

DOCUMENTO AVANCE
REVISIÓN PARCIAL SUSTANCIAL
PLAN LOCAL DE
ORDENAMIENTO TERRITORIAL MICRORREGIÓN 7 / PTM7

DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN / NOVEMBRE 2021

INTENDENCIA DE CANELONES

CONSIDERACIONES GENERALES

INTRODUCCIÓN

El presente documento contiene la revisión Parcial del Decreto Decreto N° 07/16. Plan Local de Ordenamiento Territorial de la Microrregión 7, de acuerdo a lo dispuesto en el Art. 24 de la Ley 18.308 de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sustentable promulgada el 18 de junio de 2008.

ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

MARCO CONCEPTUAL Y FUNDAMENTACIÓN

El Plan Local de Ordenamiento Territorial de la Microrregión 7, se define en el sistema de instrumentos de ordenamiento territorial canario como instrumento derivado de las Directrices Departamentales en el marco de lo dispuesto en la Ley 18,308.

El Plan fija la estrategia para la transformación del territorio de la Microrregión 7, basada en la definición de un marco de actuación general y uno más específico de carácter prioritario referido a porciones territoriales particularmente demarcadas. Así mismo de acuerdo a las disposiciones establecidas en sus ideas fuerza se establece en su art. 7: “El modelo Territorial Propuesto se define a través de las siguientes Ideas Fuerza: Rol Metropolitano y vocación integradora. Desarrollar las ventajas competitivas y comparativas de la microrregión derivadas de su localización y sus capacidades en el contexto Metropolitano y Nacional, adoptando un rol activo dentro de las lógicas de complementación del Área Metropolitana desarrollando las relaciones con todo el territorio del país.”

En este sentido, y considerando el avance en el marco del “Proyecto Ferrocarril Central” promovido desde el Gobierno Nacional, así las acciones por la Intendencia de Canelones para la puesta en valor del Distrito Productivo Ruta 5, nos obligan a analizar ciertas porciones de los territorios que en el marco de un Sistema de Instrumentos de Ordenamiento Territorial, requieren acciones complementarias, sin alterar los modelos e ideas fuerza propios de cada instrumento.

Con la construcción de la nueva traza de la Ruta N°5, en la década del noventa, adquirió un rol más destacado en esa re estructuración de la actividad productiva y en la movilidad nacional. Esto trajo aparejado la instalación de nuevas actividades vinculadas a la ruta, generando un proceso creciente de presiones sobre el suelo rural o residencial, al tiempo que estas nuevas actividades económicas implican también nuevos impulsos a las ciudades de La Paz, Las Piedras, 18 de mayo, Progreso, Juanicó y Canelones. Este escenario de la década del 90, posicionado como sustituto de la infraestructura ferroviaria, la realidad de hoy, nos obliga a interpelarlo y analizarlo.

Los territorios asociados a la vía férrea, requieren de una nueva mirada, considerando que desde el gobierno central se proyecta la reactivación de este tramo de vía (entre el puerto de Montevideo y Paso de Los Toros) en el “Proyecto Ferrocarril Central” que tiene como objetivo el reposicionamiento de este tramo de vía férrea como uno de los principales estructuradores de la actividad logística e industrial del país, así como la mejora de la conectividad metropolitana y del transporte colectivo. La actuación resulta estratégica en el desarrollo de las localidades del Departamento de Canelones y el área Metropolitana, promoviendo un nuevo escenario. Esto sugiere un avance en la reflexión de su desarrollo, atendiendo a las oportunidades de implantación de nuevas actividades asociadas a ambos ejes: la ruta y la vía férrea.

Las obras de infraestructura en la zona de Villa Felicidad y en el área asociada hoy a Grupo Rass, asociadas al eje del ferrocarril central, así como las previsiones para la consolidación de un estación de pasajeros en el principal de carga asociado a la vía ferrea, previsto en marco de los los IOT y el Proyecto de ferrocarril, implicaron una reducción sustancial de suelo estratégico apto para el desarrollo de la logística.

De acuerdo a esto, se entiende pertinente avanzar en una revisión parcial del ptm7, en el sector delimitado territorialmente a los padrones rurales N° 17115, 61330, 61332 a los efectos de considerar su rectaategorización a suburbano de uso logístico como estrategia de complementariedad a las previsiones del Distrito Productivo Ruta 5. La presente revisión de ajuste sustancial parcial del Plan de la microrregión 7, responde a la necesidad de considerar complementar las previsiones establecidas en el Plan de distrito Productivo Ruta 5, producto de definiciones no consideradas por el proyecto del Ferrocarril central oportunamente y la puesta en valor del Corredor ferroviario en su rol tanto de transporte de logística como de transporte de pasajeros.

ÁMBITO

El ámbito de aplicación del presente instrumento será el sector delimitado territorialmente a los actuales padrones rurales N° 17115, 61330, 61332, pertenecientes al Municipio de Progreso.

Metodología de revisión

La metodología para el abordaje de la presente revisión se basó en un análisis progresivo de aspectos Territoriales-ambientales y normativos que culminan en la definiciones con potencial estratégico para actividades asociadas al proyecto del tren.

Una vez analizados estos componentes, se diseñan las estrategias normativas que habilitan dicho escenario y se realizan recomendaciones para consolidar un modelo de desarrollo sostenible en el tiempo.

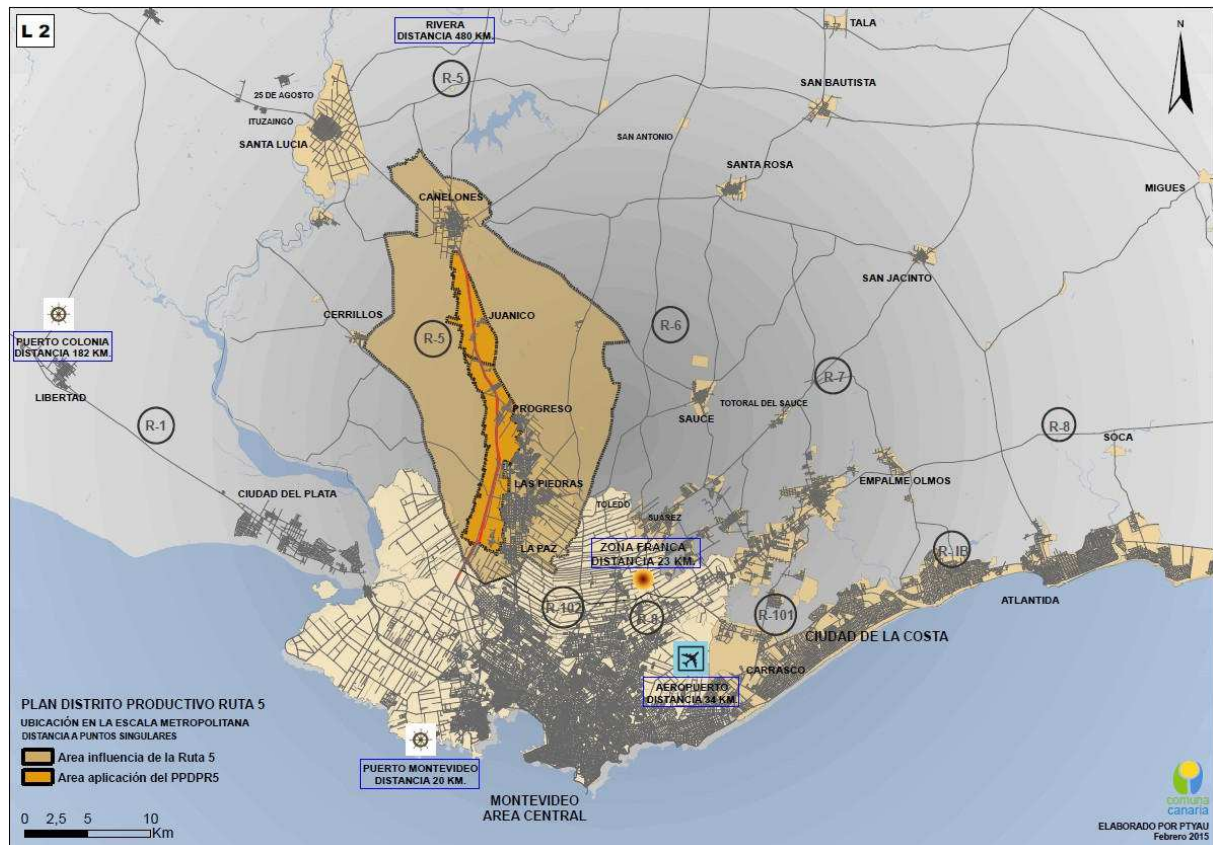
ASPECTOS NORMATIVOS ACTUALES DEL ÁMBITO

Los pádrones objeto de la presente revisióm fueron catorizados como Rurales Productos por el PTM7.

Se encuentran afectados por una servidumbre non edificandi de 20 m, desde el límite de proedio contra la vía ferrea hacia si interior.

Los usos previstos en el marco del plan de ordenamiento, responden a los usos propios de los suelos rurales, establecidos en la Ley 18.308 y sus posteriores modificaciones específicas.

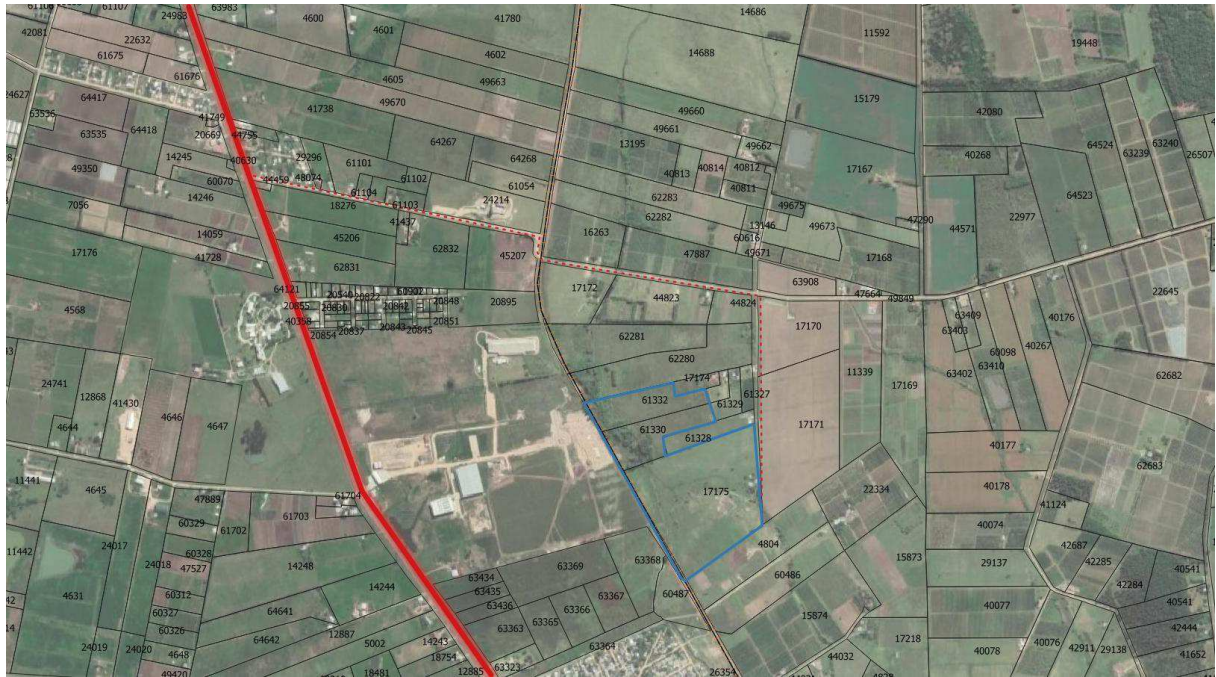
Si bien dichos padrones se corresponden específicamente al ámbito del PTM7, estos también conforman el ámbito de influencia del Plan distrito Productivo Ruta 5. Debiendo considerar en esto una doble mirada territorial y complementariedad en las definiciones.



ASPECTOS TERRITORIALES – AMBIENTALES ACTUALES DEL ÁMBITO

Se encuentra conformado por los actuales padrones rurales:

- 17115 de 18 ha 4470 m²
- 61330 de 4 ha 4010 m²
- 61332 de 4 ha 7357 m²



Ecosistemas Relevantes / Cursos de agua

El ámbito presenta cobertura de suelo natural atravesado en toda su extensión por el el arroyo De la Lana y una cañada Sin Nombre que atraviesa el padrón 17175. La cañada sobre padrón 17175, se

encuentra canalizada.



ASPECTOS ESTRATÉGICOS DE PROMOCIÓN

- Posicionamiento estratégico en relación al emplazamiento asociado al hub de logística previsto en el ámbito del Parque logístico Grupo Rass.

El “Proyecto de Ferrocarril Central”, prevé la consolidación de una de las principales paradas de cargas en área metropolitana, asociada al eje del ferrocarril en dicho emplazamiento. La propuesta de estación contempla incorporar estación de pasajeros, como estrategia de eficiencia del eje ferroviario y dotación de conectividad a la masa laboral del corredor del Distrito y Villa Felicidad.

- La cercanía relativa con centralidades poblaciones, permitiendo incorporar nueva demanda de mano obra para la zona.

USOS ACTUALES

Actualmente los predios, no se encuentran en producción. En particular el padrón 17175, presenta en la cobertura síntomas erosivos, concordante con gran parte de los predios de la zona, de acuerdo a lo expuesto en memoria de información del PTM7.

CONSIDERACIONES

- El ámbito objeto de la presente revisión, tiene las condiciones como para considerar la recategorización de dichos padrones a suburbano de usos logísticos como estrategia complementaria al Distrito Productivo R5, tanto por su posicionamiento estratégico como por sus características propias.
- El travesamiento del Arroyo de la lana en toda la longitud del ámbito, requiere abordajes particulares, de manera de asegurar el manejo de los cursos y la biodiversidad del mismo.
- En relación a la capacidad de articulación con el entorno, las actividades futuras deberán asegurar su condición de buffer entre un área logística-industrial y un área rural.

PROPUESTA DE ORDENAMIENTO

GENERALIDADES

La presente propuesta de ordenación se estructura en concordancia con la metodología de aproximación expuesta anteriormente, la misma se estructura en base a:

- *Propuesta de categorización de suelo primaria y secundaria
- *Propuesta normativa
- *Previsiones en la dotación de infraestructura

PROPUESTA DE CATEGORIZACIÓN DE SUELO

A los efectos de la propuesta de categorización de suelo se entiende que de acuerdo a lo expuesto anteriormente, así como las provisiones necesarias para alcanzar la puesta en valor del corredor ferroviario, se propone la recategorización de suelo de rural a suburbano, asociado a la plataforma productiva, del Distrito Productivo R5 .

En este sentido se categoriza como:

- *Suburbano de actividades logísticas industriales*, los actuales padrones rurales N° 17115, 61330, 61332.

PROPUESTA NORMATIVA

La propuesta de la categorización de suelo se acompaña con una propuesta normativa asociada a las

previsiones dadas en el decreto 0097/15 y 004/ 021 de la JDC y las consideraciones expuestas en el marco del PTM7, conforme a características específicas de la pieza.

De acuerdo se prevé considerar la norativa específica prevista para el mismo tramo sobre el Distrito Productivo , y demás previsiones establecidas para el general del distrito e incorporar las consideraciones específicas dispuestas en el PTM 7 y demás instrumentos integrantes del Sistema de Instrumentos de Ordenamiento Territorial.

Parámetros urbanísticos

FOS 45%

FOT 90%

FOS V 50%

H max. 12 m , pudiendo alcanzar hasta 21 m con sectores no habitables.

Para parques industriales se considerará las disposiciones establecidas, el decreto de promoción de parques industriales, logísticos y zonas francas.

Medias específicas de protección ambiental

Buffer de protección sobre bordes de arroyos: una faja que bordeará el curso de agua a ambos lados en un ancho de 40 metros medidos desde la línea de propiedad o lindera entre el curso y los predios ribereño.

Se deberá dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en el Plan del Distrito Productivo Ruta 5 y PTM 7 referidos al manejo pluviales y previsiones asociadas a la impermeabilización.

Se deberá asegurar la protección de montos nativos.

Previsiones en la dotación de infraestructura y servicios

Si bien las piezas objeto de la presente revisión fueron identificadas producto de que las mismas requieran un mínimo en la dotación de infraestructura, se entiende pertinente considerar:

- Dotación de infraestructura asociada a la Vía ferrea y la capacidad colectora de la misma, para los cuales se deberá analizar de manera conjunta con el MTOP, AFE y la IC los mecanismos de acceso de la carga a la vía Ferrea, de manera de mitigar los impactos acumulados en la misma.
- Estudios sobre factibilidad de calle auxiliar a la vía ferrea u otra conexión, así como otras vía de carga que permite una adecuada circulación de las mismas, las cuales se coordinarán con el MTOP de corresponder.
- Se deberá realizar las obras necesarias en materia de energía, telecomunicaciones, y otras, que aseguren el adecuado funcionamiento de los emprendimientos asociados al mismo, a los efectos de alcanzar un desarrollo óptimo de las previsiones.

