

DESARROLLO LOGÍSTICO DEPARTAMENTAL

CASO: CORREDOR LOGÍSTICO RUTA 101 – 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 101 –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 101 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. Igualmente, se entiende que el desarrollo logístico seguirá en aumento en Canelones debido a las nuevas demandas de almacenamiento post pandemia.

De forma de caracterizar la inversión en logística realizada en el departamento, se realiza 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.

A la fecha del informe, el departamento de Canelones cuenta con seis Parques Industriales¹, una Zona Franca, un Aeropuerto Libre, dos Depósitos Aduaneros relevados y cinco Polos Logísticos.

La Ruta 101 está definida por la Intendencia de Canelones como “corredor logístico-industrial”, el mismo, tuvo un impulso importante en los últimos 7 años y muestra una alta concentración de actividad logística, principalmente del aeropuerto hacia el este.

Con el fin de conocer las características de la Ruta 101 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 101 analizada, en particular considerando la zonificación definida en el Plan Parcial Colonia Nicolich y Ruta 101.
- Ocupación del suelo de los padrones frentistas a la Ruta 101 analizada, definidos en el Plan Parcial Colonia Nicolich y Ruta 101 como “Suelo suburbano productivo y de servicios”.
- El tránsito (medido en Tránsito Promedio Diario Anual, TPDA), correspondiente al tramo comprendido en el Plan Parcial Colonia Nicolich y Ruta 101.
- La vialidad que interseca la Ruta 101 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 101, dentro de los límites que corresponden al departamento de Canelones.

Se identificaron según la metodología descrita en el informe, en el año 2020, un total de 132 depósitos pertenecientes a 78 empresas. De los 132 depósitos, 12 se encuentran en Parques Industriales, 11 depósitos

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

se encuentran bajo el régimen de Zona Franca, 1 corresponde a un Depósito Aduanero, 4 depósitos se ubican en el Aeropuerto de Carrasco, 3 depósitos se ubican en un Polo Logístico, y los depósitos restantes no están incluidos en la clasificación anterior.

Ocupación del suelo

Considerando el uso del suelo, de los 132 depósitos analizados en el corredor de la Ruta 101, 2 se encuentran en padrones rurales y 130 en padrones urbanos. A su vez analizando, el Plan Parcial Colonia Nicolich y Ruta 10, se identifica que 1 depósito pertenece a la subcategoría “suelo rural”, 12 a “Urbano no consolidado”, 10 no están incluidos en el alcance del plan y 109 de los depósitos están ubicados en suelo “Suburbano productivo y de servicios”.

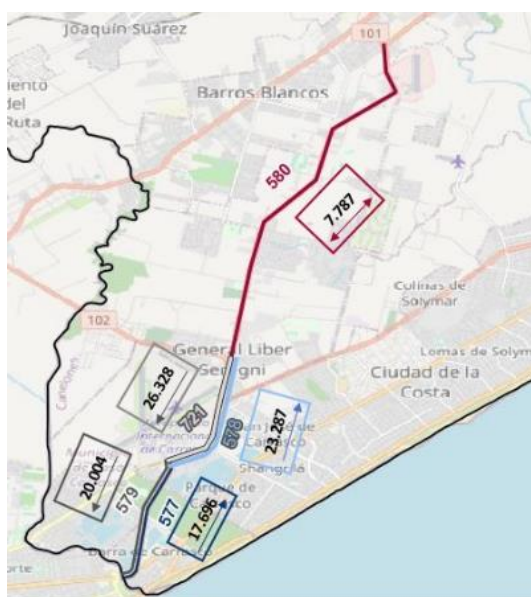
De esta última categoría si se consideran solo los 175 padrones frentistas a la Ruta 101, 35 están ocupados por depósitos y los restantes 140 no. Los 35 padrones ocupados corresponden al 28% del área total de padrones frentistas, mientras que los 140 padrones sin ocupar representan el 72% del área total de padrones frentistas.

Tránsito en la Ruta 101 emplazada en el departamento de Canelones

El MTOP divide la red vial en tramos y, en este caso, indica 5 tramos de la Ruta 101 en el departamento de Canelones (denominados como tramos: 577, 579, 578, 721 y 580). 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 el Aeropuerto de Carrasco. Cada uno de los tramos corresponde a cada uno de los sentidos de la ruta. (sentido norte: TPDA: 17.695, sentido sur: TPDA: 20.004, valores correspondientes al año 2019).
- La segunda sección se compone también de dos tramos, comprendidos entre el Aeropuerto de Carrasco y la Ruta 102. Cada uno de los tramos corresponde a cada uno de los sentidos de la ruta. (sentido norte: TPDA: 22.287, sentido sur: TPDA: 26.328, valores correspondientes al año 2019).
- La tercera sección se compone de un solo tramo comprendido entre la Ruta 102 y la Ruta 8. Este tramo contempla ambos sentidos de la ruta (TPDA en ambos sentidos 7.787, valor correspondiente al año 2019).



En la Ruta 101 considerada, se identifican dos comportamientos de tránsito bien diferenciados, siendo el TPDA de las secciones I y II aproximadamente seis veces mayor que el TPDA en el tramo 580, esto se debe a que las dos primeras secciones concentran el tránsito que circula por la Ruta 102, la Ruta Interbalnearia, así como el tránsito que ingresa a Montevideo del este del país.

Al considerar el tramo 580, que está emplazado dentro del área definida en el Plan Parcial Ruta 101, se obtiene que en el período 2007-2019 el TPDA de camiones se multiplicó por 1,7. Dicho de otra manera, se registra en el período 2007-2019 un incremento promedio de TPDA de punta a punta de 600 camiones diarios (70% de aumento) en el tramo considerado.

Vialidad que interseca la Ruta 101 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 101, así como la caminería departamental o nacional que permite simplemente acceder a la misma) en los 11km de longitud comprendidos entre el Aeropuerto y la Ruta 8.

Las intersecciones se clasifican en cruces y accesos a nivel, cruces a desnivel y rotondas.

Analizando la vialidad que interseca con la Ruta 101 en el tramo comprendido entre el Aeropuerto y la Ruta 8 se totalizan 49 intersecciones, lo que arroja un promedio (aproximado) de una intersección cada 420 metros. De éstas 49 intersecciones, 38 son cruces y accesos a nivel, 8 son rotondas y 3 son cruces a desnivel.

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 101 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.



Uruguay
Logístico

Diciembre 2020