia hacia el empleo público es desmedida respecto a la actividad privada. Durante el diagnóstico realizado, queda de manifiesto esta problemática y la necesidad de construir opciones y alternativas para mejorar esta situación.

El fomento a actividades privadas debe ser un menester prioritario de los gobiernos locales, con el objetivo de diversificar y ampliar la

matriz productiva de sus localidades y generar puestos de trabajo genuinos y actividad económica que impacte en la mejora de la calidad de vida de la mayoría de sus habitantes.

La frutihorticultura presenta diferentes características estructurales y coyunturales que la convierten en una actividad ideal a la hora de la generación de políticas de fomento al empleo. Por un lado, es una actividad mano de obra intensiva, ósea generadora de alta demanda de trabajadores a lo largo de toda su cadena de valor.

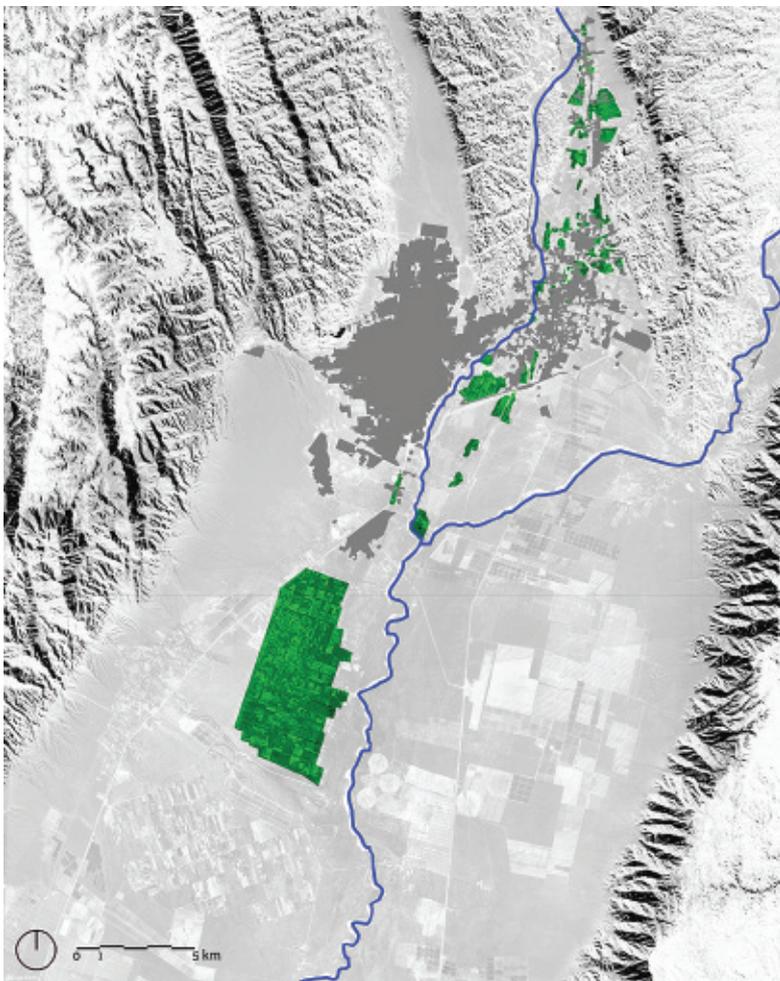
Respecto al mercado, hoy los consumidores de los aglomerados urbanos del valle de Catamarca, adquieren productos que son producidos en su amplia mayoría, fuera de los límites territoriales de la provincia, en otras palabras, generando puestos de trabajo fuera de sus comunidades.

Asimismo, el consumo de frutas y verduras se encuentra muy por debajo de las recomendaciones de la OMS, por ende, en virtud de los

procesos de concientización y cambios de hábitos de consumo, su demanda potencial es prácticamente el doble de la que hoy encontramos en Catamarca.

Es relevante analizar en este punto, ya que los avances tecnológicos en cuanto a la infraestructura para la producción, el manejo y uso eficiente del agua para riego y la genética de las semillas para la mejora de la calidad y cantidad de la producción, así como de la resiliencia de los cultivos, hace potencialmente posible ampliar el abanico de productos frutihortícolas que se producen en los alrededores de estos aglomerados urbanos.

Asimismo, es interesante y no debemos subestimar el rol que cumplen estas actividades en la organización de "cinturones o corredores verdes" en lo que a los límites de los aglomerados urbanos se refiere, una buena planificación de las áreas de producción pone "límites" a la urbanización y por ende orden al crecimiento planificado de los espacios urbanos.



Esta función es fundamental a la hora de pensar "ciudades inteligentes" y eficientes en el uso de su espacio geográfico.

Ahora, la pregunta es ¿por qué no se ha organizado "naturalmente" un cinturón verde que provea de frutas y verduras de calidad a los aglomerados del Valle Central de Catamarca y organice el crecimiento de los espacios urbanos?

En el mapa se observa la actual distribución del corredor verde frutihortícola del Valle Central de Catamarca.

Creemos que esto se debe en gran medida a que los productores locales, con unidades productivas muy pequeñas, se encuentran inmersos en un círculo vicioso en el cual hace años que vienen perdiendo rentabilidad, por ende se encuentran desfinanciados y no pueden actualizarse tecnológicamente, perdiendo cantidad, variedad y calidad de sus producciones, lo cual les genera caída de los precios de sus productos, los cuales venden de forma desorganizada, por ende con muy bajo poder de negociación sobre el precio, provocando reducciones en los márgenes de ganancia.

Asimismo, son en su mayoría productores mayores, que no contentos con la realidad actual de sus negocios desalientan a las nuevas generaciones a desarrollarse en estas actividades. Creciendo así las expectativas de los jóvenes en emplearse en el sector público, ya sea como administrativos o como personal de seguridad, sin poder evaluar la potencialidad real del desarrollo de la actividad frutihortícola en el Valle de Catamarca.

Este proyecto buscara, mediante unidades piloto demostrativas, poner en marcha grupos de productores que desarrollen un modelo tecnológico y productivo definido, que les generara mejoras en la rentabilidad, los ingresos y estrategias inteligentes de comercialización, con el objeto de demostrar que es una alternativa posible, digna y saludable la producción frutihortícola en el valle central de Catamarca.

BREVE DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto se propone diseñar un nuevo modelo técnico-productivo para el sector frutihortícola que, teniendo en cuenta las tecnologías existentes para la producción y las características agroclimáticas del Valle de Catamarca, pueda ofertar al mercado productos de excelente calidad durante los periodos de mejores precios, con el objeto de mejorar y regularizar los ingresos de los productores del Valle de Catamarca.

El proyecto se ha pensado en dos grandes etapas; la primera es a modo de "experiencia piloto demostrativa" mediante la cual se pretende diseñar y poner en práctica "un

modelo" para demostrar la viabilidad de generar unidades productivas competitivas y rentables de producción frutihortícola en el Valle de Catamarca, de las cuales se puede extraer ingresos dignos para un grupo familiar y generar empleo genuino.

A partir de estas unidades piloto demostrativas se pondrá en marcha "el modelo" y se realizarán los aprendizajes y ajustes necesarios para reducir la curva de aprendizaje de futuros productores que decidan poner en marcha la segunda etapa: la etapa de escalabilidad.

Durante la segunda etapa, se plantea que, una vez puesto a prueba el "modelo productivo piloto" y demostrado fácticamente que se puede ser competitivo produciendo frutihorticultura en el Valle de Catamarca, generando ingresos genuinos para los productores mediante la implementación de nuevas tecnologías de producción y comercialización, se podrá replicar esta experiencia de manera más armoniosa, habiéndose convertido un problema competitivo, tecnológico y socio productivo en un problema financiero.

Para este fin, el proyecto comenzará sus actividades con la definición del "modelo técnico-productivo" por parte de los actores pertenecientes a las áreas de ciencia y tecnología vinculados al proyecto.

Se vincularán a este espacio de trabajo los técnicos del INTA, Colegio de Biólogos, Colegio de Ingenieros Agrónomos, Universidad Nacional de Catamarca, Ministerio de Producción de la provincia y todo técnico o profesional que desee colaborar en el diseño del "modelo productivo" que deberá dar respuestas a los problemas tecnológicos, genéticos, sanitarios y comerciales del sector.

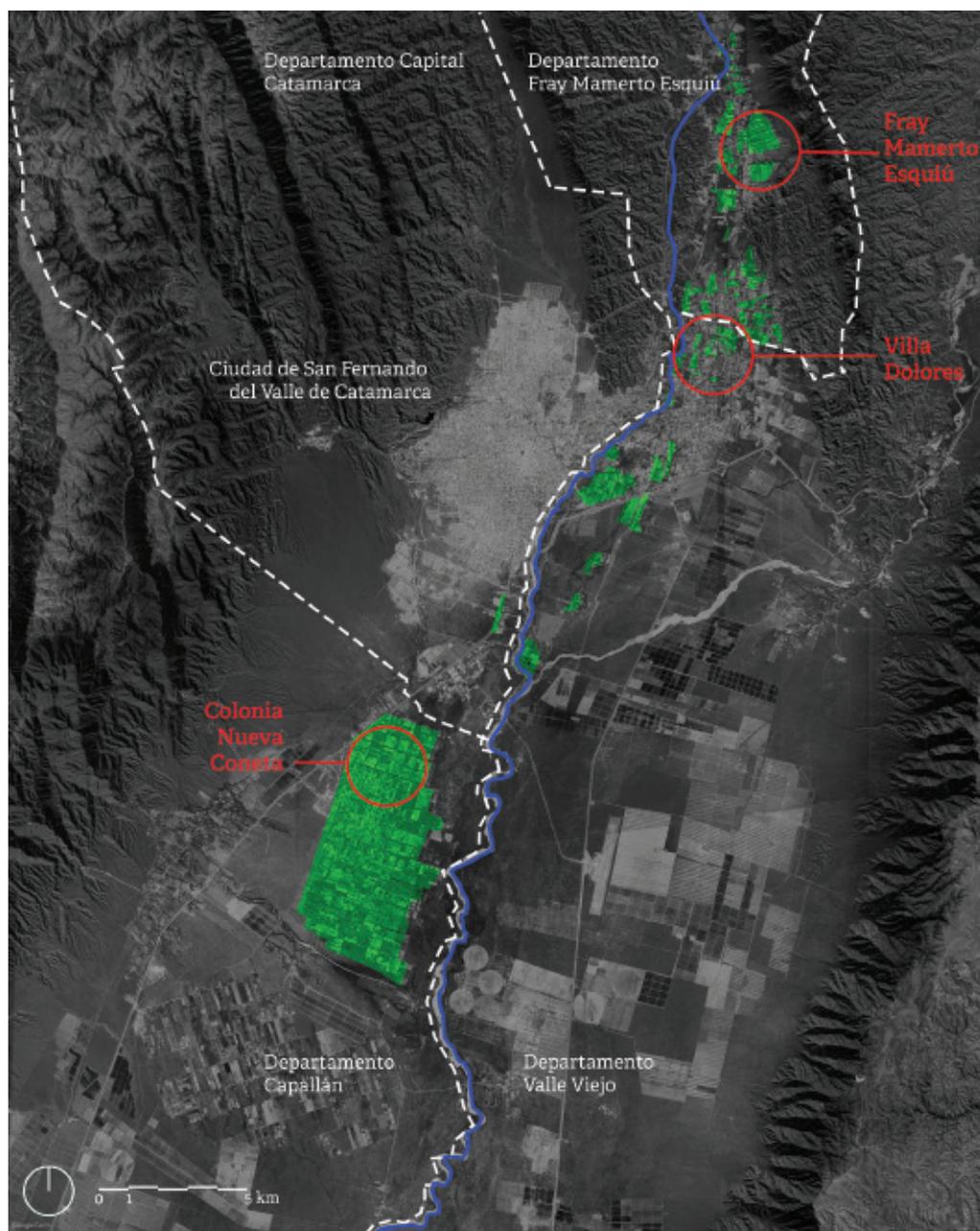
La definición del modelo productivo se realizará en base a la realidad de los pequeños productores, pensando en un grupo productivo, con generación de ingresos a lo largo de todo el año y procurando una rentabilidad que les permita mejorar su calidad de vida mediante el aumento real de sus ingresos. En este sentido, deberá contemplar la inocuidad de los productos mediante aplicación de buenas prácticas agrícolas -BPA- y/o manejo agroecológico que mejoren el valor comercial de la producción.

Para poner a prueba la aplicación del modelo tecno-productivo-comercial se prevé la conformación de tres (3) grupos de productores instalados en los diferentes municipios, compuesto por entre seis (6) y ocho (8) integrantes cada uno, que pongan a disposición sus parcelas (2 ha cada productor) donde se realizarán las mejoras de infraestructura y se aplicarán las nuevas tecnologías de producción para poner a prueba el modelo.

A partir de la definición del modelo se capacitará y asistirá a los productores, técnicos, profesionales y comercializadores para la correcta aplicación del mismo en todas sus etapas.

Los grupos de productores serán acompañados y asesorados en el proceso productivo y comercial por especialistas que ellos seleccionarán y contratarán con fondos que aportará el proyecto.

El modelo de asistencia será diseñado conforme a metodologías probadas de visitas a las unidades productivas por parte de todos los integrantes de los grupos donde las problemáticas y los aciertos productivos serán compartidos para generar un aprendizaje colaborativo.



En el mapa se grafican las probables localizaciones territoriales de los tres (3) grupos de productores que se conformarán para la ejecución del presente proyecto.

La adquisición de maquinarias, inversiones a realizar, insumos para los lotes demostrativos serán aportados por el proyecto a cambio de condiciones determinadas por el proyecto. Los productores agrupados deberán firmar un compromiso que contemplará diferentes condiciones como la de donar una pequeña cuota parte de su producción a comedores de la comunidad, entidades sin fines de lucro y para campañas de promoción en el consumo saludable de frutas y verduras en las comunidades que organizaran los municipios. Asimismo, deberán comprometerse a permitir el ingreso de otros productores o potenciales productores que deseen observar el "modelo" tecno-productivo para comprender su funcionamiento.

En paralelo se prevé la conformación de un (1) grupo comercial, que, trabajando de forma articulada con los grupos productivos, se dediquen a generar inteligencia comercial con el objetivo de mejorar los precios de venta de los productos de los productores vinculados y de esta manera incrementar el margen del negocio. Para esta finalidad se prevé que analicen y trabajen alternativas de presentación y empaque que mejoren los valores comerciales de los productos comercializados.

El grupo de comercialización instalará un puesto en el Mercado de abasto con cámara de frío y manejará un volumen relativamente importante y una calidad superior de productos, esto le permitirá comercializar mejor, obteniendo mejores precios, mejorando la rentabilidad de los productores y generando nuevos puestos de trabajos.

Los integrantes del "Grupo Comercial" serán los encargados de pensar estrategias comerciales que busquen permanentemente maximizar el ingreso de los productores, pensando en indagar nuevos canales de venta a los consumidores, a través de ferias, entrega a domicilio, nuevas TICs como el diseño de aplicaciones móviles para la venta.

Este sistema productivo-comercial, basado en la economía colaborativa de los grupos de productores y del grupo comercial, permitirá lograr economía de escala para mejorar el poder de negociación de los pequeños productores a la hora de realizar inversiones, comprar insumos, maquinarias, contratación de asesores y realización de ensayos, así

como, en la comercialización mejorando el nivel de negociación de todos los productores vinculados, a partir de un puesto en el Mercado de Abasto y presencia en las ferias municipales.

Asimismo, se prevé considerar y analizar actividades complementarias a la exclusivamente productiva como la de realizar visitas educativas, para público en general, escuelas, actividades de turismo rural y algunas otras que surgieran y puedan mejorar el ingreso de los productores y sus familias.

En suma, el proyecto tiene el objeto de diseñar e implementar un nuevo modelo productivo que genere un aumento en el ingreso de los productores, a través del incremento de los volúmenes, variedades, calidad y oferta estacional de su producción frutihortícola para generar puestos de trabajo genuino mejorando la competitividad y rentabilidad del sector.

De esta manera, se espera contagiar al resto de los productores hortícolas del Valle Central y que la actividad se convierta en una alternativa de trabajo válida para las futuras generaciones.

OBJETIVO GENERAL DEL PROYECTO

Consolidar a la producción frutihortícola del Valle Central de Catamarca como una actividad económica relevante, competitiva y dinámica que genere empleo e ingresos dignos y alimentos saludables para el mercado local y nacional.

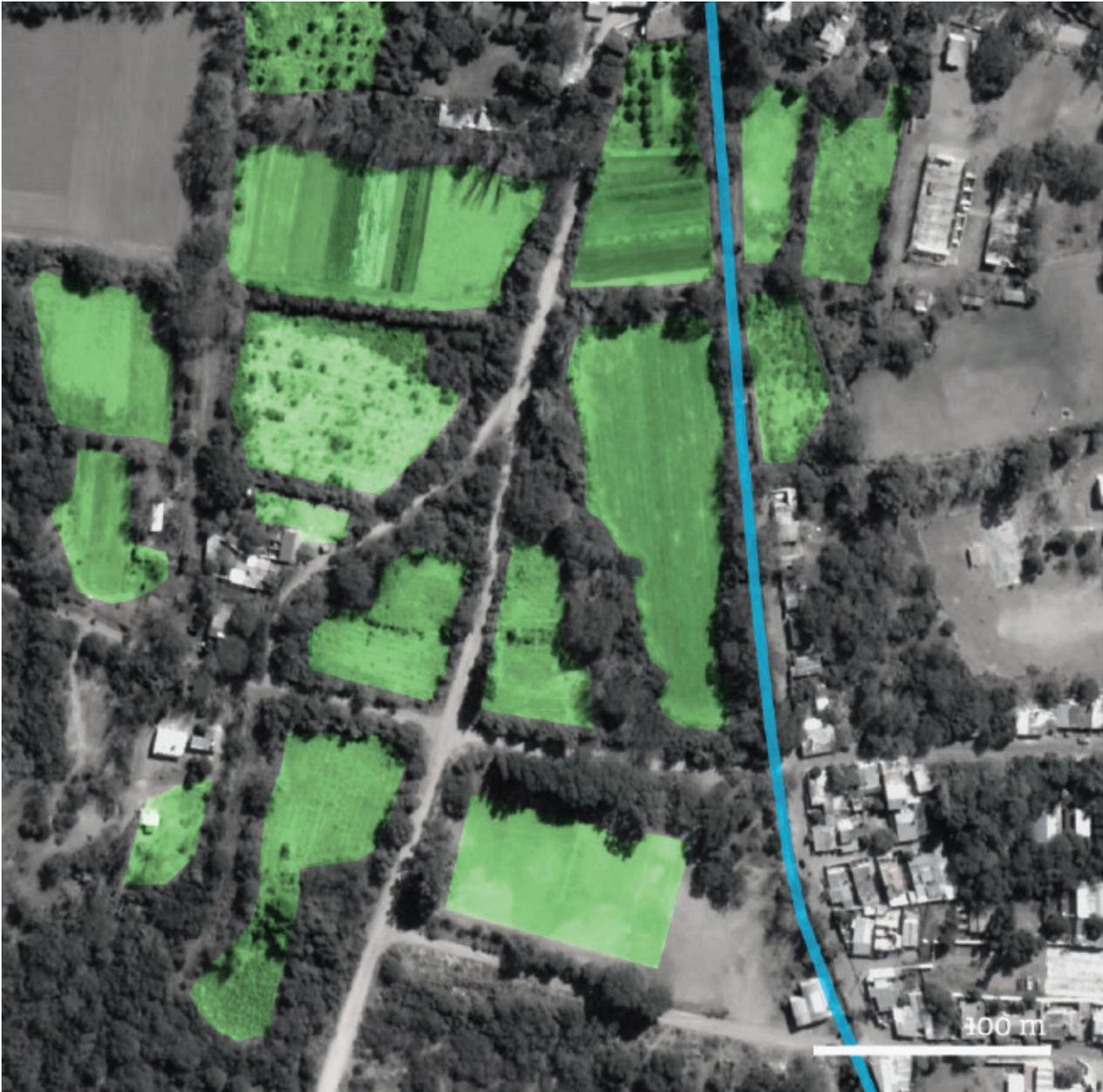
OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PROYECTO

Diseñar e implementar un nuevo modelo tecno-productivo frutihortícola que demuestre que la actividad puede ser rentable, competitiva y generadora de puestos de trabajo genuinos en el Valle Central de Catamarca.

Consolidar una nueva forma de organización entre los productores para obtener asistencia técnica específica y concentrar la compra de insumos, servicios y la venta de la producción mediante un grupo especializado en la comercialización inteligente de los mismos.

Garantizar un mercado de asesores técnicos que conozcan el funcionamiento del nuevo modelo tecno-productivo para que puedan proveer a los grupos de productores los servicios profesionales adecuados para aplicar las nuevas técnicas de producción y asistencia.

Habilitar un puesto en el Mercado de Abasto Municipal con las instalaciones adecuadas para defender la producción y donde se concentre la inteligencia comercial de los productores.



En la foto satelital observamos la distribución de algunas parcelas frutihortícolas en Villa Dolores, en donde la actividad se desarrolla a lo largo del canal de riego que limita con la extensión del aglomerado urbano.

ACTIVIDADES Y RESULTADOS

ACTIVIDAD	RESULTADOS
Conformación de la Unidad de Ejecución del Proyecto	Constituir, en un plazo de 15 días, un ámbito de discusión y consenso democrático y ejecutivo para la administración de los fondos y la difusión de los resultados del Modelo Tecno-Productivo-Comercial Frutihortícola del Valle Central de Catamarca.
Diseño del Modelo Tecno Productivo	Diseñar en un plazo de 90 días desde el inicio del Proyecto, con el aporte de los actores vinculados a la ciencia y tecnología para la producción de la frutihorticultura en el valle de catamarca, un modelo que contemple lo mejor de la tecnología disponible, las características de los productores y la información del mercado, con el fin de otorgarle competitividad a los productores que lo implementen.
Conformación de los Grupos de Producción	Constituir en 90 días tres (3) grupos de entre 6 y 8 productores que se comprometan a implementar en sus chacras el modelo tecno-productivo diseñado, realicen las labores recomendadas por los técnicos seleccionados y concurren a las reuniones grupales de asistencia técnica. Asimismo, se comprometan a firmar un documento con compromisos sociales para aportes a la comunidad de producción y convertirse en unidades demostrativas "tranqueras abiertas" para potenciales y/o otros productores interesados en comprender el funcionamiento del "modelo"
Conformación del Grupo de Comercialización	Conformar para el 6to mes de ejecución del Proyecto, un Grupo Comercializador que de forma transparente le imponga inteligencia comercial a las producciones obtenidas por los tres (3) Grupos de producción. Utilizando el puesto del Mercado de abasto, las ferias y nuevas formas de comercialización que impacten en la mejora de precios en las ventas de los grupos y en la sostenibilidad de los costos de la estructura comercial desarrollada
Instalación de Modelo Tecno-Productivos en las chacras	Instalar entre los 90 y 150 días de iniciada la ejecución del proyecto los "modelos" productivos en las chacras de los productores, con la asistencia recomendada por los técnicos capacitados, la supervisión del coordinador y la mano de obra de los productores beneficiarios.
Capacitación a los Asistentes Técnicos	Capacitar en un periodo de 30 días, a quince (15) especialistas en frutihorticultura en la aplicación del nuevo paquete tecnológico diseñado para el modelo, con la finalidad de ampliar la oferta de técnicos que posean las competencias para dar el apoyo indicado a los Grupos de productores conformados.
Asistencia Técnica a los productores	Asistir a partir de la instalación de los modelos tecno productivos en las chacras y durante un periodo de 3 años a los grupos de productores organizados mediante las técnicas y metodologías diseñadas por el Proyecto para tal fin. Utilizando TICs y metodologías innovadoras que garanticen la aplicación de las labores culturales recomendadas para la mejora de la competitividad del modelo.
Puesto en el Mercado de Abasto con Cámara de frío	Inaugurar para el mes siete (7) de ejecución del Proyecto el puesto en el Mercado de Abasto con el mobiliario, la pertenencia a una marca colectiva y las instalaciones de cámara de frío que preserven la calidad de los productos de los Grupos de Productores vinculados al Proyecto. Desde el puesto, además de las ventas diarias de frutas y verduras, se espera generar un ámbito de "inteligencia comercial" que agilice y genere recomendaciones para mejoras en la calidad, variedad o presentación de los productos de los Grupos
Adquisición de vehículos para el Grupo C	Poseer para el mes 8 de ejecución del Proyecto, dos (2) vehículos que agilicen el retiro y el envío de los productos de los grupos de productores a los espacios de venta que generen mayores ingresos y márgenes al sistema.
Difusión de la experiencia	Difundir y mostrar a la sociedad civil y los productores no vinculados a la primera etapa del Proyecto del Valle de Catamarca, mediante los diferentes medios de comunicación existentes, desde visitas a las unidades productivas, visitas guiadas para escuelas, jornadas de difusión de tecnologías, edición de videos, publicaciones, folletos y programas de radio y TV, el funcionamiento del modelo tecno-productivo y organizacional, con la finalidad de entusiasmar al entramado productivo en escalar el sistema y mejorar la totalidad del corredor frutihortícola, aumentando la variedad, calidad, presentación y competitividad del sector, generando puesto de trabajo genuinos y un aumento en el consumo de frutas y hortalizas que generen impacto en la salud de la población Catamarqueña.

CRONOGRAMA DE TRABAJO

El siguiente cronograma de trabajo, muestra la duración estimada en meses de las actividades principales para la correcta ejecución

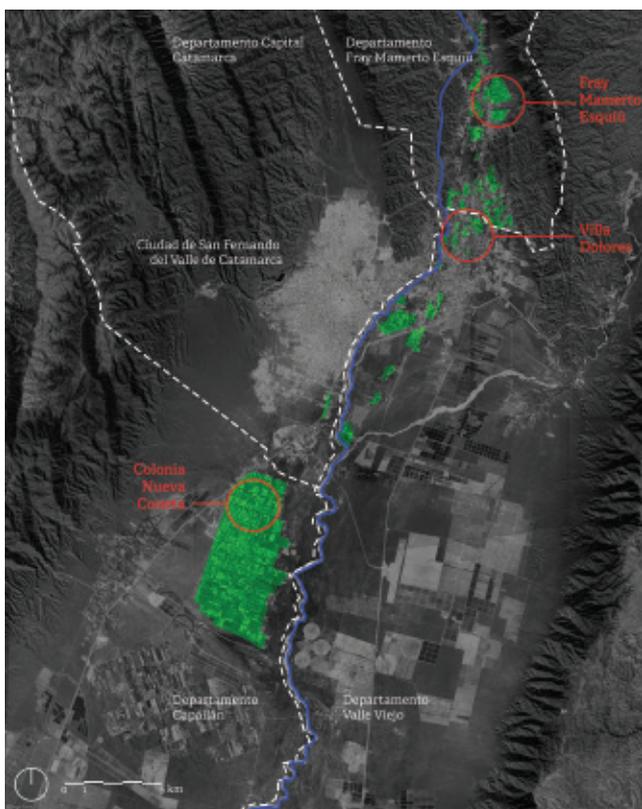
del proyecto, así como el momento a partir del cual se puede comenzar con cada actividad.

CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES

ACTIVIDAD	AÑO MES	I												II												III														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
Conformación de la UEP		■																																						
Diseño del Modelo Tecno Productivo		■	■	■																																				
Conformación de los Grupos de Producción				■																																				
Conformación del Grupo de Comercialización				■																																				
Instalación de Modelo Tecno-Productivos en las chacras				■	■																																			
Capacitación a los Asistentes Técnicos				■	■	■																																		
Asistencia Técnica a los productores							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
Puesto en el Mercado de Abasto con Camara de frio					■																																			
Adquisición de vehiculos para el Grupo C				■																																				
Difusión de la experiencia							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		

PRODUCTOS ESPERADOS

- 1 Un modelo tecno-productivo validado y probado por los productores que genere incentivos a la replicación y escalabilidad del impacto del mismo.
- 2 Generar más y mejor empleo en la actividad frutihortícola del valle central de Catamarca produciendo productos de calidad e inocuidad probada.
- 3 Incrementar la oferta de productos durante el año calendario, mejorando la calidad y la presentación de los mismos para su posterior venta, fomentando el consumo y autoabastecimiento de los productos en la provincia.
- 4 Aumentar, en un periodo de 3 años un 30% el consumo per cápita de frutas y verduras en la población del Valle Central de Catamarca.
- 5 Mejorar el poder de negociación de los productores para la venta de sus productos en un puesto en el Mercado de Abasto Municipal, ferias o venta directa a consumidores mediante TICs.
- 6 Consolidar la metodología de asistencia técnica y trabajo en grupos que el modelo de producción y comercialización recomiendan para la competitividad del sector.
- 7 Dispositivos que difundan la experiencia y sensibilicen a otros actores para replicar y escalar el modelo. (videos, publicaciones, etc.).



LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO/ ÁMBITO DE APLICACIÓN

El proyecto se desarrollará en la Provincia de Catamarca en las zonas productivas de los Municipios de Valle Viejo, Fray Mamerto Esquiú, Huillapima y de San Fernando del Valle de Catamarca.

En el siguiente mapa observamos la probable localización de los grupos de productores que implementarán el modelo tecno-productivo en sus chacras.

El puesto de comercialización se instalará en el Mercado de Abasto Municipal de San Fernando del Valle de Catamarca.

PRESUPUESTO DEL PROYECTO

En el siguiente cuadro se presenta el presupuesto del proyecto desagregado por actividad, tarea, rubro de gasto y fuente de financiamiento. Los precios se encuentran estimados en pesos argentinos.

El costo total de inversión es de aproximadamente 10 millones de pesos argentinos para una correcta ejecución del proyecto.

ACTIVIDAD	TAREA	RUBRO	UNID.	CANT.	PRECIO UNIT.	COSTO TOTAL	FUENTE DE FINANCIAMIENTO
Conformación de la UEP	Coordinado del Proyecto Reuniones de seguimiento	RRHH	Meses	36	\$22,000	792,000.00	Municipios
		Materiales	Unidad	36	\$3,000	108,000.00	Municipios
Diseño del Modelo Tecno Productivo	Reuniones de trabajo	Materiales	Unidad	8	\$1000	8,000.00	Univ.Nac. de Catamarca
Conformación de tres (3) Grupos de Producción	Visitas a los productores	Viáticos	Unidad	36	\$200	7,200.00	Municipios
Conformación del (1) Grupo de Comercialización	Reuniones de trabajo	Materiales	Unidad	5	\$500	2,500.00	Municipios
Instalación de Modelo Tecno-Productivos en las chacras de los productores	Inversiones intraprediales Mano de obra	Materiales	Unidad	24	\$250,000	6,000,000.00	Proyecto Productores
		RRHH	Jornales	120	\$700	84,000.00	
Capacitación a los Asistentes Técnicos	Talleres de capacitación a especialistas Salario de los talleristas	Materiales	Unidad	15	\$500	7,500.00	Univ.Nac. de Catamarca
		RRHH	Días	5	\$4,000	20,000.00	Univ.Nac. de Catamarca
Asistencia Técnica a los productores durante el 1er año de proyecto	Contratación Asistente Técnico	RRHH	Meses	36	\$25,000	900,000.00	Proyecto
Puesto en el Mercado de Abasto con Cámara de frío	Mobiliario y mejoras del predio Adquisición e instalación de cámara de Frío	Materiales	Global	1	\$30,000	30,000.00	Proyecto Proyecto
		Bienes de Capital	Unidad	1	\$120,000	120,000.00	
Adquisición de vehículos para el Grupo Comercial	Vehículo para retirar y enviar producción	Bienes de Capital	Unidad	2	\$1,000,000	2,000,000.00	Proyecto
Difusión de la experiencia	Reuniones para difundir resultados Materiales para difundir resultados	Materiales	Unidad	9	\$5,000	45,000.00	Municipios Proyecto
		Materiales	Global	1	\$50,000	50,000.00	

TOTAL PROYECTO

\$10,174,200.00

CONTRAPARTES

En el siguiente gráfico se desagrega el costo del proyecto por fuente de financiamiento, donde al referirse como "proyecto", hace refe-

rencia a que se está buscando la fuente para esa actividad. El resto de los financiadores son contrapartes del proyecto.

FUENTE DE FINANCIAMIENTO	MONTO
PROYECTO	\$ 9,100,000.00
MUNICIPIOS	\$ 954,700.00
PRODUCTORES	\$ 84,000.00
UNIVERSIDAD	\$ 35,500.00
TOTAL	\$ 10,174,200.00

UNIDAD EJECUTORA

Para la correcta, eficiente y eficaz ejecución del proyecto, se prevé contratar un coordinador del mismo, con dedicación exclusiva, financiado por los municipios integrantes del proyecto, quien contara con gastos de movilidad asignados.

El coordinador será el brazo de gestión y administración para llevar adelante el proyecto, de todas formas, la gobernanza real será llevando a cabo por una mesa conformada ad hoc, en el cual participarán representantes del sector público, de ciencia y tecnología y de los privados.

En un principio se estima que habrá un representante por cada municipio, por el Ministerio de Producción provincial, por el INTA, por la Universidad de Catamarca, por el Colegio de Ingenieros Agrónomos, el Colegio de Biólogos y representantes de los Grupos de Productores consolidados por el proyecto, así como toda institución que tenga la voluntad de colaborar y aportar para el éxito del proyecto y sea bienvenida a la mesa por los actores que la constituyan.

Líderes participantes del proceso de planificACCIÓN en Gran Catamarca

MESA DEL PROYECTO DE MOVILIDAD URBANA

Eugenia Segura - Scrum manager

Municipalidad de San Fernando del Valle de Catamarca

Natalia Aibar
Raúl Bordón
María Silvia Juárez Abel
Fabiola Miranda Leiva
Marcelo Michaud
Martín Molina
Luis Eduardo Monferrán
Pedro Monferrán
Tania Schönhals

Municipalidad de Fray Mamerto Esquiú

Natacha Solá Vigo

Gobierno de la Provincia de Catamarca

Sebastián Buadas
Myriam Gómez
Guillermo Matterson
Nicolás Orquera
José Sánchez
Marcela Pereyra
Juan Manuel Zelarayan

Universidad Nacional de Catamarca

Adriana Medina
Adriana Niz
Marcelo Savio
Ricardo Palacios

Unión de Arquitectos de Catamarca

Alejandra Granizo

Del Valle Servicios Inmobiliarios

Juan José Torres

MESA DEL PROYECTO DE DESARROLLO PRODUCTIVO Y EMPLEO

Alejandra Agüero - Scrum manager

Municipalidad de San Fernando del Valle de Catamarca

Santiago Figueroa
Luis Mazzoni
Emilio Ramaci
Darío Rodríguez
Aldo Sarquis
José Scornavacche
Pablo Severini

Municipalidad de Valle Viejo

Ernesto Álvarez Morales

Municipalidad de Fray Mamerto Esquiú

David Juárez

Gobierno de la Provincia de Catamarca

Humberto Gallo
Miguel Soria

Universidad Nacional de Catamarca

Sergio Gallina
Francisco Murua
INTA
Ana Laura López
Parque Industrial
Florencia Franco

Colegio Profesional de Ciencias Biológicas

Alicia Avilés
Yamile Samaja
Pablo Schliserman

Colegio de Ingenieros Agrónomos

Jorge Vildoza

Colegio de Ingeniería Civil

Marcos Cativiella

Centro de Ingenieros de Catamarca

Mario Solorza

Arquitecto y consultor independiente

Ernesto Acuña

Ingeniero/a Agrónomo

Pía Plaza
Sergio Villalobo



Anexos

Anexo A:

Cuestionario para entrevistas presenciales Planes de Desarrollo Integral de Ciudades de CIPPEC

Nombre del entrevistado:

Institución:

Mail:

Teléfono:

Presentación

Buenos días, mi nombre es, soy miembro del programa Ciudades de CIPPEC. CIPPEC es un think tank que trabaja por un Estado justo, democrático y eficiente que mejore la vida de las personas.

El Programa de Ciudades busca incidir en el desarrollo integral de las ciudades de la región y aportar a sus líderes herramientas que promuevan ciudades más equitativas, resilientes e inteligentes para mejorar la calidad de vida de su población.

Esta entrevista se realiza en el marco del Plan de Desarrollo Integral de Ciudades y apunta a indagar la percepción que tienen los actores clave de la sociedad respecto del presente y el futuro del área metropolitana.

Introducción

1. ¿Cuénteme un poco quién es usted y cuál es su rol en la institución que representa?

Gobierno y sociedad

2. Ahora le voy a pedir que haga lo que se conoce como análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas) de la ciudad. Me podría decir ¿cuáles son, en su opinión, las principales fortalezas con las que cuenta el área metropolitana de cara a su desarrollo en el futuro? (Con fortalezas nos referimos a características que dependen de factores internos de la ciudad).

¿Y las oportunidades? (con oportunidades nos referimos a factores externos a la ciudad que puedan ser una oportunidad para el desarrollo de la ciudad en el futuro).

¿Cuáles son, en su opinión, las principales debilidades del área metropolitana de cara a su desarrollo en el futuro? (factores internos que puedan influir en el desarrollo)

¿Cuáles son, en su opinión, las principales amenazas del área metropolitana de cara a su desarrollo en el futuro? (cuestiones externas a la ciudad que pueden influir en su desarrollo.)

3. En una escala de 1 a 5, ¿cómo calificaría la situación de los siguientes sectores de la realidad local? (Siendo 1 malo y 5 excelente) (registrar la primera idea espontánea del motivo de cada una de las respuestas)

SECTOR		MALO	REGULAR	BUENO	MUY BUENO	EXCELENTE
a-	Desarrollo productivo					
b-	Empleo					
c-	Desarrollo social (pobreza, desigualdad)					
d-	Vivienda					
e-	Servicios básicos e infraestructura					
f-	Transporte y movilidad					
g-	Ambiente					
i-	Educación					
j-	Salud					
k-	Seguridad					
l-	Turismo					

Expectativas para la ciudad

4. Durante los últimos cinco años, la situación general del área metropolitana... (por favor, desarrollar).

MEJORÓ		SIGUE IGUAL		EMPEORÓ	
--------	--	-------------	--	---------	--

5. En cinco años, ¿cómo cree que estará? (por favor, desarrollar)

MEJORÓ		SIGUE IGUAL		EMPEORÓ	
--------	--	-------------	--	---------	--

6. ¿Cómo describiría al modelo de ciudad y comunidad al cual el área metropolitana debería aspirar?

Producción y economía

7. ¿Cómo describiría la estructura productiva del área metropolitana?

Cambio climático

8. ¿La ciudad sufre de algún modo el impacto del cambio climático? ¿De qué manera?

9. ¿Qué hace el área metropolitana en términos de adaptación y mitigación del cambio climático?

Inequidad social

10. ¿Cómo describiría la situación del área metropolitana en relación a la inequidad social?

Percepción del crecimiento urbano

11. ¿Cuánto cree que creció el área metropolitana en los últimos 10 años en población y en superficie?

% en población.

% en superficie.

12. ¿Cómo está creciendo el área metropolitana? (bien, mal)

13. Cuáles son las 5 instituciones con las que Ud. más se interrelaciona? (Valorar el vínculo en una escala del 1 al 5: mala, regular, buena, muy buena, excelente)

14. ¿Podría sugerirnos algún documento, fuente de información o datos sobre la realidad local (publicaciones, estudios, institutos de estadísticas, informes, plataformas, entre otros) para analizar?

15. ¿Qué otros referentes locales podría recomendarnos para entrevistar? (máximo 5)

Anexo B:

Cuestionario de relevamiento online

“Plan Ciudad Inteligente y Economía Colaborativa en Grandes Aglomerados Urbanos de la Argentina”

Desde el Programa de Ciudades de CIPPEC valoramos su percepción del área metropolitana, por lo que le solicitamos contribuya con el diagnóstico de la realidad del aglomerado completando el siguiente cuestionario.

Tenga en cuenta que el mismo le llevará entre 15 y 20 minutos y que los cambios no se guardarán a menos que finalice la misma.

1. Dirección de correo electrónico
2. Nombre y apellido
3. Institución y cargo
4. Pertenezco a:
Organización de la Sociedad Civil
Sector Público
Sector Académico
Sector Privado

Políticas gubernamentales - En mi ciudad...

5. Existen instancias de participación ciudadana en el control de la gestión y la formulación de políticas públicas.

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo
- No sabe/ no contesta

6. Los datos públicos están al alcance de la población en formato abierto y de fácil acceso

- Totalmente en desacuerdo**
- En desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo
- No sabe/ no contesta

7. Se toman medidas de manera activa para el fortalecimiento de la infraestructura tecnológica, las redes y el desarrollo de servicios digitales

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo
- No sabe/ no contesta

8. Existen nuevas tecnologías y aplicaciones para hacer trámites, gestionar expedientes y realizar las compras públicas

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo
- No sabe/ no contesta

9. Realizar un trámite municipal es ágil y sencillo

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

10. Las políticas gubernamentales de contratación y compras públicas favorecen a los emprendedores y nuevas empresas

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

11. El apoyo para empresas nuevas y en crecimiento es una prioridad importante para la política a nivel local

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

Hábitat - En mi ciudad...

12. La vivienda, o bien el suelo urbano donde construirla, es accesible para la población

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

13. Existen plazas y parques públicos adecuados en cantidad, distribución territorial, accesibilidad y calidad

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

14. Se desarrollan políticas para promover un mayor acceso a suelo urbano y vivienda al conjunto de la población

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

15. Los costos de los servicios básicos (gas, agua, electricidad, cloaca) son accesibles para la mayor parte de población

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

16. La calidad de los servicios básicos (gas, agua, electricidad, cloaca) es adecuada

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo
- No sabe/ no contesta

Formación emprendedora - En mi ciudad...

17. En la educación inicial se promueve la alfabetización digital

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo
- No sabe/ no contesta

18. En la ciudad existen cursos/ carreras/ espacios de formación emprendedora

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo
- No sabe/ no contesta

Infraestructura física y de servicios - En mi ciudad...

19. Las infraestructuras físicas en telecomunicaciones (internet, telefonía, etc.) proporcionan un buen apoyo para quienes lo necesitan

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo
- No sabe/ no contesta

20. El costo de los sistemas de comunicación (teléfono, Internet, etc.) es accesible para la mayor parte de la población

- Totalmente en desacuerdo
- En desacuerdo
- De acuerdo
- Totalmente de acuerdo
- No sabe/ no contesta

21. Una empresa nueva o en crecimiento puede proveerse de servicios de telecomunicaciones en aproximadamente dos semanas (teléfono, Internet, etc.)

- Totalmente en desacuerdo
 - En desacuerdo
 - De acuerdo
 - Totalmente de acuerdo
 - No sabe/ no contesta
- El sistema de transporte - En mi ciudad...

22. La tarifa del transporte público es accesible para la mayor parte de la población

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

23. La frecuencia y cobertura del transporte público es adecuada

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

24. Las unidades de transporte y la red de circulación está en buen estado

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

25. La movilidad en la ciudad es fluida (los problemas de congestión son escasos)

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

***Resiliencia urbana: capacidad de resistir o resurgir de eventos climáticos extremos -
En mi ciudad...***

26. El gobierno local vela por una urbanización sostenible y destina recursos para asegurar la gestión y organización de la ciudad ante las amenazas ambientales

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

27. Las personas participan, deciden y planifican su ciudad junto a las autoridades locales, incluyendo el manejo participativo del riesgo

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

28. Se toman medidas para anticiparse a los desastres ambientales y mitigar su impacto, incluyendo medidas de prevención y educación en temas de riesgo

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

29. Se usan tecnologías y sistemas de alerta temprana para proteger la infraestructura, los activos y los integrantes de la comunidad

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

30. Existen estrategias de recuperación rápida de los servicios básicos para reanudar la actividad social, institucional y económica tras un desastre ambiental

Totalmente en desacuerdo

En desacuerdo

De acuerdo

Totalmente de acuerdo

No sabe/ no contesta

Realidad local

31. ¿Cuáles son los tres sectores de la sociedad local que han exhibido un rol más dinámico y protagónico a lo largo de los últimos años?

32. ¿Cuáles han sido los últimos conflictos locales y cómo se han resuelto?

Nombre hasta 5 referentes/ líderes que recomendaría entrevistar

33. Referente 1 (Nombre - Cargo - Email/Teléfono)

34. Referente 1 (Nombre - Cargo - Email/Teléfono)

35. Referente 1 (Nombre - Cargo - Email/Teléfono)

36. Referente 1 (Nombre - Cargo - Email/Teléfono)

37. Referente 1 (Nombre - Cargo - Email/Teléfono)

38. ¿Tiene algún comentario o sugerencia para añadir?

Bibliografía

Atlas de Catamarca (2013). www.atlas.catamarca.gov.ar.

Berrenechea et al. (2003), Las dimensiones del riesgo en ámbitos urbanos. PIRNA - Programa de Investigaciones en Recursos Naturales y Ambiente, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

Bollada de la Cueva, Cecilia (s/f). "Una experiencia de desarrollo regional: La corporación del valle de Catamarca". Congreso Regional de Ciencia y Tecnología Sección: Desarrollo Social. Secretaría de Ciencia y Tecnología, Universidad Nacional de Catamarca.

Forni, Los albores de la agricultura, Reda, Roma, 1990.

Furlani, a., El nuevo calendario del huerto, Editorial De Vecchi, Barcelona, 2003.

Hearn Morrow B. (1999). Identifying and mapping community vulnerability, en *Disasters*, vol. 23.

INDEC (2001). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas.

INDEC (2010). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas.

INDEC (2016). Encuesta Permanente de Hogares -EPH-.

Instituto Geográfico Nacional (IGN, 2017). Cartografía de límites departamentales, provinciales y países limítrofes. Proyecto SIG 250.

Lanfranchi, G., Granero Realini, G., y Duarte, J.I. (junio de 2018). Hacia una agenda del hábitat en Argentina. Documento de Políticas Públicas/ Recomendación N°199. Buenos Aires: CIPPEC.

Lanfranchi, G., Duarte, J. I., y Granero Realini, G. (enero de 2018). La expansión de los Grandes Aglomerados Urbanos argentinos. Documento de Políticas Públicas/Recomendación N°197. Buenos Aires: CIPPEC.

Lanfranchi, G. (2017) ADN Urbano - Aglomerado Gran Buenos Aires (AGBA). Documento de Políticas Públicas/ Recomendación N°183. Buenos Aires: CIPPEC.

Lanfranchi, G. (septiembre de 2017). Hacia el desarrollo integral de ciudades. Documento de Políticas Públicas/ Análisis N°190. Buenos Aires: CIPPEC.

Lanfranchi, G., Nacke, M. y Duarte, J. (septiembre de 2018). PlanificACCIÓN para el desarrollo integral de ciudades. Documento de Trabajo N°169. Buenos Aires: CIPPEC.

Mainardi, F., El cultivo biológico, Editorial De Vecchi, Barcelona, 2003.

Maldonado, María Mercedes y Hurtado Tarazona, Adriana (2014): "La declaratoria de desarrollo y construcción prioritarios (sujeta a venta forzosa en pública subasta) en Colombia: la experiencia de Bogotá, 2008-2012"; en *Instrumentos notables de políticas de Suelo en América Latina*; Pp. 103-108.

Minaya A. P. (1998). Análisis de riegos de desastre mediante la aplicación de sistemas de información geográfica (SIG), en Maskrey, Andrew (ed.): *Navegando entre brumas. La aplicación de los sistemas de información geográfica al análisis de riesgos en América Latina*. Lima, ITDG/LA RED.

Ministerio de Economía y Ministerio de Asuntos Agrarios. Buenos Aires, Provincia (2005). Censo Hortiflorícola Provincia de Buenos Aires.

Ministerio de Educación (2010). La horticultura en la Argentina. Informe Final.

Morláns, María Cristina y Beatriz A. Guichón (1995). Reconocimiento Ecológico de la Provincia de Catamarca I: Valle de Catamarca Vegetación y Fisiografía. *Revista de Ciencia y Técnica*. Vol.

Natenzon C. (2015). Vulnerabilidad social, Amenaza y Riesgo en Argentina. Tercera Comunicación Nacional. Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.

ONU-Hábitat (2017) Nueva Agenda Urbana. Disponible en <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf> de Alta Dirección Pública. Observatorio Económico N° 81.

Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación-FAO (2016). <http://www.fao.org/spanish/newsroom/focus/2003/fruitveg1.htm>.

Programa de Investigaciones en Recursos Naturales y Ambiente de la Universidad de Buenos Aires (PIRNA), 2016. Proyecto La adaptación al cambio climático en grandes ciudades: Adecuación energética, vulnerabilidad social y normativa en el Aglomerado Gran Buenos Aires. Período: 2013/2016.

Proyecto UBACYT - PDTs-PF01 (2013-2015): Pensando en el futuro, actuando hoy: El uso de información sobre vulnerabilidad social para la gestión de riesgo de desastres.

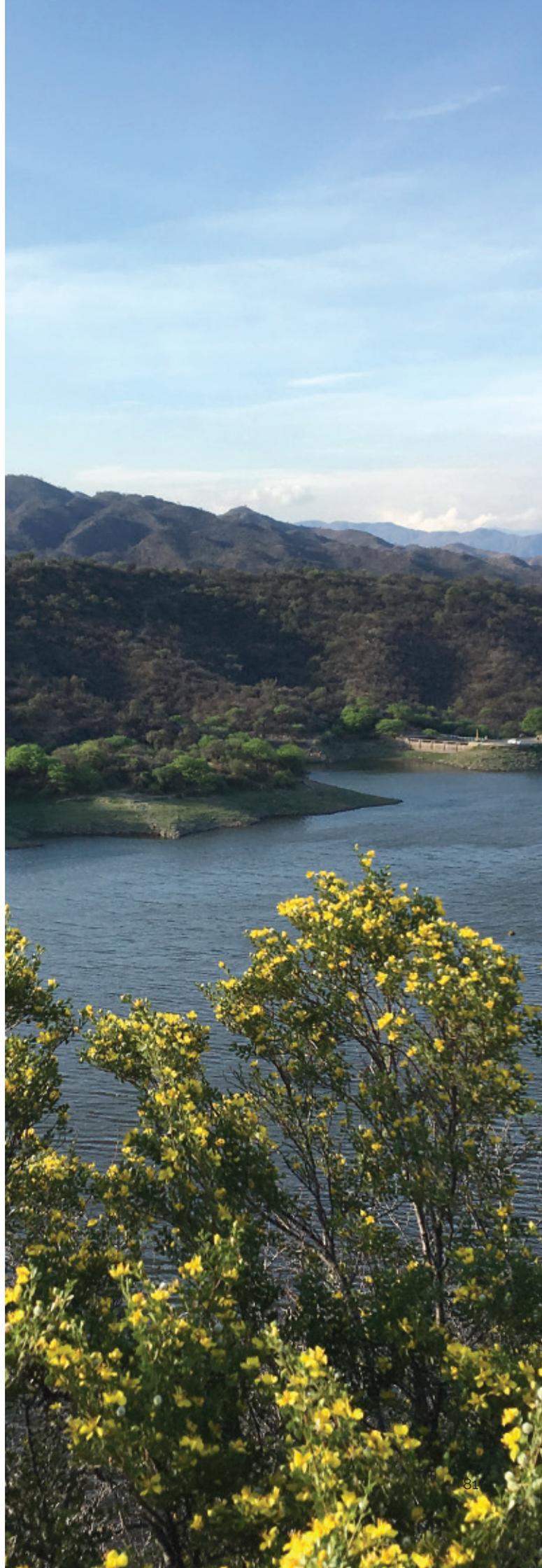
Secretaría de Comercio Interior (2012). La producción de Hortalizas en Argentina Mercado Central de Buenos Aires. Gerencia de Calidad y Tecnología.

Smolka, Martim y Furtado, Fernanda (editores) (2014): "Instrumentos notables de políticas de Suelo en América Latina"; Lincoln Institute of Land Policy, Banco del Estado (Ecuador) - Ministerio de las Ciudades (Gobierno Federal Brasil).

Smolka, Martim (2013): "Implementación de la Recuperación de Plusvalías en América Latina. Políticas e Instrumentos para el Desarrollo Urbano"; Lincoln Institute of Land Policy.

Sosa, Alejandro Martín (2009). La Corporación del Valle de Catamarca y el proyecto de desarrollo del Valle de Catamarca (1968-1969). Un empeño frustrado. Tesis de graduación- Maestría Regional de Historia Argentina. Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Catamarca.

Tosco, U., L'orto di casa, Ed. Ambrosiana, Turín, 1987.



Equipo

Gabriel Lanfranchi

Director del Programa de Ciudades. Arquitecto (Universidad de Buenos Aires), magister en Economía Urbana (Universidad Di Tella). Investigador del Massachusetts Institute of Technology. Director del Posgrado de Urbanismo Metropolitano de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires.

José Barbero

Investigador principal del Programa de Ciudades. Licenciado en Geografía (Universidad de Buenos Aires, Argentina) y magister en Geografía y Planeamiento (Universidad de Toronto, Canadá).

Luis Castiella

Investigador asociado del Programa de Ciudades. Licenciado en Administración (Universidad de Buenos Aires), posgraduado en Desarrollo Directivo IAE (Universidad Austral) y en Administración Estratégica (Universidad de San Andrés), magister en Administración de Negocios (BBVA - Universidad de San Andrés) y candidato doctoral (Universidad Católica Argentina).

Juan Ignacio Duarte

Investigador asociado del Programa de Ciudades. Licenciado en Urbanismo (Universidad Nacional de General Sarmiento), especialista en Mercados y Política del Suelo (Lincoln Institute of Land Policy).

Ana Carolina Herrero

Investigadora asociada del Programa de Ciudades. Doctora y licenciada en Ciencias Biológicas (Universidad de Buenos Aires), magister en Hidrología (CEDEX, España), diplomada MACSSO (Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales).

Cristina Reynals

Investigadora asociado del Programa de Ciudades. Licenciada y profesora en Ciencia Política y especialista en Planificación y Gestión de Políticas Sociales

Javier Madariaga

Coordinador del Programa de Ciudades. Licenciado en Economía (Universidad Católica Argentina), y magister en Políticas Públicas

(Universidad Torcuato Di Tella). Diplomado en Evaluación de Impacto de Políticas Públicas y Programas Sociales (Laboratorio de Pobreza de Acción J-Pal y del Departamento de Economía de la Pontificia Universidad Católica de Chile).

Guadalupe Granero Realini

Coordinadora del Programa de Ciudades. Arquitecta y magister en Planificación Urbana y Regional (Universidad de Buenos Aires).

Melina Nacke

Coordinadora del Programa de Ciudades. Licenciada en Ciencia Política (Universidad de Buenos Aires), magister en Planificación Internacional y Desarrollo Sostenible (University of Westminster) y candidata a magister en Administración y Políticas Públicas (Universidad de San Andrés).

Fernando Bercovich

Coordinador del Programa de Ciudades. Sociólogo (Universidad de Buenos Aires), magister en International Affairs and Urban Policy (The New School University) y maestrando en Sociología Económica (Universidad Nacional de San Martín).

Victoria Rezaval

Analista del Programa de Ciudades. Licenciada en Arquitectura y Urbanismo (Universidad de Belgrano).

Pía Barreda

Analista del Programa de Ciudades. Licenciada en Relaciones Internacionales de la Universidad Católica Argentina (Universidad Católica Argentina), posgraduada en Recursos Naturales, Geopolítica y Desarrollo en América Latina (Universidad Católica Argentina) y maestranda en Políticas Ambientales y Territoriales de la Universidad de Buenos Aires (Universidad de Buenos Aires).

Clara Popeo

Analista del Programa de Ciudades. Licenciada en Ciencia Política (Universidad de Buenos Aires).

Valentina Simone

Analista del Programa de Ciudades. Licenciada en Ciencia Política (Universidad de Buenos Aires).

Sebastián Anapolsky

Consultor del Programa de Ciudades. Licenciado en Ciencia Política (Universidad de Buenos Aires), magíster en Planificación Urbana y Regional (Universidad de Michigan, Ann Arbor) y magíster en Políticas Públicas (Universidad de Michigan, Ann Arbor).

José Luis Basualdo

Consultor del Programa de Ciudades. Arquitecto y planificador urbano, experto en Planificación Estratégica, Políticas de Suelo y Gestión Territorial, diplomado en Políticas y Mercados de Suelo (Universidad Centroamericana José Simeón Cañas de El Salvador) y magíster en Planificación Territorial y Gestión Ambiental (Universidad de Barcelona).

Christian Cordara

Consultor del Programa de Ciudades. Arquitecto y especialista en Planificación Urbana.

Diego Deleersnyder

Consultor del Programa de Ciudades. Licenciado en Ciencia Política (Universidad de Buenos Aires) y candidato a magíster en Economía Urbana (Universidad Torcuato Di Tella).

Gonzalo de Villalobos

Consultor del Programa de Ciudades. Ingeniero Agrónomo (Universidad de Buenos Aires).

Luisa Duggan

Consultora del Programa de Ciudades. Arquitecta (Universidad de Buenos Aires).

Francesca Ferlicca

Consultora del Programa de Ciudades. Arquitecta y magíster en Planeamiento Urbano (Università degli Studi Roma Tre).

Tobías Giménez Hutton

Consultor del Programa de Ciudades. Estudiante avanzado en Arquitectura y Urbanismo (Universidad Nacional de La Plata).

Sandro Munari

Consultor del Programa de Ciudades. Arquitecto (Escuela Nacional Superior de Arquitectura de Paris La Villette).

Sol Rodríguez

Consultora del Programa de Ciudades. Arquitecta (Universidad de Buenos Aires).

Luciano Strucchi

Consultor del Programa de Ciudades. Licenciado en Economía (Universidad de Buenos Aires) y maestrando en Políticas Públicas (Universidad Torcuato Di Tella).

Matthew Toland

Voluntario del Programa de Ciudades. Licenciado en Ciencia Política (Yale University) y candidato a magíster en Planificación Urbana y Regional (Universidad de Buenos Aires). Especialista en políticas urbanas e investigación etnográfica.

Agradecimientos

El equipo del programa de Ciudades de CIPPEC agradece la colaboración de Florencia Berardi, Natalia Díaz, Allison Lang, Victoria Pasinetti y Manuel Vilardo en la sistematización de la información necesaria para la elaboración de este documento.



DISCIPULOS MISIONEROS COMO MARIA

Acercas de CIPPEC

CIPPEC es una organización independiente, apartidaria, plural y sin fines de lucro, que busca anticipar los dilemas del futuro y proponer mejores políticas públicas para la democracia y el desarrollo con inclusión. Promueve diálogos públicos y produce investigación aplicada para fortalecer al Estado en las áreas de Desarrollo Social, Desarrollo Económico y Estado y Gobierno.

El Programa de Ciudades tiene como misión incidir en los procesos de desarrollo integral de las ciudades en la región y dotar a sus líderes con herramientas que contribuyan a alcanzar ciudades más equitativas, resilientes e inteligentes en pos de una mejor calidad de vida de su población.

CIPPEC se enorgullece de ser uno de los centros de política pública más destacados de América Latina.

Visión

Trabajamos por una sociedad libre, equitativa y plural, y por un Estado democrático, justo y eficiente, que promueva el desarrollo sostenible.

Misión

Proponer políticas para el desarrollo con equidad y el fortalecimiento de la democracia argentina, que anticipen los dilemas del futuro mediante la investigación aplicada, los diálogos abiertos y el acompañamiento a la gestión pública.



@CIPPEC



/cippec.org



www.cippec.org



/company/cippec



/+CIPPEC



/fcippec

Para uso online agradecemos usar el hipervínculo al documento original en la web de CIPPEC.

CIPPEC | Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento
Callao 25 1° A (C1022AAA) Ciudad Autónoma de Buenos Aires | Teléfono (54 11) 4384 - 9009



www.cippec.org