

DESARROLLO LOGÍSTICO DEPARTAMENTAL

Caso: Corredor logístico Ruta 5 – Canelones

Estudio realizado por el INALOG con la colaboración
de la API de la Intendencia de Canelones

RESUMEN ESQUEMÁTICO



DESARROLLO LOGÍSTICO DEPARTAMENTAL - CASO: CORREDOR RUTA 5 – CANELONES

RESUMEN ESQUEMÁTICO

El objetivo principal del trabajo es presentar el análisis de un caso de desarrollo de un eje logístico departamental, como es el de la Ruta 5 en el departamento de Canelones, e identificar algunos factores de riesgos que podrían afectar seriamente la eficiencia del funcionamiento del corredor, debilitando la competitividad de las inversiones logísticas realizadas en el mismo y el potencial de su crecimiento.

En los últimos quince años, el departamento de Canelones ha experimentado un crecimiento industrial y logístico, tanto en metros cuadrados como en cantidad de empresas dedicadas a actividades y servicios logísticos, principalmente en los ejes de las rutas número 5, 8, 101 y 102. La normativa existente, junto al ordenamiento y promoción territorial de la Intendencia de Canelones y la inversión vial en las rutas nacionales, han sido soporte importante para la materialización de dicho desarrollo logístico-industrial.

Se entiende que el desarrollo logístico seguirá en aumento en Canelones debido a las nuevas demandas de almacenamiento post pandemia, además de ello, podrán existir modificaciones en la estructura geográfica de los emprendimientos logísticos debido a la implantación de la nueva línea de ferrocarril paralela a la Ruta 5.

De forma de caracterizar la inversión en logística realizada en el departamento, se realiza en primera instancia, un relevamiento de emprendimientos logísticos clasificados según el régimen normativo aplicable, a saber: Aeropuerto Libre, Parques Industriales, Zonas Francas y Depósitos Aduaneros. También se identificaron (de forma no exhaustiva) otros depósitos fuera de estos regímenes, resaltando el caso particular de los Polos Logísticos.

Hoy, el departamento de Canelones cuenta con seis Parques Industriales¹, una Zona Franca, un Aeropuerto Libre, tres Depósitos Aduaneros relevados y cuatro Polos Logísticos².

La Ruta 5 tiene una extensión nacional total de 500 km, de los cuales aproximadamente el 9% de la longitud se encuentra en el departamento de Canelones. La Ruta 5 es una de las vías de tránsito de la producción nacional hacia el resto del país y el exterior. Este 9% está definido por la Intendencia de Canelones como “Corredor agroindustrial y logístico” ya que concentra la mayoría de las industrias y establecimientos agrícolas del departamento, así como, desde hace algunos años, empresas de logística y multinacionales exportadoras que optaron por este corredor por su cercanía al puerto de Montevideo y su oferta de mano de obra.

Con el fin de conocer las características de la ruta 5 emplazada en el departamento de Canelones, se presenta en el informe:

- El relevamiento de emprendimientos relacionados a la logística en la zona cercana a la Ruta 5 analizada,
- ocupación del suelo de los padrones frentistas a la Ruta 5 analizada,
- el tránsito (medido en TPDA) de los tramos de la Ruta 5 considerada
- la vialidad que interseca la Ruta 5 emplazada en el departamento de Canelones.

El análisis de los puntos anteriores sirve como insumo para identificar aspectos relevantes necesarios a tener en cuenta para mantener la eficiencia del corredor.

Relevamiento de emprendimientos relacionados a la logística

Con el fin de visualizar la “magnitud” de la actividad logística en la zona, se realizó el relevamiento e identificación de emprendimientos de diversos tipos (logísticos, industriales, comerciales o de transporte) sobre (o cercanos a) la Ruta 5, dentro de los límites que corresponden al departamento de Canelones.

Se identificaron según la metodología descrita en el informe, 40 emprendimientos, de los cuales 2 son Parques Industriales en funcionamiento, uno es un Parque Industrial que no está en funcionamiento actualmente, uno es Depósito Aduanero³ y el resto corresponde a emprendimientos sin régimen legal, tratándose uno de ellos de un Polo Logístico.

¹ Adicionalmente hay tres proyectos que están en alguna etapa de aprobación.

² Dos de ellos están actualmente en funcionamiento, uno está en etapa de construcción y el restante en etapa de aprobación de viabilidad.

³ Adicionalmente a este, hay otro depósito aduanero ubicado dentro del Parque Industrial Polo Logístico Ruta 5, contabilizado como uno de los tres Parques Industriales.

Ocupación del suelo de los padrones frentistas

Se identifican 673 padrones frentistas a la ruta 5 ubicada en el departamento de Canelones, 285 urbanos y 388 rurales, lo que corresponde en porcentaje al 42% y 58% respectivamente. Sin embargo, al comparar por área, la realidad es aún más determinante: el 86% del área frentista a la Ruta 5 es de tipo rural.

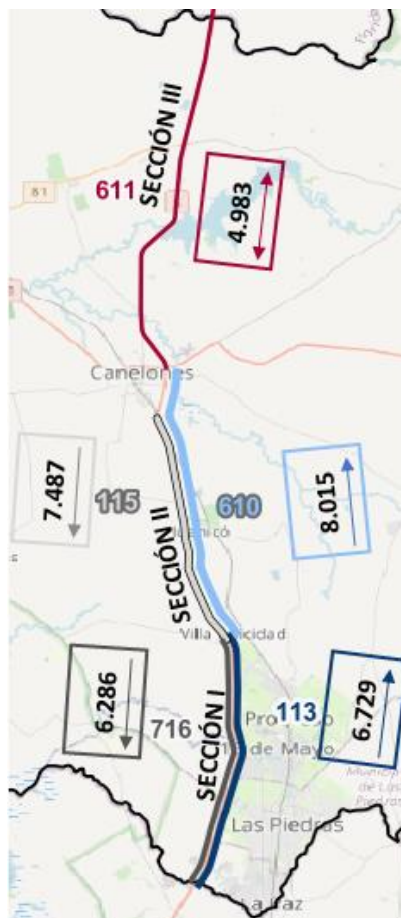
Utilizando como base la cartografía digital de Google Earth, se identifica que el 81% de los 673 padrones frentistas están en uso, o sea, 544 de los 673 padrones frentistas. A su vez, se tiene que de los 285 padrones urbanos frentistas hay 242 ocupados y de los 388 padrones rurales frentistas hay 302 ocupados.

Tránsito en la Ruta 5 emplazada en el departamento de Canelones

El MTOP divide la red vial en tramos y, en este caso, indica 5 tramos de la ruta 5 en el departamento de Canelones (denominados como tramos: 113, 716, 610, 115 y 611). Para cada uno de ellos el MTOP cuenta con la información del Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA).

Estos 5 tramos se agrupan en tres secciones:

- La primera sección se compone de dos tramos, comprendidos entre el límite del departamento de Canelones con Montevideo, hasta Villa Felicidad. Cada uno de los tramos corresponde a cada uno de los sentidos de la ruta. (sentido norte: TPDA: 6729, sentido sur: TPDA: 6286, valores correspondientes al año 2021)
- La segunda sección se compone también de dos tramos, comprendidos entre Villa Felicidad y la ciudad de Canelones. Cada uno de los tramos corresponde a cada uno de los sentidos de la ruta. (sentido norte: TPDA: 8015, sentido sur: TPDA: 7487, valores correspondientes al año 2021)
- La tercera sección se compone de un solo tramo comprendido entre la ciudad de Canelones y el límite departamental entre Canelones y Florida. Este tramo contempla ambos sentidos de la ruta. (TPDA en ambos sentidos 4983, valor correspondiente al año 2021)



En la Ruta 5 considerada, se identifican dos comportamientos de tránsito bien diferenciados, siendo el TPDA de la sección de ruta definida entre Montevideo y la ciudad de Canelones aproximadamente 3 veces mayor que la sección de ruta comprendida entre la ciudad de Canelones y el departamento de Florida. Esto es válido tanto para el TPDA total como para el TPDA en cada sentido.

Vialidad que interseca la Ruta 5 emplazada en el departamento de Canelones

Para esto se realiza un relevamiento de todas las intersecciones (cruces de la caminería departamental o nacional con la Ruta 5, así como la caminería departamental o nacional que permite simplemente acceder a la misma) en los 45 km de la Ruta 5 que van entre las progresivas 19k300 (límite entre los departamentos de Montevideo y Canelones) y 64k300 (límite entre los departamentos de Canelones y Florida).

Las intersecciones se clasifican en cruces y accesos a nivel, cruces a desnivel y rotondas. En total se identificaron 43 intersecciones, lo que arroja un promedio aproximado de una intersección cada 1 kilómetro. De éstas, hay un cruce a desnivel que corresponde al acceso sur a la ciudad de Canelones (progresiva 43k500), 7 son rotondas ubicadas en las intersecciones de acceso a los principales poblados de la zona (ej.: La Paz, Las Piedras (ruta 48) y Progreso), y se relevaron 35 cruces y accesos a nivel, que corresponden a caminería departamental que conectan la ruta 5 con otras zonas urbanas y rurales.

Conclusión

A modo de conclusión, el análisis realizado y la información presentada en el estudio, persiguen el objetivo de ser insumos a la fecha de hoy, para identificar los principales recaudos a tener en cuenta, para que el corredor logístico de ruta 5 continúe desarrollándose adecuadamente evitando restricciones que le hagan perder eficiencia en el tráfico de carga y competitividad.

Es importante tener en cuenta que, el desarrollo de un corredor logístico es un complejo sistema que debe contemplar la normativa, los emprendimientos logísticos existentes, la situación actual y futura, el tránsito (local, generado y atraído), el uso del suelo y las posibles interferencias entre las zonas urbanas y los otros corredores viales.

De manera natural, el crecimiento de la actividad logística tiene como consecuencia un incremento en el volumen de tránsito en la zona, lo cual afecta el uso de suelo y debe ser tenido en cuenta para una adecuada evolución futura.

Todo esto debe analizarse continuamente y ser tenido en cuenta a la hora de otorgar habilitaciones, modificar planes y realizar cambios en la normativa. Lograr esto demanda una estrecha coordinación entre los actores públicos y privados relacionados, y disponer de una adecuada y sostenida asignación de recursos para viabilizar el necesario soporte que requiere una planificación y gestión con continuos ajustes en el tiempo.

INALOG
INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA



**Uruguay
Logístico**