

1° CONGRESO IBEROAMERICANO DE ÁREAS METROPOLITANAS



de la consolidación a la gobernanza

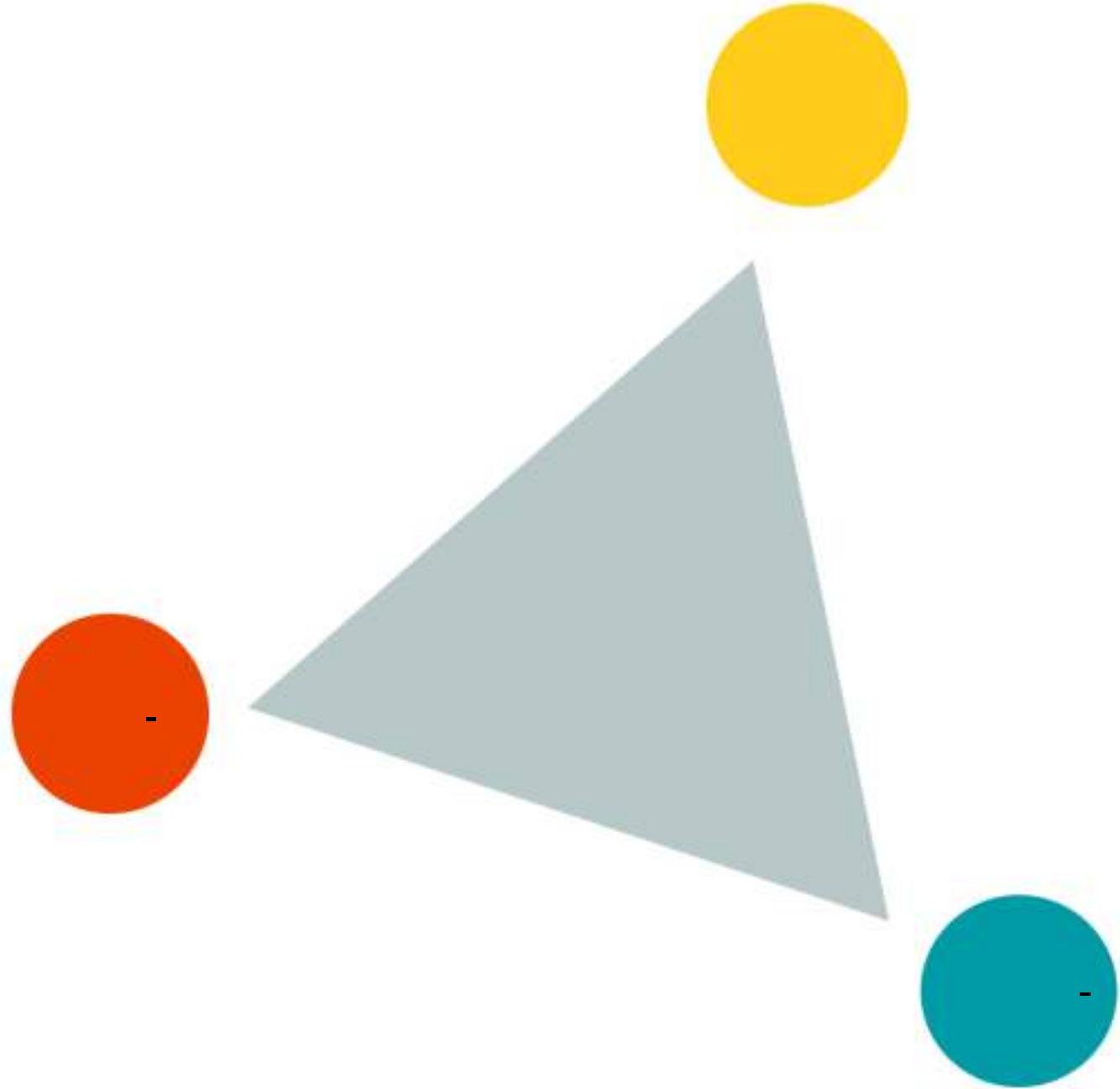
**13 y 14
Noviembre
2024**



Centro Cultural Paseo Córdoba de la Nueva Andalucía

Duarte Quirós 107 - Ciudad de Córdoba Argentina











DOT N° 1

Definición de patrones de urbanización y uso del suelo sostenible

La expansión territorial en el AMR se ha desarrollado espontáneamente durante los últimos años buscando satisfacer, principalmente, la necesidad de vivienda de la población de Rosario en busca de terrenos más asequibles, desde el punto de vista económico, y de una forma de vida diferente, alejada de la gran ciudad. Este proceso, a menudo impulsado por el sector privado, puso en evidencia una gran debilidad por parte del Estado en la definición de políticas de urbanización sostenibles. Su manifestación territorial ha sido la proliferación indiscriminada de lotes residenciales y/o desarrollos industriales, indiferente a las condiciones físicas del área y a los requerimientos de infraestructuras, provisión de equipamientos y servicios y consolidación de un sistema vial y de espacios públicos prioritarios, que acompañe y estructure el proceso expansivo.

Esta primera DOT busca entonces en ese contexto ordenar las situaciones en cuanto contener y estructurar los procesos expansivos en el AMR, reconocer las fortalezas y debilidades de cada núcleo urbano e identificar el rol y jerarquía que puede asumir cada uno de ellos en el corredor o cuadrante metropolitano en el que se inserta, a los efectos de establecer un equilibrio entre los diferentes centros para lograr un modelo de desarrollo sostenible.

Organización de los procesos de urbanización y consolidamiento de los tejidos residenciales

Área urbanizada

Cinturón Norte

Núcleo Urbano tipología A:
Prevalece una política de Expansión

Núcleo Urbano tipología B:
Se prioriza el complemento con una política de expansión residencial

Cinturón Oeste

Núcleo Urbano tipología A:
Prevalece una política de Expansión

Núcleo Urbano tipología B:
Se prioriza el complemento con una política de expansión residencial

Núcleo Urbano tipología C:
Se prioriza la conservación del núcleo urbano existente y se despliegan nuevos procesos de urbanización

Corredor en contacto RMR-NB - "PROBOR"

Corredor Sur

Núcleo Urbano tipología A:
Prevalece una política de Expansión

Núcleo Urbano tipología B:
Se prioriza el complemento con una política de expansión residencial

Protección de las áreas rurales

Área periférica:
Suelo de interés urbano donde se recomienda el desarrollo de desarrollos productivos agrícolas alternativos

Área rural:
Suelo rural y/o rural urbano se admite exclusivamente la producción agrícola - ganadera

||||| Fronteras de restricción a la urbanización:
Suelo rural de distanciamiento entre núcleos urbanos



DOT N° 2

Protección y optimización de los recursos ambientales y patrimoniales

La forma de apropiación del territorio descrita en el punto anterior, basada en la conversión de suelo rural a urbano, confluencia de una política de urbanización y adecuado trazo urbano, llevó a la consolidación de procesos de urbanización en terrenos anegados que occasionaron la saturación de grandes superficies de suelo. Se evidencia como consecuencia, el desvío de recursos naturales y paisajísticos que eliminó áreas forestadas y avanzó sobre los territorios linderos a los cursos de agua. Se suma a esto la escasa valoración de los sitios y arquitecturas de valor patrimonial, que representan los rasgos del pasado y dan cuenta de los procesos de formación y transformación histórica y cultural del área.

Esta segunda DGT busca en este contexto examinar, optimizar y hacer un uso racional de estos recursos. Plantear la valorización y protección de los fuentes ribereños de ríos y arroyos, así como el reconocimiento y resguardo de las áreas anegadas, lo cual evitara el avance en estos territorios de procesos de urbanización. También plantea un tratamiento particular del suelo rural reconociendo la necesidad de su preservación para alcanzar un modelo de transformación sostenible del AHR.

Protección de las márgenes de los cursos de agua

- Ríos, arroyos o canales
- Sistemas ribereños de penetración o revestimiento
- Ríos y/o acceso público a la ribera anegada
- Bañeras y/o acceso público a la ribera propuesta
- Área afectada por el Anexo 9c) de la "Ley de ordenamiento territorial de las Fuentes ribereñas" Presencia ECOM
- Tramo ribereño no protegido y/o ambiental

Protección de árboles frondosos

- Áreas con afectación histórica
- Áreas bajas a cortar
- 1. Represa Arroyo La Cuchilla
- 2. Arroyo Peñón

Protección y desarrollo sostenible de los ríos

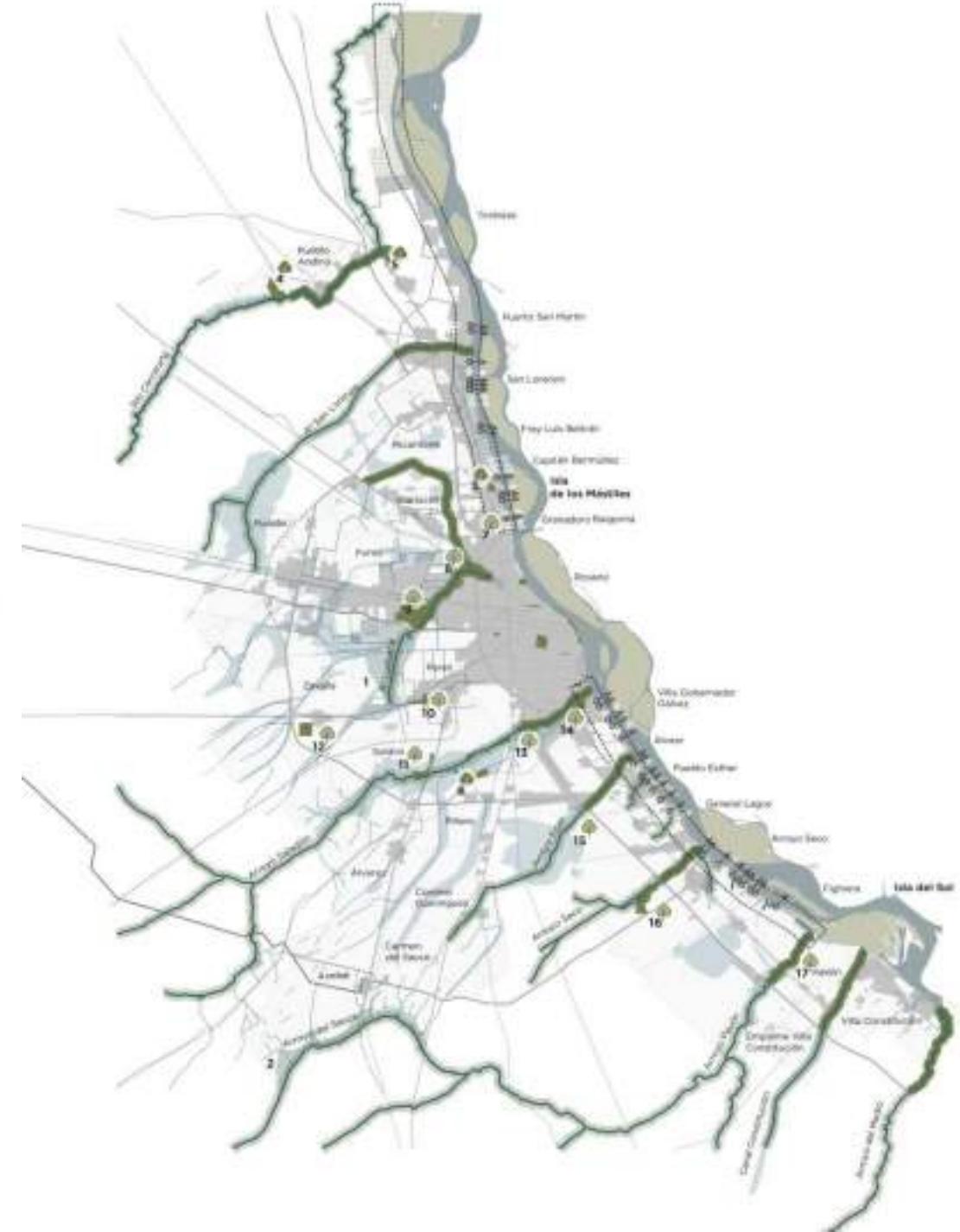
- Ríos del Río Paraná

Protección y puesta en valor de áreas forestadas

- Áreas forestadas
- 3. Área forestada Colonia Argentina S.A.
- 4. Área forestada de Pueblo Azulino
- 5. Área forestada de villa La Ribera
- 6. Área forestada de Pilar

Revalorización y creación de parques metropolitanos

- Especies nativas identificadas e Históricas
- 7. Parque de la Ceibera
- 8. Parque Bicentenario Constituyentes
- 9. Reserva Natural Flores
- 10. Bosque de los Eucaliptos Pérez
- 11. Bosque de Sodré
- 12. Parque Villarrica Zavalla
- 13. Bosques de Los Ángeles Rosario / VGD
- 14. Parque Regional Sur Rosario / VGD
- 15. Parque del Arroyo Fritas Alvear / Pueblo Estigar
- 16. Parque de Arroyo Seco
- 17. Parque de Arroyo Peñón



DOT N° 3

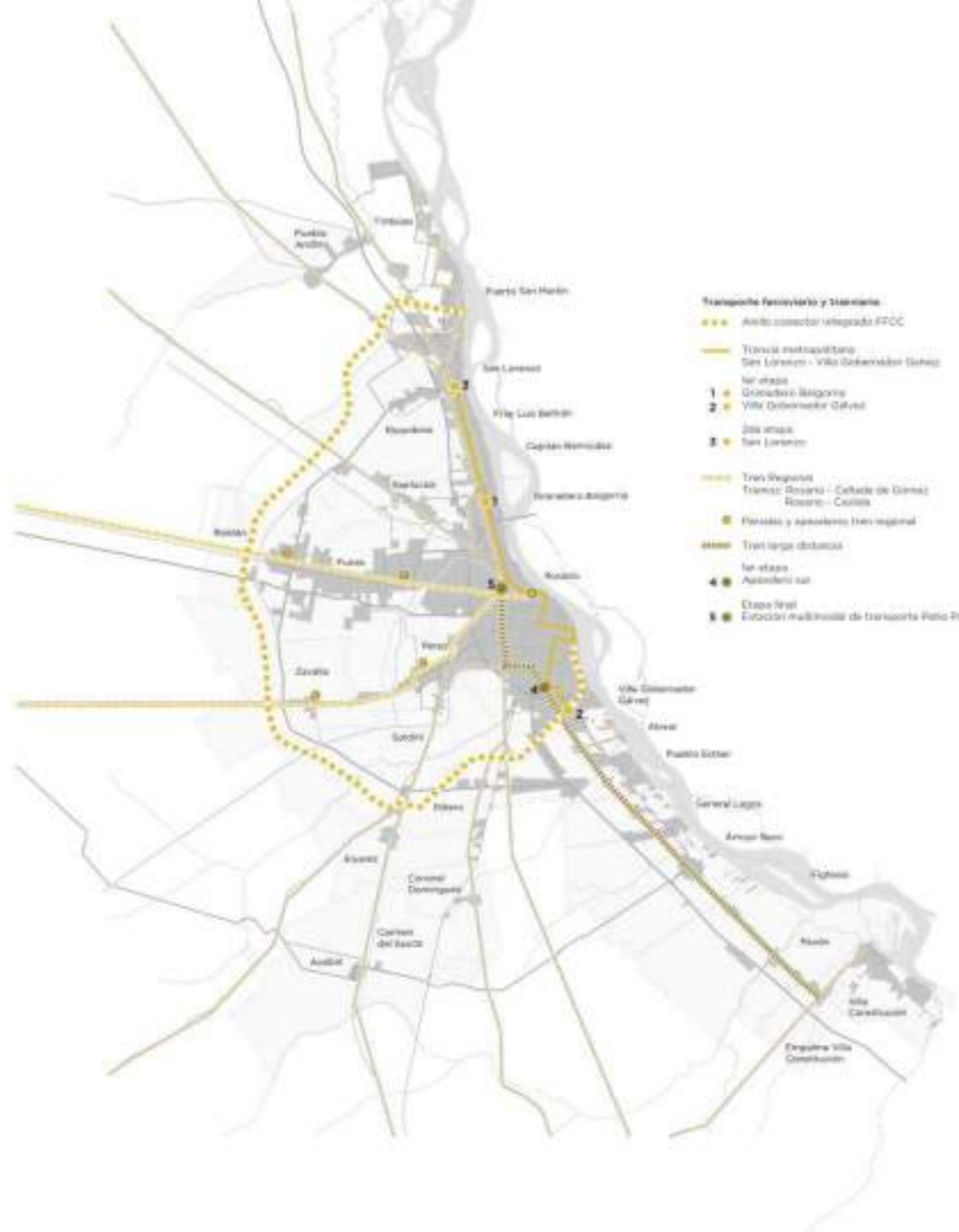
Estructuración de la accesibilidad y conectividad en forma eficiente

El desarrollo del AMB adoptó, a lo largo de su formación, una estructura territorial hemicircular y convergente al centro de la ciudad de Rosario, donde se localizaba el puerto. De este modo, se consolidaron numerosos núcleos urbanos en borde a la costa, los caminos y más tarde, las vías ferroviarias. A lo largo del siglo XX, se incorporaron numerosas vías de comunicación dando lugar a una estructura que, durante años, logró ser eficiente. Con el transcurrir del tiempo, y a parte de una mayor complejidad en el uso del suelo con la incorporación de instalaciones industriales y portuarias y el crecimiento de los centros urbanos, esta estructura comienza a evidenciar serios problemas de funcionalidad.

Esta tercera DOT reconoce que la localización de terminales portuarias, la incorporación de actividades productivas de gran porte y usos comerciales y de servicio, hacen necesario introducir modificaciones en elfuncionamiento y la jerarquía de las vías de circulación, a fin ordenar la circulación de cargas y diferenciarla de la de las personas en función de los nuevos flujos de tránsito, para dar respuesta a las demandas de un sistema hoy altamente complejo.

- Sistema de rutas**
 - Avenida conectores existentes (Ruta N°38, Ruta N°29, Av. Circunvalación)
 - Avenida conectores propuestos: Vías que propone el tramo existente
 - Ruta Ronda, tramo existente
 - Ruta Ronda, tramo de complemento
 - Avenida Corredor Intercostaneral Reformulación 40 m (s4)
- Autopistas**
 - Autopista existente
 - Autopista propuesta
- Rutas**
 - Ruta Nacional o Provincial existente
 - Avenida interurbana, reconvertida de ruta existente Tramo desvinculado del transporte de cargas
- Conectores**
 - Conector que une a Áreas industriales y portuarias
 - Área logística productiva Timbúes - Pto. Gral. San Martín / Área logística intermodales Nari Lomerco
 - Área Celdosa Capitán Bermúdez
 - Área Cargó Villa Gobernador Gálvez
 - Parque industrial Alvear
 - Área logística productiva Gral López - Arroyo Seco
 - Área portuaria Villa Constitución
 - Acceso Villa Constitución
 - Vía de enlace/función local
- Principales nodos relativos a la movilidad de cargas**
 - Áreas / Nodos logísticos intermodales
 - Concentraciones portuarias e industriales sobre el frente ribereño
 - Áreas logísticas - productivas de enlace metropolitano





DOT N° 4

Promoción de un desarrollo integral productivo y de servicios

El AMR es una de las principales zonas agrícola-industriales del país. Concentra en su aglomeración una gran diversidad de industrias y actividades portuarias, a partir de la cual se ha generado una importante red de comercios y servicios. Si se considera que la localización dispersa de las instalaciones industriales y portuarias, sin planificación previa, ha ocasionado serios problemas para el desarrollo y el ordenamiento urbano. La localización en las últimas décadas de solares y parques industriales, si bien constituye una política que repercute positivamente en términos de eficiencia, cohesión y ordenamiento territorial, requiere una planificación previa, a los efectos de evitar los problemas que devienen de la dispersión de los establecimientos y de su localización en situaciones territoriales desfavorables en términos de accesibilidad, provisión de infraestructuras y servicios y proximidad a áreas residenciales, también de atenuar los problemas que puedan darse en términos de competitividad, ya que la sobreoferta de suelo industrial ejerce contra la posibilidad de afianzamiento y consolidación efectiva de las implantaciones existentes y de las que se quieran crear.

Esta cuarta DOT, en este contexto, fija criterios para un reordenamiento de las actividades productivas y residenciales en forma más armónica y planificada. Se intenta promover la transformación de simples concentraciones regionales de empresas en sistemas productivos y de innovación local y regional, planificados y gestionados con la colaboración del Estado, que actúen en forma complementaria entre que comparten. Otra meta se vincula con potenciar a partir de esta focalización, una mayor eficiencia en la provisión de infraestructuras y servicios necesarios y en la incorporación de las tecnologías de control ambiental requeridas. A tal efecto se impulsa la localización de establecimientos industriales y/o de servicios en dos escalas diferenciadas: a) la escala local, para resaltar su entramado productivo y responder a necesidades específicas detectadas en cada núcleo urbano; y b) la escala metropolitana, reconociendo interacciones existentes al formando de nuevas en aquellos puntos neurálgicos del territorio que constituyan los focos de mayor interés para el desarrollo del AMR en su conjunto.

■ Consolidación de las concentraciones portuarias e industriales localizadas sobre la ribera del Río Paraná

○ Creación de nodos logísticos intermedios

1. Nodo Regional Tumbes
2. Nodo Logístico Tresguer - Pto. Gol. San Martín
3. Nodo Logístico San Lorenzo - Ricardone
4. Nodo Logístico Villa Gobernador Gálvez - Arroyo Seco
5. Nodo Logístico Gral. López - Arroyo Seco
6. Nodo Logístico Villa Constitución

■ Promoción de áreas logísticas - productivas de escala metropolitana

7. Área logística productiva Tumbes - Pto. Gol. San Martín
8. Área logística productiva San Lorenzo - Ricardone
9. Centro logístico interdepartamental
10. Área logística productiva Rosario - Pérez - Soldati
11. Eje interdepartamental Avellan - Puerto Esther - Pilar
12. Área logística productiva Gral. López - Arroyo Seco
13. Implementaciones sustentables / productivas Villa Constitución

● Soporte recomendado para uso industrial a escala local



DOT N° 5

Mejora en las condiciones de saneamiento ambiental e infraestructura

Las preocupaciones de índole ambiental en el AMR están protagonizadas por la problemática hídrica, consecuencia de una oportuna madejada de un territorio condicionado por la presencia de numerosos cursos de agua, las deficiencias fundamentalmente en el abastecimiento y provisión del agua, el gas y la energía, y en la disposición y tratamiento final de los líquidos cloacales y de los residuos sólidos urbanos. La proliferación de fumigaciones a cielo abierto constituye una problemática significativa que tñe al paisaje metropolitano y esconde tras de sí una problemática social muy importante. Esta situación obliga a afrontar el desafío de modificar la realidad vigente coordinando acciones entre los diferentes niveles del Estado, las instituciones intermedias y los sectores privados.

Esta quinta DOT reconoce en la programación de las grandes infraestructuras territoriales vinculados a la resolución integral de la problemática de la provisión del agua, el gas y la energía, el tratamiento de las aguas residuales y de los residuos sólidos urbanos, la clave para alcanzar mayor eficiencia a partir de la acción conjunta entre distintas localidades en el territorio metropolitano.

Provisión de servicio de agua apta para consumo. Tuberías de agua, plantas potabilizadoras, estaciones de bombeo

- ▼ Existentes:
1. Planta potabilizadora Rosario
- 2. Estación de bombeo

- ▼ A ampliar:
3. Planta potabilizadora Gil Gasparra

- ▼ Proyectos:
4. Planta potabilizadora en Torreón
5. Planta potabilizadora en Figueiroa
6. Cisterna y Estación de bombeo

— Acueductos existentes

— Acueductos en ejecución

— Acueductos en diseño (1ra etapa)

— Acueductos a autorizar (2da etapa)

Saneamiento hídrico de aguas cloacales. Planta de tratamiento de aguas cloacales

- Existentes

- A reformular

- Propuestas:
4. Planta Depuradora Rosario Norte
5. Planta Depuradora Rosario Sur
6. Planta Depuradora en Zavala

Envición de laderas, reparación y recuperación de terrenos contaminados

- Explotación forestal de matorral (o erradicación)

Tratamiento y disposición de Residuos Sólidos Urbanos

- Existentes:
7. Centro GRSU en Villa Gobernador Gálvez

- A modernizar:
8. Transformación del relleno de Ricardo en un Centro GRSU
9. Reparación del relleno de Pérez

- Propuestas:
10. Centro GRSU en Zavala

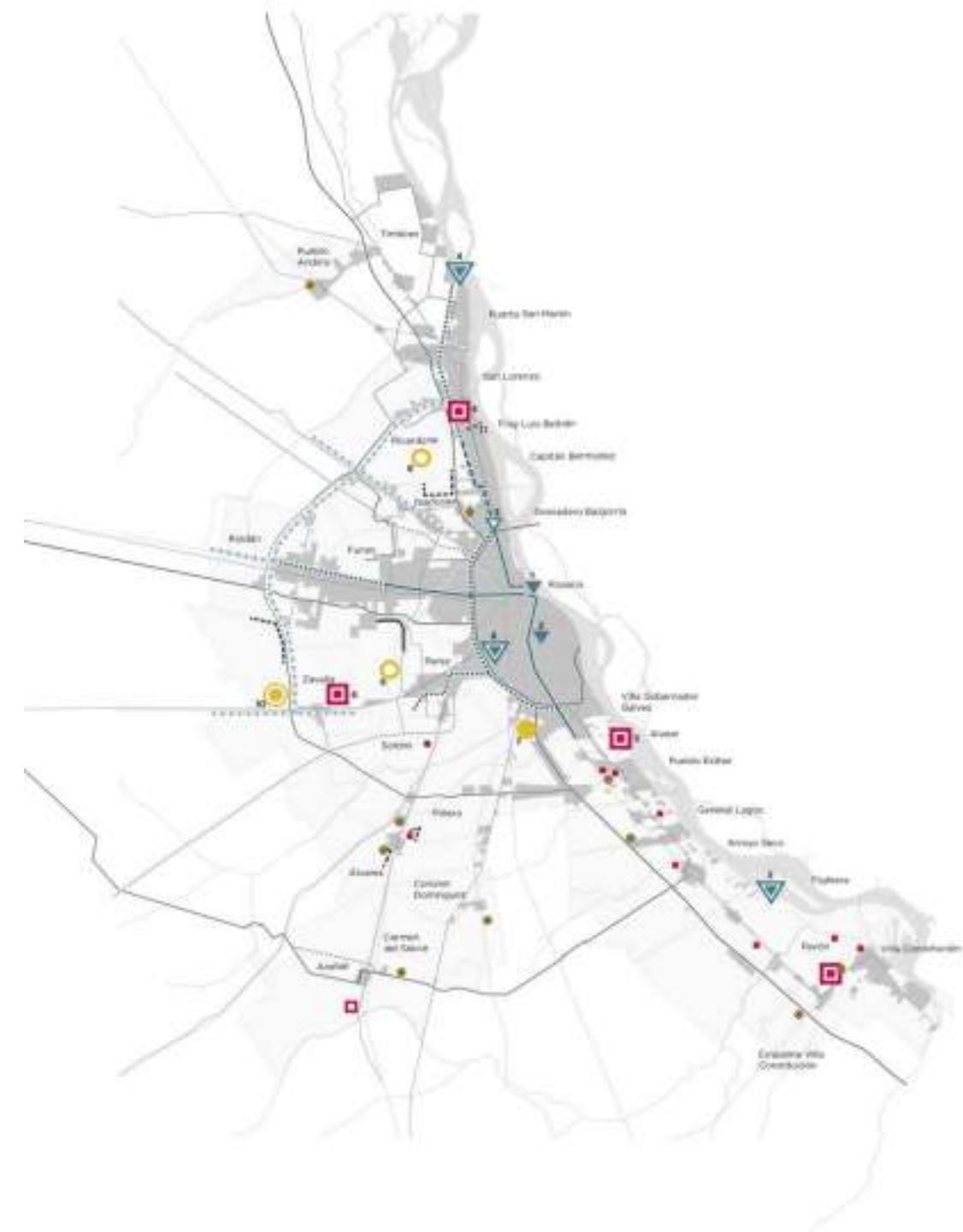
Control de instalaciones y manejo responsable de recursos hídricos. Presas retenciones

- Existentes:

- En diseño:

- A repartir:

- *** ■ Otra hidráulica de protección (Fray Luis Beltrán)



DOT N° 6

Coordinación estratégica y asociativa de actores

Cada una de las directrices anteriores detalladas, podrá efectuarse en la medida que se logre una articulación de acciones entre los diferentes actores públicos y privados comprometidos con el desarrollo del territorio. En esta DOT más que en ninguna otra sobre especial significación el rol del ECOM como entidad coordinadora de los diferentes procesos que se pretendan encarar en el AHP.

Esta sexta DOT identifica para los próximos años, como uno de los objetivos primordiales, impulsar la conformación de figuras consagradas a nivel metropolitano, con el fin de hacer más eficientes los procesos de gestión y operación de los servicios. La elaboración e implementación de los Planes Especiales Interjurisdiccionales y de las figuras concertadas para el desarrollo de emprendimientos metropolitanos, constituyen una de las mayores apuestas para consolidar el modelo de desarrollo deseado.



DOT N° 7

Distribución poliséntrica y equitativa de equipamientos y servicios

Rosario y otras ciudades del área han logrado, en los últimos años, un importante desarrollo y especialización. Esta condición da como resultado una estructura jerárquica de centros caracterizada por una fuerte interdependencia al interior de cada corredor metropolitano y, a su vez, en relación con la ciudad central. Rosario sigue concentrando una cantidad de servicios especializados en forma muy desproporcionada al resto de las localidades del área. Existe, sin embargo, un enorme potencial en otros centros para dar cabida a instalaciones de salud, recreativas, deportivas, y educativas. Una mejor distribución de estas actividades, en el territorio metropolitano, evitaría problemas de tiempos de traslados asociados con el consiguiente efecto de congestionamiento de las vías de tránsito.

Esta séptima DOT plantea reforzar el rol que juega cada localidad en ese sistema jerárquico de centros para contribuir a una mayor eficiencia en el funcionamiento del área en su consumo, y evitar así una excesiva concentración y dependencia de la ciudad central. La restructuring funcional y espacial de algunas ciudades y comunas podrá favorecer el desarrollo de nuevas centralidades locales y un mejor aprovechamiento de las existentes. En otro orden, la implementación de proyectos estratégicos impulsados entre dos o más localidades, permitirá valorizar puntos neurálgicos del territorio, planificar con un criterio de integralidad las intervenciones y pensar la provisión de equipamientos y servicios con alcance metropolitano.

Planes Especiales Interjurisdiccionales Rosario - Localidades Indígenas

1. PIM Maito (Rosario - G.Brigadier)
2. PIM Noroeste (Rosario - Marquesa - Funes)
3. PIM Oriente (Rosario - Paraná - Soldado)
4. PPI Surcalle (Rosario - V.O.Díaz)
5. PIM Sur (Rosario - V.O.Gálvez)

Planes Especiales Interjurisdiccionales Comunas Norte y Sur / Comuna Oeste

6. Frente Ribereña Frey Luis Beltrán y Capitán Bermúdez
7. Margen del Arroyo San Lorenzo
8. Sistema de espacios públicos del Río Cercadillo
9. Margen del Arroyo Soledad
10. Margen del Arroyo Frey
11. Área logística productiva en Gran Sagote y Arroyo Seco
12. Margen del Arroyo Seco
13. Margen del Arroyo Pavón
14. RP N°18 - "PERI 2"

Proyectos Especiales

15. Predio Reganini (Granadero Baigorria)
16. Predio Guirro Peopdo (San Lorenzo)
17. Predio ACA (San Lorenzo)
18. Predio del Arroyo Olávera
19. Predios sobre la ribera (Arroyo Sacat)
20. Predios sobre la ribera (Villa Constitución)

Corredores viales integrados

21. Generación del Corredor Metropolitano RN N°11 (Rosario - San Lorenzo)
22. Generación de un Corredor Metropolitano paralelo a las vías del FFCC Metro (Rosario - Córdoba)
23. Generación de un Corredor Metropolitano RN N°21 (Villa Gobernador Gálvez - Alvear y Pueblo Esther)
24. Generación de un Corredor Metropolitano RN N°22 (Pavón, Emparral, Villa Constitución y Villa Constitución)

Áreas Corredores Integrados

25. Consolidación del Anillo Corredor Intercomunal RP N°14
26. Complementarización de la Zona Rural
27. Consolidación del Anillo Corredor ADO
28. Consolidación del Anillo Corredor RP N°26

Acciones integradas Frente Ribereño Norte y Sur

Desarrollo de la costa norte y la costa sur. Anteproyecto de "Ley de Ordenamiento Territorial de los frentes ribereños". Proyecto ECDM



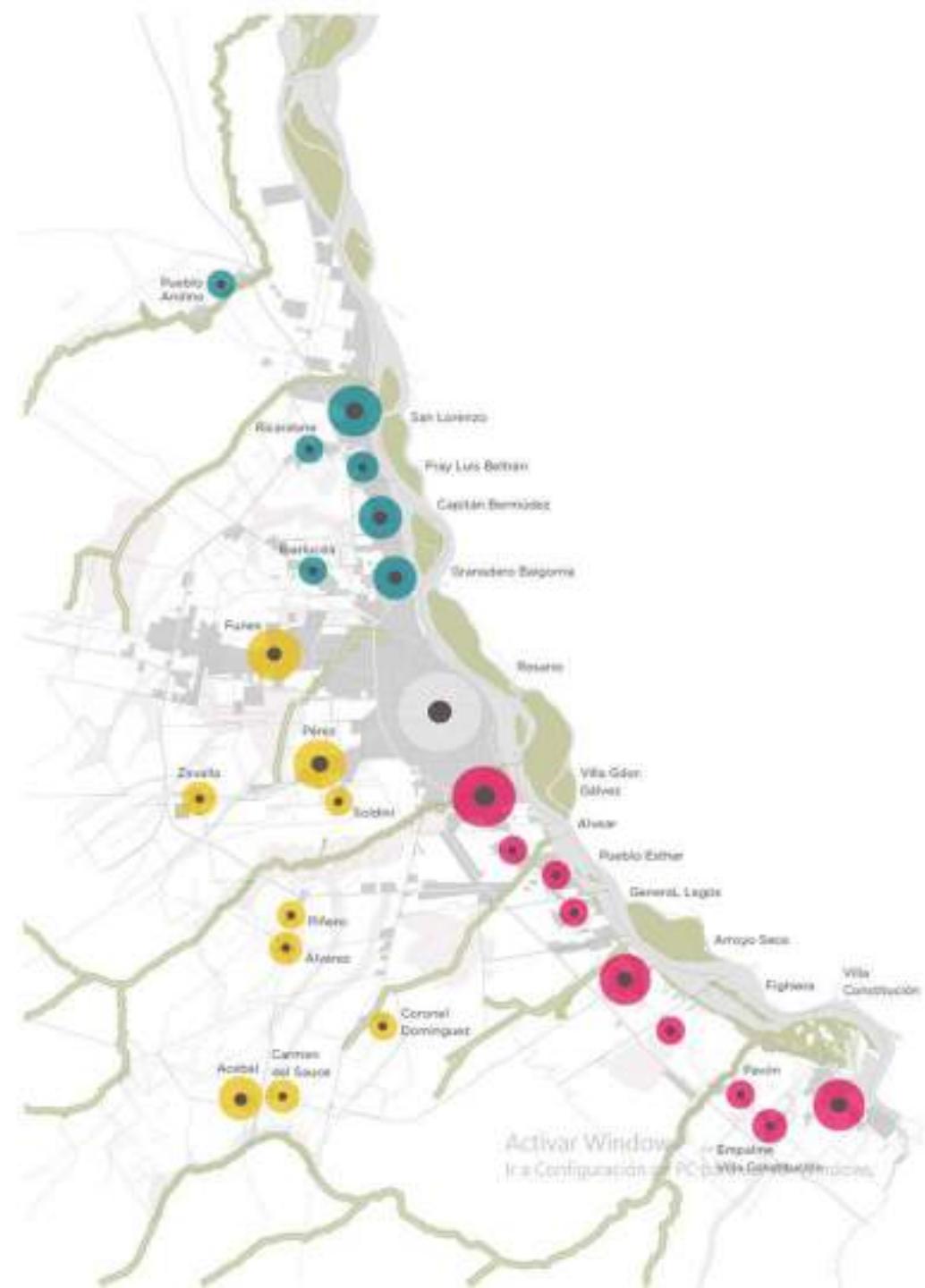
Planos Urbanos Locales

Como ya fue planteado anteriormente, el plan metropolitano se consolida con la suma e integración del conjunto de estrategias urbanas, plasmadas en los PUL. Cada PUL asume así la responsabilidad de reconocer, perfeccionar y consolidar el plan metropolitano, definiendo en cada comuna y/o municipio aquellas cuestiones que son relevantes para su desarrollo urbano, como el ordenamiento del suelo urbano y rural y el control de la extensión de las plantas urbanas, la definición del suelo periurbano, las cuestiones ambientales, la protección del paisaje y el patrimonio construido, la movilidad y conectividad, la demarcación de los espacios para la producción y los servicios, así como la provisión de las infraestructuras. También, en cada PUL, se identifican proyectos especiales y se establece la necesidad de una planificación y programación, en forma previa a toda intervención, para las áreas de completamiento y expansión urbana de cada localidad.

Se promueve la construcción de los PUL, como proyectos urbanísticos deseados y posibles de transformación, invitando la colaboración entre núcleos urbanos vecinos cuyas potencialidades y problemáticas son compartidas en un plano supramunicipal.

Como ya se mencionó, cada PUL constituye una transferencia de los DOT a la escala municipal. Su aprobación normativa en el plano local concurre a traspasar este estatus jurídico a las medidas adoptadas a nivel metropolitano.

El Acuerdo firmado, en abril del 2014, por los intendentes y presidentes comunales de sostener siete grandes Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT), obliga a redifinir cada una de las estrategias locales integrándolas a una única estrategia metropolitana.



MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

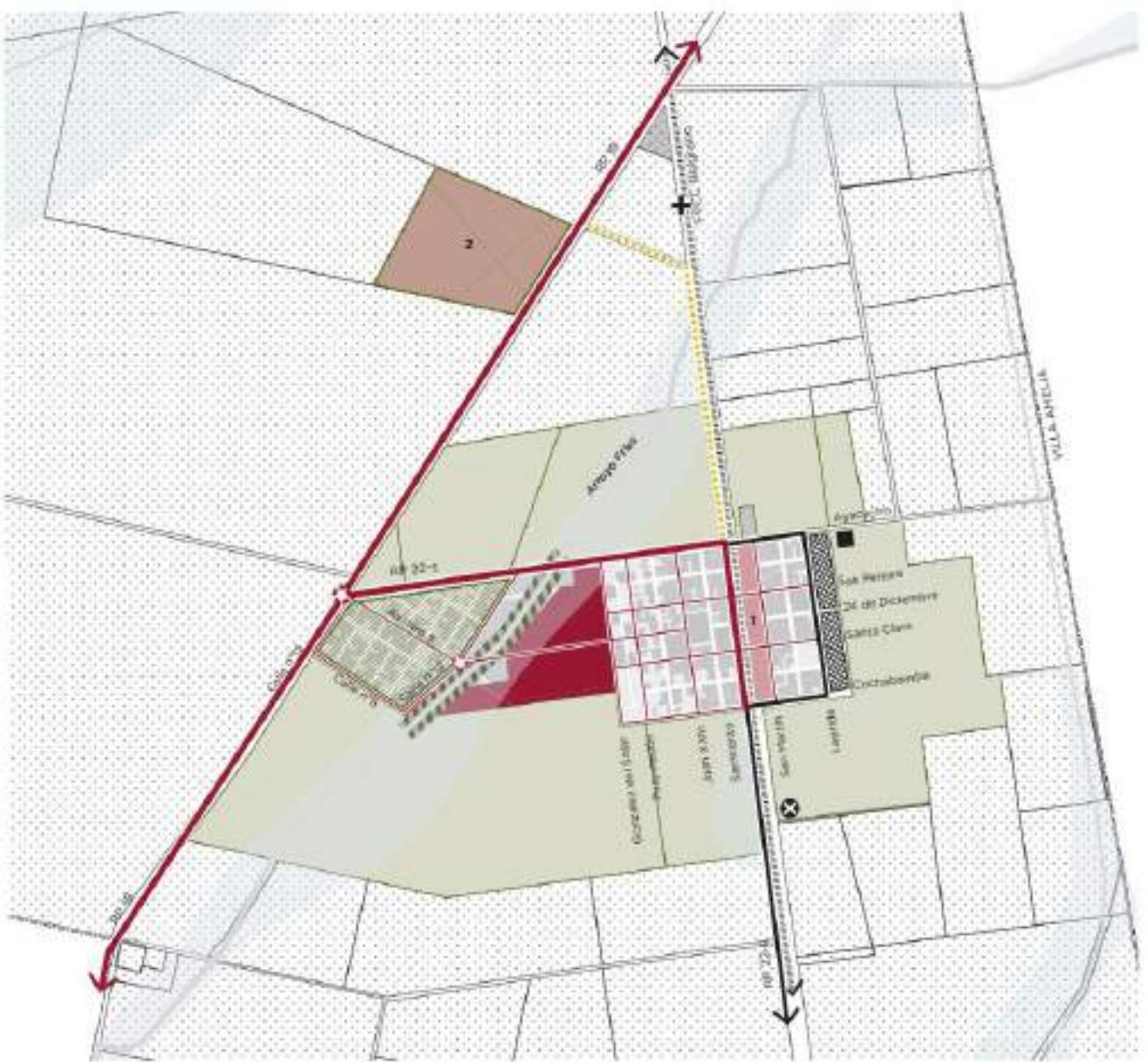
- Ordenamiento de las áreas productivas y de servicio**
- Areas de explotación industrial y logística
 - Reservorios de agua De Tresca Hidalgo y su cuenca hidrográfica
 - Areas reservadas para futura industrialización
 - Industria extractiva
 - Zona franca al servicio de consolidación
- Definición de niveles y tipos de urbanización**
- Área de colonización, consolidamiento y desarrollo urbano
 - Área de crecimiento y consolidación urbana
 - Área residencial mixta para servicios y procesos comerciales
- Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes**
- Área rural
 - Tierra periurbana
 - Area de protección ambiental
 - Floríferos y bosques en tránsito de mayor relevancia
 - Bosques de uso - ambiental
 - Preservación e inclusión en todo de los religiosos naturales y atención del aterrizaje sobre el terreno abierto
- Mejoramiento de la resiliencia, accesibilidad y conectividad**
- Carretera federal 100 que da servicio a Mexicali - Algodones - Vía Constitución - Vía Constitución
 - Reurbanización de las zonas de infraestructura verde urbana
 - Generación de nuevas rutas
 - Consolidación del transporte de carga
 - Navegabilidad
 - Acceso, conexión y desarrollo de las autoridades
 - Acceso, conexión y desarrollo al Río Colorado



Plano 27. Modelo Integrado de las principales estrategias de desarrollo local

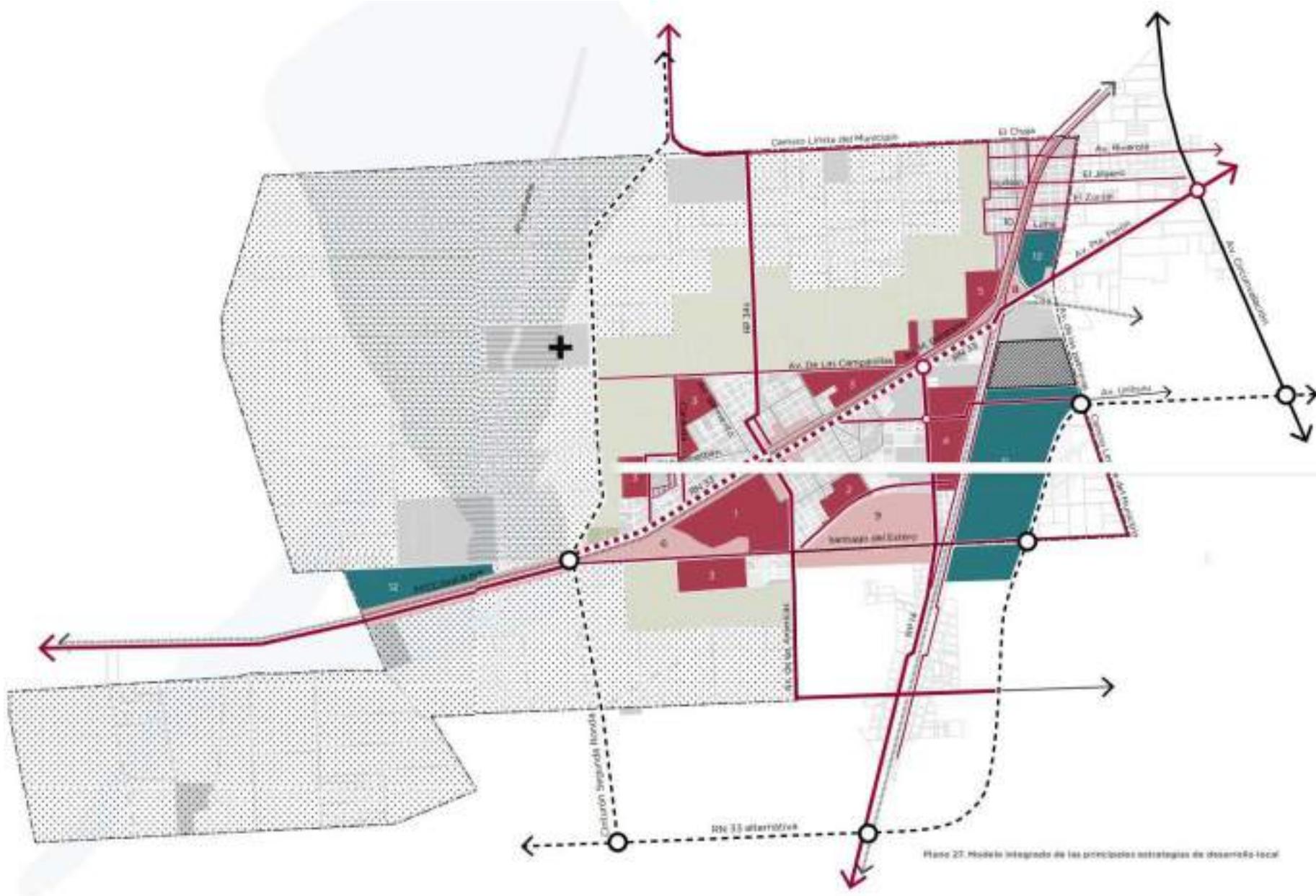
MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

- Orientamiento de las áreas productivas y de servicios
- Sector agrícola para la recuperación e intensificación productiva y de suerte compatible con las demás estrategias
 - Definición de normas políticas de urbanización
 - Áreas de recursos para Proyecto Especial superficie a obras hidráulicas
 - Área de conservación ambiental
1. Cuadro de la Estancia
2. Estancia La Marca
- Recuperación del patrimonio forestal
- Restauración de costa forestal de valor paisajístico - ambiental
- Utilización de los recursos ambientales y patrimoniales y protección de especies
- Áreas prioritarias
- ÁREA HABITAT
- Reorganización de la accesibilidad y movilidad
- Vías de articulación intercultural
 - Mantenimiento y mejoramiento de las vías existentes
 - Nuevas vialidades
 - Construcción de tránsito entre villas
- Sistema ferroviario
- Planta de tratamiento aguas residuales
 - Planta desalinizadora aguas salinas
 - Basurero en planta



MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

- Área de reurbanización, revalorización y explotación urbana planificada**
 1. Área de rehabilitación Club Milán - Talleres FEDC
 2. Áreas de revalorización urbana
 3. Áreas de explotación residencial
 4. Área de reestructuración urbana RPu
 5. Área de crecimiento urbano para servicios o establecimientos
- Espacios libres, ambiente y patrimonio**
 6. Protección y planteo en zona del Bosque Municipal
 7. Protección y desarrollo en sector del espacio verde central de la Estación (EUC)
 8. Protección y planteo en valle Club Atlético del Paseo
 9. Parque agropecuario Peña-Gaudí
 10. Parque Recuperación del Barrio Ferrocarril (Parque Inter Césped 33)
- Corredores hídricos**
 - 11. Mareas bajas de vivienda al promover las conviviencias
 - 12. Suelos perturbados
 - 13. Suelos natos
 - 14. Parque Industrial existente
 - 15. Área de respuesta industrial
 - 16. Área logística-pesquera Rosario - Puerto - Isla
 - 17. Área de control estacional industrial
- Desarrollo Ferial y turístico**
 - 18. Desarrollo turístico
 - 19. Corredor interdepartamental integrado RD y SJ
 - 20. Nuevas fases y rediseño/cierre de las vías de estructuración existentes
 - 21. Propuesta Ciclovía Diagonal y Alternativa e IES Arístides
 - 22. Milla Vial existente
 - 23. Milla Vial proyectada



MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

- Reorientación de los flujos de tráfico de carga
- Área de vivienda y comercio urbano y sobre el Puerto-ribera
- Integración de la zona rural local
- Áreas de reordenamiento urbano
 - 1. Plan Director Hacia el Océano
 - 2. Plan Director Puerto-Puerto
 - 3. Corredor norte - sur: Corredor Río - Río San Juan
 - 4. Áreas de reordenamiento y desarrollo urbano
- Proyectos para la recuperación y nuevos usos del viario en el proceso de corredores

 - 5. Mta. Descentralizada - PECAH
 - 6. Costa Serrallés - PDR
 - 7. Dama Loma de Altos
 - 8. Barrio Puerto

- Área de promoción
 - 9. Programa de mejoramiento urbano Rambla Vieja
 - 10. Programa de reordenamiento urbano El Castillo
- Infraestructura y servicios
- Áreas de espacio industrial
- Movilidad y conectividad
 - Conexión del tránsito de carga
 - Nuevas rutas y mejoramiento de las vías de infraestructura y urbanización
 - Corredor de Transporte Interurbano RH II
 - Tramo de costa a mejorar a maratón
 - Sistemas ferroviarios existentes
 - Punto sur de ingreso vehicular (Universidad Interamericana)
 - Propuesta del norte vía una trinchera cultural
 - Accesos, conexión a buques y Río Guayanés
 - Presencia de acceso, tránsito y tránsito al Río
 - Nuevos sistemas ferroviarios multimodales para Transporte de pasajeros
- Los espacios periféricos
 - Área suburbana
 - Área rural



Plano 27. Modelo integrado de las principales estrategias de desarrollo local

PLANES INTERJURISDICCIONALES METROPOLITANOS (PIM)

Asociación de municipios y comunas para el desarrollo de intervenciones estratégicas

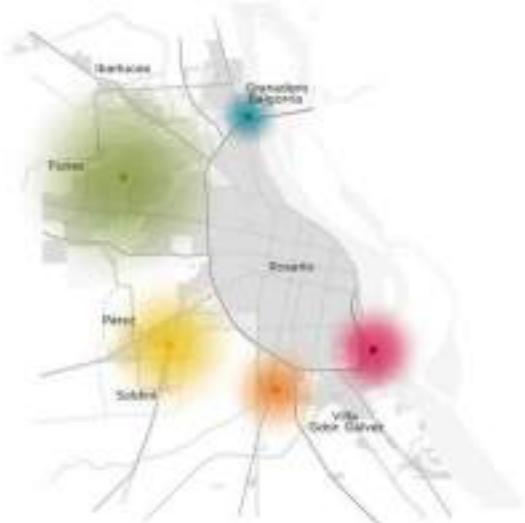
En forma simultánea al desarrollo de un proceso de planificación continuo en el territorio metropolitano se elaboran, gestionan e implementan proyectos estratégicos interjurisdiccionales, en los cuales se impulsa la actuación por parte de distintos actores públicos y/o el sector privado, vinculados fundamentalmente a la problemática integral del hábitat, las infraestructuras, el espacio público y los equipamientos urbanos.

La intención es inducir un cambio importante en el patrón de urbanización del área, para invertir el proceso que se da normalmente. Por lo general es el sector privado el que ofrece al mercado opciones de vivienda que, en el mejor de los casos, se construyen sobre la base del cumplimiento de exigencias mínimas que rigen en cada localidad del área. Revertir este proceso implica capturar el interés de inversión privada y capitalizarlo con una orientación hacia áreas de valor estratégico, previamente planificadas y concertadas, donde se construyan fragmentos de ciudad que valoricen la incorporación, además de la vivienda, del espacio público, la infraestructura y el equipamiento comunitario necesario a nivel local y metropolitano. Esto representa, sin lugar a dudas, un cambio de paradigma en la construcción de vivienda, ya que con cada vivienda se construye una porción de ciudad y una porción de territorio metropolitano.

Este nivel de planificación se constituye como una instancia intermedia de soporte al trabajo encarado por los otros dos niveles (planificación general y local y ejecución de proyectos y obras), para establecer una interrelación constante de retroalimentación y profundización del abordaje territorial.

Implementación del Programa Construyendo Lazos Metropolitanos¹

En el proceso de planificación encauzado en el AMR se pretende incluir a la ciudad cabecera del AMR -Rosario- mediante la implementación de un proceso específico de planificación que complemente el trabajo realizado hasta el momento en planeamiento urbano local, con la confección y/o revisión de cinco "Planes Interjurisdiccionales Metropolitanos" (PIM), los cuales se encuadran en el Programa denominado "Construyendo Lazos Metropolitanos", una propuesta de trabajo que involucra a Rosario y a las seis localidades colindantes que la rodean: Villa Gobernador Gálvez, Soldini, Pérez, Funes, Ibarluzea y Granadero Baigorria.



PIM Norte

El Plan Interjurisdiccional Metropolitano Norte, actualmente en plena ejecución, define una intervención estratégica de encauzamiento entre Rosario y Granadero Baigorria, ubicado en una extensión singular del territorio metropolitano en torno del pueblo Rosario-Veloz y Ruta al Mar Nacional. Tiene como eje el desencadenamiento sostenible de proyecciones en su mayor parte del gobierno de la provincia de Santa Fe e incorpora un desarrollo de intervenciones territoriales a corto plazo y mejora de conexión vial y funcional entre las dos localidades dando continuidad al sistema ribereño metropolitano, creando espacios públicos y solucionando la problemática de tránsito registrado en el sector (por la creciente del asentamiento irregular "Rincón Veloz") y la forma integrada e implementación de nuevos programas de vivienda para sectores medios.



Mapa Norte. Fuente: elaborado con datos Sistemas (SIC) 2009 / Elaboración del Plan Metropolitano de Rosario, Ministerio 2010

PIM SUR

El Plan Interjurisdiccional Metropolitano (PIM) Sur define una intervención de alta complejidad y de gran valor ambiental y social, a implementar en forma conjunta entre Rosario y Villa Gobernador Gálvez, con la pretensión de reforzar el vínculo entre las dos localidades dando continuidad al Sistema Ribereño y consolidando, en el sur de Rosario, un Distrito Tecnológico vinculando distintas intervenciones desarrolladas sobre la costa con aquellas definidas en el Centro Universitario Rosario, el predio del Batallón 121, en los Sitios de Ibarlucea y en el Puerto Rosario. Abarca un territorio ubicado estratégicamente a ambos márgenes del arroyo y con frente al río Paraná donde conviven dos asentamientos irregulares de gran porte, distintas instituciones recreativas, infraestructuras productivas, industriales y logísticas relacionadas con el puerto y el antiguo frigorífico Swift. El plan reúne una serie de operaciones tendientes a ordenar los sectores degradados por la presencia de instalaciones productivas abandonadas, rehabilitar los asentamientos irregulares existentes en los dos municipios, reforzar el vínculo entre los mismos, liberar y recuperar terrenos fraternos al río Paraná para el desarrollo de espacios públicos y resolver la problemática de borde del arroyo Saladillo que asciende de Oeste a Este en forma perpendicular al río Paraná funcionando como límite y nexo entre las localidades vecinas.

PIM SUDOESTE

El Plan Interjurisdiccional Metropolitano (PIM) Sudoeste define una intervención con un fuerte carácter social, ambiental y recreativo, a implementar en forma conjunta entre las localidades de Rosario y Villa Gobernador Gálvez. Abarca un territorio desarrrollado en torno a la avenida Ovidio Lagos, ruta provincial 3408 y ubicado a ambos márgenes del arroyo Saladillo, ocupado en parte por establecimientos industriales que conviven con áreas residenciales carenciadas, particularmente, con un importante asentamiento irregular donde viven familias relacionadas a la producción de ladrillos. Integra también este PIM, el sector ubicado al otro lado del arroyo vecino al Centro CIRCU, destinado a convertirse en una gran reserva natural de interés paisajístico ambiental. Aborda la problemática de hábitat y de degradación de suelo que genera este tipo de producción, agravada por la contaminación que aporta el humo de sus hornos. Elabora una propuesta para resolver la relación entre la residencia y la industria incorporando y potenciando el desarrollo de las actividades recreativas/deportivas existentes en el lugar. Toma como eje central de transformación la puesta en valor del Barrio Los Angeles, que se encuentra en un estado de abandono y aislamiento por falta de un uso apropiado y de una adecuada accesibilidad.

PIM OESTE

El Plan Interjurisdiccional Metropolitano (PIM) Oeste define la creación de un polo de desarrollo productivo, logístico y de servicio de alcance regional, a implementar en forma conjunta entre las localidades de Rosario, Pérez y Soldini. Abarca un territorio ubicado estratégicamente entre las grandes infraestructuras que proporcionan conectividad con la región (la ruta nacional N°33 y la provincial N°14, la Avenida Circunvalación de Rosario y las vías del ex Ferrocarril Mitre). Contempla la creación de una membrana ambiental productiva, a través de la potenciación y el ordenamiento de los usos industriales y hortícolas previstos propios del sector y organiza un sistema vial integrado de alta prestación, que mejoraría accesibilidad y posicionamiento de las actividades productivas reforzando la vinculación entre los tres centros urbanos y facilitando la accesibilidad a los puertos de la región.

PIM NOROESTE

El Plan Interjurisdiccional Metropolitano (PIM) Noroeste define una intervención de gran escala a implementar en forma conjunta entre las localidades de Rosario, Funes e Ibarlucea, abarcando un amplio territorio que se despliega en torno al arroyo Lucuera y a los canales Ibarlucea-Uruquía. Propone un abanico de intervenciones tendientes a definir una membrana ambiental productiva de preservación de un territorio de alto valor patrimonial natural, a completar y mejorar las grandes infraestructuras existentes de logística y comunicación, a incorporar nuevas infraestructuras de conectividad (el completamiento de la Segunda Ronda y la transformación de la ruta provincial 340), grandes espacios públicos, equipamientos y servicios en el entorno del aeropuerto y de los cursos de agua, respetando las condiciones del suelo y las dinámicas hídricas dadas por la presencia del arroyo, los canales y los bajos naturales.

PIM NORTE

El Plan Interjurisdiccional Metropolitano (PIM) Norte, actualmente en ejecución, define una intervención estratégica de vinculación entre dos localidades del Área Metropolitana, Rosario y Granadero Baigorria, ubicadas en una posición singular del territorio metropolitano en torno del puente Rosario-Victoria y frente al río Paraná. Involucra en su desarrollo una mayor área de propiedad en su mayor parte del gobierno de la provincia de Santa Fe e incorpora un abanico de intervenciones tendientes a completar y mejorar la conexión vial y funcional entre las dos localidades dando continuidad al sistema ribereño metropolitano, creando nuevos espacios públicos y solucionando la problemática de hábitat registrada en el sector (por la presencia del asentamiento irregular conocido como "Remanso Valero") en forma conjunta e integrada a la implementación de nuevos programas de vivienda para sectores medios.

