



Piñero 2030

PLAN URBANO LOCAL









Piñero 2030



PLAN URBANO LOCAL



Imagen aérea Piñero. 2019



Estimados vecinos y vecinas:

En mi carácter de presidente comunal y vecino de Piñero, me es muy grato presentarles el Plan Urbano Local Piñero 2030, que ha surgido de un importante proceso de participación encauzado en el Área Metropolitana de Rosario.

Considero relevante contar con una herramienta de estas características, porque si bien estamos abocados a resolver los problemas que surgen en el día a día atendiendo a los vecinos de Piñero, escuchando sus reclamos y tratando de encontrar las mejores soluciones para los problemas que nos plantean, somos conscientes de las nuevas necesidades. Reconocemos el constante crecimiento de nuestra comuna y la conveniencia de hacer una apuesta mayor: programar su futuro crecimiento para garantizar un desarrollo sustentable, basado en una adecuada relación entre los usos residenciales y los usos industriales, entre el suelo urbano y el suelo rural. Estamos convencidos de que tomaremos mejores decisiones en el quehacer diario si tenemos en claro un proyecto a más largo plazo.

El Plan Urbano Local Piñero 2030 que estamos presentando aborda ese gran desafío. Visualiza el futuro de nuestra localidad planteando sus posibilidades de transformación urbanística con una mirada a 10 o 15 años. Incluye proyectos estratégicos que podremos impulsar junto a localidades vecinas con una perspectiva metropolitana y regional. Plantea importantes acciones a desarrollar y potenciar a partir de establecer consensos con otras comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario. Son importantes los desafíos a escala local que se pueden alcanzar mejorando nuestra comunicación y afianzando los lazos territoriales.

Esta iniciativa de construcción de un plan se llevó adelante gracias a la incorporación de Piñero al “Programa 26 estrategias locales, un

plan metropolitano”, junto a otras 11 comunas y municipios que constituyen el Ente de Coordinación Metropolitana de Rosario (ECOMR) y que fueron integradas en esta segunda fase de su implementación.

Distintas instituciones participan en su desarrollo coordinadas por el ECOMR (CONICET, INTA, Universidad Nacional de Rosario y Colegio de Arquitectos), prestando colaboración técnica y aportando personal idóneo que se ha sumado a la tarea orientada por los equipos técnicos del ECOMR, con la asistencia del personal técnico de la comuna.

Su realización se inscribe en el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI), encuadrado en el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda del gobierno nacional y ha contado con el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

Confiamos en que este Plan nos orientará y nos marcará el rumbo a seguir para lograr transformar positivamente nuestra localidad y mejorar la calidad de vida de nuestra gente.

Walter Carenzo

Presidente comunal de Piñero

ÍNDICE

10 **INTRODUCCIÓN.**

CAPÍTULO 1.

CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD

Ubicación en el territorio metropolitano 18

Descripción general de la localidad20

Proceso de urbanización 21

- Configuración urbana y cambios de uso de suelo 21

- Transformaciones recientes 22

- Caracterización del suelo periurbano y rural 25

CAPÍTULO 2.

DIAGNÓSTICO

Sistemas generales	28
• Sistema vial jerárquico	28
• Sistema ferroviario	28
• Transporte público	28
• Sistema de espacios verdes	28
• Equipamientos urbanos significativos	30
• Patrimonio urbano-arquitectónico de valor	30
Ejes temáticos sectoriales	36
• Urbanización y vivienda	36
• Déficit habitacional	37
• Estado de las infraestructuras y los servicios	42
• Desarrollo del suelo periurbano y rural	48
• Accesibilidad y movilidad	51
• Desarrollo industrial, productivo y de servicios	52
Principal normativa vigente	54
Síntesis de los principales problemas urbanísticos	55
Identificación de las potencialidades locales	64

CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

Relación entre el Plan Metropolitano y el Plan Urbano Local	68
• Criterios generales	68
• Criterios particulares adoptados para las localidades del COM	71
Síntesis de las estrategias de desarrollo para el COM	79
Objetivos de transformación urbana	86
Criterios de urbanización a nivel local	88
Políticas y acciones para el desarrollo local	89
• Definición de nuevas políticas de urbanización y vivienda	89
• Optimización de recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes	90
• Reorganización de la accesibilidad y conectividad	92
• Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios	94
• Dotación de equipamientos, infraestructuras y servicios	94
• Lineamientos preliminares para un plan de infraestructuras y servicios	96
• Modelo integrado de las estrategias para el desarrollo local	100
Grandes operaciones estructurales	102
Instrumentos normativos y de gestión	114
• Normas urbanísticas generales	114
• Normas urbanísticas particulares	114
• Reglamento de edificación	116
• Instrumentos de gestión para la concertación	116
• Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano	117

INTRODUCCIÓN

12

La dimensión metropolitana resulta hoy una condición indispensable para abordar las complejas transformaciones existentes en el territorio actual, a fin de proyectar de manera conjunta el desarrollo de un Área Metropolitana más equitativa, consensuada e integrada. La ciudad de Rosario, cabecera del área, desarrolló una amplia trayectoria en materia de planificación urbanística. Desde las primeras décadas del siglo XX, junto a la aprobación del primer Plan Regulador de la ciudad en 1935, la mirada ampliada al territorio regional ha resultado esencial en la definición de los distintos lineamientos planteados por los diversos planes y estudios urbanos propuestos. Entre los más recientes se encuentran el Plan Director de Rosario 2001, el Plan Urbano 2007-2017 y el Plan Estratégico Rosario Metropolitano (PERM)¹.

Esos instrumentos marcaron un rumbo a seguir constituyendo importantes antecedentes en materia de planificación del Área Metropolitana de Rosario (AMR), la cual toma mayor impulso a partir de 2010 con la creación del Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM), organismo que involucra hoy una asociación voluntaria de 25 localidades que rodean a la ciudad de Rosario. Este Ente se conforma como un ámbito de planificación y gestión de iniciativas metropolitanas, se configura como referente en la coordinación y promoción de políticas públicas consensuadas; y se consolida como un actor clave en la asistencia a las comunas y municipios que lo integran para desarrollar sus propios instrumentos de planificación local: los Planes Urbanos Locales (PUL).

Con la promulgación de la Ley Provincial de Áreas Metropolitanas N°13.532 en abril de 2016, impulsada por el gobierno de la Provincia

de Santa Fe, se le otorga al ECOMR el estatus de ente público no estatal. Se impulsa con esta ley la creación de otros entes de coordinación entre ciudades y comunas de una determinada región de la provincia y se establece que la naturaleza de la asociación será la de gestionar, planificar, coordinar y promover distintas políticas acordadas entre las diferentes localidades que la integran, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

En este contexto y aprovechando las sinergias logradas, se puso en marcha el “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, mediante el cual se inició un proceso que en una primera fase involucró trece comunas y municipios ECOMR: Álvarez, Alvear, Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Fighiera, General Lagos, Granadero Baigorria, Ibarlucea, Pérez, Pueblo Esther, San Lorenzo, Soldini y Villa Gobernador Gálvez. La segunda etapa de ejecución suma a Piñero entre otras once más: Acebal, Carmen del Sauce, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fray Luis Beltrán, Funes, Pavón, Pueblo Andino, Ricardone, Villa Constitución y Zavalla. Rosario, ciudad cabecera del área, se integra al programa a través del planteo de 5 Planes Interjurisdiccionales, a desarrollar en forma conjunta con seis localidades colindantes.

A la finalización del programa, prevista para finales del 2019, todas las localidades ECOMR contarán con su plan urbano; y el AMR contará con un plan metropolitano convalidado por el conjunto de planes urbanos.

Esta iniciativa viene a solucionar un problema importante para la mayor parte de las localidades del área, que no cuentan con instrumentos de planificación actualizados que incorporen he-

1. Ver Cuaderno N° 2 ECOMR, 2014. Disponible en <http://www.ecomrosario.gob.ar>

rramientas acordes a las necesidades actuales. A nivel local, el único municipio del AMR que dispone de un plan urbano de estas características es la ciudad de Rosario. Ante esta situación, la mayoría de los municipios se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N° 7.317/67 y N° 563/78, o en el mejor de los casos, con normas locales parciales o con planes desactualizados.

La elaboración del “Plan Urbano Local Piñero 2030” supone no sólo la actualización y reformulación implícita del cuerpo normativo vigente, sino, sobre todo, su adecuación a los objetivos y políticas concertadas a nivel metropolitano. Los proyectos y las propuestas urbanísticas que se planteen en Piñero juegan un papel clave en la consolidación de un plan metropolitano, conformado por las Directrices de Ordenamiento Territorial (DOT) definidas para el AMR y acordado en mayo de 2014 por los 21 intendentes y presidentes comunales integrantes en ese entonces del ECOM. Los nuevos compromisos asumidos a escala metropolitana obligan a la ciudad a repensar sus propuestas y revisar su cuerpo normativo, a fin de actualizarlo encuadrando los lineamientos a seguir para encauzar tanto el desarrollo local como para propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. Se hace necesario reforzar los instrumentos que faciliten una gestión asociativa entre el sector público y el sector privado, como también el desarrollo de proyectos estratégicos en forma conjunta con otras localidades, que puedan encontrar financiamiento por parte del gobierno provincial y nacional. En la práctica, los procesos de planificación territorial metropolitana, así como su integración con los procesos de planificación urbana local, se presentan como una arena compleja, dinámica y cambiante en sus entornos y desafíos. Los mismos requieren nuevas modalidades de gestión del territorio

con un fuerte sentido de innovación y participación de las comunidades sobre las que se despliegan.

Comprender que la ciudadanía, a través de las instituciones que la representan, debe constituirse por sujetos protagonistas de estas definiciones, es clave a los fines de iniciar un proceso de planificación territorial integral, inclusivo y participativo. Con este objetivo y para consensuar los lineamientos a seguir, se han desarrollado, en el curso del año 2019, jornadas de trabajo con la participación del conjunto de localidades que integran el cuadrante oeste Metropolitano (COM), en las cuales participaron los técnicos designados por la localidad de Piñero. Más recientemente se llevó adelante una jornada intensa de trabajo para consensuar un diagnóstico sobre la situación urbanística general del municipio y para debatir -junto a las fuerzas vivas, el presidente comunal, funcionarios, actores políticos, empresariales y personal técnico- la propuesta preliminar del plan. Se analizaron, en esa instancia, las principales temáticas a tener en cuenta para la elaboración del Plan Urbano Local y se profundizó en los aspectos generales y particulares de las Directrices de Ordenamiento Territorial.

Entre marzo y agosto de 2019, se realizaron 11 jornadas participativas de esas características en las localidades del Corredor Sur, Corredor Norte y Cuadrante Oeste Metropolitanos, integradas al programa. El desarrollo de los encuentros se llevó adelante bajo la metodología de taller, con mesas de trabajo que abordaron los procesos de planificación territorial en dos momentos diferentes. En una primera instancia, se llevó adelante un mapeo de los problemas prioritarios y, en una segunda instancia, se realizó un mapeo de estrategias acordadas a fin de caracterizar y ponderar las alternativas de solución a los mismos.

14 El taller desarrollado en la comuna de Piñero contó con una importante participación ciudadana, en una amplia heterogeneidad de representaciones: miembros de la sociedad civil, comerciantes, desarrolladores inmobiliarios, vecinos y funcionarios del gobierno local. Contar con esta multiplicidad de actores permitió el intercambio de miradas, a veces contrapuestas, en un clima de trabajo colaborativo y propositivo. Con las conclusiones obtenidas del proceso participativo encauzado, se procedió a efectuar la revisión final del documento de plan, cuyo texto se presenta en esta oportunidad.

El proceso en curso en el AMR, encuadrado en el “Programa 26 estrategias locales, un plan metropolitano”, es inédito en el país y la región. Su desarrollo es posible gracias a la colaboración, participación e involucramiento de los actores políticos e institucionales que integran el ECOMR y a la colaboración y el aporte financiero del gobierno nacional y provincial. A todos ellos, nuestro profundo y sincero agradecimiento.

DIRECCIÓN GENERAL ECOMR

Octubre de 2019

Acebal
 Álvarez
 Alvear
 Arroyo Seco
 Capitán Bermúdez
 Carmen del Sauce
 Coronel Domínguez
 Empalme Villa Constitución
 Fighiera
 Fray Luis Beltrán
 Funes
 General Lagos
 Granadero Baigorria
 Ibarlucea
 Pavón
 Pérez
 Piñero
 Pueblo Andino
 Pueblo Esther
 Ricardone
 Rosario
 San Lorenzo
 Soldini
 Villa Constitución
 Villa Gobernador Gálvez
 Zavalla



CAPÍTULO 1.**CARACTERIZACIÓN DE LA LOCALIDAD**

Piñero (Pi), como el resto de las localidades que integran el Ente de Coordinación Metropolitana Rosario (ECOMR), está inserta en un particular proceso de planificación que implica su abordaje a partir de una doble lectura: una más amplia y compleja (metropolitana) y otra de mayor aproximación (local). Tanto en la etapa de diagnóstico como de propuesta de plan se transita en un ida y vuelta de un escenario a otro, en la búsqueda de los ajustes necesarios entre la construcción del plan local y el plan metropolitano.

En ambas lecturas existe una preocupación especial por resolver de manera apropiada el punto de contacto que se establece entre los centros urbanos y el territorio rural en el cual se insertan; relación que debe asumir adecuadamente un espacio de intermediación y transición: el espacio interurbano.





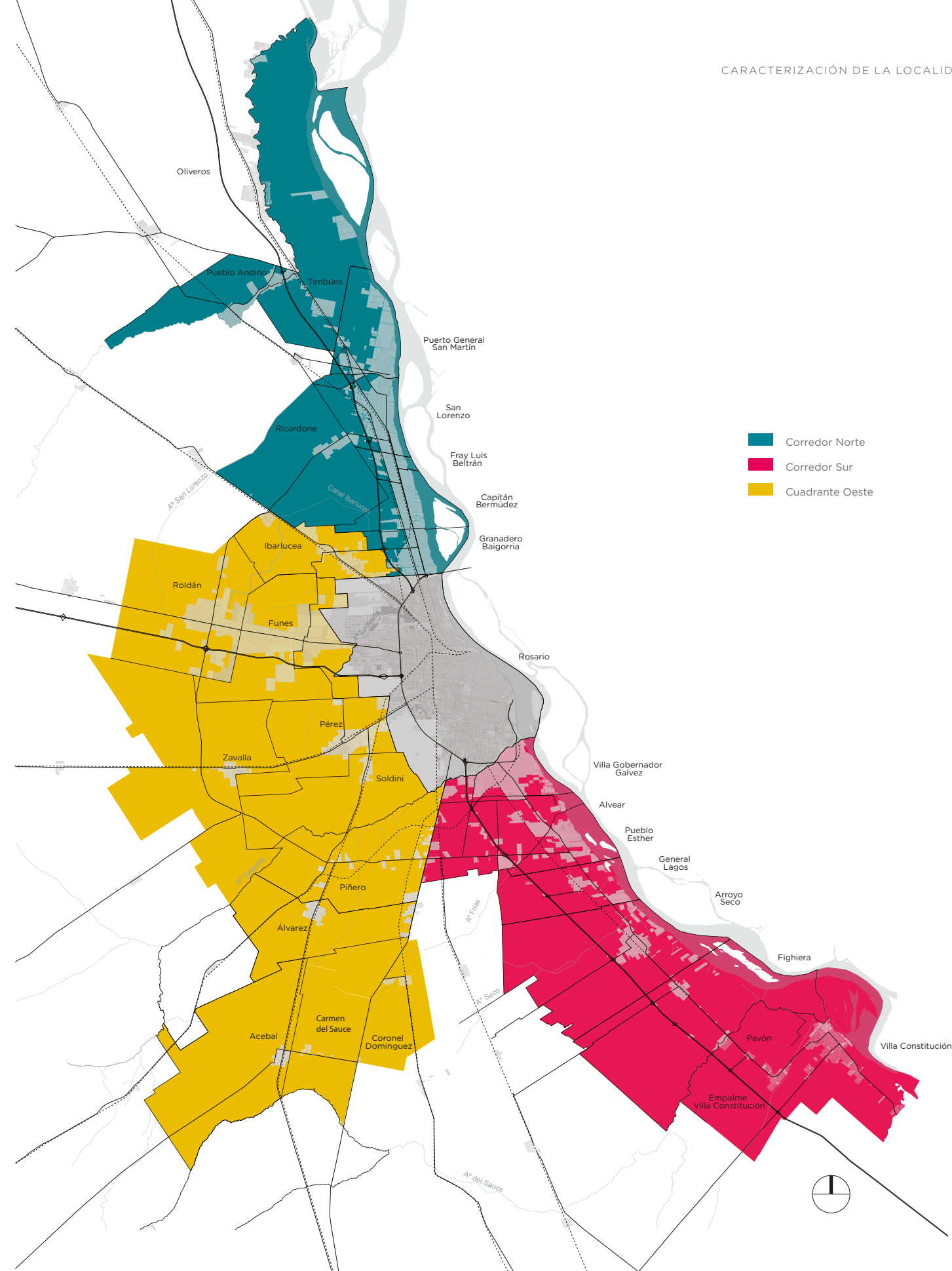
18 UBICACIÓN EN EL TERRITORIO METROPOLITANO

La comuna de Piñero, perteneciente al Cuadrante Oeste del Área Metropolitana de Rosario, se localiza al sudoeste y en forma contigua a la ciudad de Rosario. Las vías de los ferrocarriles Gral. Bartolomé Mitre y Gral. M. Belgrano, junto a la ruta nacional A012 y las rutas provinciales N°20-S, N°18 y N°14, estructuran y caracterizan a este territorio. También lo caracteriza la existencia de un amplio frente ribereño sobre el arroyo Saladillo, recurso natural que constituye su límite jurisdiccional y representa un factor de doble condición: registra un gran potencial por su situación paisajística-ambiental, pero también restringe la posibilidad de ocupación del suelo por el impacto hídrico que ocasiona la presencia de un racimo de cursos de agua y depresiones naturales.

Esta localidad, especialmente en las últimas décadas, ha presentado una notable transformación urbano-territorial con el desarrollo de numerosas urbanizaciones -más abiertas que cerradas- localizadas a lo largo de la ruta nacional A012 y la ruta provincial N°18, alejadas del núcleo original. El resultado ha sido un proceso de gran dispersión territorial, dado que los nuevos emprendimientos se localizan sobre las mencionadas rutas, generalmente rodeados de áreas rurales intermedias y distanciados por lo general más de 10 km entre sí. En una posición

intermedia entre el núcleo urbano original y la A012, y ubicada también sobre la ruta provincial N°14, se localiza la Unidad Penitenciaria N°11, equipamiento de carácter regional en el cual se alojan internos de diversas localidades de la provincia y que convoca gran cantidad de visitantes y familiares durante los fines de semana.

Las comunas y municipios que integran el Cuadrante Oeste Metropolitano se vinculan entre sí por diversas vías de comunicación que los conectan con la ciudad central, sin llegar a consolidar una estructura de corredor (como sí sucede en el Corredor Norte y Corredor Sur). Estos centros se distancian entre sí y de Rosario por la presencia de áreas rurales intermedias, lo cual ha determinado un paisaje urbano y rural que tuvo su origen mayormente en la actividad productiva rural. La existencia de diversas infraestructuras viales y ferroviarias que relacionan a las distintas localidades pertenecientes al Cuadrante Oeste Metropolitano, junto a las características propias de este territorio, determina una condicionante común al desarrollo local, lo cual obliga a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano, a la vez que favorezcan una transformación urbanística positiva a nivel local potenciando el valor de esos vínculos.



20 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA LOCALIDAD

El distrito tiene una extensión territorial total de 91,92 km². El área urbana, vinculada a la residencia permanente o temporal y a las actividades secundarias, terciarias y recreativas, ocupa aproximadamente 6,27 km² (7% de la superficie total). El área no urbanizada, que incluye el suelo destinado a actividades primarias y usos agropecuarios, ocupa aproximadamente 85,65 km² (93% de la superficie total).

Según el Censo Nacional realizado en el año 2010, Piñero cuenta con una población de 1.816 habitantes que viven en un total de 387 hogares. Esta población representa el 2% de los habitantes del Cuadrante Oeste Metropolitano y el 0,14% de los del Área Metropolitana de Rosario (AMR). Los incrementos intercensales, que captan no solo la natalidad sino también las migraciones, fueron del 19,1% (período 1991-2000) y del 61% (período 2001-2010). En base a estos datos, la proyección de población en el 2019 es de 2.920 habitantes. Este crecimiento, en relación con lo observado en el Cuadrante Oeste Metropolitano (26,6% y 26,3% en ambos períodos) es menor para el primer período, pero considerablemente mayor en el segundo.

Con relación a la provincia de Santa Fe, que presentó variaciones intercensales de 7,2% y 6,5%, los aumentos poblacionales de Piñero son sensiblemente mayores. Los incrementos registrados en Piñero también son notablemente mayores con relación a los registrados para los mismos períodos en la ciudad de Rosario (0,05% y 4,30% respectivamente), lo cual hace suponer que dentro de la provincia, y en particular del AMR, hubo desplazamientos de población, siendo el Cuadrante Oeste, y la localidad de Piñero, receptor de una parte de esas nuevas poblaciones.

La estructura etaria presenta las siguientes características: el 21,4% de la población es menor a 14 años, la población entre 15 y 65 años (población en edad de trabajar) representa el 74,2% y los mayores de 65 años el 4,4%. En el Cuadrante Oeste esta estructura presenta para cada grupo 24,5%, 66,5% y 9% respectivamente, observándose pequeñas diferencias en los grupos.

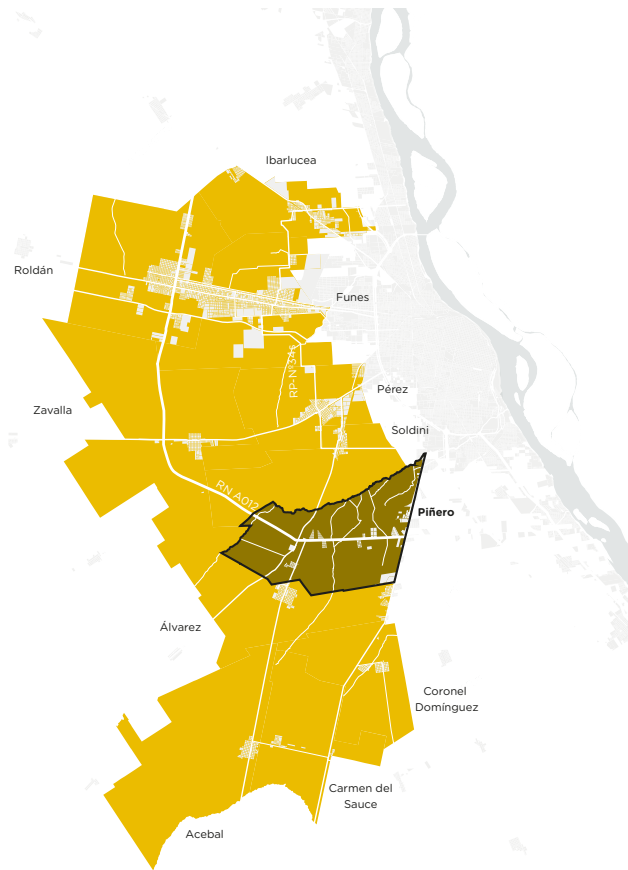
La densidad poblacional muestra una primera aproximación a la configuración de la comuna y su organización territorial. En la totalidad de la jurisdicción, la densidad global¹ alcanza los 19,8 hab./km², siendo en el área urbana² de 203,5 hab./km², y en el área no urbanizada³ de 6,3 hab./km². Esto indica que la población se encuentra mayormente concentrada en el área urbana, siendo baja la densidad de población en zona no urbanizada. En base a las proyecciones censales calculadas por el INDEC, la densidad poblacional global proyectada⁴ al 2019 es de 31,8 hab./km².

1. Relación entre la población y la superficie total del distrito.

2. Relación entre población en zona o área y la superficie urbanizada.

3. Relación entre la población en zona o área y la superficie no urbanizada.

4. Relación entre la población total proyectada al 2019 según Indec y la superficie total del distrito.



PROCESO DE URBANIZACIÓN

CONFIGURACIÓN URBANA Y CAMBIOS DE USO DE SUELO

La historia de la comuna de Piñero se vincula íntimamente con la vecina localidad de Álvarez, a través de lazos de unión y ruptura entre las familias homónimas. A la par de dicha relación, la puja por la presencia de las vías del entonces Ferrocarril Central Argentino marca el desarrollo económico para ambas jurisdicciones. En 1890, la supremacía es de Álvarez, dado que la traza del Ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre atravesaba sus tierras. Sin embargo, a partir de 1906, mediante la Sociedad Anónima Compañía del Ferrocarril (correspondiente a capitales franceses), se construye el ramal Rosario-Puerto Belgrano -que se inaugura en 1910-, y se edifica la Estación Don Erasto en los dominios de Erasto Piñero Pacheco.

El 19 de junio de 1902, Piñero Pacheco, junto a Juan Rosina y Pablo Fortunato, crean la Comisión de Fomento del creciente poblado. En noviembre de ese mismo año, se solicita al Gobierno de la Provincia de Santa Fe el reconocimiento de la colonia Justo M. Piñero y del pueblo homónimo, pedido que fue aprobado en mayo de 1903. No obstante, Piñero Pacheco se rehúsa a la donación de tierras para plaza pública, escuela, comisaría de fomento, cementerio y hospital, que había solicitado el Departamento Topográfico provincial previamente a la aprobación.



22 En 1902 se funda la iglesia Sagrado Corazón de Jesús, consagrada al patrono local San Roque, y posteriormente se crea la Comisaría N°27 (con cargos solventados por la comuna). En 1908 se construye la Escuela “Bernardo Monteagudo” N°148, el primer establecimiento educacional, y en 1932 se funda el Club Atlético Piñero. El 16 de agosto de 1961, día de la fiesta del pueblo, se inaugura la plaza San Martín, en homenaje al Padre de la Patria. En septiembre de 1966 se crea un nuevo establecimiento educativo, la escuela “Estanislao López” N°1.135, ubicada en el sector conocido como “La Carolina”. En 1967 se extiende el pasaje de la línea eléctrica de alta tensión proveniente de San Nicolás. Asimismo, se realizan las instalaciones particulares y públicas de corriente eléctrica, a fin de prestar los primeros servicios. En el año 1973, a través de resoluciones comunales, se otorgan los nombres oficiales a las calles. En 1980, el entonces presidente de la comuna, Juan Giacomelli, inaugura la primera parte del camping de Piñero y su cancha de fútbol.

La característica principal de la localidad, como se mencionó, es la dispersión de los distintos loteos aprobados sucesivamente a lo largo del tiempo. Su núcleo original, derivado del trazado de una cuadrícula de 16 manzanas regulares, ha tenido un crecimiento paulatino, pero desde la década de 1970 se desarrollan diversas urbanizaciones alejadas del núcleo original, vinculadas con la ruta provincial N°18 y con la ruta nacional A012, tendencia que continúa en la actualidad.

TRANSFORMACIONES RECIENTES

Del análisis de los procesos de urbanización que han tenido lugar en los últimos 15 años se identifican las características que se describen a continuación.

La planta urbana correspondiente al núcleo original presenta un crecimiento homogéneo destinado mayormente a residencia permanente. Se registra una tendencia de completamiento hacia el oeste de la localidad, motivada por la presencia de la ruta provincial N°14, en torno a los sectores denominados Nicolai, Vitantonio, Ferrario y Motta (estos últimos tres en proceso de aprobación).

Un fenómeno destacado de las últimas décadas es la existencia de asentamientos irregulares en diferentes sectores del distrito: un sector de aproximadamente 9 hectáreas ocupado ilegalmente por más de 60 familias, ubicado al noreste del distrito en torno a la Estación “La Carolina” sobre la trocha angosta del Ferrocarril Belgrano, las cuales registran notables déficit de hábitat; y otro sector con carencias de servicios e infraestructuras, alta vulnerabilidad y segregación social ubicado en los límites jurisdiccionales con Rosario y Villa Gobernador Gálvez. Asimismo, se identifican intrusiones en los terrenos correspondientes al ex Ferrocarril Gral. B. Mitre y la Estación Don Erasto, así como en otros sectores del área urbana.

El fenómeno de dispersión antes detallado se ha incrementado en los últimos años. En el extremo sureste del distrito, lindante con Villa Amelia y Álvarez, se encuentra el Country Golf “La Carolina” y, posteriormente, se desarrolla a continuación del anterior el loteo Los Pinos, ambos vinculados a la ruta provincial N°18. De este modo, se incrementa notablemente la población permanente de la localidad, por trasladarse desde otros municipios -mayormente de Rosario- a residir a los nuevos loteos de Piñero, especialmente en las urbanizaciones ubicadas sobre la ruta nacional A012.

En el tramo comprendido entre la ruta provincial N°18 y las vías del Ferrocarril Gral. Mitre, sobre la ruta nacional A012, se registra



- Urbanizaciones en proceso de consolidación aprobados antes de 2004
- Urbanizaciones en proceso de consolidación aprobados a partir de 2004
- Proyectos de urbanización en gestión
- Loteos aprobados propuestos a desafectar o en proceso de desafectación
- Asentamientos irregulares
- Instalaciones industriales y afines

Barrios y Urbanizaciones

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Casco histórico 2. Nicolai 3. Vitantonio 4. Motta 5. La Toscana 6. Los Muchachos II 7. La Arbolada 8. Los Muchachos | <ul style="list-style-type: none"> 9. Zorilla 10. Campiñas de Piñero 11. Fideicomiso Cecin 12. Pinares del Sur 13. El Amanecer 14. Los Cerrillos 15. Country La Carolina 16. Los Pinos |
|---|--|

Plano 1. Proceso de completamiento y expansión de las áreas urbanizadas

Tipo de zona	Cantidad de Fincas	%	Sup. Terreno (Hectáreas)	% s/Total del Terreno	Sup. Edificada (m ²)	% s/Total edificado	% Sup Edificada
Urbano	1.486	44,04	197	2,27	48.308	42,47	2,45
Suburbano	92	2,73	203	2,34	51.819	45,55	2,55
Suburbano Loteado	1.501	44,49	115	1,33	13.630	11,98	1,18
Rural	295	8,74	8.148	94,06	0	0,0	0,0
TOTAL	3.374		8.663		113.757		0,13

Tabla 1. Usos del suelo. Fuente: SCIT al 30/04/2015

una sucesión de urbanizaciones que se encuentran en distintas situaciones de ocupación: Pinares del Sur, El Amanecer, Campiñas de Piñero, Zorilla, Los Muchachos I, Los Muchachos II y La Alborada. La Toscana, por su parte, es un emprendimiento tramitado en los últimos años que constituye un caso conflictivo ya que aún no cumplió los requisitos para su aprobación.

El fenómeno registrado en Piñero pone en evidencia una serie de problemas de difícil solución. Campiñas de Piñero, con su propuesta de emprendimiento urbano-privado, ha duplicado la planta urbana original, tanto en cantidad de habitantes como en superficie. Si bien en este caso existe una coordinación con la comuna (por ejemplo, se incorporó una dependencia comunal en el loteo), en la mayoría de las nuevas áreas urbanas se registra una alta carencia de infraestructuras, equipamientos y servicios. Se denota la falta de provisión de red de gas, cloacas y desagües pluviales en varios sectores urbanizados por fuera del núcleo original, marcándose una gran diferencia entre las dos situaciones planteadas. Debido a la amplia distancia existente entre sí, resulta de gran dificultad extender las redes de servicios y desarrollar equipamientos e infraestructuras para cada sector.

A esta situación, se suman los problemas vinculados a la cobertura de determinados servicios: recolección de residuos sólidos urbanos, asistencia de emergencia médica, cobertura de transporte (a nivel local e interurbano); además de otros aspectos de índole social como, por ejemplo, la falta de una identidad común a todos los habitantes de la jurisdicción de Piñero.

En los últimos años, se ha incrementado levemente la implantación de industrias, especialmente sobre la ruta provincial N°18 y sobre la ruta nacional A012, repitiendo en gran medida la lógica de dispersión territorial. La actividad rural continúa siendo el desarrollo productivo principal, mayormente basada en la agricultura extensiva. No obstante, se registran diversos conflictos en torno a la aplicación de productos agroquímicos en cercanía a las áreas urbanas, con el consecuente impacto en la vida cotidiana de los habitantes.

Según la clasificación del Catastro Provincial, la configuración actual de los usos del suelo está dada principalmente por la categoría "suelo rural" (89,08% de la superficie total), la mayor superficie declarada de la localidad, concentrado en el 8,74% de

las fincas⁵. El “*suelo suburbano*” ocupa el segundo lugar (2,34% de la superficie total) y está constituido por el 2,73% de fincas con un 45,55% de la superficie edificada. La superficie de suelo calificada como “*urbana*” (2,27% de la superficie total) está constituida por el 44,04% de fincas y con el 42,47% de la superficie edificada total de Piñero. El “*suelo suburbano loteado*” constituye el 1,33% de la superficie total y el 11,98% de la superficie edificada.

CARACTERIZACIÓN DEL SUELO RURAL

El Área Metropolitana de Rosario está caracterizada por la alta presencia de suelo rural dentro de los límites distritales de las localidades. En estas situaciones, el suelo a definir como periurbano es el encargado de mediar entre el suelo rural y el suelo urbano; se identifica como un espacio con características paisajísticas, ambientales, productivas y sociales propias.

En la actualidad se resta importancia a este espacio intermedio donde coexisten tanto actividades productivas como actividades residenciales y recreativas. Sin embargo, la importancia de su reconocimiento se asienta justamente en su capacidad de generar una transición entre los usos de suelo urbano y rural, protegiendo el paisaje productivo que rodea a las localidades de los procesos expansivos, al tener capacidad de filtrar el uso de agroquímicos en la producción extensiva; además de contribuir a recuperar el hinterland productivo de cada localidad, reforzando su capacidad de abastecer las demandas de consumo de la región y rescatando las fuentes de trabajo que la actividad ocasiona. Así, el periurbano genera un espacio con características paisajísticas,

ambientales, productivas y sociales propias. La planificación de este territorio, teniendo en cuenta todos los elementos que lo componen, es fundamental para establecer una buena convivencia entre los suelos urbano y rural y generar en el espacio intermedio un nuevo modo de habitar la ruralidad.

Como se evidencia en el cuadro anterior, en Piñero el suelo rural representa la mayor superficie de la jurisdicción. Su área urbana resulta una de las más dispersas del Área Metropolitana. Ésta se encuentra dividida en términos generales en tres sectores que, a su vez, se componen de distintos núcleos: 1) el núcleo histórico original de la localidad; 2) el área vinculada al centro penitenciario; y, 3) el sector que registra diversos loteos, algunos incluso sin ocupar, implantados sobre la ruta nacional A012 y la ruta provincial N°18. Esta dispersión de núcleos urbanizados complica la delimitación y clasificación de una porción de suelo como “*suelo Periurbano*”, ya que se multiplican los puntos de contacto entre las áreas residenciales/industriales y las áreas rurales.

5. Cabe destacar que sobre el suelo rural no se tiene información de superficie edificada, debido a que el SCIT no registra dicha información.

**CAPÍTULO 2.****DIAGNÓSTICO**

La caracterización territorial de Piñero, la ubicación en el Área Metropolitana de Rosario y la particular articulación de usos del suelo y dinámicas de urbanización ofrecen una primera lectura de su configuración urbana y transformaciones recientes, así como de su particular condición rururbana. A continuación, se profundiza el conocimiento de la situación urbana de la comuna efectuando un diagnóstico de los “sistemas generales” (viarío, ferroviario, espacios verdes y equipamientos urbanos) y de aquellas cuestiones claves que merecen un tratamiento particularizado (infraestructuras y servicios; movilidad; desarrollo industrial, productivo y de servicios; vivienda; y ruralidad), las cuales se denominan “temáticas sectoriales”. Asimismo, se describe la principal normativa vigente y se presenta la síntesis de los problemas y las potencialidades de la localidad.





SISTEMAS GENERALES

SISTEMA VIAL JERÁRQUICO

La red vial está conformada por las principales calles de la comuna, que constituyen la estructura de sostén para el sistema de movilidad. Como parte de este sistema pueden definirse dos tipos de corredores en la localidad, según su jerarquía o relevancia en relación con el flujo que pueden conducir y con su capacidad para vincular distintos sectores urbanos y relacionar a Piñero con el territorio circundante:

Corredores Primarios. La red vial jerárquica está conformada por la ruta nacional A012, la ruta provincial N°14, la ruta provincial N°20-S y la ruta provincial N°18. En Piñero, dado que las urbanizaciones son acotadas y dispersas, no se registran vías estructurales internas a cada núcleo sino solo las infraestructuras de vinculación con el territorio antes nombradas.

Corredores Secundarios. Se destacan los ejes Belgrano y Sarmiento, como cruz estructurante del núcleo original; además del camino perimetral al cuadro de estación ferroviaria, sobre la ruta provincial N°14. Debido al tejido disperso en el territorio y a la ausencia de corredores de estructuración interna, no ha sido posible desarrollar una conectividad alternativa a la primaria.

SISTEMA FERROVIARIO

Los trazados ferroviarios son de relevancia en la localidad, ya que limitan el núcleo fundacional al este y oeste, cerrando la potencial expansión al norte. El atravesamiento de estas infraestructuras por las vías jerárquicas permite una moderada conectividad de la localidad y el territorio localizado al oeste. Hacia el este, la vía ferroviaria no interfiere en la vialidad local al quedar ubicada al este de la ruta provincial N°20-S, hasta llegar al cruce con la ruta nacional A012, donde se releva una intersección conflictiva.

TRANSPORTE PÚBLICO

Como se puede deducir, dado el proceso de dispersión antes expuesto, en Piñero se registra un bajo nivel de circulación del transporte público de pasajeros. El existente conecta la planta urbana histórica con Álvarez al sur y, vía A012 con los recientes desarrollos urbanísticos en la ruta provincial N°18. El servicio se limita a una sola bandera de la línea Interbus para todas las urbanizaciones dispersas, con pocas paradas y frecuencias.

SISTEMA DE ESPACIOS VERDES

Se halla constituido por todos aquellos sitios del territorio comunal que, en general, presentan las siguientes características: valor distintivo por sus dimensiones, morfología, características ambientales y por las actividades que aloja. Son lugares que desempeñan una función estructural en la organización espacial de la localidad y del territorio, así se trate de terrenos de dominio público o privado. Por sus características físicas y funcionales, se distinguen tres categorías de espacios verdes bien diferenciadas:



- Sistema vial primario
- Sistema vial secundario
- Vías de FFCC
- Nudo jerárquico

Plano 2. Sistema vial jerárquico y ferroviario

Frente ribereño del arroyo Saladillo. Comprende las parcelas alineadas al sur del Saladillo en toda su extensión, que se presentan como potencial corredor verde. Este territorio actualmente se encuentra ocupado por un alto porcentaje de suelo rural y, en menor medida, por usos productivos.

Parques, plazas y paseos. En esta categoría, que incluye los espacios abiertos de la localidad con dimensiones y características ambientales especiales y cuyo uso colectivo está destinado fundamentalmente a actividades recreativas, se destacan: la Plaza San Martín, como lugar de encuentro colectivo; el camping comunal Don Erasto y el Club Atlético de Piñero. En el desarrollo urbano Campiñas de Piñero, se reconoce como principal espacio para la vida social y recreativa la plaza homónima a la urbanización.

Espacio periurbano. Comprende a las parcelas ubicadas alrededor de las áreas urbanas destinadas principalmente a actividades productivas rurales, las cuales también conforman el paisaje verde de la localidad.

EQUIPAMIENTOS URBANOS SIGNIFICATIVOS

Los equipamientos educativos que presenta la localidad son el jardín maternal Dientes de leche; la escuela N°148 “Bernardo Monteagudo” y la escuela “Núcleo rural orientada” de nivel primario y secundario (en relación con la ruta provincial N°18 y sus localidades aledañas).

En materia de salud, Piñero aún depende de las prestaciones de la vecina localidad de Álvarez, contando únicamente con el Centro de Salud Comunitario CeSCo. Respecto a los equipamientos

culturales, la comuna dispone de la Biblioteca Sara Pacheco y de un Salón de Usos Múltiples. A su vez, se registran dos centros comunales, uno en el núcleo original y otro en la urbanización Campiñas de Piñero. En materia deportiva y recreativa, se identifican el Club Atlético de Piñero y el camping Don Erasto, como también se reconocen predios forestados de gran relevancia, por ejemplo el perteneciente al cuadro de estación Don Erasto. A su vez, como fue mencionado anteriormente, se destaca la Unidad Penitenciaria N°11, equipamiento de gran relevancia para toda la región.

La mayor parte de los equipamientos de Piñero se encuentran ubicados en la planta urbana original, registrándose un notable déficit en las urbanizaciones ubicadas junto a la ruta provincial N°18 y en relación con la ruta nacional A012.

PATRIMONIO URBANO - ARQUITECTÓNICO DE VALOR

El patrimonio¹ de Piñero se concentra en determinadas áreas consideradas de interés, las cuales incluyen edificios e instalaciones de relevancia y arquitecturas significativas, masas arbóreas y elementos singulares. Entre los diversos componentes patrimoniales de valor se registran los siguientes:

Áreas de protección histórica (APH). Se trata de sectores urbanos que presentan construcciones o conjunto de edificios de valor histórico y/o arquitectónico, una morfología urbana particular con espacios públicos de relevancia:

- Cuadro de Estación estación del Ferrocarril Mitre “Don Erasto”.

1. ...“se entiende por patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico al conjunto de bienes culturales de carácter físico que poseen para la ciudad un especial interés histórico, artístico, arquitectónico, urbano, testimonial y/o documental. Comprende áreas o sitios urbanos así como edificios o conjuntos de edificaciones singulares.” (PUR 2007/2017 - Rosario).



Sistemas de espacios verdes

1. Bosque Eucaliptus Predio de la Estación FFCC "Don Erasto"
2. Bosque Eucaliptus Predio de la Estación FFCC "La Carolina"
3. Área preservación patrimonial
4. Plaza San Martín
5. Club Atlético de Piñero - Privado

6. Camping Comunal "Don Erasto"
7. Área de Reserva Natural protegida Loteo Motta
8. Bosque de frutales finca privada
9. Área de Reserva Natural protegida
10. Núcleo Rural Escuela Secundaria Orientada N° 2401
11. Plaza Campiñas de Piñero
12. Áreas de oportunidad para el desarrollo de proyecto especial Parque Metropolitano Interjurisdiccional
13. Country Golf La Carolina

Plano 3. Equipamiento y espacios verdes

Se destaca el cuadro de estación de trenes, el tanque de agua ferroviario y las masas arbóreas perimetrales (en especial el bosque de eucaliptus). Sin embargo, este sector se encuentra actualmente usurpado, lo que dificulta la accesibilidad al mismo y su refuncionalización para alojar nuevas actividades para toda la población.

- *Cuadro de Estación estación del Ferrocarril Belgrano “La Carolina”*. Este espacio está comprendido por la estación ferroviaria, garita y andén y las áreas forestadas perimetrales a preservar. Estas instalaciones también se encuentran actualmente usurpadas por asentamientos irregulares.

Predio significativo. Se define así a aquellas grandes parcelas -o conjuntos de parcelas- que corresponden a una entidad particular y dentro de cuyo perímetro se encuentran edificaciones y/o componentes ambientales de valor:

- *Predio forestado “La Carolina”*. Registra un bosque de especies de gran valor ambiental a preservar. Se localiza próximo a los loteos Los Muchachos I y II y al cuadro de estación “La Carolina”.
- *Predio de plantaciones frutales*. Se ubica junto al ingreso de la localidad sobre la ruta provincial N°20. En dicho predio se destaca una forestación de relevancia, con especies frutales como duraznos y kiwis, de comercialización regional.
- *Predio forestado Loteo Motta*. Se localiza en la urbanización homónima y posee aproximadamente una hectárea de especies arbóreas autóctonas.
- *Camping comunal “Don Erasto”*. Por sus dimensiones y áreas forestadas resulta un predio recreativo de gran relevancia para la comuna.

Paraje. Se define como paraje a un sitio o lugar de valor histórico, ambiental y/o arquitectónico perteneciente al ámbito rural y que,

por sus características, resulta importante mantener y preservar::

- *Estancia “La Carolina”*. Data de principios del siglo XIX y se localiza junto al arroyo Saladillo. Sus inicios se vinculan estrechamente con el origen de Piñero.
- *Escuela Rural “Estanislao López” N°1.135*. Este establecimiento de educación inicial y primaria se crea en septiembre de 1966. Se localiza en el Km 5 de la ruta provincial N°18.

Obra significativa. Son aquellos elementos y unidades arquitectónicas urbanas sujetos a protección. Entre ellos se encuentran: monumentos arquitectónicos, edificios de protección histórica singulares, rincones urbanos y elementos destacados del entorno que serán evaluados y protegidos según diversos grados de preservación:

- *Iglesia “Sagrado Corazón de Jesús”*. Fundada en 1902 y consagrada al patrono local San Roque. Se encuentra alrededor de la plaza San Martín y resulta un hito clave de la planta urbana y de la historia de la localidad.
- *Casa “Familia Barone”*. Ubicada frente a la plaza San Martín, por calle Luis A. Roche, en un lote de 2.000 m². Si bien no hay documentación sobre su fecha de construcción, se considera que fue edificada en la primera década del siglo XX.
- *Casa “Familia Carezzo”*. Ubicada en la esquina de las calles 9 de Julio y San Martín, frente a la iglesia y la plaza San Martín. Su construcción data de principios del siglo XX.
- *Escuela “Bernardo Monteagudo” N°148*. Primer establecimiento educacional de Piñero, en funcionamiento desde el 1º de abril de 1908.
- *Puente de Hierro del Ferrocarril Mitre*. Construido en 1890, se destaca como elemento significativo de la localidad. Se ubica en el cruce de los ramales ferroviarios y la ruta provincial N°20-S; resultando nexo de las localidades de Piñero y Álvarez.



- | | | | |
|--|---|--|---|
| <p>Educativo</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jardín Maternal Dientes de leche 2. Escuela "Bernardo Monteagudo" N° 148 3. Escuela Secundaria Núcleo Rural Orientada N° 2401 | <p>Administrativo - Cultural</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Comuna Piñero en Campañas 5. Estación FFCC La Carolina 6. Estación FFCC Don Erasto 7. Comuna Piñero 8. Biblioteca Sara Pacheco 9. Salón de Usos Múltiples Comunal | <p>Deportivo - Recreativo</p> <ol style="list-style-type: none"> 10. Club Atlético de Piñero 11. Camping de Piñero Don Erasto <p>Salud</p> <ol style="list-style-type: none"> 12. Centro de Salud Comunitario CeSCo | <p>Servicios</p> <ol style="list-style-type: none"> 13. Unidad Penitenciaria n°11 14. Estación de Servicio SOL 15. Estación de Servicio OIL |
|--|---|--|---|

Plano 4. Equipamientos urbanos significativos



Cuadro de Estación estación del Ferrocarril Mitre. Estación "Don Erasto"

34



**Iglesia "Sagrado Corazón de Jesús"
Escuela "Bernardo Monteagudo" N° 148**



Casa "Familia Careno"



Casa "Familia Barone"



**Predio Loteo Motta
"Bosques de Eucaliptus" de Estación Don Erasto**



Área de protección histórica

- 1. Predio de la Estación FFCC "Don Erasto"
- 2. Predio de la Estación FFCC "La Carolina"

Predios significativos

- 3. Bosque de frutales finca privada
- 4. Área de Reserva Natural protegida Loteo Motta
- 5. Área de Reserva Natural protegida
- 6. Camping comunal de Piñero "Don Erasto"

Parajes

- 7. Casco Estancia
- 8. Escuela Núcleo Rural "Estanislao López" N° 1135

Edificaciones significativas

- 9. Casa Familia Barone
- 10. Casa Familia Careno
- 11. Iglesia "Sagrado Corazón de Jesús"
- 12. Escuela "Bernardo Monteagudo" N° 148

Elementos significativos

- 13. Puente de Hierro del Ferrocarril Mitre

Plano 5. Sitios y edificios de valor patrimonial

EJES TEMÁTICOS SECTORIALES

Los ejes temáticos sectoriales constituyen líneas de trabajo orientadas a la resolución de temáticas específicas, vinculadas entre sí y con un impacto particular en el territorio. Se plantean diversos ejes temáticos estratégicos y de actuación transversal para poder afrontar, con una visión integral, una preocupación particular. Inicialmente, se abordan cuatro ejes referidos a las preocupaciones más acuciantes de la actualidad en la región: Urbanización y Vivienda; Desarrollo del Suelo Periurbano y Rural; Accesibilidad y Movilidad; y Desarrollo Industrial, Productivo y de Servicios.

URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

En este eje se abordan aspectos relacionados con los procesos de urbanización de cada localidad y del corredor o cuadrante metropolitano al cual pertenecen los núcleos urbanos, procesos vinculados a la oferta y la demanda de vivienda (creación de nuevo suelo a partir de la expansión de la planta urbana, completamiento de tejidos urbanizados sin consolidar e identificación de áreas de reestructuración debido a la obsolescencia de sus usos).

Se pretende en este eje abordar la problemática de consumo de suelo, provisión de infraestructuras y servicios, y construcción de vivienda que se presenta en el AMR, con una mirada metro-

politana y un planteo a nivel local. Para ello, se ha trabajado en el análisis del déficit habitacional y de los procesos de urbanización que se han dado hasta la actualidad, documentando además el grado de infraestructura con que está provista esta área.

La problemática de la vivienda y su integración al desarrollo urbano constituye una de las temáticas más importantes que deberá abordar el Plan Urbano Local. La existencia de áreas residenciales aún no consolidadas en su totalidad, así como la presencia de un porcentaje importante de población viviendo en asentamientos irregulares, requiere una particular atención como política de plan.

En este sentido, cobra mayor significación el cuidado del suelo aún no ocupado que pueda ser destinado a desarrollos residenciales, así como el diseño de las conectividades adecuadas para solucionar el aislamiento que hoy padecen los habitantes de algunos sectores urbanos.

El tratamiento del déficit habitacional de cada una de las localidades que componen el AMR es de fundamental importancia debido al papel que desempeña a la hora de la diagramación y planificación de las políticas habitacionales en particular y de las políticas públicas en general. Este déficit, computado a través del marco metodológico del *"Déficit cuantitativo y cualitativo"*, permite ser dimensionado y valorado en términos absolutos y relativos, y contribuye a delimitar y localizar áreas deficitarias tanto por el estado de construcción y cohabitación como por la carencia de infraestructuras y servicios. Los valores que se expresan a continuación surgen de los datos arrojados por el censo 2010.

Déficit habitacional

Déficit habitacional cuantitativo. Refiere a la necesidad de viviendas nuevas a construir con el objeto de reemplazar tanto las unidades que se encuentran en estado irrecuperable como aquellas destinadas a cobijar hogares en estado de cohabitación (más de un hogar por vivienda). Se estimó que en la localidad de Piñero, 40 viviendas son indispensables para cubrir esta necesidad. De este total, 6 viviendas se requieren para satisfacer la demanda de viviendas con serias deficiencias en la calidad constructiva y 34 para hogares en estado de cohabitación. Esto implica que aproximadamente el 10,34% de los hogares de la localidad habitan en viviendas de suma precariedad o están en condiciones de cohabitación. Considerando el Cuadrante Oeste, dicho déficit incide en un 1,70% sobre el total de hogares en esas condiciones, significando el 0,08% de toda el AMR.

Además de las viviendas que incluyen el concepto anterior, se introdujo una variación metodológica que contabiliza aquellas que poseen condiciones un tanto mejores pero que aún tienen características de precariedad, por estar construidas con materiales que no aseguran el buen aislamiento de sus moradores y, por lo tanto, también son consideradas como irrecuperables. Bajo estas características se contabilizan 99 hogares con necesidad de viviendas nuevas. Esto representa el 25,58% de los hogares de la localidad, y su incidencia sobre el déficit del Cuadrante Oeste es de 2,12% y del AMR de 0,13%.

Déficit habitacional cualitativo. Contabiliza viviendas que deben ser mejoradas para lograr las condiciones óptimas de

habitabilidad. Este déficit considera tres insuficiencias, en el siguiente orden de importancia: a) los materiales inapropiados de la construcción, b) la inexistencia de cañerías internas para el uso de agua de consumo y aseo, y c) la no conexión a redes de servicios públicos de agua potable y desagües cloacales. El cálculo se realiza sobre las viviendas excluyendo las identificadas como irrecuperables en el apartado anterior, y se evalúa de acuerdo con el orden planteado anteriormente llegando a una cifra global que indica la cantidad de viviendas que presentan al menos una de las deficiencias. Para la localidad de Piñero se estima que este déficit está en el orden de las 295 viviendas. Es decir que dentro de la localidad el 84,05% de las viviendas presentan condiciones de infraestructura tolerables pero necesitan algún tipo de mejora para lograr condiciones óptimas de habitabilidad. En relación con el Cuadrante Oeste este déficit representa el 1,52% y considerando el AMR representa el 0,15%.

Si se evalúan por separado dos de las tres componentes del déficit cualitativo, se identifican grupos del total de hogares que habitan en viviendas con estas deficiencias independientemente de si las mismas coexisten simultáneamente. Estas deficiencias hacen referencia a instalaciones internas (cañerías e inodoros con descarga de agua) y a las conexiones a servicios (agua de red pública y red cloacal). Esta conceptualización se denomina “déficit cualitativo desajustado” y para esta localidad se estima que en cuanto a las conexiones a servicios el 75,21% (264 viviendas) del total de hogares habita en viviendas que no están conectadas a red pública de agua o a desagües cloacales, representando el 1,71% dentro del cuadrante y el 0,30% en el AMR. En cuanto a las viviendas que necesi-

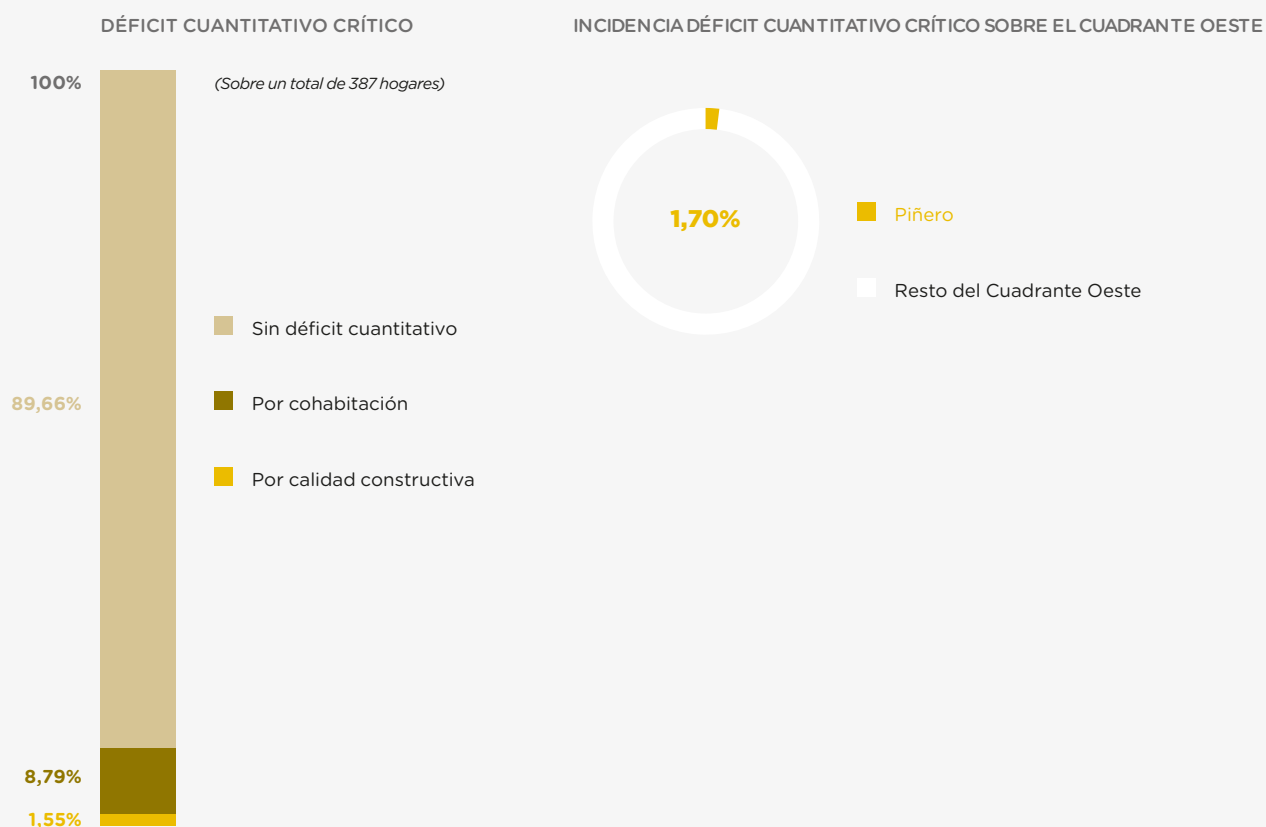
38 tan mejoras internas como la provisión y/o construcción de instalaciones internas de cañerías y/o inodoro con descarga de agua se calcula que 21,37% (75 viviendas) requieren esta reparación, siendo el 2,37% de las viviendas del Cuadrante Oeste y el 0,27% del AMR.

En la evaluación del déficit habitacional, la calidad de ocupación es una característica que debe ser considerada ya que establece una mirada particular al momento de definir políticas en este sentido. Esta se mide a través del déficit cualitativo por hacinamiento y permite cuantificar las viviendas que necesitan ser ampliadas para evitar el hacinamiento, independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura. En este sentido se ha determinado que 27 hogares (6,98%) presentan hacinamiento crítico (más de 3 personas por cuarto) y 85 (21,96%) hacinamiento mitigable (de 2 a 3 personas por cuarto), independientemente de otra necesidad edilicia o de infraestructura.

Según la información más relevante, proveniente del Censo Nacional 2010, en la localidad de Piñero, a partir de dimensionar el déficit habitacional, se estima que es necesaria la construcción de aproximadamente 99 viviendas para otorgar solución habitacional a hogares que habitan en viviendas muy precarias o que comparten una. Si se evalúan las viviendas que necesitan mejoras a fin de lograr la definición de habitabilidad óptima, se estima que 295 viviendas necesitan algún tipo de refacción o provisión de algún servicio y 27 viviendas necesitan ser ampliadas por no poder considerarlas adecuadas en cuanto a la calidad de ocupación (hacinamiento). Estos valores deben ser considerados como una aproximación a la

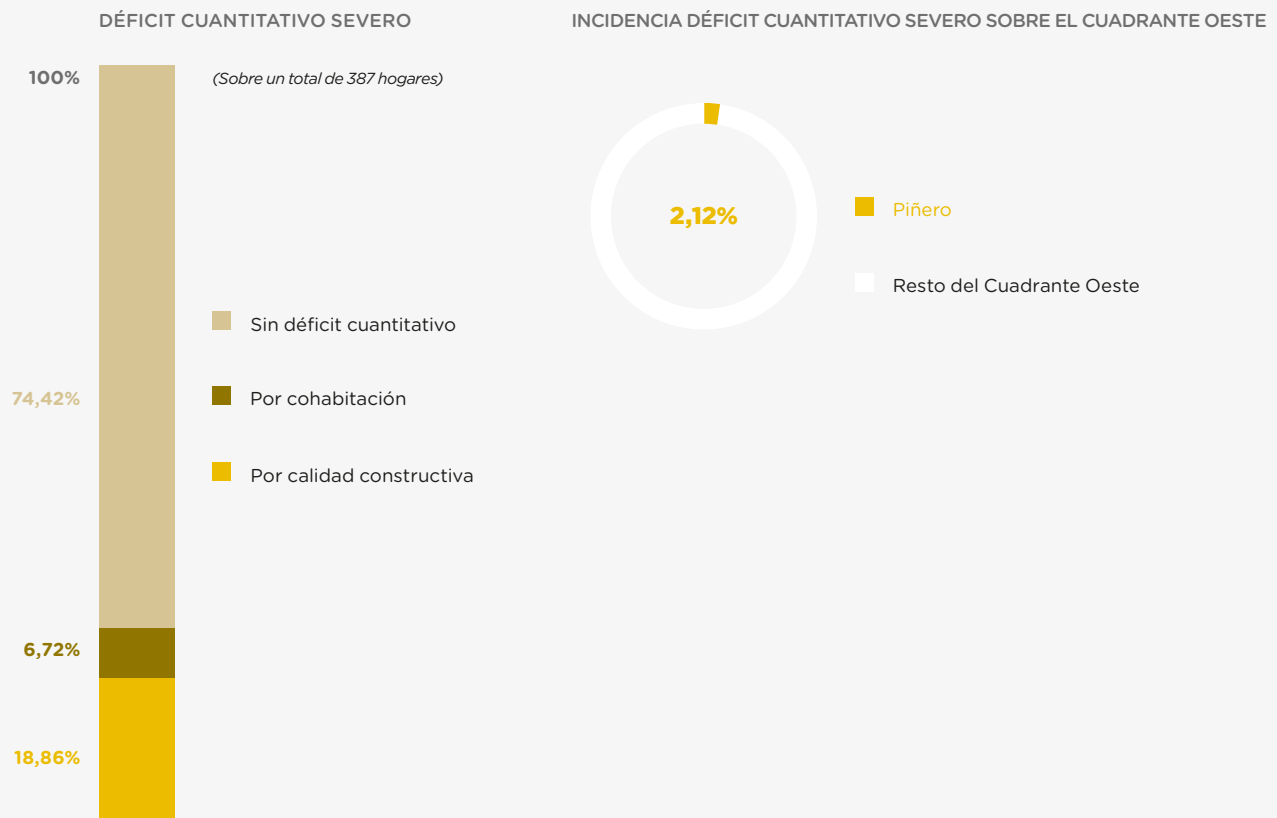
realidad, dado el tiempo transcurrido y las acciones desarrolladas en los últimos años.

El análisis de los déficits cuantitativo y cualitativo hace posible evaluar el escenario a fin de dimensionar la necesidad habitacional (tanto por el estado de construcción como por la carencia de infraestructura y servicios) y resulta un soporte a la hora de elaborar formas de intervención en áreas deficitarias. Además, brinda una herramienta de diagnóstico para abordar la construcción de nuevas viviendas en áreas de completamiento de la planta urbanizada y a través del desarrollo de proyectos especiales donde puedan convivir distintos programas que tiendan a dar una solución al déficit detectado.



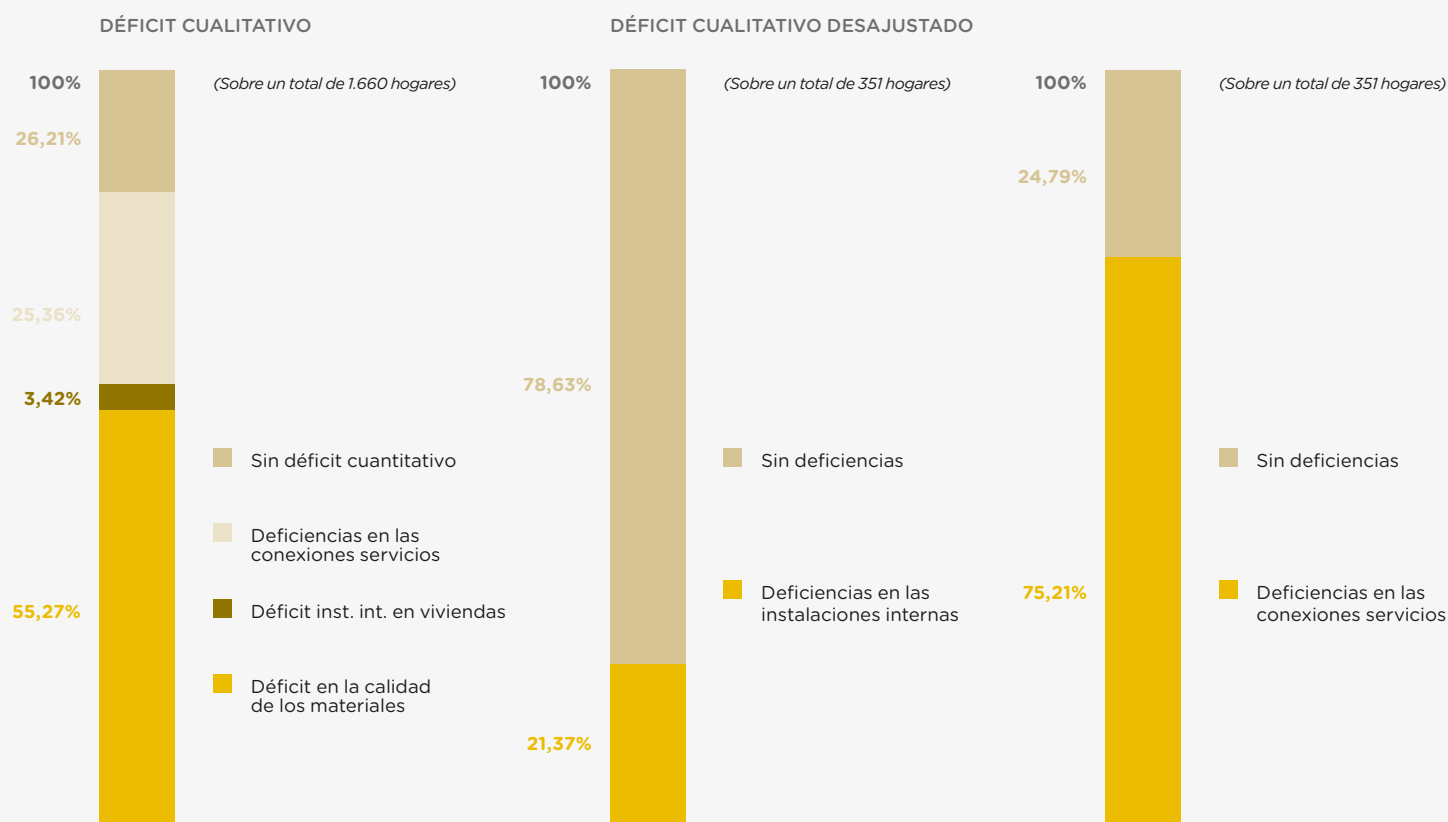
DÉFICIT CUANTITATIVO CRÍTICO	Piñero	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	6	345	6.689	1.55%	1.74%	0.09%
b. Cohabitación	34	2.002	41.159	8.79%	1.70%	0.08%
Total (a + b)	40	2.347	47.848	10.34%	1.70%	0.08%

Tabla 2: Déficit habitacional cuantitativo crítico y sus dimensiones



DÉFICIT CUANTITATIVO SEVERO	Piñero	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Calidad constructiva	73	3.052	41.272	18,86%	2,39%	0,18%
b. Cohabitación	26	1.621	33.114	6,72%	1,60%	0,08%
Total (a + b)	99	4.673	74.386	25,58%	2,12%	0,13%

Tabla 3: Déficit habitacional cuantitativo severo y sus dimensiones



DÉFICIT CUALITATIVO	Piñero	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
a. Déficit calidad de los materiales	194	11.207	163.918	55,27%	1,73%	0,12%
b. Déficit instalaciones internas en viviendas	12	589	3752	3,42%	2,04%	0,32%
c. Deficiencias en las conexiones servicios (agua de red y desagüe cloacal)	89	7.568	31.156	25,36%	1,18%	0,29%
Total (a + b + c)	295	19.364	198.826	84,05%	1,52%	0,15%

Tabla 4: Déficit cualitativo y sus dimensiones

DÉFICIT CUALITATIVO DESAJUSTADO	Piñero	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Porción del déficit local sobre el déficit del Cuadrante	Porción del déficit local sobre el déficit del AMR
Deficiencias en las instalaciones internas	75	3.167	28.205	21,37%	2,37%	0,27%
Deficiencias en las conexiones servicios	264	15.446	88.699	75,21%	1,71%	0,30%

Tabla 5: Déficit cualitativo desajustado

DÉFICIT CUALITATIVO POR HACINAMIENTO		Piñero	Cuadrante Oeste	AMR	Incidencia sobre hogares	Incidencia sobre el déficit del Cuadrante	Incidencia sobre el déficit del AMR
Hacinamiento	Mitigable	85	3.987	55.502	21.96%	2,13%	0,15%
	Crítico	27	982	11.955	6.98%	2,75%	0,23%

Tabla 6: Déficit cualitativo por hacinamiento.

Estado de las Infraestructuras y los servicios

Los procesos de urbanización deben abordar la urbanización integral de un área determinada, abarcando también la incorporación de todos los servicios e infraestructuras: pavimentación de las calles, red de agua potable, red de desagües pluviales y cloacales, red de distribución de energía eléctrica y alumbrado público, redes de telecomunicaciones, gas y arbolado.

Para hacer un diagnóstico del estado de las infraestructuras y los servicios de la localidad, se armó una base de datos de información georreferenciada con relevamientos recientes aportados por oficinas locales competentes. Sobre el plano base aportado por el Servicio de Catastro de la provincia de Santa Fe, se volcó esta información asociada a la categorización del suelo que emplea dicha dirección, dividiendo las parcelas en: *Urbano* (suelo subdividido o parcelado que cuenta con ocupación o mejoras y algún grado de infraestructura); *Suburbano mayor área* (suelo sin subdivisión que generalmente no cuenta con ocupación o mejoras ni algún grado de infraestructura); *Suburbano loteado* (suelo subdividido o par-

celado que puede contar con ocupación o mejoras o no, con algún grado de infraestructura o no) y *Rural* (suelo asociado a los usos agrarios).

El gran desafío que debe afrontar la comuna de Piñero es brindar servicios a los núcleos urbanos fragmentados y dispersos en el territorio distrital, analizando las posibles soluciones en cada caso particular, lo cual implica asumir el desarrollo de un plan de infraestructura y servicios de cierta complejidad.

El agua potable, destinada al abastecimiento, es captada a partir de perforaciones estratégicamente localizadas. Según se indica en el plano de provisión de agua, cuentan con servicio el núcleo urbano original y los siguientes barrios: La Arbolada, Los Muchachos II, Campiñas de Piñero, Pinares del Sur y El Amanecer. Según el relevamiento realizado, el 47% de las parcelas urbanas y suburbanas cuentan con servicio mientras que las restantes no lo poseen. Cabe destacar que todos los prestadores de dicho servicio esencial son monitoreados y controlados por el Ente Regulador de Servicios Sanitarios (EnReSS) de forma periódica. Dicho organismo tiene como

función ejercer el poder de policía comprensivo de la regulación y el control sobre su prestación en todo el ámbito de la provincia de Santa Fe².

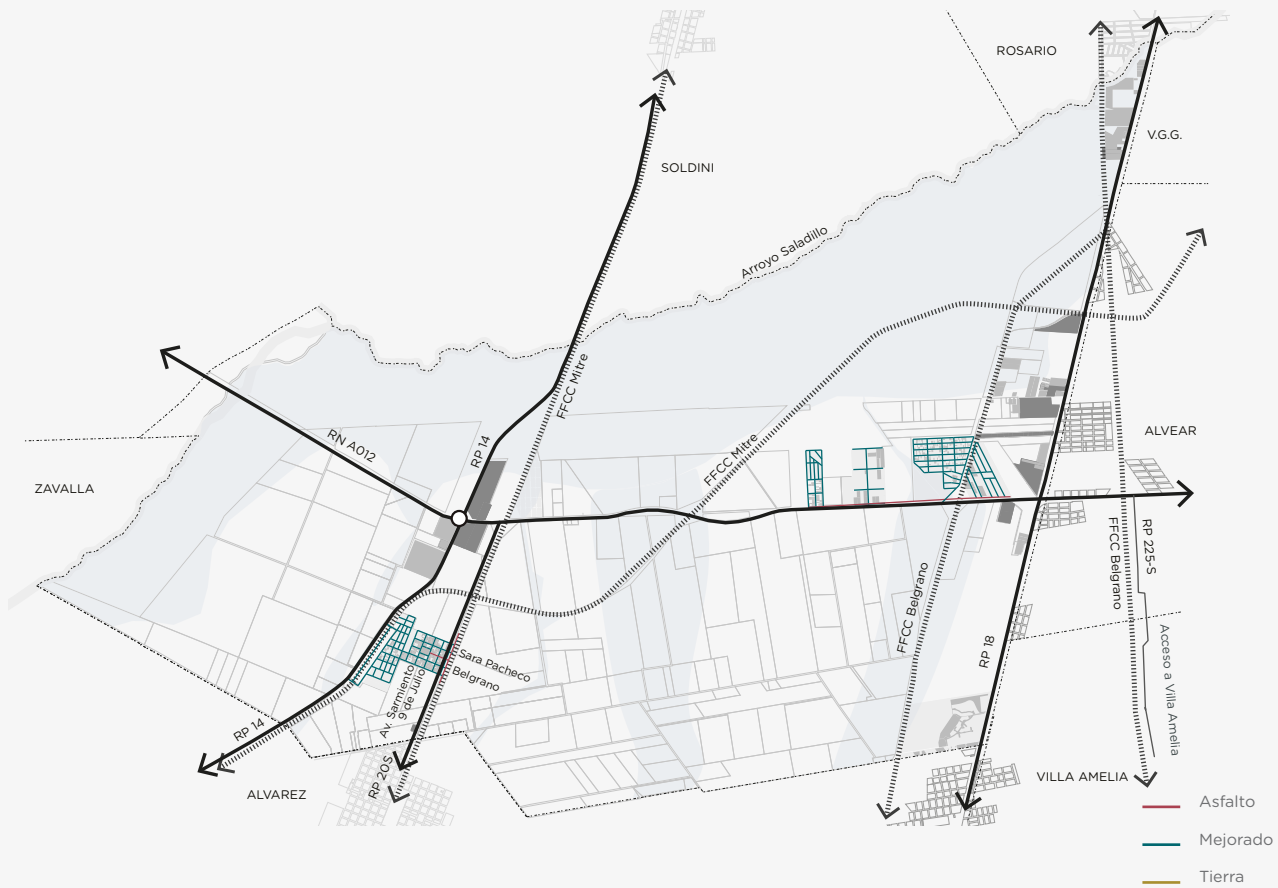
La empresa responsable del suministro de gas es Litoral Gas S.A. Su actividad principal consiste en la distribución de gas natural por redes. Dicho suministro cubre las parcelas urbanas del núcleo urbano original (el 13% del territorio total), mientras que el resto de la cobertura de los distintos barrios se lleva a cabo con gas envasado, según evidencia el plano de provisión de gas.

Respecto al tendido de cloacas, la localidad no cuenta en ninguno de sus barrios con servicio cloacal completo (red-planta-descarga), por lo cual los efluentes cloacales son destinados a pozos absorbentes o cámaras sépticas individuales, de manera tal que, una vez colmatada su capacidad de disposición primaria, los líquidos son retirados por camiones atmosféricos o barométricos de la zona. El barrio Campiñas de Piñero cuenta con red cloacal construida pero sin posibilidad a la fecha de realizar tratamiento ni vuelco del efluente dado que dichos proyectos no se encuentran ejecutados. Esta ejecución de red cloacal (sin conexiones al momento) representa servicio en el 24% de las parcelas urbanas y suburbanas.

Cabe destacar que actualmente se encuentra realizado el proyecto ejecutivo para la construcción de la red cloacal en el núcleo urbano original con sus extensiones a los nuevos barrios a construirse.

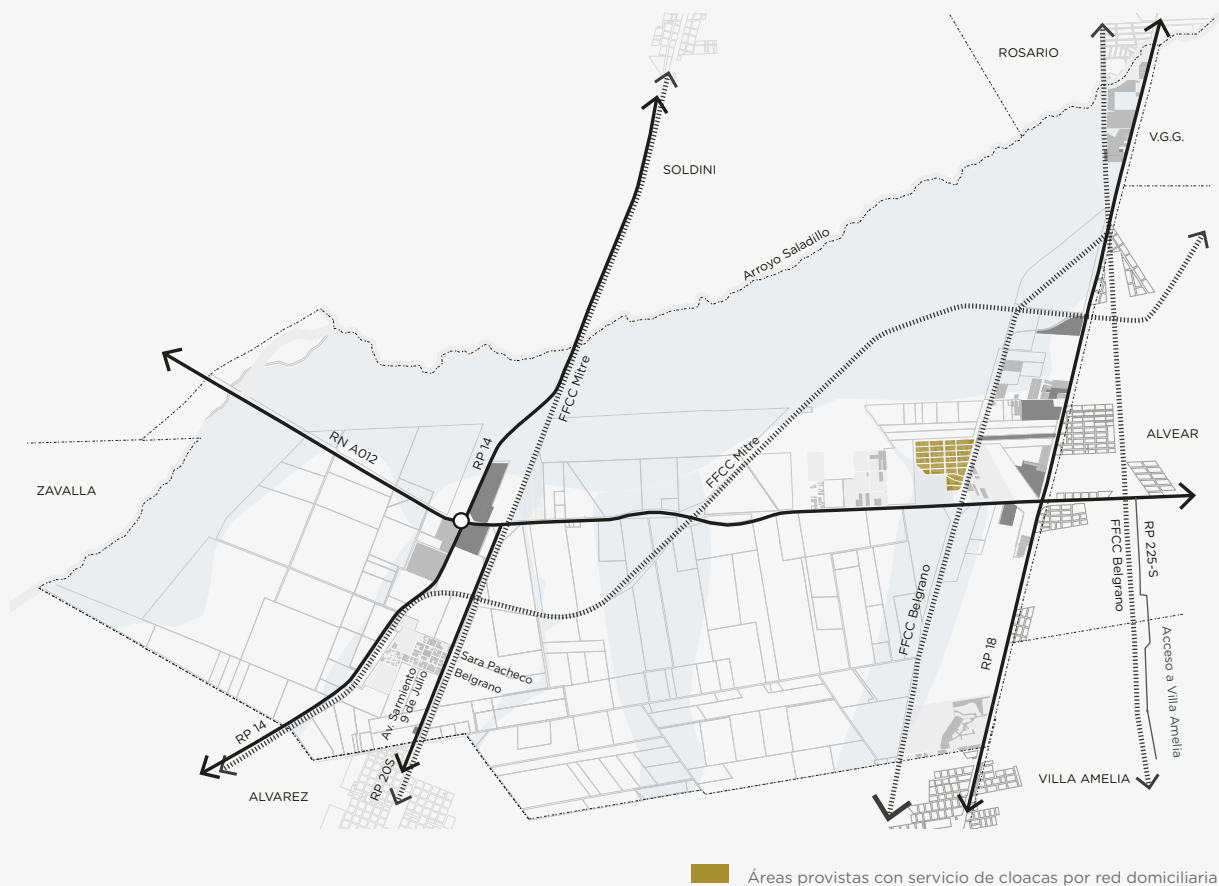
En relación a las obras de pavimentos, constantemente se persigue el objetivo de incrementar la cantidad de calles cubiertas con algún tipo de mejorado o en algunos casos cinta asfáltica, a los efectos de mejorar la calidad de vida de los vecinos de la localidad. Del total computado, se desprende que la localidad cuenta en todos su barrios con calles de mejorado, a excepción del ingreso del núcleo original calle San Martín entre ruta provincial N° 20-S y 9 de julio, según se observa y detalla en el plano de pavimento.

2. <http://www.enress.gov.ar/institucional/funciones/funciones-del-enress/>



Plano 6. Estado de las calles

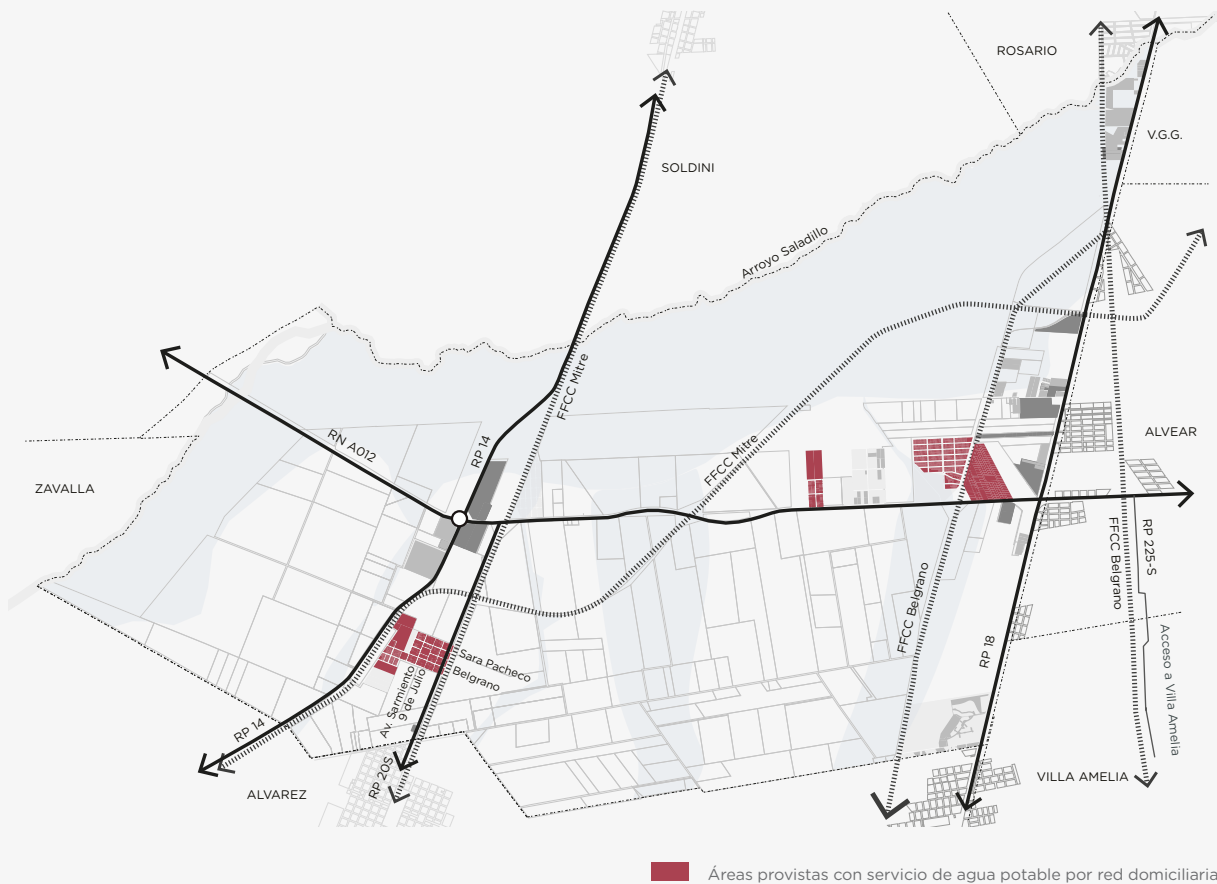
Tipos de vía	Porcentaje	metros lineales
Pavimento	12%	4.173 m.l.
Mejorado	88%	30.611 m.l.
Tierra	0%	0 m.l.



■ Áreas provistas con servicio de cloacas por red domiciliaria

Plano 7. Provisión de cloacas

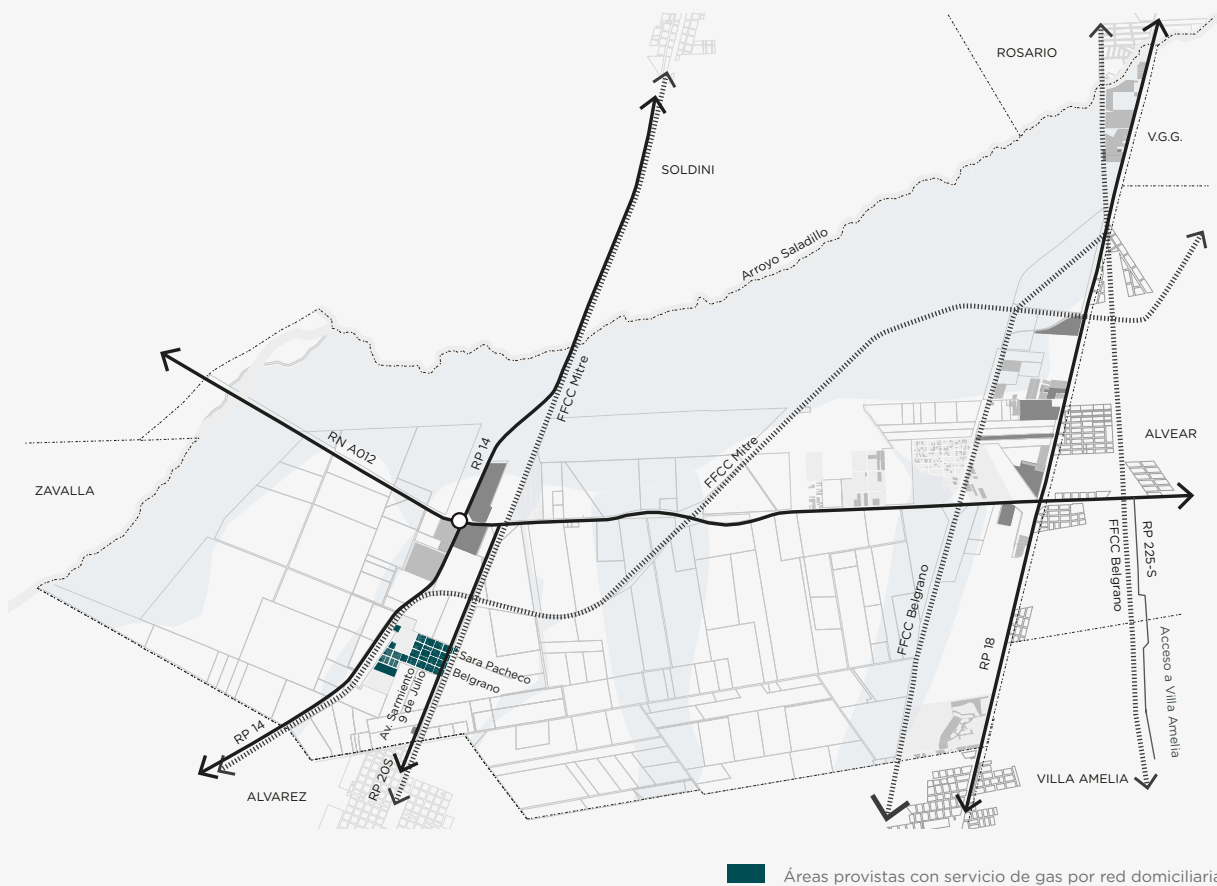
Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con cloacas	Sin cloacas	Total	Con cloacas	Sin cloacas	Total	Con cloacas	Sin cloacas	Total	Sin cloacas
Baldías	588	365	953	0	1377	1377	0	33	33	480
Edificadas	171	426	597	0	163	163	0	64	64	11
	759	791	1550	0	1540	1540	0	97	97	491
	0	76 %								



■ Áreas provistas con servicio de agua potable por red domiciliaria

Plano 8. Provisión de agua

Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Con agua	Sin agua	Total	Sin agua
Baldías	851	102	953	59	1318	1.377	1	32	33	480
Edificadas	559	38	597	28	135	163	3	61	64	11
	1.410	140	1.550	87	1.453	1.540	4	93	97	491
	47 %	53 %								



Plano 9. Provisión de gas

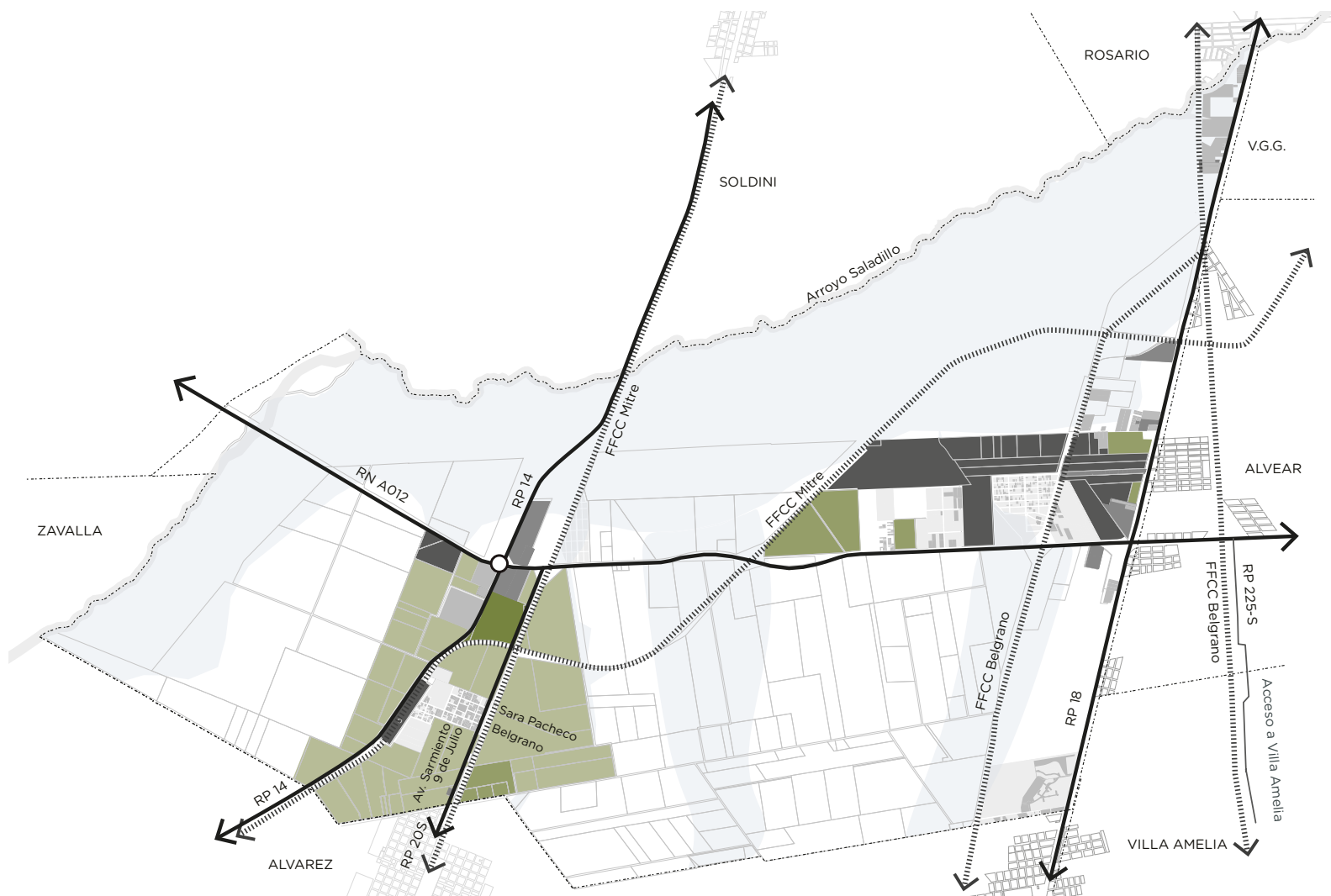
Parcelas	Urbanas			Suburbanas loteadas			Suburbanas mayor área			Rurales
	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Con gas	Sin gas	Total	Sin gas
Baldías	61	892	953	59	1.318	1.377	0	33	33	480
Edificadas	278	319	597	30	133	163	2	62	64	11
	339	1.211	1.550	89	1.451	1.540	2	95	97	491
	13 %	87 %								

48 DESARROLLO DEL SUELO PERIURBANO Y RURAL

Como se mencionó con anterioridad, además del carácter singular de los tejidos residenciales de las diferentes comunas y municipios del Área Metropolitana de Rosario, se destaca la fuerte presencia de un paisaje particular que rodea a los centros urbanos. Se considera que este paisaje, denominado periurbano, se visualiza como resultado de la superposición de cuatro elementos: la naturaleza (topografía, vientos, cursos de agua, flora y fauna), los sistemas productivos variados (especialmente la producción rural extensiva e intensiva), las infraestructuras/instalaciones que tienen dificultad de ser integradas en los tejidos urbanos por su necesidad de disponer de grandes parcelas y los asentamientos residenciales aislados. Si bien cada uno de estos cuatro elementos tiene una lógica propia y estas lógicas muchas veces se oponen o contrarrestan, es fundamental su abordaje con una mirada integral.

Debido a su ubicación en el borde de las áreas urbanas de las localidades, en el espacio periurbano de las distintas localidades del AMR conviven distintos grupos sociales con agendas divergentes. Por un lado, se encuentran los dueños o arrendatarios de parcelas utilizadas para la producción rural, tanto intensiva como extensiva, que han trabajado la tierra por grandes períodos de tiempo. Por el otro, están aquellos inversores interesados en recalificar el suelo como urbano y realizar emprendimientos inmobiliarios. A esta situación se suman los vecinos de los nuevos loteos ya desarrollados, que esperan el cambio de uso correspondiente a las actividades productivas en las cercanías de sus hogares, a fin de que las aplicaciones de productos fitosanitarios no los afecten.

La presencia de diversos núcleos urbanos distanciados entre sí y dispersos en la jurisdicción de Piñero, algunos de los cuales aún en la actualidad registran muy bajo nivel de ocupación, dota a esta comuna de una característica particular. Dichos sectores residenciales se encuentran rodeados por suelo con producción mayoritariamente agrícola. Entre los productos que se desarrollan en la localidad se destacan la soja, el maíz, la lenteja, el trigo y el sorgo. Por otro lado, hay un área dedicada a la producción frutal y parcelas con cría de ganado vacuno y equino. En cuanto a los aspectos ambientales, se destacan grandes concentraciones de árboles en torno a los cuadros de la estación ferroviaria. Se registra, además, otro espacio arbolado en la intersección de la ruta provincial N°14 y la ruta nacional A012 y una parcela de producción frutal rodeada por barreras forestales. Es importante remarcar que el norte del distrito se encuentra afectado hídricamente por la cuenca del arroyo Saladillo.



- Extensivo
- Ganadero
- Intensivo
- No productivo

Plano 10. Usos productivos en el suelo rural de borde de las áreas urbanizadas



Detalle de las parcelas rurales de borde de las áreas urbanizadas

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

La marcada dispersión de los tramos urbanos que registra Piñero en su jurisdicción, ocasiona que sea muy compleja su conexión y comunicación en términos de movilidad. El núcleo original se vincula especialmente con el cuadro de estación ferroviario Don Erasto y con dos ejes viales: la ruta provincial N°14 (límite oeste) y la ruta provincial N°20-S (límite este). El desvío de uno de los ramales ferroviarios y la presencia de la Unidad Penitenciaria funcionan a modo de barrera expansiva a cierta distancia hacia el norte. Al sur, el límite distrital de Piñero es casi coincidente con el inicio de la planta urbana de Álvarez, dejando un suelo rural intermedio. Pese a estas características, se han generado como fue mencionado con anterioridad nuevas áreas urbanas, mayormente en relación con la ruta nacional A012, mediante desarrollos impulsados por urbanizadores a modo de barrios cerrados, a considerable distancia del núcleo original. La dispersión que configura el territorio de Piñero en la actualidad es el mayor punto débil para construir políticas sostenibles de movilidad, siendo el ordenamiento de la conectividad entre las partes su gran desafío.

Al estar atravesada por importantes infraestructuras viales y ferroviarias, Piñero resulta condicionada para establecer conexiones domésticas. Aun así, existen potencialidades a destacar, tales como: la existencia del tendido correspondiente al Ferrocarril Gral. B. Mitre (que se dirige a Villa Gobernador Gálvez), el cual posibilitaría habilitar una conexión alternativa con distintos puntos del distrito que permitan evitar viajes por la ruta nacional A012 (infraestructura destinada a la carga), trazando una colectoras vial al sur en forma paralela a las vías ferroviarias. En el mismo sentido, la redefinición de la A012 (proyecto gestionado para su ejecución

por parte de las autoridades nacionales) involucra como beneficio colateral la disponibilidad de calles colectoras al cauce principal, que podrían actuar como conectores de los nuevos desarrollos localizados entre las rutas provinciales N°14 y N°18.

En este contexto, cabe señalar la necesidad e importancia de garantizar la continuidad de la ruta provincial N°20-S (traza de poco más de un kilómetro) hacia el norte de la A012, ya que hoy dicha ruta se interrumpe en la A012 obligando a los usuarios a tomar la ruta provincial N°14 para continuar viaje. Vincular en forma directa las dos rutas implica una obra menor y sin embargo de un gran beneficio para muchas localidades. Si se prolongara, en ese breve tramo, la ruta provincial N°20-S podría enlazarse con la ruta provincial N°14, evitando así la A012 para llegar a Soldini y Pérez y sin necesidad de tomar el actual desvío. La reformulación de esta traza aportaría al Área Metropolitana de Rosario un nuevo corredor alternativo a la ruta provincial N°18, el cual podría ser útil no sólo para Piñero sino también para mejorar la relación y conectividad entre Pérez, Soldini, Piñero, Álvarez, Acebal y Carmen del Sauce (núcleos, cuyos residentes son usuarios habituales de la ruta provincial N°20-S).

Respecto a las conexiones internas, el núcleo original es acotado y cuenta con una escasa estructura secundaria pero suficiente para los residentes de la comuna. Sin embargo, sí se identifica una composición deficiente de caminos secundarios y/o rurales que conectan el ámbito urbano con el rural. Este problema, agravado por crecidas que anegan pasos precarios, dificulta la actividad productiva del distrito y su conexión a distritos vecinos, entorpeciendo una actividad de primer orden en la región.

52 DESARROLLO INDUSTRIAL, PRODUCTIVO Y DE SERVICIOS

Los principales establecimientos productivos y de servicios se encuentran vinculados a la producción agrícola, ganadera e industrial. Respecto a la producción industrial, principalmente se destaca la elaboración, refinado y procesamiento de productos químicos. Las empresas más significativas que se encuentran en la localidad son: Agroquímica Alborada SRL, refinería Geo SRL, Industrias Piñero SRL y Gier SRL (recicladoras de plomo y otros componentes). Por otra parte, se reconocen como destacadas la fábrica de Amoblamientos Reno SA, las productoras locales Avícola Vecchio y Persig Osvaldo y el Mercado de Ganado SA. A su vez, se encuentran las concesionarias Novomilog S.A., Sudamericana Camiones y Prodinsa Argentina SA, entre otras.

En los últimos años, Piñero propone dar respuesta a las problemáticas de los sectores industriales dispersos estableciendo un área específica para el desarrollo industrial en torno a la A012 y al nuevo tramo de la ruta provincial N°20-S. Se propone así establecer una sana convivencia entre los usos productivos y las áreas residenciales como posibilidad de orientar correctamente su futuro desarrollo y reforzar el rol que hoy tienen en el espacio metropolitano.

En términos de desarrollo productivo, la presencia de suelo rural es otro aspecto importante, ya que el AMR se caracteriza por tener grandes espacios libres localizados entre los núcleos urbanos de las distintas localidades que la componen, utilizados mayoritariamente para la producción de alimentos. Un alto porcentaje de dicho territorio es utilizado para la producción extensiva. Sin embargo, un porcentaje menor, principalmente ubicado en las cer-

canías a las áreas residenciales, es empleado para la producción hortícola intensiva o semi-extensiva. Piñero cuenta con una gran variedad de productos entre los que se destaca la producción de soja, maíz, lenteja, trigo y sorgo. Además, la localidad cuenta con producción frutal, en especial de kiwi y durazno, y con cría de ganado vacuno y equino.



Localización de industrias

- | | |
|-----------------------------|--------------------------|
| 1. Prodinsa SA | 5. Geo SRL |
| 2. Agroquímica Alborada SRL | 6. Persig Osvaldo |
| 3. Avícola Vecchio | 7. Industrias Piñero SRL |
| 4. Mercado de Ganado SA | 8. Gier SRL |
| | 9. Amoblamientos Reno SA |

Plano 11. Desarrollo industrial productivo y de servicios

PRINCIPAL NORMATIVA VIGENTE

Actualmente, la mayoría de los municipios y comunas del AMR se regula con las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano que establece el Decreto Provincial N°7.317/67 y N°563/78. La implementación de estas normas es opcional para los gobiernos locales, siendo su principal objetivo constituirse como guía para la elaboración de los planes reguladores en los municipios y comunas de la provincia de Santa Fe, que se concretarían a partir de la elaboración del denominado “estudio de corrección de deficiencias urbanas –a nivel estructural- y futuro desarrollo”. Las Normas Mínimas se plantean como válidas para cualquier situación urbana y permiten tanto la regulación urbanística como la definición de las áreas de crecimiento.

Los municipios y comunas que no cuenten con planes reguladores aprobados, además de las Normas Mínimas de Ordenamiento Urbano, deben basarse en las leyes provinciales para las aprobaciones de los diferentes proyectos³.

A partir del análisis de las normas, planes y regulaciones, se establecen en el AMR un conjunto de objetivos y lineamientos

concurrentes, planteados desde el urbanismo y el ordenamiento territorial en sus distintos niveles (nacional, provincial, metropolitano y local), en respuesta a los problemas y ejes de desarrollo identificados en los diferentes apartados de este diagnóstico.

Entre los instrumentos de planificación relevados se detecta la promulgación de leyes o normas subsidiarias que ordenan o reglamentan su aplicación. A partir de la revisión de las leyes y decretos reglamentarios provinciales, con incidencia normativa en la localidad y su marco regional, cabe mencionar la reciente Resolución N° 350 que establece que los loteos con fines de urbanización deben ser sometidos a categorización ambiental en función de la evaluación de sus características particulares y su entorno, entre otras obligaciones. Se entiende por “loteos con fines de urbanización” a la propuesta de subdivisiones o parcelamiento del territorio que impliquen apertura de calles, destinado a usos residenciales o actividades compatibles.

La localidad cuenta con un Plan Regulador de 1978, cuyos lineamientos sobre división y urbanización de tierras fueron posteriormente actualizados a través de la Ordenanza N°313 de 2010, que categoriza las siguientes zonas: 1) urbana, conformada por dos subzonas: residencial y comercial; 2) suburbana, compuesta por lotes de fin de semana; reserva urbana; e industrias; y 3) rural. Asimismo, la Ordenanza N°567 de 2017 prohíbe cualquier tipo de construcción sobre fracciones de tierra no habilitadas, sujeto a estudios de factibilidad hidráulica y/o medio ambiente, entre otras exigencias. También presenta un regla-

3. La Ley Provincial N° 11717/99, encuadrada como de medio ambiente y desarrollo sustentable, que establece en sus principios generales un conjunto de objetivos vinculados a la preservación ambiental, el ordenamiento territorial y la racionalidad en el uso del suelo. El Decreto 101/03, que establece en el artículo 12 la condición de implementar instancias participativas de la ciudadanía y los sectores potencialmente afectados o interesados en debatir las incidencias de cualquier emprendimiento de carácter urbanístico. Los artículos 18, 19 y 26 de la Ley, que establecen que las personas físicas o jurídicas responsables de los proyectos deberán presentar estudios de impacto ambiental ante la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable.

mento de loteos y urbanizaciones (Ordenanza N°574/2017) mediante el cual regula la acción de los particulares que deseen subdividir sus propiedades, urbanas o rurales, para transformarlas en parcelas para su vivienda o venta. De manera que la Ordenanza N°582/18 dispone multas a las construcciones que no hayan sido visadas por un profesional a cargo de la oficina técnica de Obras Particulares de la comuna de Piñero.

Por otra parte, frente a la necesidad de regular las actividades vinculadas a la fumigación y la manipulación de agroquímicos, se destaca la Ordenanza N°566/17, en la que se determina una Zona de Exclusión (franja de 80 a 500 metros) y Zona de Seguridad de 3000 metros en torno a todas las áreas urbanizadas o loteos que cuenten, al menos, con un final obra. Esto también incluye a la unidad penitenciaria, las instituciones educativas, de salud y/o esparcimiento y a los cursos de agua que atraviesan el distrito de Piñero, quedando prohibida la aplicación de productos fitosanitarios por medio aéreo. Se denota así la importancia que presenta el periurbano y la definición de usos en estos espacios que no sean incompatibles con la residencia.

SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS URBANÍSTICOS

55

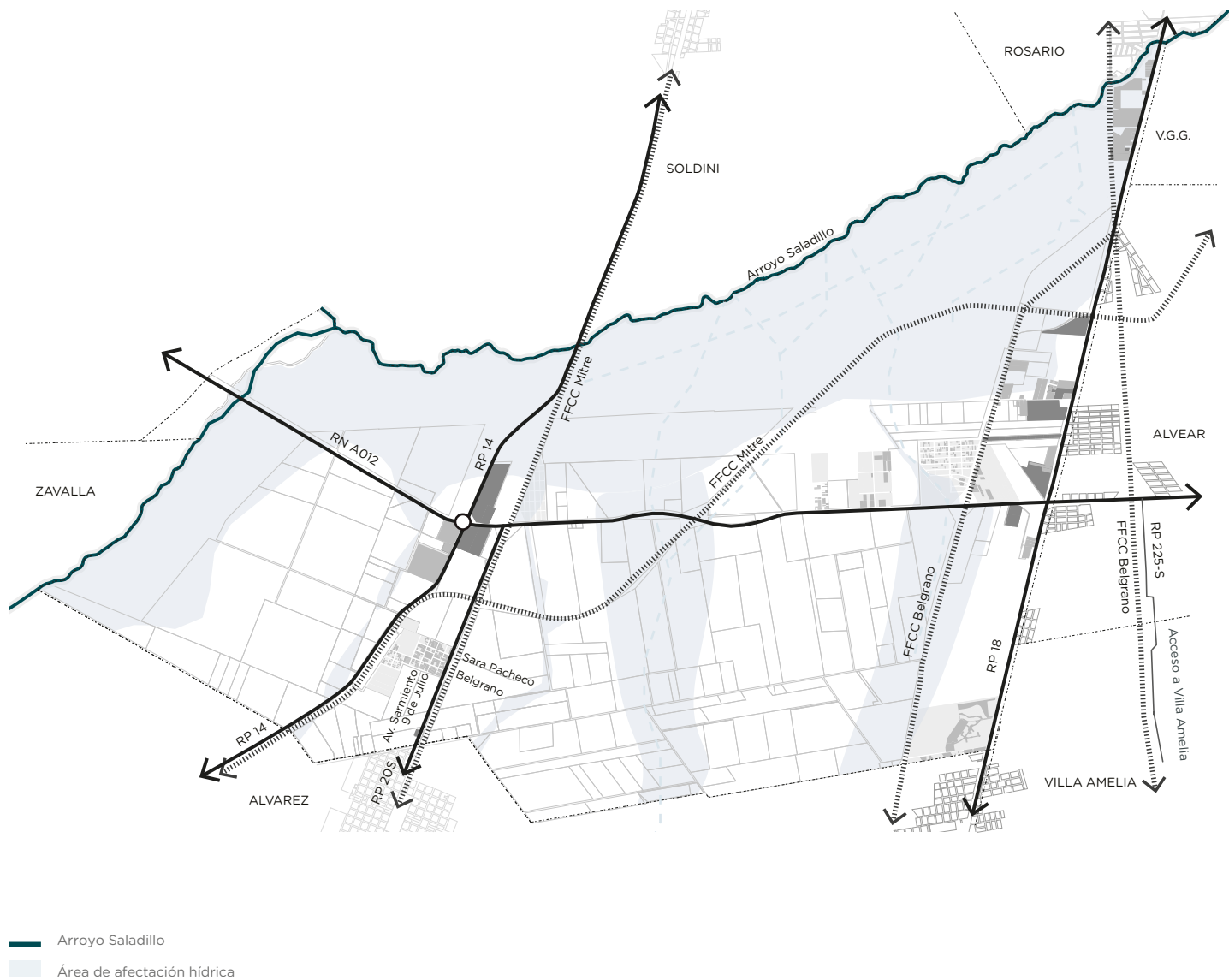
En base a la caracterización del proceso de urbanización que configura la forma física y funcional de la localidad y al diagnóstico de los sistemas generales y temas sectoriales es posible sintetizar los principales problemas y potencialidades. Los conflictos surgidos de la ausencia de un plan de ordenamiento territorial o de la generación espontánea de situaciones urbanísticas complejas, persistentes en el tiempo, ya no son parte de la información del plan, sino que constituyen los argumentos para una futura planificación. El primer paso para plantear futuras soluciones es el reconocimiento apropiado de los problemas y temas más urgentes. Se pueden identificar cuatro grandes temas para establecer una clasificación sencilla de los mismos:

- Dinámica hídrica
- Urbanización y vivienda
- Espacios libres, red de espacios públicos y áreas rurales
- Infraestructura y servicios

Dinámica hídrica

La totalidad del territorio correspondiente al distrito de Piñero pertenece a la cuenca del arroyo Saladillo, ocupando gran parte de su valle de inundación. El núcleo urbano se encuentra localizado en una divisoria de cuenca local, por lo que no recibe aportes externos de terrenos más elevados. El drenaje se realiza hacia el este, utilizando la cuneta oeste de la ruta provincial N°20-S como principal cuerpo receptor. Una vez que cruzan la ruta nacional A012, los caudales se juntan con el canal Álvarez para descargar finalmente en el arroyo Saladillo. Se registran, principalmente, los siguientes problemas:

- A unos 1200 m al oeste de la ruta provincial N°18, y de forma paralela a esta, se extiende un terraplén ferroviario. Si bien constituye una defensa para los terrenos ubicados al este del mismo, también significa una restricción al desagüe pluvial propio. Esta situación se agrava en la intersección de la ruta provincial N°18 y la ruta nacional A012, donde se observa que las barreras impuestas al escurrimiento generan la acumulación de los excedentes y el correspondiente anegamiento.
- Entre las rutas provinciales N°20-S y N°18 se desarrolla gran parte de la zona rural del distrito, estando atravesada por tres bajos naturales en dirección sur-norte. Estas líneas de escurrimiento transportan caudales provenientes de los distritos de Acebal, Carmen del Sauce y Álvarez. Dado que son interrumpidas por la presencia de la ruta nacional A012, se realiza el cruce del caudal por las alcantarillas correspondientes.
- Al norte de la ruta nacional A012 se extiende la zona de evacuación de crecidas del arroyo Saladillo. Es una zona eminentemente plana y para eventos de lluvia de baja magnitud el excedente pluvial se evacua por la continuidad de los bajos antes mencionados, que pasan a tener una sección poco definida. El desagüe del sector se ve fuertemente influenciado por la condición del arroyo, que desborda por los caudales transportados desde sectores más altos de la cuenca, a la vez que se encuentra limitada la posibilidad de aumentar el caudal enviado hacia aguas abajo, donde se sitúan zonas densamente urbanizadas de Rosario y Villa Gobernador Gálvez.

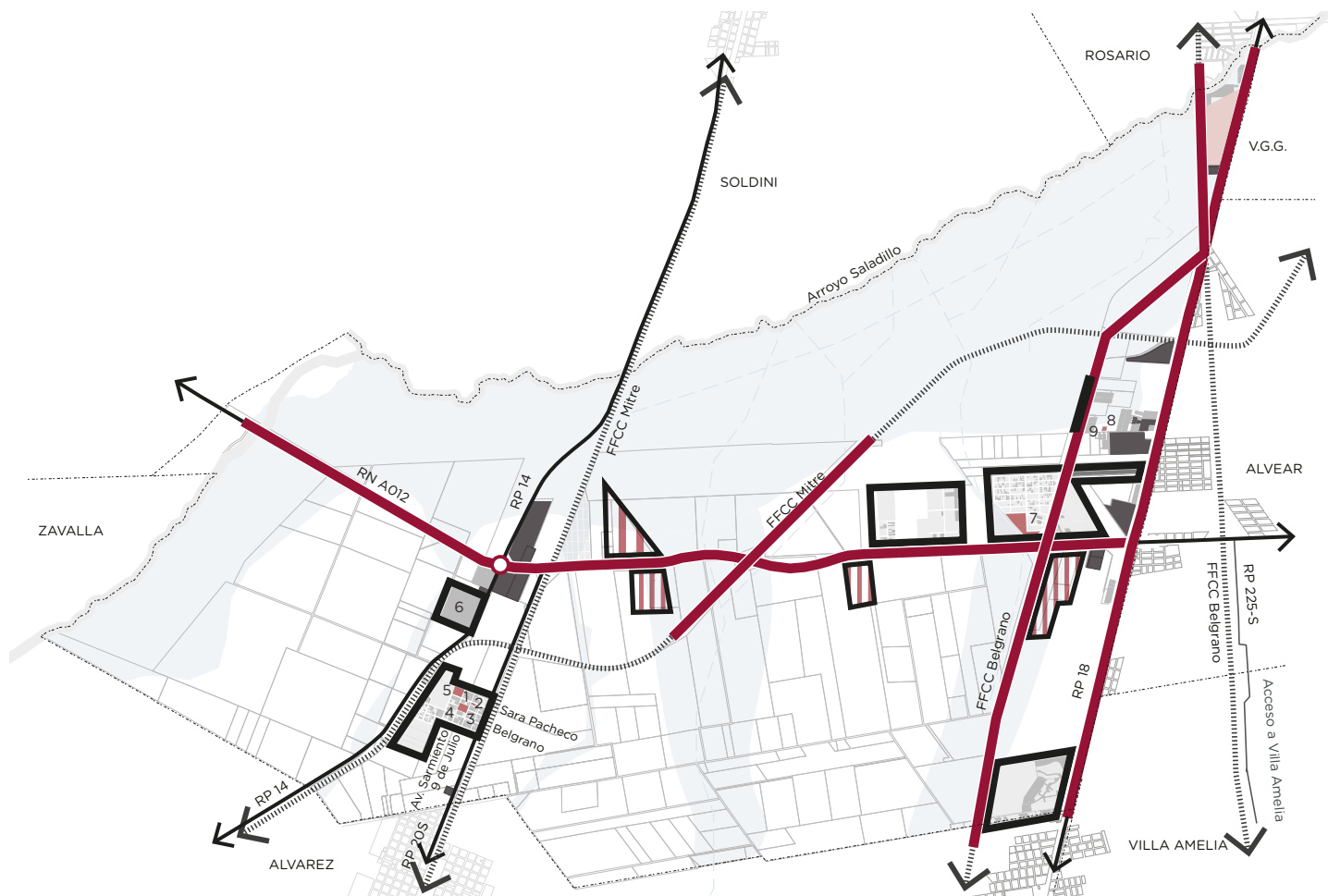


Plano 12. Problemas referidos a la dinámica hídrica

Urbanización y vivienda

En materia de urbanización y vivienda, en esta localidad como en general en el resto de los núcleos urbanos del AMR, se registran problemas comunes: importantes procesos expansivos caracterizados por sumar loteos de vivienda a las plantas urbanas originales sin incorporar en forma simultánea espacios públicos, infraestructuras, equipamientos y servicios. En términos particulares, en este caso se identifican los siguientes problemas:

- Gran dispersión del proceso de urbanización por falta de una planificación previa en distintos loteos residenciales alejados unos de otros y carentes de espacios públicos, equipamientos, infraestructura y servicios.
- Dispersión de las localizaciones industriales y de servicio complicando un desarrollo urbano integral de la localidad y creando conflictos en las áreas residenciales.
- Fragmentación territorial y desarticulación de las áreas urbanas por la presencia de las vías ferroviarias y la ruta nacional A012, que contribuyen a la desconexión entre diversos sectores.
- Carencia de instrumentos normativos que regulen adecuadamente el desarrollo de nuevas urbanizaciones.
- Existencia de canales y cursos de agua que generan problemas de anegabilidad en sectores calificados normativamente como "suelo urbano".
- Presencia de asentamientos irregulares, en su mayoría en proximidad a las vías férreas, con altos índices de conflicto y vulnerabilidad social.



- Asentamientos irregulares
- Infraestructuras que fragmentan la planta urbana
- Canales y/o arroyos que fragmentan la planta urbana
- Fragmentación y desarticulación de las áreas urbanizadas
- Loteo sin consolidación a reconvertir
- Áreas de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental

- Industrias existentes
- Principales equipamientos existentes

1. Comuna y centro de salud comunitario CeSCo
2. S.U.M. Comunal
3. Escuela primaria N° 148 "Bernardo Monteagudo"
4. Biblioteca pública "Sara Pacheco"
5. Club Atlético de Piñero - Camping "Don Erasto"
6. Unidad Penitenciaria N° 11 de Piñero
7. Sede comunal Campiñas de Piñero
8. Escuela primaria N° 1135 "Estanislao B. López"
9. Núcleo rural Escuela secundaria orientada N° 2401

Plano 13. Problemas referidos a la urbanización y la vivienda

Espacios libres, red de espacios públicos y áreas rurales

Un fenómeno también recurrente en el AMR es la carencia de espacios públicos de jerarquía y/o la falta de aprovechamiento de situaciones paisajísticas especiales. Otro tema recurrente es la falta de visualización del territorio rural, en términos de construcción del paisaje natural que rodea a los centros urbanos cuyo tratamiento podría significar, además de la incorporación de áreas verdes, su incorporación a un circuito de recorridos y nuevas viviendas en contacto con la naturaleza. En términos particulares, se registran en este caso los siguientes problemas:

- Convivencia conflictiva entre áreas rurales y áreas residenciales contiguas por falta de un tratamiento adecuado de los bordes de los sectores urbanos en contacto con parcelas rurales productivas. En especial, se registra la carencia de forestación u otros recursos que amortigüen los efectos del uso de productos agroquímicos de los cultivos extensivos.
- Subutilización de áreas de valor histórico-paisajístico, como el cuadro de estación ferroviario (por presentar asentamientos irregulares).
- Alta vulnerabilidad ambiental, especialmente por la presencia de basurales a cielo abierto, cava de residuos, existencia de desagües ilegales que contaminan zanjas y cunetas a cielo abierto (por falta de red cloacal).
- Degradación ambiental del arroyo Saladillo, principalmente debido al volcado de efluentes cloacales sin tratamiento o con tratamiento incompleto y al volcado de fluidos tóxicos provenientes de usos industriales.
- Carencia de espacios públicos sobre el borde del arroyo Saladillo, dificultando el acceso y disfrute de la ribera y su paisaje.
- Áreas de riesgo hídrico por el anegamiento de campos y de sectores urbanos debido a la condición de los suelos y a la insuficiencia del sistema de desagües.



- Convivencia conflictiva con áreas rurales
- Tramo de arroyo con gran potencial paisajístico
- Falta de tratamientos para el acceso al río y/o arroyo
- ⊙ Cava de volcados de residuos locales
- Áreas de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental

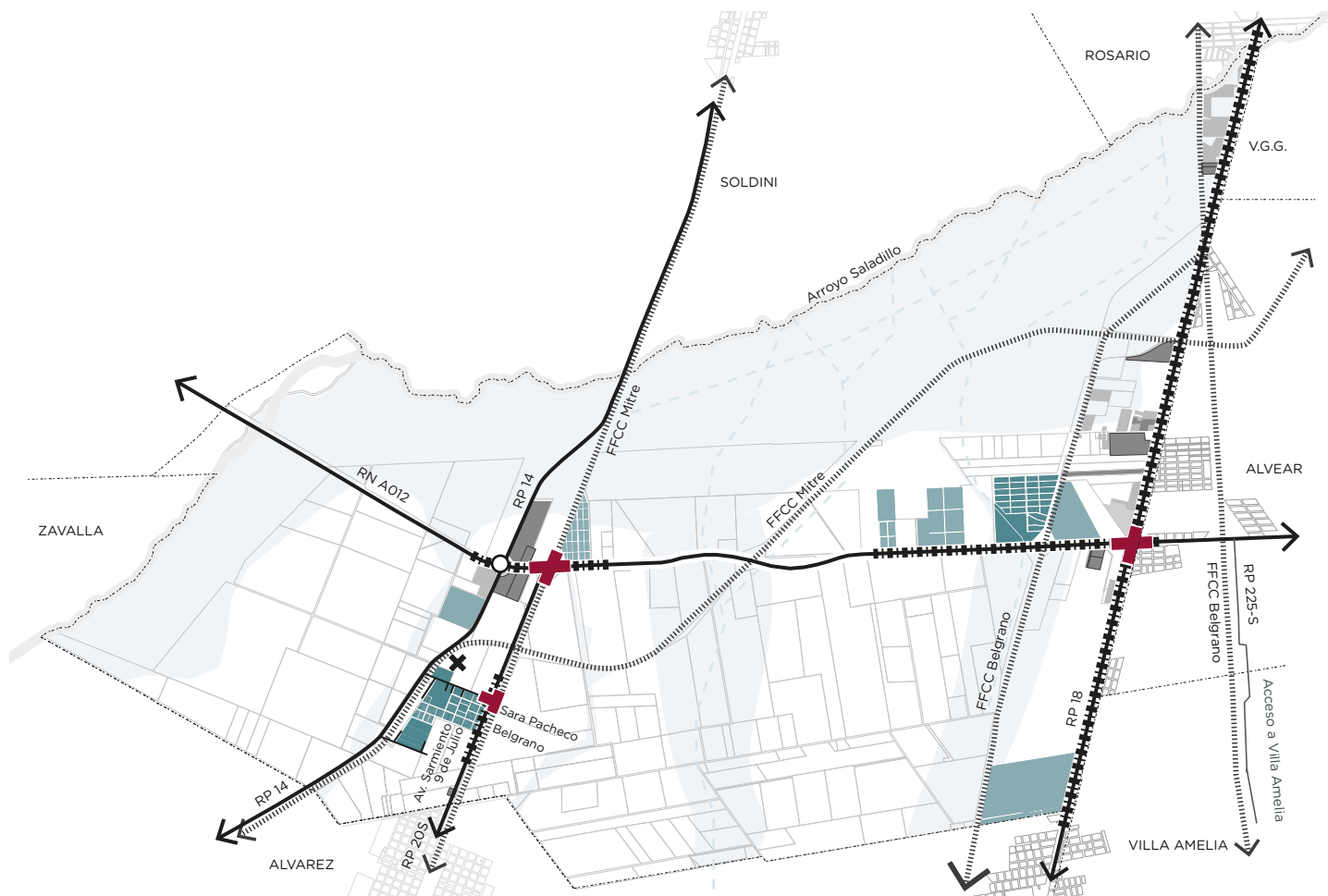
- Principales equipamientos asociados a los espacios verdes / recreativos / deportivos
1. Club Atlético Piñero - "Camping Don Erasto"
 2. Núcleo Rural Escuela Secundaria Orientada N°2401
 3. Bosque de Eucaliptus Estación FF.CC. "Don Erasto"
 4. Bosque de Eucaliptus Estación FF.CC. "La Carolina"
 5. Plaza San Martín
 6. Área de reserva Natural protegida Loteo Motta
 7. Bosque de frutales finca privada
 8. Área de reserva Natural protegida Casco Histórico
 9. Plaza Campiñas de Piñero

Plano 14. Diagnóstico de problemas y potencialidades en los espacios libres

Infraestructuras y servicios

En términos de infraestructura y servicios, en esta localidad como en general en el resto de los núcleos urbanos del AMR, se registran problemas comunes importantes vinculados, como ya se dijo, a los procesos expansivos. También, los que se generan por falta de recursos en muchas comunas y/o municipios para afrontar el costo significativo que representa el desarrollo de las obras. En términos particulares, en este caso se identifican los siguientes problemas:

- Importantes problemas de accesibilidad a los sectores residenciales ubicados sobre la ruta nacional A012 (por la funcionalidad de esta vía, destinada fundamentalmente al tránsito de carga) y sobre la ruta provincial N°18 (por sus características de vía rápida). En ambas situaciones existe una falta de previsibilidad en la definición de las trazas en los tramos urbanizados, donde faltan calles colectoras e ingresos adecuados a los sectores residenciales e industriales.
- Conflictividad en el sistema de movilidad, registrando una notable desconexión entre los diversos sectores urbanizados en la jurisdicción, como también hay congestionamientos y cruces problemáticos en la ruta nacional A012 con la ruta provincial N°18 y con la ruta provincial N°20-S.
- Fricción del transporte de cargas en sectores urbanos, debido a que el tránsito de cargas provoca serios niveles de congestión vehicular y un alto impacto ambiental.
- Problemas de conectividad y accesibilidad urbana por las interrupciones que generan las infraestructuras ferroviarias.
- Falta de tratamiento integral de la problemática hídrica y presencia de canales clandestinos.
- Carencia de infraestructuras y servicios en diversas áreas urbanas; en especial, se destaca la falta de red cloacal.



▬▬▬ Fricción de transporte de cargas

⊕ Congestionamiento en los accesos a la ruta/ Cruces problemáticos

Niveles de consolidación de los servicios urbanos

■ Manzanas consolidadas con nivel medio de servicios (gas y agua)

⊗ Residuos sólidos urbanos

Plano 15. Diagnóstico de problemas y potencialidades en las infraestructuras y servicios

64 IDENTIFICACIÓN DE LAS POTENCIALIDADES LOCALES

Entre las potencialidades relevadas en Piñero se destaca su favorable localización, ya que es una de las localidades del AMR ubicada de forma contigua a la ciudad central, Rosario, y en el cruce de dos infraestructuras viales de gran peso a nivel regional: la ruta nacional A012 y la ruta provincial N°18. Cuenta con un servicio también de alcance regional como lo es la Unidad Penitenciaria N°11, la cual atrae a diversos visitantes que asisten a la localidad con asidua frecuencia. En relación a los tres grandes temas detallados en el punto anterior, se identifican las siguientes potencialidades locales:

Urbanización y vivienda

- Disponibilidad de suelo vacante dentro de la planta urbana para contribuir a paliar el déficit de vivienda mediante el desarrollo de una política de completamiento y reestructuración de los loteos aislados, ubicados a lo largo de la ruta nacional A012, y de los nuevos loteos aprobados junto al núcleo urbano original.
- Posibilidad de replantear los sectores urbanos dispersos, otorgándoles una mayor conexión entre sí y un carácter distintivo, impulsando el completamiento de las infraestructuras y los servicios y la incorporación de nuevos programas de vivienda con la provisión de espacios públicos y equipamientos comunitarios.
- Posibilidad de potenciar el desarrollo de las actividades produc-

tivas industriales en áreas debidamente planificadas, evitando los conflictos con áreas urbanas y rurales.

Espacios libres y red de espacios públicos

- Presencia de elementos de valor patrimonial y paisajístico, con capacidad de configurar una estructura de espacios públicos.
- Presencia del arroyo Saladillo (de gran potencial paisajístico-recreativo), que posibilita prever la incorporación de nuevos accesos y espacios públicos en torno al mismo.
- Existencia de grandes predios forestados y masas arbóreas de relevante valor ambiental.

Infraestructuras y servicios

- Presencia de importantes vías de comunicación y transporte, entre los que se destacan las vías de los ferrocarriles General B. Mitre y Gral. M. Belgrano, la ruta nacional A012 y las rutas provinciales N°14, N°20-S y N°18.
- Posibilidad de desarrollo de colectoras a ambos lados de la ruta nacional A012 y de la ruta provincial N°18 en los sectores urbanizados y generación de un ingreso alternativo desde esta última ruta para mejorar la accesibilidad a los barrios ubicados sobre la A012.





CAPÍTULO 3.

PROPUESTA

El Plan Urbano Local (PUL) de Piñero está pensado para ser desarrollado en un escenario temporal fijado hasta el 2030, aproximadamente. Parte de la agenda de trabajo a sostener en dicho plazo se basa en una serie de acuerdos compartidos con el resto de las localidades que integran el ECOMR, con acciones que comprometen a los distintos niveles del Estado.

El PUL define el proyecto urbanístico deseado y posible de transformación a futuro de la comuna. Es una herramienta para impulsar modificaciones en su estructura física y funcional, ordenar la acción pública y promover la inversión privada.

Contiene directrices generales de ordenamiento integral del territorio comunal y define proyectos de carácter estructural para el logro de un desarrollo positivo. Fija procedimientos (modalidades e instrumentos) para orientar la gestión local.

Propone una estrategia para la transformación urbanística, basada en la definición de las políticas generales a aplicar en todo el territorio local, referidas a los distintos temas que inciden en el desarrollo urbano: ordenamiento de suelo, sistema vial, espacios públicos, equipamientos colectivos e infraestructura y servicios básicos. Define también las políticas a aplicar en temáticas sectoriales más específicas: vivienda; accesibilidad y movilidad; patrimonio histórico, arquitectónico y urbanístico; industria; servicios y medio ambiente.



68 RELACIÓN ENTRE EL PLAN METROPOLITANO Y EL PLAN URBANO LOCAL

CRITERIOS GENERALES

Las Directrices de Ordenación Territorial (DOT) han fijado criterios comunes a sostener por parte del conjunto de localidades ECOMR en materia de: (1) definición de patrones de urbanización y usos del suelo sostenibles; (2) protección y optimización de recursos ambientales y patrimoniales; (3) estructuración de la accesibilidad y conectividad en forma eficiente; (4) promoción de un desarrollo integral, productivo y de servicios; (5) mejora en las condiciones de saneamiento ambiental e infraestructuras; (6) coordinación estratégica y asociativa de actores; y (7) distribución policéntrica y equilibrada de equipamientos y servicios. Los preceptos antes mencionados pueden sintetizarse en catorce criterios generales:¹

1. *Favorecer la diversidad del territorio y mantener la referencia de su matriz biofísica.* La diversidad es un valor del territorio. Los objetivos de equilibrio nunca deben entenderse como propuesta de homogeneización. La matriz biofísica es un referente seguro para los proyectos de futuros ámbitos territoriales.

2. *Proteger los espacios naturales, agrarios y no urbanizables en general, como componentes de la ordenación del territorio.* Aquellas áreas que en el planeamiento urbanístico de base municipal son a menudo periféricas o residuales pasan a ser elementos fundamentales y estructurantes en la ordenación del territorio.
3. *Preservar el paisaje como un valor social y un activo económico del territorio.* El paisaje es la imagen que nos transmite el territorio, a través de la cual somos capaces de sentirlo e identificar nuestra pertenencia y arraigo a un lugar. El paisaje es hoy también un factor, a veces muy importante, de creación de riqueza.
4. *Moderar el consumo de suelo.* El suelo con aptitud para la implantación urbana e industrial es un recurso escaso, cuyo despilfarro, a menudo evidente, debe evitarse de cualquier manera. Una utilización más eficiente de las áreas ya urbanizadas sería un objetivo a mantener en todo momento. El déficit habitacional y la capacidad de los tejidos urbanos consolidados para albergar nuevas viviendas son dos índices claves para evaluar cualquier política de expansión del suelo urbano. Las áreas de expansión deben estar condicionadas, preferentemente, a la consolidación de la planta urbana existente.
5. *Favorecer la cohesión social del territorio y evitar la segregación espacial de las áreas urbanas.* La cohesión social es uno de los tres pilares de la sostenibilidad. El planeamiento terri-

1. Con algunas mínimas modificaciones, los criterios generales se basan en los Criterios de Planeamiento Territorial desarrollados por Juli Esteban. Véase: Esteban, J. (2004). Criteris de planejament territorial. Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques Secretaria per a la Planificació Territorial. Programa de Planejament Territorial.

torial debe favorecer la cohesión, promoviendo el verdadero equilibrio territorial, aquel que se refiere al acceso de todos los habitantes a los equipamientos y servicios.

6. **Proteger y potenciar el patrimonio urbanístico que vertebra el territorio.** El AMR tiene un sistema de ciudades y comunas que a lo largo de la historia han sido la columna vertebral de su territorio. Se trata de un rico patrimonio urbanístico que hay que proteger y reforzar en su papel estructural del desarrollo territorial, frente a implantaciones ex-novo, pretendidamente autónomas pero a menudo parasitarias de aquel sistema histórico.
7. **Facilitar una política de vivienda eficaz, asequible y urbanísticamente integrada.** Las políticas de fomento de la vivienda, en especial de vivienda asequible, deben centrarse en las ciudades y comunas con mayor entidad urbana, lo cual sin duda favorecerá la integración y el acceso a los servicios de los nuevos habitantes. El planeamiento local debe contemplar las directrices de reequilibrio del espacio para viviendas –y también para actividades económicas y equipamientos–, sobre todo en el contexto de una creciente integración funcional de cada sistema o corredor urbano. Asimismo, en cada nuevo desarrollo urbanístico deberá considerarse un porcentaje de lotes, para cubrir el déficit de vivienda social en sectores medios y sectores de más bajos recursos.
8. **Propiciar la convivencia de actividades y viviendas en las áreas urbanas y racionalizar la implantación de polígonos industriales y terciarios.** Convendrá fomentar, a través de los tipos edificatorios y las normativas de usos, la convivencia en

la ciudad de viviendas y de todo tipo de actividades compatibles con las mismas, en especial el comercio y las oficinas. Las actividades que por su naturaleza o dimensión requieran una implantación separada pueden justificar la creación de áreas especializadas bajo los criterios de minimizar su número, tener una ordenación coherente con su entorno, disponer de accesibilidad suficiente y mancomunar cargas y beneficios entre municipios interesados.

9. **Velar por el carácter compacto y continuo de la extensión urbana.** Reafirma el rechazo, ya apuntado anteriormente, a las implantaciones aisladas. Asimismo, preconiza que los crecimientos urbanísticos por extensión se produzcan según lógicas de continuidad de las tramas urbanas existentes y tengan unas densidades que comporten un buen aprovechamiento del suelo que se urbaniza.
10. **Velar por el carácter continuo de la red de espacios libres.** Las regulaciones normativas provinciales y nacionales identifican los principales espacios naturales protegidos (ej. Ley Nac. N°25.675, Ley Prov. N°11.717, entre otras), no obstante, no garantizan la conectividad entre sus elementos. Se trata de articular las piezas aisladas, a través de la incorporación de nuevos conectores, que se verifican y diseñan.
11. **Reforzar la estructura nodal del territorio a través del crecimiento urbano.** El sistema urbano del AMR tiene una rica estructura nodal, a la vez que en las últimas décadas ha sufrido un proceso continuo de dispersión en el territorio. Se trata de que en el futuro el desarrollo urbanístico que pueda producirse cambie las pautas habituales de aumento

70

de la dispersión por las de contribuir a reforzar los nodos principales del territorio. Es bastante claro que el aumento del peso de las localidades del AMR conducirá a un modelo mejor -funcional, social y ambiental- que la contumacia en la dispersión.

12. *Hacer de la movilidad un derecho y no una obligación.* Nunca se puede garantizar que determinados ciudadanos tendrán el lugar de trabajo cerca de su vivienda, pero en un modelo de áreas residenciales de baja densidad y áreas especializadas de actividad económica, puede asegurarse que todos lo tendrán lejos y con improbable transporte público. Tejidos urbanos mixtos y compactos pueden liberar a muchas personas de la obligación de desplazarse en vehículo privado para ir al trabajo o acceder a los equipamientos y servicios. Asimismo, al igual que otras redes de servicio, la accesibilidad al transporte público debe ser una condición principal para los desarrolladores y gobiernos locales a la hora de plantear nuevas áreas de expansión, tanto residenciales como productivas.
13. *Facilitar el transporte público mediante la polarización y la compacidad de los asentamientos.* A través del reforzamiento nodal que se preconiza en el criterio 11 y del carácter compacto y mixto de los tejidos urbanos que se propone en los criterios 10 y 12, se crean las condiciones para dotar de un transporte público eficiente tanto a los movimientos intra-urbanos como a los inter-urbanos.
14. *Atender especialmente la vialidad que estructura territorialmente los desarrollos urbanos.* El planeamiento del territorio

ha de poner especial atención en aquellas propuestas viarias que por capacidad y trazado pueden estructurar las extensiones periféricas y los aglomerados supramunicipales de los últimos decenios. Aquellas vías que no han podido ser abordadas por planes urbanísticos municipales por la insuficiencia de su ámbito y que tampoco, por otras razones, han sido consideradas en los planes de carreteras.

CRITERIOS PARTICULARES ADOPTADOS PARA LAS LOCALIDADES DEL CUADRANTE OESTE

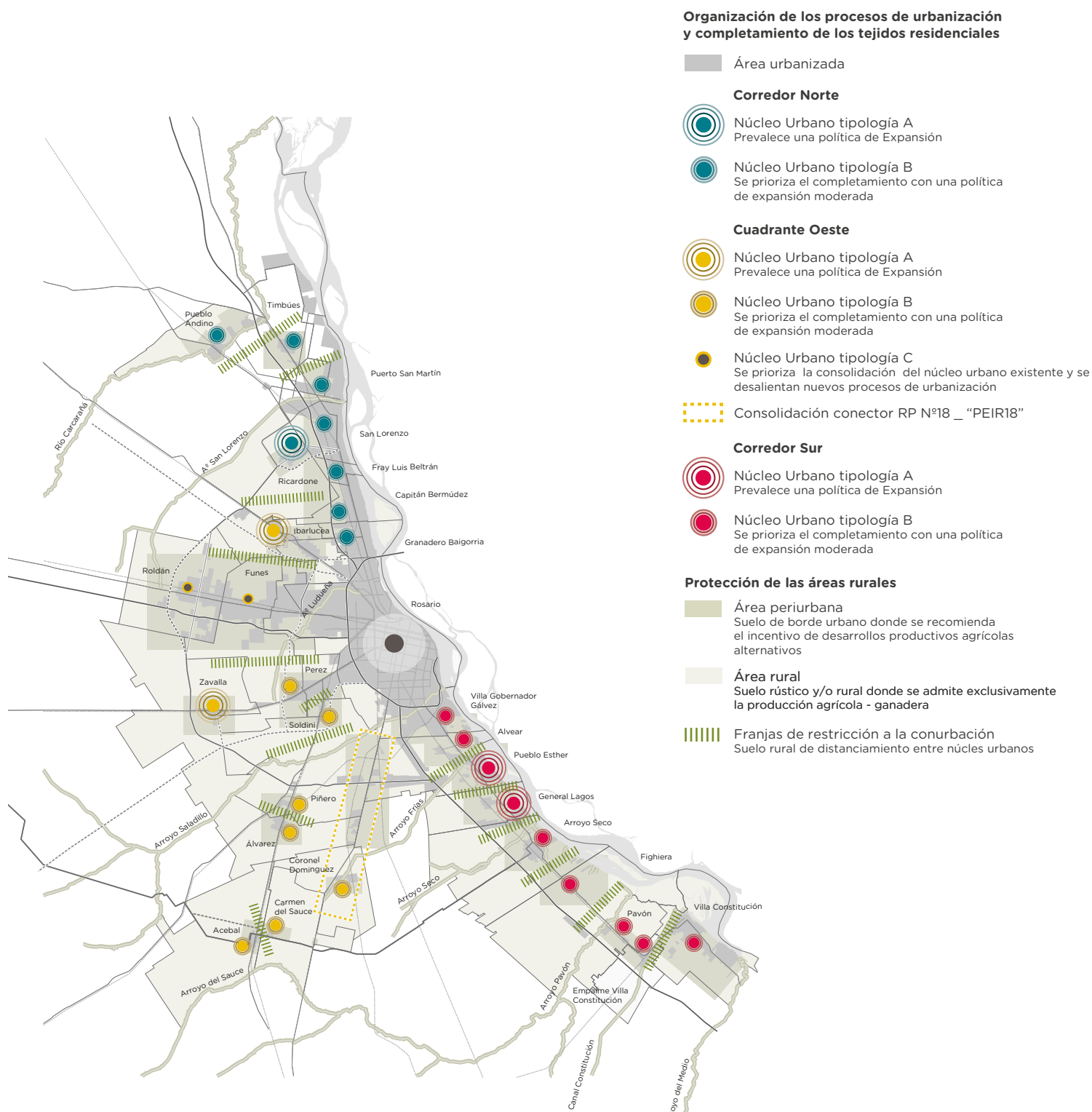
Las localidades que conforman el Cuadrante Oeste Metropolitano comparten ciertos rasgos particulares que las distinguen en el contexto territorial del AMR y que, por tanto, merecen una consideración especial en cuanto a las estrategias de planeamiento. Se trata de núcleos urbanos independientes que mantienen su identidad gracias a la presencia de áreas rurales que las circundan y distancian evitando un proceso intensivo de conurbación (como sí se ha dado en el Corredor Norte). Mayormente, son franjas diferenciadas y delineadas en torno a los arroyos, cañadas y áreas rurales, que reconocen diversos corredores viales como ejes centrales de conexión (autopista Rosario-Córdoba, rutas nacionales N°34, N°9, N°33, A012 y rutas provinciales N°14, N°34-s, N°20-s).

En relación con los usos industriales, a nivel metropolitano se apunta a evitar la yuxtaposición de la residencia con la actividad productiva de mayor impacto ambiental, sin desalentar la convivencia de la vivienda con usos productivos compatibles y de menor impacto. Asimismo, el reordenamiento de las actividades productivas y las áreas logísticas favorecerá la convivencia de los diversos usos existentes en cada localidad del cuadrante. Una perspectiva integral de la localización de las industrias y empresas que considere su relación con la residencia permitiría mejorar la convivencia entre ambas partes.

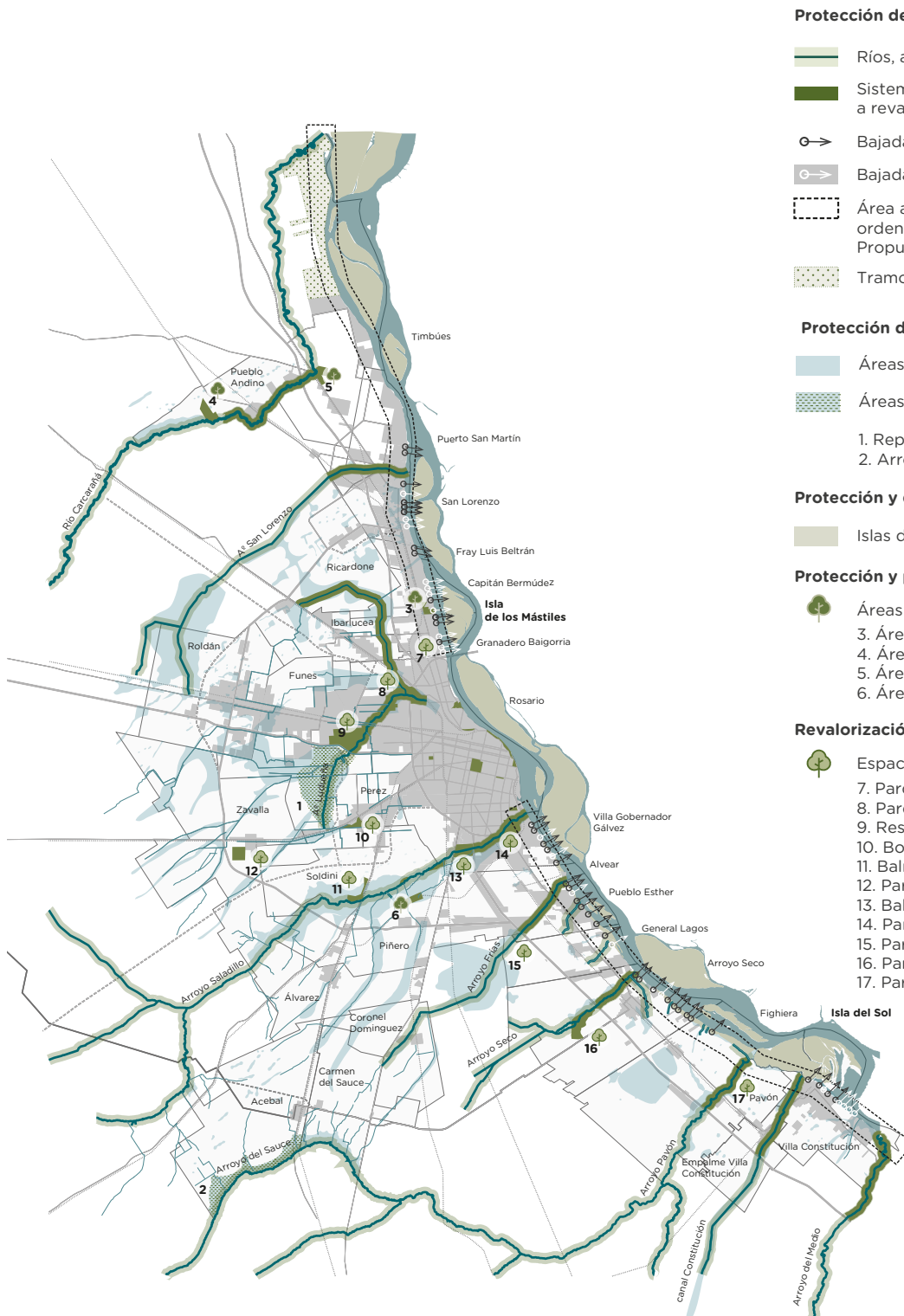
La protección de sus recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo local sino también al metropolitano. Se valoran los componentes ambientales y paisajísticos que estructuran el

territorio metropolitano y constituyen factores claves para mejorar la calidad de vida de los habitantes. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural que se encuentran degradados y proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado.

La aspiración de contar con un sistema de ciudades conectadas por una accesibilidad y conectividad eficiente se logrará en la medida en que se puedan articular y ordenar distintas formas de conectividad (vial, ferroviaria de carga y de pasajeros) conformando un sistema en red. Para optimizar el desarrollo de una región, cada unidad territorial menor (municipios y comunas) debe ser parte de una propuesta que apunta a la consolidación de un modelo territorial en el cual concurren dos escalas de ordenación urbanística: la metropolitana y la local. Este modelo será el que defina el rumbo de la reestructuración económica y social de toda el área, mediante una estrategia basada en objetivos de carácter territorial. De este modo, se pretenden identificar los grandes sistemas que le serán tributarios: la canalización del transporte de cargas, la consolidación de los corredores interurbanos, priorizando el transporte de pasajeros, y la articulación intercomunal como alternativa a las vías regionales.



Plano 16. Definición de patrones de urbanización y uso del suelo sostenible



Protección de las márgenes de los cursos de agua

- Ríos, arroyos y canales
- Sistemas ribereños de penetración a revalorizar
- Bajadas y/o accesos públicos a la ribera existentes
- Bajadas y/o accesos públicos a la ribera propuestos
- Área afectada por el Anteproyecto de “Ley de ordenamiento territorial de los frentes ribereños” Propuesta ECOM
- Tramo ribereño de protección rural y/o ambiental

Protección de áreas bajas

- Áreas con afectación hídrica
 - Áreas bajas a proteger
1. Represa Arroyo Ludueña
 2. Arroyo Pavón

Protección y desarrollo sostenible de las islas

- Islas del Río Paraná

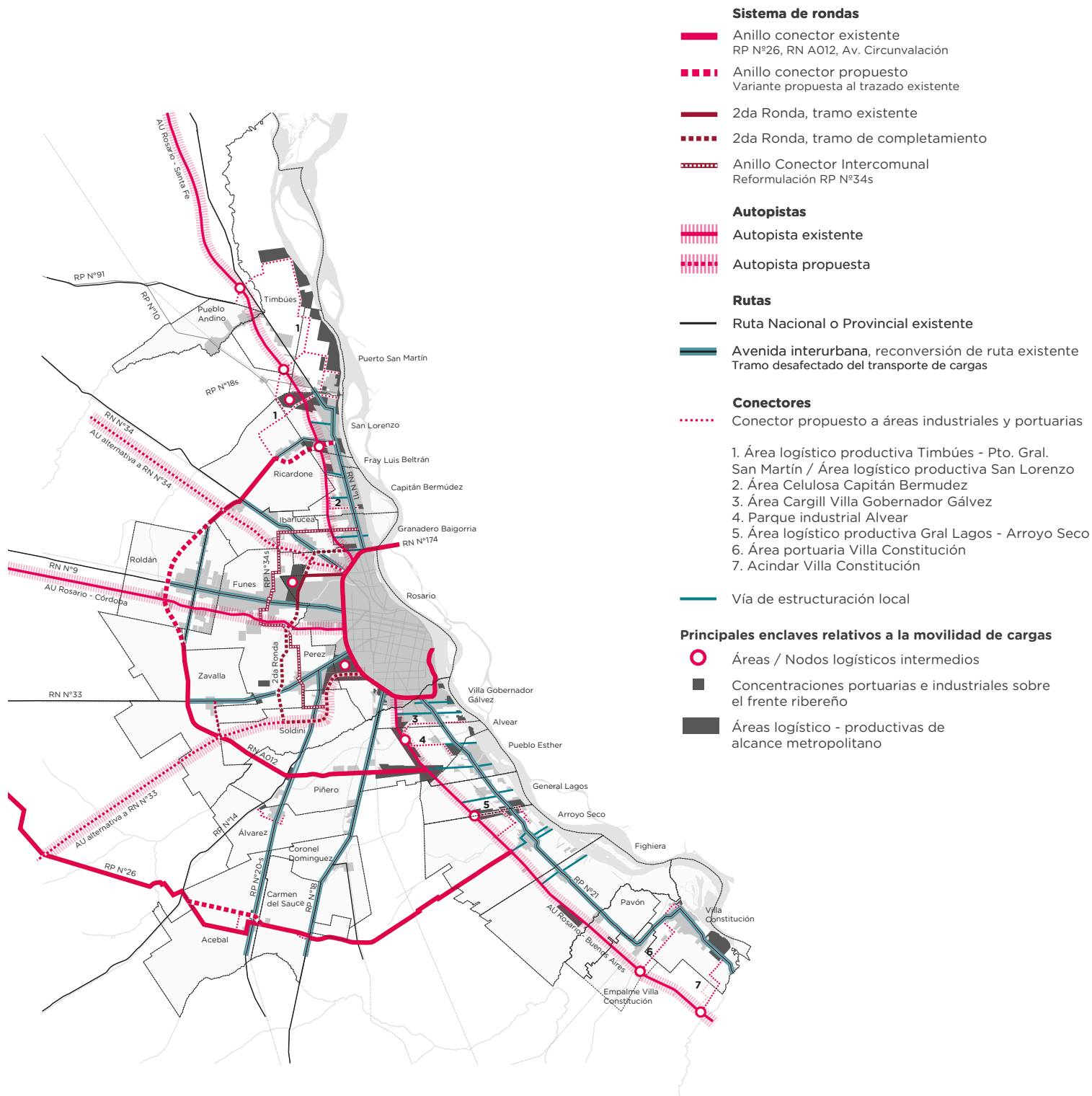
Protección y puesta en valor de áreas forestadas

- Áreas forestadas
3. Áreas forestada Celulosa Argentina S.A
 4. Área forestada de Pueblo Andino
 5. Área forestada de Villa La Ribera
 6. Área forestada de Piñero

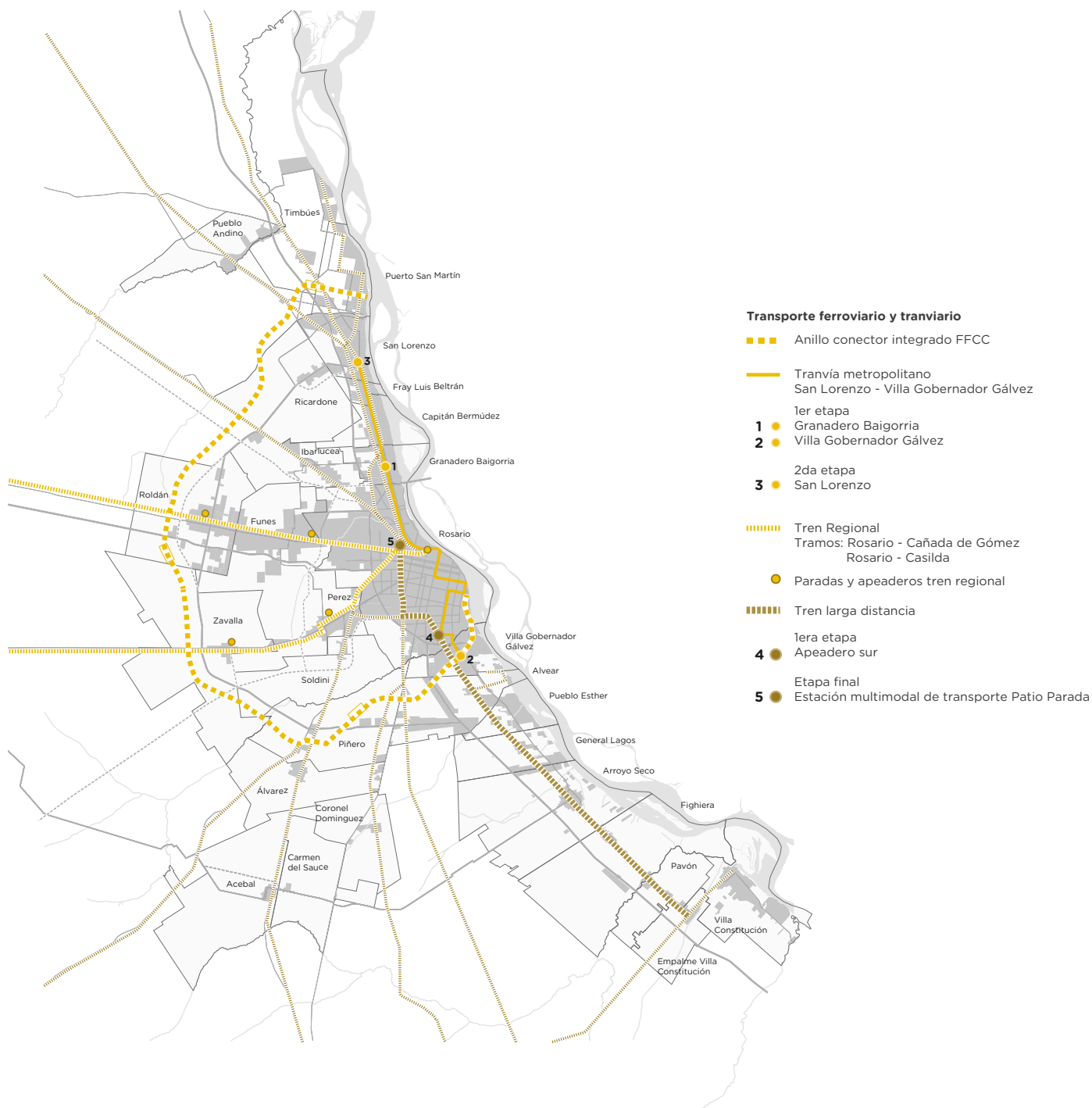
Revalorización y creación de parques metropolitanos

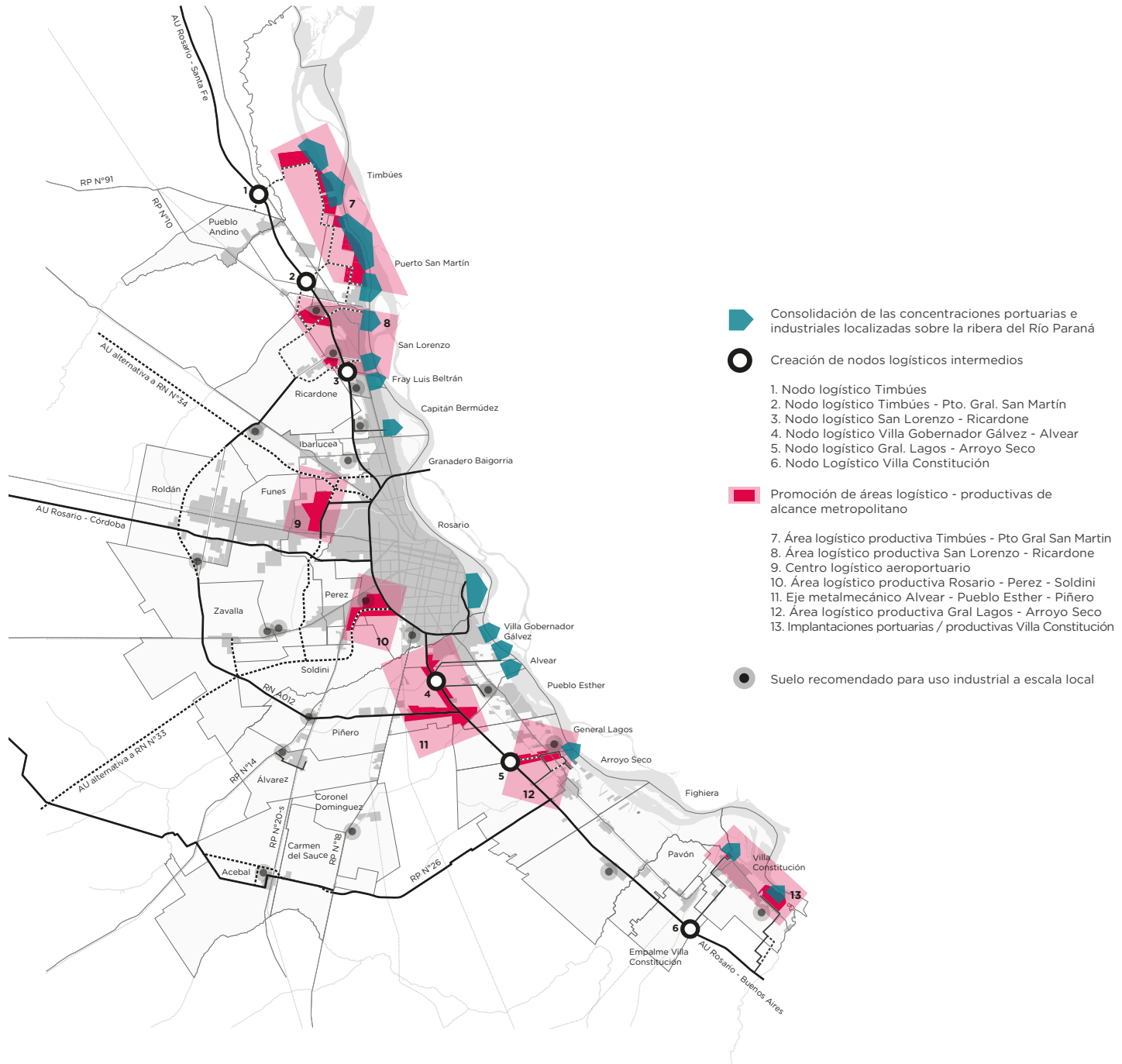
- Espacios naturales identificados a revalorizar
7. Parque de la Cabecera
 8. Parque Bosque de los Constituyentes
 9. Reserva Natural Funes
 10. Bosque de los Eucaliptus Pérez
 11. Balneario de Soldini
 12. Parque Villarino Zavalla
 13. Balneario Los Angeles Rosario / VGG
 14. Parque Regional Sur Rosario / VGG
 15. Parque del Arroyo Frías Alvear / Pueblo Esther
 16. Parque de Arroyo Seco
 17. Parque de Arroyo Pavón

Plano 17. Protección y optimización de los recursos ambientales y patrimoniales



Planos 18 y 19. Estructuración de la accesibilidad y conectividad en forma eficiente





Plano 20. Promoción de un desarrollo integral productivo y de servicios

Provisión de servicio de agua apta para consumo

Tomas de agua, plantas potabilizadoras, estaciones de bombeo

- ▼ Existentes
 1. Planta potabilizadora Rosario
 2. Estación de bombeo
- ▽ A ampliar
 3. Planta potabilizadora G.Baigorria
- ▽ Propuestas
 4. Planta potabilizadora en Timbúes
 5. Planta potabilizadora en Figuiera
 6. Cisterna y Estación de bombeo

- Acueductos existentes
- - - Acueductos en ejecución
- Acueductos a ejecutar (1ra etapa)
- Acueductos a ejecutar (2da etapa)

Saneamiento hídrico de líquidos cloacales

Planta de tratamiento de líquidos cloacales

- Existentes
- A reformular
- Propuestas
 4. Planta Depuradora Rosario Norte
 5. Planta Depuradora Rosario Sur
 6. Planta Depuradora en Zavalla

Erradicación de basurales, reparación y recuperación de terrenos contaminados

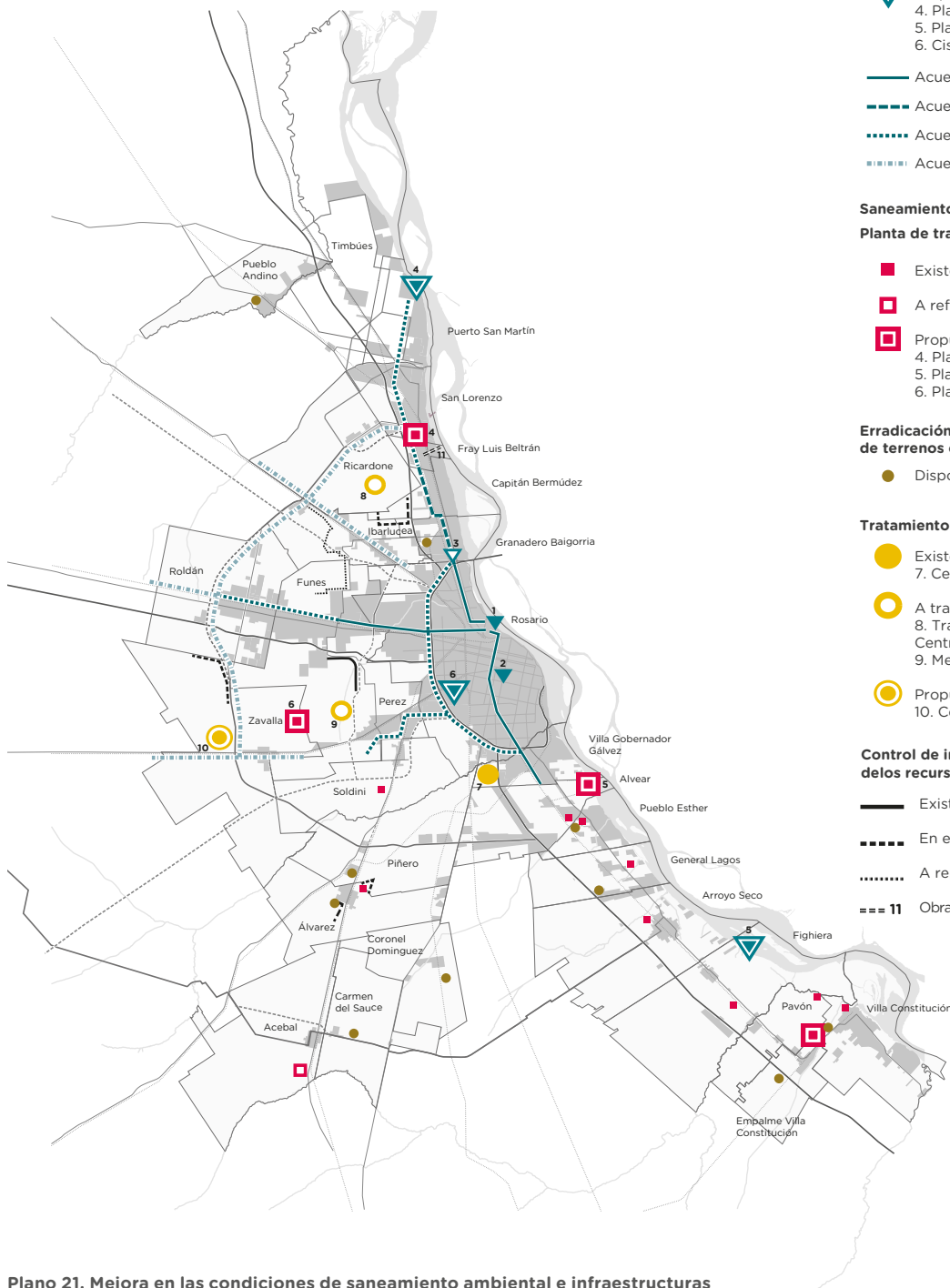
- Disposición final de residuos (a erradicar)

Tratamiento y disposición de Residuos Sólidos Urbanos

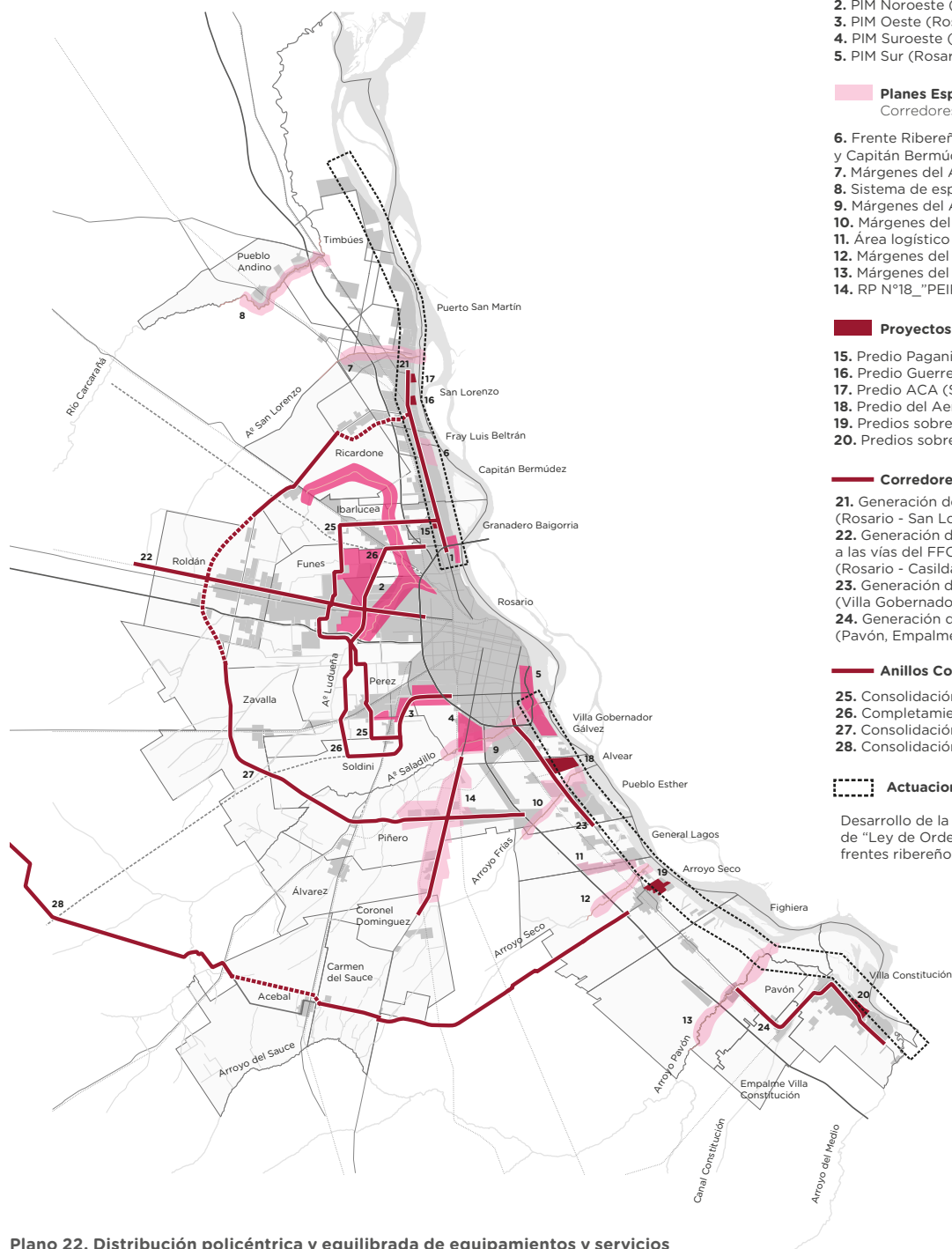
- Existentes
 7. Centro GIRSU en Villa Gobernador Gálvez
- A transformar
 8. Transformación del relleno de Ricardone en un Centro GIRSU
 9. Mejoramiento del relleno de Pérez
- Propuestas
 10. Centro GIRSU con localización a definir en COM

Control de inundaciones y manejo responsable de los recursos hídricos Presas retardadoras

- Existentes
- - - En estudio
- A replantear
- == 11 Obra hidráulica de protección y reservorio (Fray Luis Beltrán)



Plano 21. Mejora en las condiciones de saneamiento ambiental e infraestructuras



Planes Especiales Interjurisdiccionales
Rosario - Localidades linderas

- 1. PIM Norte (Rosario - G.Baigorria)
- 2. PIM Noroeste (Rosario - Ibarlucea - Funes)
- 3. PIM Oeste (Rosario - Pérez - Soldini)
- 4. PIM Suroeste (Rosario - V.G.Gálvez)
- 5. PIM Sur (Rosario - V.G.Gálvez)

Planes Especiales Interjurisdiccionales
Corredores Norte y Sur - Cuadrante Oeste

- 6. Frente Ribereño Fray Luis Beltrán y Capitan Bermúdez
- 7. Márgenes del Arroyo San Lorenzo
- 8. Sistema de espacios públicos del Río Carcaraña
- 9. Márgenes del Arroyo Saladillo
- 10. Márgenes del Arroyo Frías
- 11. Área logístico productiva en Gral. Lagos y Arroyo Seco
- 12. Márgenes del Arroyo Seco
- 13. Márgenes del Arroyo Pavón
- 14. RP N°18_ "PEIR 18"

Proyectos Especiales

- 15. Predio Paganini (Granadero Baigorria)
- 16. Predio Guerrero Pagoda (San Lorenzo)
- 17. Predio ACA (San Lorenzo)
- 18. Predio del Aeroclub (Alvear)
- 19. Predios sobre la ribera (Arroyo Seco)
- 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 Mitre (Rosario - Casilda)
- 23. Generación de un Corredor Metropolitano RN N°21 (Villa Gobernador Gálvez, Alvear y Pueblo Esther)
- 24. Generación de un Corredor Metropolitano RN N°21 (Pavón, Empalme Villa Constitución y Villa Constitución)

Anillos Conectores Integrados

- 25. Consolidación del Anillo Conector Intercomunal RP N°34s
- 26. Completamiento de la 2da Ronda
- 27. Consolidación del Anillo Conector A012
- 28. Consolidación del Anillo Conector RP N°26

Actuaciones 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 ECOM

Plano 22. Distribución policéntrica y equilibrada de equipamientos y servicios

SÍNTESIS DE LAS ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PARA EL CUADRANTE OESTE METROPOLITANO (COM)

El Cuadrante Oeste del Área Metropolitana de Rosario se extiende al oeste de la ciudad de Rosario, conformado por un marco territorial complejo que incluye diversos municipios y comunas. Las localidades que lo integran son: Ibarlucea, Funes, Roldán, Pérez, Zavalla, Soldini, Piñero, Álvarez, Coronel Domínguez, Acebal y Carmen del Sauce. Su estructura territorial está asociada a diferentes componentes viales y ferroviarios.

En el Cuadrante Oeste Metropolitano se reconocen distintos procesos de crecimiento y expansión urbana que, en general, responden al modelo de ciudad dispersa, que se distingue, especialmente, por presentar un patrón de urbanización basado en desarrollos residenciales de baja densidad, escasa dotación de infraestructuras y una movilidad apoyada, casi en exclusividad, en el uso del automóvil particular. Si bien este proceso de formación de áreas suburbanas se inicia en las localidades que fueron tradicionalmente centros recreativos estacionales y de fin de semana (Funes y Roldán), en las últimas dos décadas se incrementa esta dinámica también en el resto de las localidades de este cuadrante, como Ibarlucea, Zavalla, Soldini, Piñero y Álvarez. Frente a estas tendencias de crecimiento disperso, se propone una estrategia de contención y reorientación de estos procesos, alentando las operaciones de completamiento del tejido urbano en todas las localidades.

Este cuadrante, por su gran conexión territorial, presenta un notable crecimiento, especialmente en los últimos años, de desarrollo de industrias y áreas calificadas para tal fin. A su vez, posee una extensa superficie de suelo destinada a actividades rurales extensivas, como también se destaca el desarrollo de actividades de producción fruti y flori-hortícolas en distintas comunas y municipios, que constituye un componente identitario del sector oeste metropolitano. Asimismo, se destaca un valioso sistema hídrico, al presentar un suelo atravesado por un gran número de canales, cauces, cañadas, paleo-cañadas, lagunas y sectores deprimidos, que forman parte de las cuencas de los arroyos Ludueña y Saladillo.

De acuerdo con los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantea para el Área Metropolitana de Rosario, en el Cuadrante Oeste se propone:

- Desarrollo de un sistema eficiente de movilidad integral, para evitar el paso de camiones por las plantas urbanas de las localidades del cuadrante y canalizando el transporte de cargas mediante un sistema de corredores logístico.
- Construcción de una nueva traza vial jerárquica como alternativa a la ruta nacional N°33 (en una primera instancia como ruta provincial), para encauzar el tráfico de cargas y evitar su ingreso a las plantas urbanas de Pérez, Soldini y Zavalla.
- Implementación de un “sistema de rondas”, conformado por dos circuitos metropolitanos diferentes: 1) la segunda ronda, para facilitar y mejorar la llegada al aeropuerto desde las distintas localidades (Granadero Baigorria, Ibarlucea, Funes, Pérez y Soldini); 2) el anillo conector intercomunal, rectificando y mejorando la ruta provincial 34s, para reforzar la comunicación entre seis centros urbanos (Granadero Baigorria, Ibarlucea, Funes, Pérez, Soldini y Rosario).

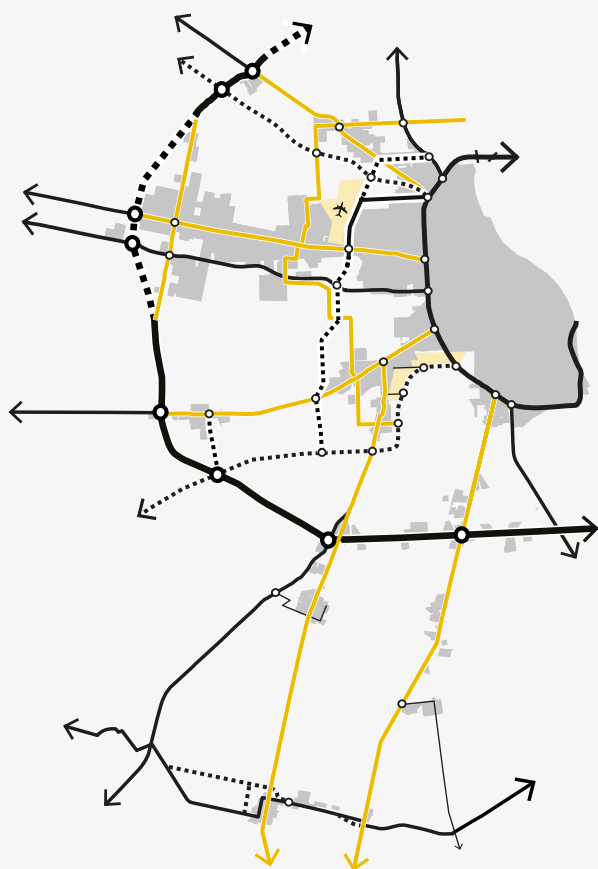
80

- Reconversión de rutas en avenidas interurbanas, en el tramo en que atraviesan cada núcleo poblado, mejorando la conexión entre los municipios y comunas que conforman el cuadrante.
- Consolidación y desarrollo de áreas logísticas productivas de carácter metropolitano, a fin de concentrar la actividad industrial, logística y de servicios en sectores estratégicos del Cuadrante Oeste; lo que permitiría que las industrias y el tránsito de carga convivan armónicamente con usos residenciales en el resto de la planta urbana, sin superponer actividades.
- Desarrollo de posibles soluciones para las situaciones deficitarias de hábitat que presentan diversos asentamientos irregulares existentes en las localidades del Cuadrante Oeste.
- Refuncionalización y puesta en valor del patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural, presente en el ámbito territorial del Cuadrante Oeste del AMR.
- Protección ambiental, restricción a la urbanización y potenciación turística y recreativa en espacios de carácter metropolitano, especialmente junto a cursos de agua y/o grandes masas de forestación, aprovechando las características paisajísticas del territorio.
- Consolidación de las plantas urbanas, alentando el completamiento de los vacíos intersticiales localizados dentro de cada núcleo urbano y desalentando los procesos de expansión que generan dispersión.
- Definición de un plan de dotación y extensión de los servicios infraestructurales, en particular de provisión de agua potable y desagües cloacales.
- Diseño y materialización de pavimentos especiales, en calles y veredas, en sintonía y respeto por las condiciones paisajísticas particulares de algunas localidades; por ejemplo, Funes y Coronel Domínguez.





Piñero en el contexto del Cuadrante Oeste Metropolitano, 2019

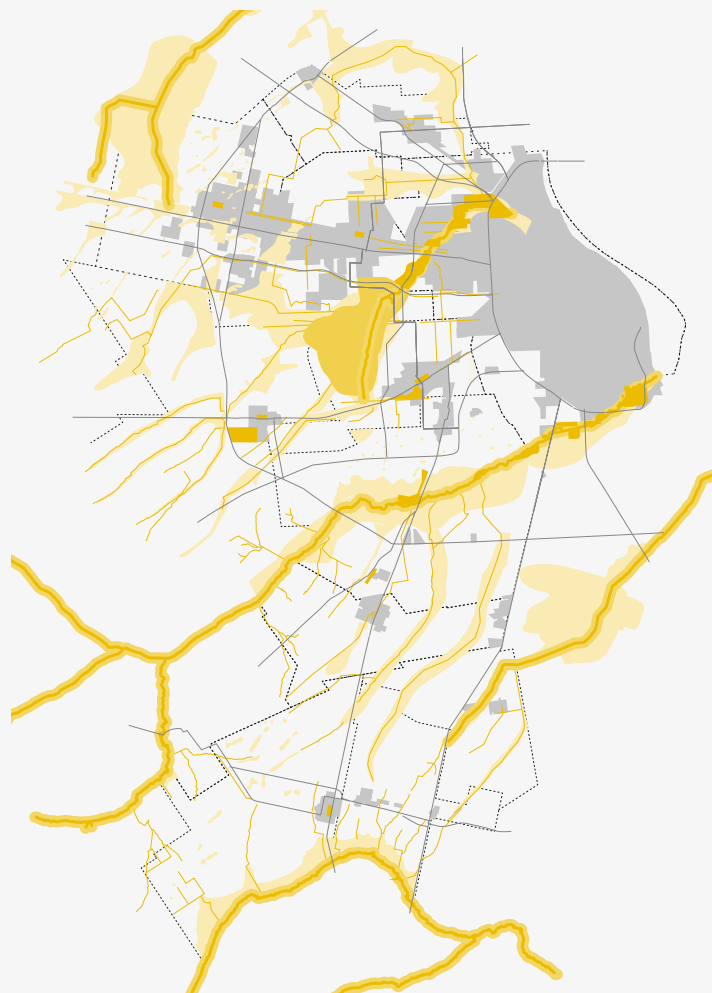











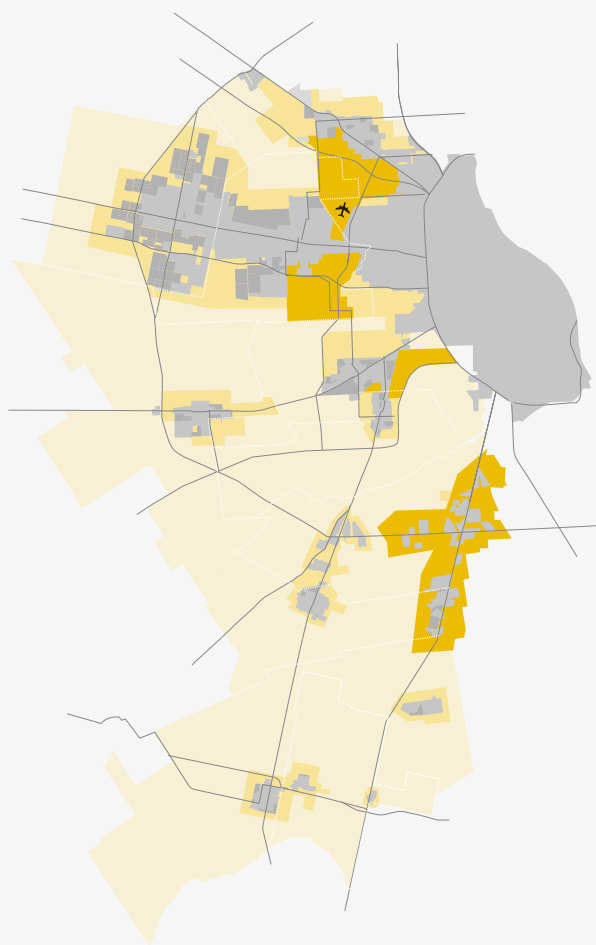
Esquema de movilidad del transporte

-  Corredores regionales de carga
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Corredores regionales de carga proyectada
-  Propuesta de autopista alternativa RN-N°33 y RP N°26
-  Corredores interurbanos.
Transporte de personas. Concentración del transporte público
-  Vías de de estructuración urbana Transporte de cargas
-  Área urbanizada
-  Área logística productiva Rosario-Perez-Soldini
Sector aeropuerto
-  Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"



Sistema ambiental integrado

-  Distrito
-  Arroyos y cañadas
-  Áreas de riesgo hídrico
-  Área natural protegida sobre los cursos de agua
-  Área de valor paisajístico



Criterios para el ordenamiento territorial

- Área urbanizada existente
- Área periurbana
- Área rural
- Área para Proyectos Especiales
- Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"



Plan Especial interjurisdiccional metropolitano RP N°18 (PIM R18)

- Área urbana
- Área de expansión
- Área periurbana





MODELO TERRITORIAL PROYECTUAL

Propuesta integrada Directrices de Ordenamiento Territorial








Ordenación de las infraestructuras de la movilidad

-  Corredores regionales de carga
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Corredores regionales de carga proyectada
(Autopistas - Rutas nacionales y provinciales - Cinturón de Ronda Integrado)
-  Acceso existente
-  Acceso propuesto
-  Red de ferrocarril existente
-  Vía metropolitana interurbana
Transporte de personas. Concentración del transporte público
-  Cinturón Vial Segunda Ronda RP34s
(Transporte de cargas menores)
-  Cinturón Vial Segunda Ronda proyectado
(Transporte de cargas menores)
-  Autopistas proyectadas
-  Conectores a áreas industriales
-  Vía de estructuración local
Estructura de la dinámica local en función de la configuración metropolitana
-  Vías colectoras paralela al ferrocarril
-  Tren regional
-  Cinturón Ronda FFCC



Ordenación de las áreas urbanizadas

-  Área urbanizada ocupada o en proceso de ocupación
-  Área de expansión urbana
Crecimiento de la planta urbana en forma programada
-  Suelo recomendado para uso industrial
-  Concentraciones industriales a mantener o limitar





Ordenación de los espacios libres

-  Área periurbana
Incentivo de desarrollo productivos agrícolas alternativos
-  Área rural
-  Área natural protegida sobre cursos de agua
-  Áreas de valor paisajístico
-  Áreas con afectación hídrica
-  Presa Ludueña
-  Bajadas y/o accesos públicos al arroyo

Grandes infraestructuras de servicios

-  Planta de tratamiento cloacal
-  Aeropuerto Internacional "Islas Malvinas"

Planes Especiales

-  Plan Especial Interjurisdiccional RP N°18 "PEIR 18"
-  PIM Suroeste
(Plan Especial Interjurisdiccional Rosario - VGG)
-  PIM Oeste
(Plan Especial Interjurisdiccional Parque Recreativo Productivo Rosario - Pérez - Soldini)
-  Proyecto Ambiental Arroyo Ludueña (VER)



Plano 23. Modelo territorial proyectual

86 OBJETIVOS DE TRANSFORMACIÓN URBANA

Tres grandes objetivos generales guiarán el futuro desarrollo de la comuna de Piñero:

- 1. Ordenar y consolidar los desarrollos urbanos existentes evitando nuevas dispersiones.** La comuna de Piñero presenta diversas áreas urbanas disgregadas en el territorio de su jurisdicción, producto de procesos de urbanización desarrollados en períodos distintos y sin una planificación integral previa. Se plantea frente a esta situación detener el proceso expansivo consolidando y mejorando las situaciones existentes.
- 2. Reorganizar el sistema vial en relación con las áreas urbanas.** Se propone impulsar el desarrollo de una mejor conectividad entre los diversos fragmentos, a fin de lograr una mayor cohesión socio-territorial. Para lo cual, se plantea la reorganización del sistema vial, redefiniendo la funcionalidad de los circuitos y estableciendo nuevas jerarquías.
- 3. Ordenar adecuadamente los usos del suelo protegiendo el medio ambiente y potenciando las diversas actividades.** La comuna de Piñero presenta una gran yuxtaposición de actividades residenciales, industriales, rurales y de servicios, dispersas en su jurisdicción sin una adecuada planificación. Por lo cual, se propone evitar nuevas localizaciones industriales y de servicio de forma dispersa, y proteger las áreas residenciales en contacto con las áreas rurales para atenuar los efectos del uso de agroquímicos.



88 CRITERIOS DE URBANIZACIÓN A NIVEL LOCAL

El análisis del déficit de vivienda se suma a otros factores para definir el suelo que se necesita urbanizar en cada localidad. Una propuesta complementaria a esa cuantificación podría venir de la mano del cálculo del futuro crecimiento demográfico, las previsiones de desarrollo económico -entre las cuales se encuentra la tendencia de crecimiento de los sectores que la gente elige para vivir- y los proyectos concretos de infraestructura y equipamientos. Los instrumentos con los que se aplican las políticas de urbanización pretenden en alguna medida afrontar esta complejidad de factores.

Aun cuando en las localidades del AMR se registra un importante proceso expansivo, el cual sin dudas excede las necesidades propias de crecimiento de los municipios o comunas, es importante destacar la necesidad de suelo para construir vivienda en los próximos 10 a 15 años en todo el AMR.

El estudio estadístico desarrollado para el AMR arroja un déficit cuantitativo crítico global de 46.274 hogares, lo cual necesariamente implica la construcción de viviendas en ese orden para encontrar una solución posible a ese problema.

En las DOT se ha definido la conveniencia de apuntalar la consolidación de los núcleos urbanos existentes mediante la construc-

ción de nueva vivienda en las localidades que evidencian mejores condiciones para su incorporación.

Según la clasificación urbanística del suelo que divide el territorio en suelo urbanizado, urbanizable y no urbanizable, se cuenta con una base sólida para formular las primeras hipótesis que relacionen los procesos de urbanización con la compensación a la demanda de vivienda detectada.

El suelo urbanizado es el ámbito de mayor estatus de la propiedad, es un suelo que ha adquirido algunos derechos debido a procesos de urbanización anteriores, donde se hizo frente a las obligaciones para adquirir esa categoría. Está subdividido en parcelas, tiene acceso por calles formalizadas y cuenta con infraestructuras y servicios básicos, o está en proceso de contar con ellos. Generalmente, la ocupación en el suelo urbano es alta, aunque no es condición para ser considerado como tal, ya que podría simplemente encontrarse vacante. A ese tipo de suelo lo llamamos suelo urbanizado consolidado y, por ello, son muy pocas las posibilidades que se ofrecen en él para desarrollar políticas de ocupación. Sin embargo, existe una cantidad de suelo urbanizado que no cuenta con tal grado de consolidación o cuya ocupación es incipiente o vacante donde estas políticas encuentran suelo propicio para reestructuraciones urbanas o para definir áreas de completamiento: es el suelo urbano no consolidado. También pueden detectarse parcelas que, por la obsolescencia de sus usos, son objeto de una planificación especial, para las cuales se aplica la figura de “Área de Reserva” y con ella se preserva el área hasta que puede definirse un proyecto concreto juntamente con los dueños del suelo. La denominamos “Área de Reserva para Completamiento”.

Existe una proporción del suelo considerado como no urbanizado pero que es apto para urbanizar, fundamentalmente porque sus condiciones de localización responden al modelo de ordenamiento territorial que se pretende. También aplicando la figura de “Área de Reserva”, se delimita un área de actuación donde llevar adelante una expansión de la planta urbana. Esta operación debe ser programada y se debe definir hasta dónde se admite esa expansión. Además, deben fijarse las pautas y requerimientos que el urbanizador deberá cumplimentar para llevar adelante el proceso. La denominamos “Área de Reserva para Expansión”. Este instrumento permite definir el programa con el que se llevará adelante el proceso e incorporar equipamientos, infraestructuras y todos aquellos usos complementarios a la vivienda, es decir que la expansión involucra políticas integrales de urbanización.

Por último, la categoría de no urbanizable define la preservación del espacio rural, por ser objeto de protección, por la naturaleza de sus componentes o por ser inadecuados para el desarrollo urbanístico. A estos sectores se los califica como “Área de Protección Rural”.

La adscripción del suelo a una zona define su calificación y, en general, está asociada a un uso específico. Por ejemplo, la superficie de suelo que contiene usos rurales, localizada inmediatamente lindera a los sectores urbanizados, se denominará “Suelo Periurbano”, refiriendo a la localización de las actividades o usos que median entre la ciudad y el campo. Asimismo, las áreas industriales fijan un uso del suelo urbanizado que propicia el ordenamiento de las actividades productivas.

POLÍTICAS Y ACCIONES PARA EL DESARROLLO LOCAL

Los tres objetivos para la transformación urbana explicitados en el apartado anterior se articulan con cinco grandes políticas generales que se tornan claves para el desarrollo local: definición de nuevas políticas de urbanización; optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y la creación de espacios verdes; reorganización de la accesibilidad y conectividad; ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios; y dotación de equipamientos, infraestructura y servicios.

DEFINICIÓN DE NUEVAS POLÍTICAS DE URBANIZACIÓN Y VIVIENDA

La definición de las estrategias locales en Piñero, destinadas a orientar el desarrollo territorial hacia el modelo deseado, se basa en el reconocimiento de las características y las tendencias actuales de transformación, a fin de mejorar la convivencia entre los distintos usos presentes en la jurisdicción. De acuerdo con los lineamientos generales del modelo de urbanización que se plantea para el área metropolitana, en Piñero se proponen las siguientes políticas de plan:

Organizar los procesos de urbanización y completar los tejidos residenciales.

- Detener el proceso expansivo consolidando dos núcleos bien

definidos: un primer núcleo (el original del pueblo), y un segundo núcleo (el resultante de aglutinar los desarrollos vinculados a la A012 y la ruta provincial N°18), dotándolos de equipamientos, infraestructuras y servicios.

- Ordenar -a partir del desarrollo del Plan Interjurisdiccional ruta provincial N°18, compartido con las localidades de Alvear, Villa Amelia y Álvarez-, las urbanizaciones dispersas pertenecientes a los cuatro núcleos urbanos, en torno a un proyecto común que contemple el desarrollo de nueva vivienda y la incorporación de los equipamientos y espacios públicos necesarios.
- Proponer la consolidación de las áreas ya urbanizadas y el completamiento de los vacíos intersticiales en los dos núcleos, deteniendo el proceso expansivo de la localidad.
- Prohibir la conformación de nuevas áreas residenciales dispersas o en las grandes extensiones rurales existentes en su jurisdicción, calificando este suelo como “Suelo de Protección Rural”, y “Suelo con Afectación Hídrica”.
- Reconvertir el uso del suelo desafectando los loteos registrados hace varias décadas y que no estén efectivamente consolidados.

Abordar el déficit de vivienda.

- Promover acciones integrales para la resolución de las condiciones deficitarias que presentan los asentamientos irregulares existentes, a través de su calificación y desarrollo como “Área de interés social”. Se prevén acciones tendientes a mejorar la situación en aquellos sectores de condición de riesgo y que requieran el reordenamiento y regularización dominial.
- Incluir a Piñero en el desarrollo del programa “Suelo, Servicio y Vivienda para el AMR”, que abordará la resolución de la problemática de la vivienda junto a la provisión de infraestructuras, equipamientos y servicios de manera integral (en cada localidad y en el área en su conjunto), con la incorporación de tres

estrategias diferentes: a) aplicación del “Plan Abre Familia”, en las zonas más carenciadas que registran la presencia de asentamientos irregulares; b) medidas de inducción al completamiento de lotes vacantes, en manzanas ya conformadas o en áreas en proceso de consolidación; y c) desarrollo de intervenciones de carácter público - privadas que conformen “Parques Habitacionales Integrados” (en áreas de completamiento y/o expansión de la planta urbana), donde se integren diferentes programas de vivienda para distintos sectores sociales, se construyan espacios públicos y equipamientos comunitarios y se provean las infraestructuras de servicio necesarias. Para su implementación efectiva, estas intervenciones deberán ser previamente planificadas por el Estado y concertadas con el sector privado.

Proteger y mejorar las áreas periurbanas y rurales

- Preservar el suelo rural y definir de modo pormenorizado las áreas periurbanas, que se constituyen como límite y resguardo de la planta urbana, adoptando a su vez una función de contención hídrica importante. Se propone la potenciación de proyectos de producción alternativa, que no requieran importantes aplicaciones de productos agroquímicos.
- Restringir la urbanización en las grandes extensiones de suelo rural presentes en la jurisdicción de la localidad.
- Preservar las grandes extensiones de suelo no urbanizado.

OPTIMIZACIÓN DE LOS RECURSOS AMBIENTALES Y PATRIMONIALES Y CREACIÓN DE ESPACIOS VERDES

La protección de los recursos naturales y la generación de nuevas áreas verdes de esparcimiento se consideran un aporte no sólo al desarrollo local sino también al desarrollo metropolitano. En este sentido, cobra valor la definición de una política de preservación de los frentes



Ordenamiento de las actividades productivas y/o de servicios

- Industrias existentes
- Área industrial propuesta

Definición de nuevas políticas de urbanización

- Suelo urbano consolidado o a consolidar
- Área de reordenamiento urbano de interés social y ambiental
- Área de reserva para Proyecto Especial Interjurisdiccional Ruta Provincial N°18
- Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental

Plano 24. Definición de nuevas políticas de urbanización

ribereños, así como la protección de las masas arbóreas, los espacios verdes libres y las áreas rurales presentes en Piñero. Se pretende integrar una serie de acciones que apunten a conservar, recuperar, mejorar y rehabilitar los elementos del medio natural que se encuentren degradados y proteger aquellos recursos no intervenidos o con un potencial desaprovechado. Las diversas potencialidades que se registran en Piñero hacen factible pensar en las siguientes estrategias:

Recuperar las márgenes del arroyo.

- Promover un desarrollo sostenible y recreativo de un sector del frente ribereño del arroyo Saladillo, para nuevo espacio de paseo público que permita el disfrute paisajístico-recreativo para la población, generando nuevos accesos, conexiones y bajadas al mismo. Se propone la realización de convenios con propietarios de predios privados frentistas al borde para efectivizar el acceso al arroyo.

Poner en valor el patrimonio histórico y arquitectónico, urbano y rural.

- Proteger y poner en valor el patrimonio ambiental, histórico y arquitectónico, urbano y rural presente en la jurisdicción de la localidad (áreas forestadas, predios frutihortícolas –como el predio de plantación de duraznos y kiwi-, construcciones del siglo XX, cuadros de estación del ferrocarril, entre otros).
- Consolidar el sistema de espacios libres existentes dentro de la localidad y proveer de nuevos espacios verdes públicos recreativos.
- Proponer el tratamiento paisajístico de la ruta nacional A012 y la ruta provincial N° 18 en sus tramos urbanos.

REORGANIZACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD

La singular dispersión de Piñero obliga a postular políticas de recomposición para una movilidad de cercanía óptima. Las infraes-

tructuras importantes del distrito ofrecen opciones de actuación valiosas y permiten prefigurar una conectividad renovada entre los núcleos urbanizados. Esta caracterización supone la reafirmación a nivel local de las siguientes políticas del plan:

Canalizar el tránsito de las cargas para evitar el paso por los núcleos urbanos.

- El transporte de cargas tiene un tránsito fluido en el arco metropolitano que atraviesa el distrito (A012). Es preciso evitar el paso de camiones en el ámbito urbano consolidado o, al menos, limitarlo al mínimo indispensable, así como preservar la traza potencialmente ampliada de este eje (está en gestiones un proyecto de autovía con colectoras) para permitir viajes intraurbanos diferenciados del tránsito pasante. En un rango menor, los ejes alternativos deben dar cuenta de una apropiada segregación para el movimiento de vehículos de gran porte, lo que preservaría las mejores condiciones para la movilidad local futura.

Definir un corredor interurbano con prioridad en el transporte público de pasajeros.

- Si bien el Cuadrante Oeste diluye el orden secuencial propio de un Corredor (que se verifica en muchas otras localidades con frente al río Paraná), distintas urbanizaciones se articulan con un servicio por la ruta provincial N°18 que se desvía por la A012 hasta llegar a la ruta provincial N°20-S y abastece la localidad para continuar luego hacia Álvarez. Pese a la dispersión y consecuente bajo nivel del servicio, es preciso garantizar la seguridad a peatones en su interfase de acceso al sistema público de transporte.

Articular las vías intercomunales como alternativa a las vías regionales de comunicación.

- Resulta trascendente consolidar caminos alternativos que ganen



Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes

- Protección ambiental y sostenible de los recursos de agua
- Tratamiento paisajístico de la ruta en su tramo urbano con construcción de colectora

Protección de las áreas rurales

- Suelo rural
- Suelo rural - periurbano
- Áreas de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental
- Puesta en valor de los elementos patrimoniales, ambientales y arquitectónicos

Principales equipamientos asociados a espacios verdes / recreativos / deportivos

1. Bosque Eucaliptus Predio de la Estación FF.CC. "Don Erasto"
2. Bosque Eucaliptus Predio de la Estación FF.CC. "La Carolina"
3. Área preservación patrimonial
4. Plaza San Martín
5. Club Atlético de Piñero - Privado

6. Camping Comunal "Don Erasto"
7. Área de Reserva Natural protegida Loteo Motta
8. Bosque de frutales finca privada
9. Área de Reserva Natural protegida
10. Núcleo Rural Escuela Secundaria Orientada N°2401
11. Plaza Campiñas de Piñero
12. Áreas de oportunidad para el desarrollo de proyecto especial Parque Metropolitano Interjurisdiccional
13. La Carolina Golf Country Club

Plano 25. Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales y creación de espacios verdes

eficiencia en la vinculación de la localidad con los poblados vecinos, fundamentalmente con Álvarez, que es la localidad vecina inmediata al núcleo original y con la que intercambia servicios. En Piñero resulta trascendental esta política para reconstituir vínculos entre los fragmentos dispersos que no dependan exclusivamente de grandes infraestructuras, usualmente las más solicitadas por el tránsito pasante.

Recualificar la estructura interna.

- El espacio contenido de la urbanización original no supone dificultad alguna para la organización interna; el mayor desafío es unir por vía alternativa los distintos espacios urbanizados. Algunas medidas puntuales pueden optimizar los recorridos cotidianos de viajes internos, tales como ejecutar la pavimentación definitiva de todas las calles, consolidar colectoras ferroviarias y vías menores que puedan reconfigurar la estructura secundaria local. En este contexto, se entiende factible una reorganización plena de la circulación de pasajeros, implicando un incentivo para la circulación no motorizada; también, la aplicación de medidas complementarias que otorguen una mejor accesibilidad a todo el ámbito urbanizado.

ORDENAMIENTO DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y/O DE SERVICIOS

A fin de garantizar un desarrollo adecuado de los usos productivos y de servicios, protegiendo a la residencia, se propone:

- Plantear medidas tendientes a lograr una convivencia más armónica de las distintas actividades que tienen lugar en la localidad, y promover, mediante gestiones concertadas, la reubicación progresiva de las industrias que ocasionan mayores conflictos hacia las áreas planificadas para esos fines. Se pre-

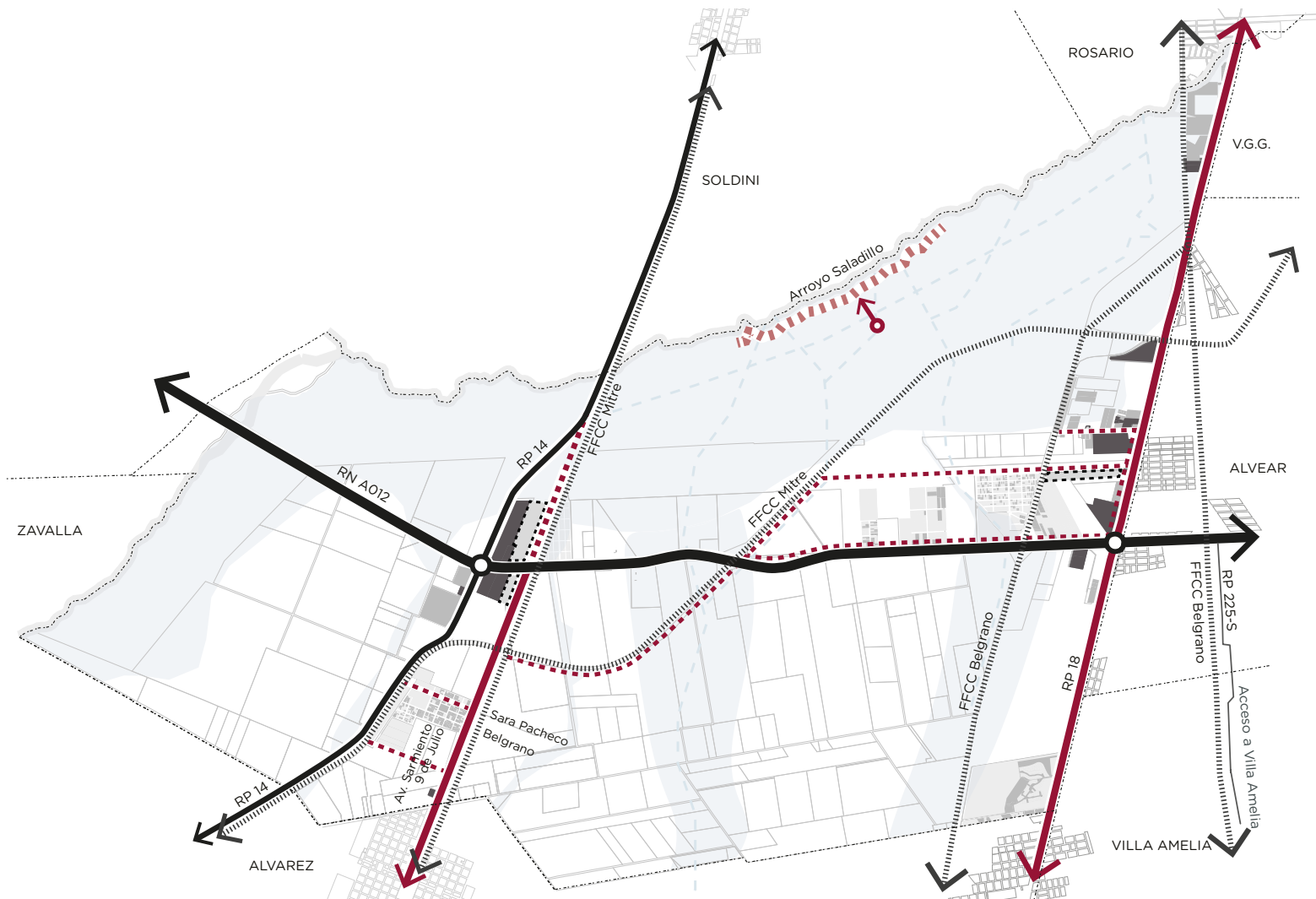
vé como área industrial (para industrias no contaminantes) el sector localizado al norte de la ruta nacional A012, en el cruce con la ruta provincial N°14.

- Prohibir la instalación de nuevas actividades industriales de alto impacto ambiental en las áreas con una clara vocación residencial y en áreas de exclusiva producción rural.
- Restringir, en lo sucesivo, la instalación de nuevas industrias en forma dispersa y en sectores en los que se apunta hacia una consolidación de la residencia. Fundamentalmente, prohibir la localización de nuevas industrias sobre la ruta provincial N°18, destinada a consolidar usos residenciales y de servicio a la residencia.

DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

De acuerdo con el diagnóstico se cuantificaron las áreas servidas de toda la localidad (provisión de agua, desagües cloacales, conexión de gas, diferentes niveles de terminación de calzadas y áreas de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental). Por lo expuesto se plantea la necesidad de encauzar las siguientes políticas:

- Promover, a través de un desarrollo gradual, la provisión de infraestructuras y servicios en los sectores urbanizados. Asimismo, se propone un esquema de pavimentación y construcción de calzadas.
- Implementar las obras hidráulicas necesarias para el saneamiento de las áreas anegadas o con posibilidad de anegamiento, teniendo en cuenta las recomendaciones de áreas competentes de la provincia de Santa Fe.
- Confeccionar un Plan Hídrico integral para atender la problemática en suelos anegables y en áreas urbanizadas donde se manifiesta insuficiente la infraestructura.



Reorganización de la movilidad accesibilidad y conectividad

- Vía de articulación intercomunal
- Nuevas trazas y revalorización de las vías de estructuración existentes
- Recuperación de las márgenes del arroyo y de paseos sobre el frente ribereño
- Canalización del transporte de cargas

- Acceso preferencial de transporte de cargas
- Nuevos accesos, conexiones y bajadas al arroyo

Dotación de infraestructura, servicios y equipamientos

- Área industrial propuesta / Área de reestructuración productiva
- Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental

Plano 26. Reorganización de la accesibilidad y la conectividad

LINEAMIENTOS PRELIMINARES PARA UN PLAN DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

De acuerdo con el diagnóstico desarrollado se cuantificaron las áreas servidas de toda la localidad (provisión de agua, desagües cloacales, conexión de gas y diferentes niveles de terminación de calzadas). Los esfuerzos deben estar direccionados en aumentar la prestación del servicio de agua, pensando a futuro en un proyecto integral de red y planta de tratamiento de efluentes cloacales para la localidad. El estado de situación se acompaña de las siguientes políticas y acciones previstas en materia de:

Pavimentos. Según se constata en el plano, el acceso al casco histórico y las zona de rutas que lindan con los diversos núcleos urbanos cuentan con calles pavimentadas representado ello un 12% del total computado. Asimismo, se destaca que el 88% restante cuenta con algún tipo de mejorado en sus calles. La oficina técnica de Piñero junto a sus asesores ha llevado a cabo el proyecto ejecutivo para realizar el asfaltado de 800m de calles dentro del núcleo original. El proyecto desarrollado abarca calle Sara Pacheco entre Jardín y 9 de Julio, 9 de Julio entre Sara Pacheco y Belgrano y calle Belgrano entre 9 de Julio y Jardín. El objetivo primordial es realizar un pavimento flexible en aquellas zonas donde el transporte interurbano de pasajeros realiza el recorrido dentro de la localidad, mejorar la estética, confort y revalorizar la zona central. Luego de haber concluido con la primera etapa de pavimentación, se pretende continuar con las obras hacia el resto de la localidad. Por otra parte, comenzarán a ejecutarse próximamente las obras de señalamiento vertical y ejecución de lomas de burro, para mejorar las condiciones de seguridad vial dentro del núcleo original.

Agua potable. En el AMR existe, como ya fue mencionado, un gran déficit de agua potable en la gran mayoría de las localidades

que no se encuentran abastecidas por la red de Aguas Santafesinas S.A. Esto se debe a que obtienen dicho recurso de fuentes subterráneas, con una calidad físico-química-bacteriológica no siempre aceptada por el EnReSS para agua de bebida, lo cual obliga a adoptar soluciones paliativas y temporales recurriendo al uso de diferentes sistemas: cisternas fijas para consumo humano para recarga de botellones, plantas de ósmosis inversa (que mezclan el agua tratada con el agua subterránea para reducir la concentración de contaminantes) y resinas de intercambio iónico, entre otros. En respuesta a esta realidad el gobierno provincial ha diseñado el “*Sistema de Acueductos de la Provincia de Santa Fe*”.

Piñero queda incluida en la planificación dentro del acueducto Del Sur toma Fighiera, el cual se encuentra en etapa de anteproyecto involucrando, además, a las localidades de Alvear, Pueblo Esther, Gral. Lagos, Arroyo Seco, Fighiera, Pavón, Empalme Villa Constitución y Villa Constitución, Álvarez, Coronel Domínguez, Carmen del Sauce y Acebal, entre otras.

Hasta tanto llegue la solución definitiva por esa vía, esta comuna, como tantas otras localidades del área, han recurrido a solucionar la provisión de agua con sistemas alternativos. Los barrios que hoy cuentan con servicio de red son: el núcleo original, Vitantonio, Nicolai, La Arbolada, Muchachos II, Campiñas de Pinero, Pinares del Sur y Amanecer, alcanzando el 47% de las parcelas urbanas y suburbanas. Por el contrario, no se identifica, al momento, que los barrios Los Cerrillos, Country La Carolina, Zorilla, Los Muchachos, Altos de Piñero, La Toscana y Motta cuenten con agua potable de red. A su vez, al oeste del casco urbano de Piñero se ha realizado el proyecto de captación de al menos dos perforaciones de agua para el abastecimiento del barrio Montecatini (barrio nuevo a urbanizar), con un tendido de red de 3.500 m lineales de cañería. Al sudoeste de los pozos actuales.

Gas natural. Se observa una cobertura baja para el servicio de gas por redes y éste se desarrolla únicamente en el núcleo original alcanzando el 13% de las parcelas de la localidad. De esta manera, La Arbolada, Los Muchachos, Campiñas de Piñero, Pinares del Sur, El Amanecer, Country La Carolina, Los Cerillos, Zorilla, Los Muchachos II, Altos de Piñero, La Toscana, Nicolai, Vitantonio y Motta carecen de dicho servicio alcanzado éstos el 87% restante de parcelas urbanas y suburbanas. Se encuentra en estado avanzado el proyecto de ampliación de red de gas natural en los tres nuevos barrios a urbanizar localizados en el núcleo original de la localidad.

Cloacas. Según puede observarse, ninguno de los barrios de la localidad cuenta con servicio de red ni planta de tratamiento cloacal. No obstante, como se constata en el plano, el barrio Campiñas de Piñero cuenta con la red de cloaca ejecutada pero actualmente sin posibilidad de conexión a los futuros vecinos. Esto se debe a que a la fecha no se encuentra proyectada la planta de tratamiento cloacal ni su respectivo vuelco.

La comuna de Piñero cuenta con el proyecto de red de cloacas para ejecutar dentro del núcleo original, mejorando así las condiciones de saneamiento y disponiendo de un sistema de tratamiento de efluentes cloacales en común. Dicho proyecto prevé la construcción de una planta de tratamiento de efluentes, a emplazar entre la ruta nacional N° A012 y la ruta provincial N° 18.

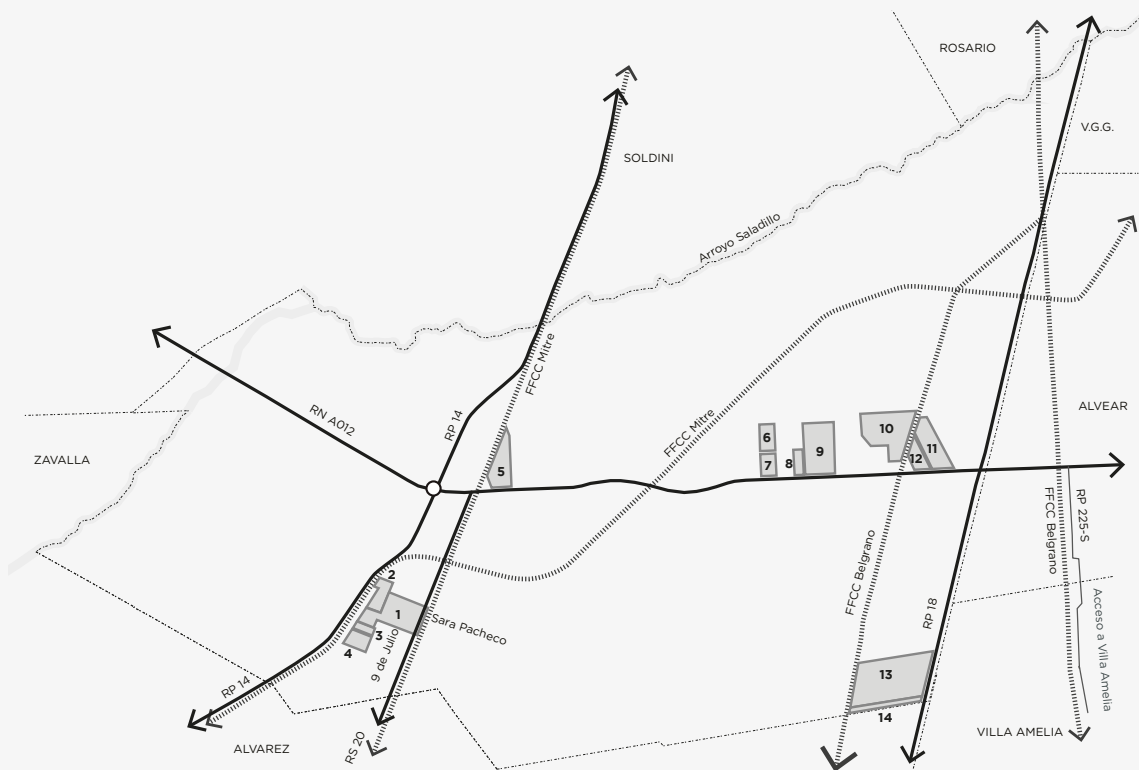
Saneamiento y desagües. Respecto a la dinámica hídrica, para permitir la expansión urbana hacia el oeste del pueblo es necesario asegurar el cruce de las vías ferroviarias y la ruta provincial N°14. Actualmente existe un basural en dicho sector que dificulta el tránsito del caudal. Se propone limpiar esta zona y perfilar

el terreno para conectar la alcantarilla bajo la vía con aquella ubicada bajo la ruta provincial N°14. Esto permitirá desarrollar apropiadamente los desagües pluviales de la nueva urbanización.

Con respecto a la urbanización existente, es recomendable mantener en condiciones las cunetas de la ruta provincial N°20-S y las alcantarillas de cruce bajo el ferrocarril, destino de gran parte de los aportes urbanos en la actualidad.

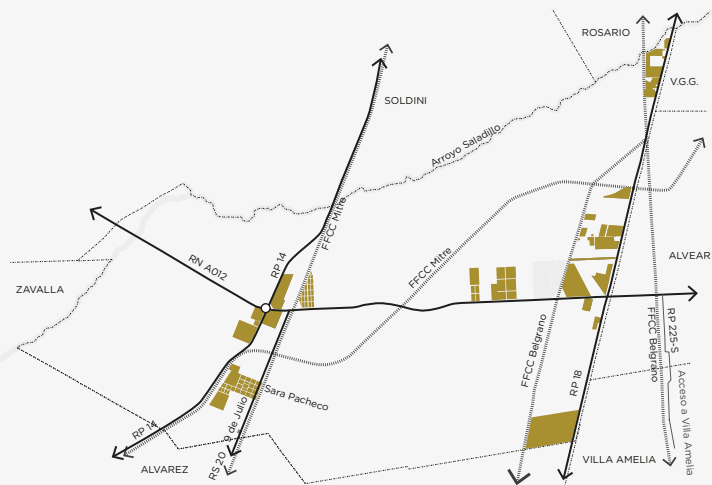
Por último, es fundamental que toda localidad cuente con un Plan Integral de Desagües Pluviales (PIDP) que permita prever las necesidades de nuevas urbanizaciones o expansiones y sugiera mecanismos para contrarrestar los efectos negativos, por ejemplo, a través de retardadores pluviales (Ley Provincial N°13.246) o mediante la restricción a la impermeabilización del suelo.

Como se ha hecho hincapié anteriormente, a lo largo de los años se ha avanzado con el desarrollo de viviendas en sectores alejados del núcleo principal de la localidad, en terrenos ubicados a lo largo de las rutas A012 y N°18, sin haber contemplado integralmente el destino de los excedentes pluviales que generan. Esto se ha visto agravado por el obstáculo que representa el cruce de las mencionadas rutas y ramales ferroviarios. Por este y tantos otros motivos, se plantea detener el proceso de expansión de estos asentamientos y avanzar con el planteo de alternativas de regulación para mejorar la situación actual sin necesidad de intervenir sobre vías de comunicación.



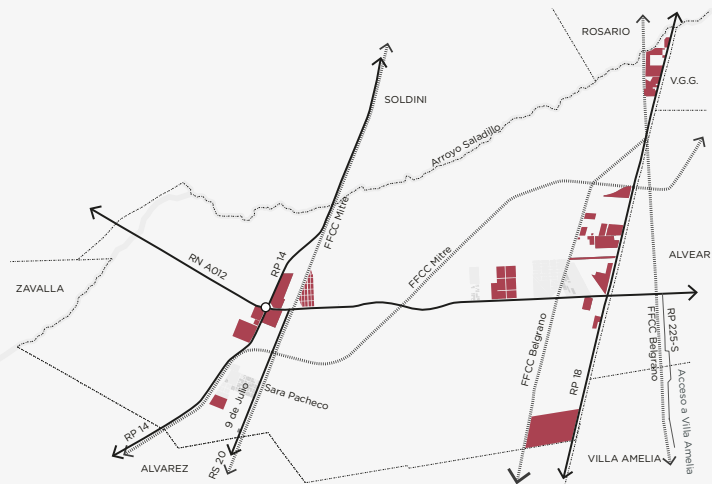
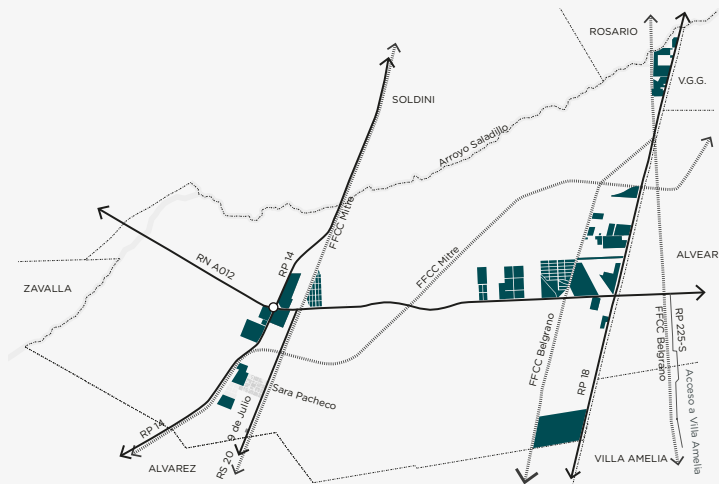
Barrio	Déficit			
	Total de parcelas	Agua	Gas	Cloacas
1. Casco Histórico	422	3	1	422
2. Nicolai	10	0	2	10
3. Vitantonio	1	0	1	1
4. Motta	3	3	3	3
5. La Toscana	408	408	408	408
6. Los Muchachos II	2	0	2	2
7. La Arbolada	116	0	116	116
8. Los Muchachos	1	1	1	1
9. Zorrilla	67	67	67	67
10. Campiñas de Piñero	750	0	750	0
11. Pinares del Sur	145	0	145	145
12. El Amanecer	42	0	42	42
13. Country La Carolina	133	133	133	133
14. Los Pinos	82	82	82	82

Esquema del déficit de infraestructura y servicios en cada barrio



Calles sin pavimentar
 — Mejorado — De tierra

Red de cloacas a implementar



Red de gas a implementar

Red de agua a implementar

MODELO INTEGRADO DE DESARROLLO LOCAL

Definición de nuevas políticas de urbanización



Área de reserva para Proyecto Especial Interjurisdiccional Ruta Provincial N°18



Área de reordenamiento urbano de interés social



Área de expansión industrial



Optimización de los recursos ambientales y patrimonio

1. Bosque de eucaliptus predio de la estación FF.CC. "Don Erasto"
2. Bosque de eucaliptus predio de la estación FF.CC. "La Carolina"
3. Área de preservación natural Casco de Estancia
4. Plaza San Martín
5. Club Atlético Piñero
6. Camping comunal "Don Erasto"
7. Área de reserva natural protegida predio loteo Motta
8. Bosque frutales "Don Erasto"
9. Área de reserva natural protegida
10. Núcleo rural escuela secundaria orientada n° 2401
11. Plaza Campiñas de Piñero
12. Área de oportunidad para el desarrollo de proyecto especial Parque Metropolitano Interjurisdiccional
13. La Carolina country club



Recuperación de las márgenes del arroyo y de paseos sobre el frente ribereño



Nuevos accesos, conexiones y bajadas al río



Suelo rural - perirubano



Suelo rural



Área de riesgo hídrico y vulnerabilidad ambiental

Reorganización de la accesibilidad y movilidad



Nueva traza del sistema vial primario Autovía Ruta Nac. A012

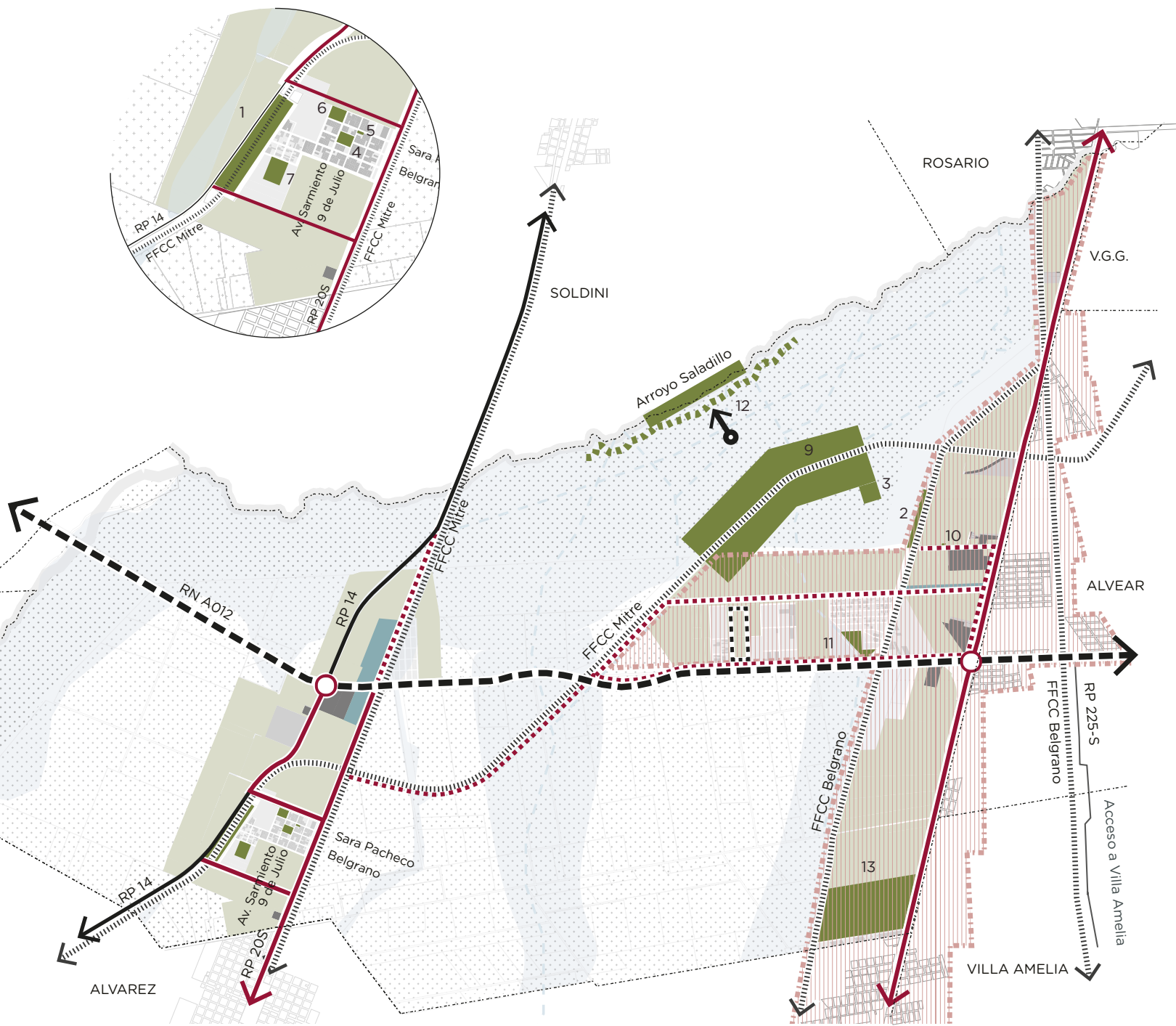


Corredo de transporte interurbano - Bicisendas



Nuevas trazas y revalorización de las vías de estructuración existentes

ZAVALLA



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

102 GRANDES OPERACIONES ESTRUCTURALES

Las acciones previstas en cada una de las cinco políticas mencionadas demandan el diseño de una estrategia general que las articule y priorice en función de aquellas cuestiones que tengan un mayor impacto para la transformación urbanística. De este modo, la estrategia general del Plan Urbano Local se implementará a partir de cuatro operaciones estructurales que le otorguen operatividad y permitan reflexionar acerca de las múltiples oportunidades y escenarios de transformación que debe asumir la ordenación urbanística frente a un futuro incierto. Cada operación estructural aborda un problema específico y propone un tipo de actuación que combina políticas sectoriales (de accesibilidad y movilidad, de infraestructura y servicios, medio ambiente y desarrollo productivo y vivienda) con mecanismos de gestión que resulten favorables, tanto para el interés público como el privado. Frente a los desafíos y potencialidades que se identifican en la comuna de Piñero, se asume el compromiso de encauzar tanto el desarrollo local como de propiciar simultáneamente el desarrollo metropolitano. Las características socio-territoriales junto a la presencia de diversas componentes viales y ferroviarias en el Cuadrante Oeste determinan un condicionante común, que conduce a la definición de políticas consensuadas que promuevan el desarrollo integral metropolitano a la vez que favorezcan una transformación urbanística positiva a nivel local, potenciando

estas vinculaciones y la existencia de hechos naturales de valor. A continuación se detallan las cuatro grandes operaciones estructurales que definen una planificación consensuada del territorio para la comuna de Piñero:

1. Los dos núcleos de consolidación urbana
2. El sistema del arroyo Saladillo
3. Los ejes de integración y conectividad
4. Los espacios periurbanos

1. LOS DOS NÚCLEOS DE CONSOLIDACIÓN URBANA



La operación estructural de mayor importancia a implementar en la comuna de Piñero consiste en repensar su estrategia de urbanización haciendo un esfuerzo por recomponer el fenómeno de dispersión que se ha dado, redefiniendo la situación de los núcleos existentes. En este sentido, las principales acciones propuestas son:

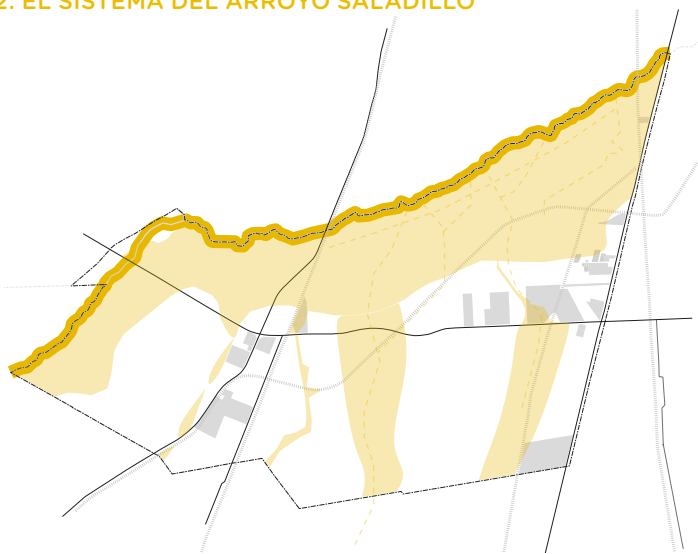
- Restringir nuevos procesos de urbanización y alentar el completamiento de las situaciones existentes.
- Consolidar y apuntalar el desarrollo urbano en torno a dos nucleamientos perfectamente definidos: a) *el núcleo urbano original* (acotando su crecimiento a los límites que marcan las rutas provinciales N°14 y N°20-S) y b) *el núcleo urbano disperso* (acotando su desarrollo a los barrios existentes localizados al norte de la A012 y al oeste de la ruta provincial N°18).
- Incorporar en estos dos núcleos espacios públicos, equipa-

mientos comunitarios, infraestructura y servicios.

- Establecer un nexo vial entre los dos sectores que evite el uso frecuente de la A012, destinada fundamentalmente al tránsito rápido de cargas.
- Restringir la localización de instalaciones industriales y/o de servicio al enclave ubicado en el cruce de la ruta provincial N°14 y la A012.

La recomposición de las urbanizaciones localizadas sobre la ruta provincial N°18 en su encuentro con la A012, se plantea en un proyecto que deberá asumir carácter interjurisdiccional, en forma coordinada con las localidades de Alvear y Álvarez, para incorporar nuevas soluciones urbanísticas, tipologías y mecanismos de gestión entre la esfera pública y privada (desarrolladores residenciales). En el “*Plan Especial Interjurisdiccional Ruta Provincial N° 18*” deberá preverse la incorporación de los equipamientos, infraestructuras y servicios que acompañen adecuadamente la escala del proyecto.

2. EL SISTEMA DEL ARROYO SALADILLO



Cabe destacar en este punto que para la definición de políticas públicas que orienten las intervenciones sobre los territorios frentistas a los cursos de agua, en el marco del ECOMR se está elaborando un anteproyecto de “Ley de Ordenamiento Territorial de los Frentes Ribereños de los Ríos y Arroyos de la Provincia de Santa Fe”. El mismo tiene como finalidad ordenar el territorio de los frentes ribereños y definir un conjunto de instrumentos operativos para la planificación territorial. En concordancia con este anteproyecto, se plantea la realización del Plan Maestro del Frente Ribereño del Arroyo Saladillo. En este sentido, las principales acciones propuestas son:

- Organizar adecuadamente los diferentes usos con el fin de garantizar una óptima coexistencia entre distintas actividades.
- Preservar las características topográficas, la geografía y los recursos naturales.
- Prohibir el asentamiento de nuevas industrias en sectores con valor ambiental.
- Reglamentar los usos para controlar la contaminación proveniente de las actividades productivas y el vertido de residuos.
- Promover la creación de sistemas de espacios verdes y corredores ecológicos.
- Promover nuevas vías de acceso perpendiculares a los cursos de agua para el desarrollo de actividades recreativas y liberar, donde sea posible, tramos ribereños para acceso público.

3. LOS EJES DE INTEGRACIÓN Y CONECTIVIDAD



En la localidad de Piñero se considera importante la incorporación de mejoras estratégicas en la conectividad territorial, para facilitar una circulación pasante de las cargas garantizando la menor interferencia posible con los viajes intraurbanos de pasajeros. En ese contexto, resulta preciso consolidar vías secundarias para conectar las urbanizaciones del distrito y constituir (o al menos preservar) trazas colectoras a las grandes infraestructuras territoriales: la A012 y los trazados ferroviarios. Estas operaciones permitirán una reorganización de la movilidad tanto a nivel local como metropolitano. En función de esto se plantean las siguientes operaciones estructurales:

Reformulación del circuito para el transporte de cargas.

La localidad no tiene por sí sola un alto poder convocante de vehículos de carga, aunque por sus dimensiones resulte significativo el número de camiones que se relevan. El conflicto entre cargas y

pasajeros que se detecta en Piñero reside en el número de vehículos pesados pasantes por la ruta nacional A012, entorpeciendo el espacio compartido de circulación. En menor medida, la ruta provincial N°14 concentra viajes de cargas que no suponen un importante conflicto a los pasajeros de la localidad, en tanto está formalizado el ingreso al núcleo original por la ruta provincial N°20-S.

En orden de segregar el tránsito de cargas pasante respecto de aquel con destino a la localidad, resulta trascendente consolidar las colectoras de la A012. Solo así podrá garantizarse una efectiva segregación entre vehículos de carga pasantes y viajes intraurbanos para pasajeros. También se hace necesario consolidar la colectoras oeste a la ruta provincial N°18, en el tramo donde se desarrollan implantaciones industriales, para garantizar una salida más fluida del tránsito de cargas hacia la A012.

Piñero cuenta además con un singular tendido ferroviario que se utiliza para las cargas pero, en el mismo sentido postulado para la A012, puede funcionar eficientemente para estructurar en el territorio viajes de pasajeros, habilitando la colectoras sur para establecer una comunicación entre los dos núcleos urbanos existentes (el núcleo urbano original y el núcleo urbano disperso).

Articulación intercomunal a través del transporte público.

Al pertenecer al Cuadrante Oeste, Piñero se despliega en torno a un eje que no puede asociarse con la idea de Corredor. El eje estructurador del núcleo fundacional, la ruta provincial N°20-S, tiene cierto correlato distributivo con la A012 y la ruta provincial N°18, ejes que habilitan la dispersión en el territorio. Esta condición desafía el postulado que ECOM pretende para transformar las rutas provinciales en avenidas con líneas ordenadoras que concentren el transporte público, y de-



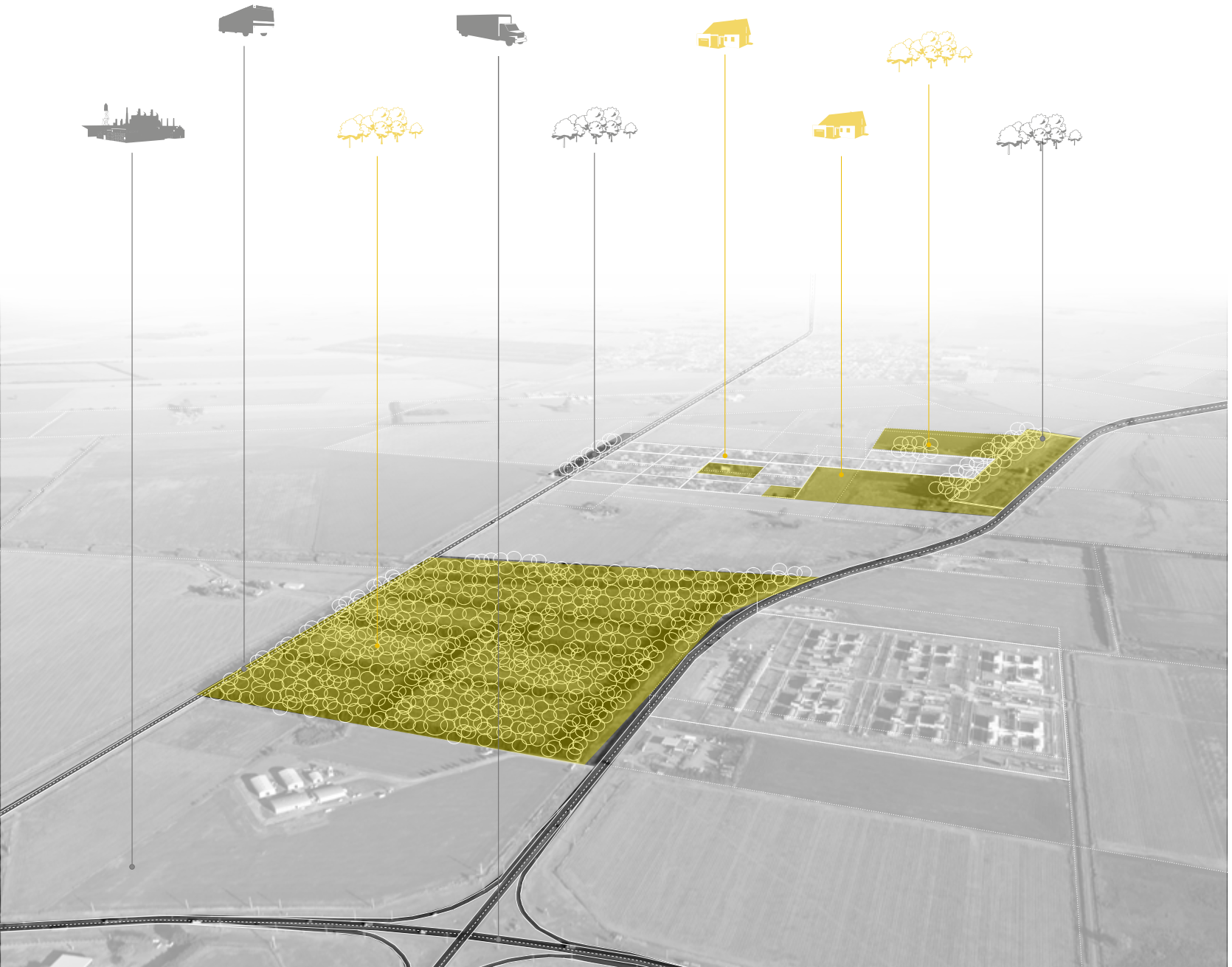
Canalización de transporte de cargas



Articulación intercomunal



Jerarquización de la estructura local



Optimización de los recursos ambientales y patrimoniales

jan a cada localidad del Cuadrante (salvo pocas excepciones) con bajas posibilidades de servicios públicos sustentables en el tiempo.

Aun así, resulta trascendente potenciar el servicio público de pasajeros para generar un estímulo a una mayor utilización de modos sustentables de transporte. Es imprescindible un tratamiento diferenciado, con niveles altos de calidad y accesibilidad al entorno de parada de buses, que no se limiten a la plaza fundacional sino que se extienda al ingreso consagrado en cada nueva urbanización. En este contexto, se proponen intervenciones puntuales que ponderen el valor del transporte público como modo de movilidad privilegiado, a saber: alta presencia de mobiliario urbano sistematizado, jerarquización de las llegadas a paradas de buses para estimular intermodalidad, señalización eficiente para orientar y proteger al peatón, etc.

Jerarquización de la estructura local y vinculación con las localidades cercanas.

Piñero se vincula inicialmente con Álvarez, urbanización próxima localizada hacia el sur sobre la ruta provincial N°20-S. Esta traza resulta fundamental, no sólo como eje de vinculación primario sino también por su potencialidad para brindar una comunicación efectiva hacia el norte, estrategia que permitiría la concreción de un empalme con la ruta provincial N°14, evitando sumar viajes innecesarios a la A012. Con esta acción se podría conformar un corredor que generaría una vinculación directa y más fluida entre Pérez, Soldini, Piñero, Álvarez, Acebal y Carmen del Sauce. Esta organización inicial se completa reforzando una cruz de organización interna (Belgrano y Sarmiento) que distribuye razonablemente los viajes al interior del casco urbano original, para lo cual debería consolidarse con pavimentación definitiva. Al llegar al cuadro de estación en el borde oeste, el perímetro de este espacio sirve

para distribuir a norte y sur viajes que abren el territorio por el eje opuesto a la ruta provincial N°20-S: la ruta provincial N°14.

Para vincular las nuevas urbanizaciones con la implantación original se hace fundamental la consolidación de colectoras, como ya se mencionara anteriormente, para que los viajes locales no se sumen al flujo vehicular pasante por las grandes infraestructuras. Este proceso debería iniciarse con la colectoras norte de la A012, ya que permitiría enlazar el grueso de los desarrollos recientes y, sumando otra colectoras al oeste de la ruta provincial N°18, continuar articulando toda urbanización nueva. Para completar esta estructura secundaria, se postula la necesidad de consolidar un camino paralelo al norte de los nuevos desarrollos (a una distancia algo menor que un kilómetro) para esbozar un principio de orden nuevo que permita articulaciones futuras y estimule el completamiento para contener el proceso de dispersión. Esta propuesta podría completarse a futuro con la construcción de la colectoras sur a las trazas ferroviarias, que garantice el vínculo entre el núcleo original y el núcleo disperso, utilizando un camino alternativo más directo.

Como resulta evidente, la escala contenida de Piñero dentro del territorio metropolitano implica una dificultad para segregar modos no motorizados respecto de los motorizados. La exclusividad de paso para un modo de movilidad precisa de un mínimo de “masa crítica” de vehículos para encontrar sentido. Aun así, en el caso del nuevo eje vial con pavimentación apropiada que garantice condiciones óptimas de conectividad, podría postularse sin mayores inconvenientes un carril ciclista exclusivo que articule los desarrollos en proceso de consolidación con modos acordes a una movilidad sustentable.

4. LOS ESPACIOS PERIURBANOS



Diferentes leyes y anteproyectos de ley han tratado de resolver el conflicto entre dos de las principales actividades del AMR: productiva y residencial. Sin embargo, al abordar el problema de manera excluyente basándose simplemente en distancias prohibitivas, estas leyes no sólo son fuertemente rechazadas, sino que además están perdiendo una interesante oportunidad de plantear la problemática desde un abordaje territorial especial. Es necesario sugerir otro enfoque.

Desde el Plan Urbano Local se plantea la definición del espacio periurbano como un tipo de suelo con características propias, que se delimita a partir de parámetros cualitativos y no cuantitativos. Se propone trazar sus límites a partir del análisis del entorno cercano a las áreas urbanizadas, identificando la presencia de elementos paisajísticos de valor patrimonial y las afectaciones

referidas a la dinámica hídrica. La definición y demarcación del suelo periurbano contempla todos los elementos involucrados en el mismo como así también su naturaleza cambiante. Para este espacio intermedio se propone incorporar elementos propios de los ámbitos urbanos que, superpuestos sobre parcelas productivas, configuren un paisaje con características espaciales mixtas. Por otra parte, se espera que el espacio periurbano pueda velar por la protección del suelo rural y funcionar como barrera física que contenga la expansión innecesaria del suelo urbano.

Además, se considera fundamental proteger y fomentar el crecimiento de la producción hortícola agroecológica en el espacio periurbano tanto por motivos culturales, sociales y paisajísticos, como por motivos económicos. Existe una tendencia mundial que muestra un crecimiento en la valoración de productos sanos para su consumo y amables con el medio ambiente. Para esto es necesario desarrollar programas de incentivos que fomenten la producción agroecológica, su comercialización y consumo por parte de las localidades del Área Metropolitana de Rosario. Con estos programas de capacitación, certificación y comercialización, se pretende conseguir productos locales que sean resultado de una producción devenida de buenas prácticas agrícolas y que reduzcan a su vez los kilómetros a recorrer antes de llegar al consumidor final.

Se reconocen cuatro situaciones diferentes que cumplen distintas funciones de acuerdo a su ubicación y condiciones pre-existentes en un suelo que no es homogéneo. Este reconocimiento establece no sólo las características del suelo periurbano, sino también los sistemas productivos permitidos en cada uno y aquellas actividades extras que se podrían realizar en cada caso.

En la comuna de Piñero la delimitación y tratamiento del suelo periurbano debe contemplar las situaciones de borde en torno a los dos nucleamientos antes explicitados. La presencia de la AO12 al sur de los núcleos dispersos plantea la conveniencia de fijar criterios de proyecto en torno a su remodelación que permitan la constitución de una barrera ambiental con el desarrollo de una importante forestación a lo largo del tramo afectado con usos residenciales. En el caso del núcleo original, resulta también conveniente la inclusión de dos barreras ambientales, localizadas una al este y otra al oeste, aprovechando la presencia de las rutas y vías ferroviarias.

El suelo periurbano de la localidad queda entonces establecido en cuatro categorías:

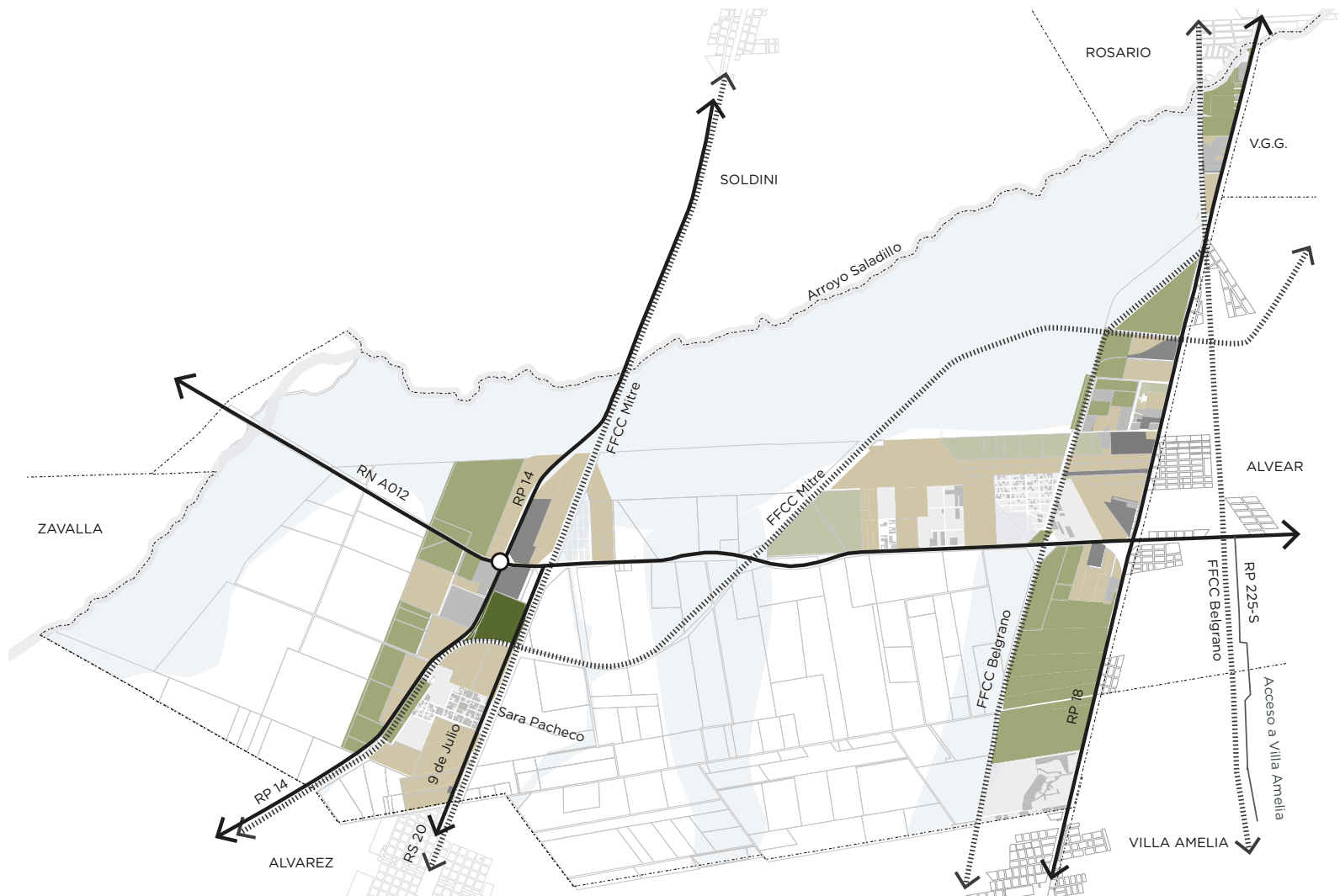
- Periurbano de Proximidad.
- Periurbano Productivo / Patrimonial.
- Periurbano Hídrico / Ambiental.
- Periurbano de Completamiento.

Periurbano de Proximidad. En el suelo correspondiente a esta categoría se pueden distinguir dos situaciones diferenciadas: el suelo periurbano en contacto con áreas residenciales y el suelo periurbano en contacto con áreas industriales. Estas proximidades a los distintos usos definirán las características del espacio y la producción permitida. En el periurbano de proximidad a áreas residenciales, es fundamental el cuidado de la salud ambiental y de los habitantes. Este periurbano cumple la doble función de actuar como filtro, reduciendo gradualmente el impacto de agroquímicos sobre el área urbana y mejorando la relación entre el campo y la ciudad; además de funcionar en la contención de la expansión

urbana. Se proponen en él tipos productivos que colaboren con el filtrado de agroquímicos y que sean amables con el ambiente y con la salud de las personas. Se plantea un nivel alto de control para la producción de hortalizas, frutas, plantas aromáticas, flores, ovinos, forrajeras, granos y árboles para madera. En el caso del periurbano en contacto a áreas industriales, se determina el tipo de producto posible a desarrollar dependiendo del tipo de industria.

Periurbano Productivo / Patrimonial. En este caso se propone la protección de las huertas existentes como un valor paisajístico y patrimonial. Se pretende valorizar la producción en el entorno más cercano a los núcleos urbanos y evitar el constante corrimiento de las actividades productivas hortícolas por la fuerte presión inmobiliaria registrada en los bordes urbanos. Esto permitirá ofrecer al público del AMR productos locales, que preserven mejor su frescura y que permitan un contacto más directo entre el productor y el consumidor. Para esta categoría, se propone la producción que se realiza actualmente con mayores cuidados ambientales y con la posibilidad de incorporar otros productos para aumentar la variedad ofrecida. Estas huertas, como bien patrimonial, podrían estar sujetas a recategorización en el caso de estar localizadas dentro de un Área de Reserva para proyecto especial.

Periurbano Hídrico / Ambiental. El principal objetivo de delimitar un suelo periurbano hídrico/ambiental es el de velar por el ambiente natural protegiendo las zonas urbanas en sus cercanías. Para esto, es fundamental planificar la producción que se desarrolla, como así también el tratamiento paisajístico, por lo cual se distinguen dentro de esta categoría aquellos suelos con afectaciones hídricas y aquellos suelos con valor paisajístico ambiental a preservar. Para las áreas con afectación hídrica, se propone el diseño de reservo-



- Periurbano productivo y patrimonial
- Periurbano paisajístico o hídrico y ambiental
- Periurbano de completamiento
- Periurbano de proximidad a núcleos urbanos
- Áreas de riesgo hídrico o vulnerabilidad ambiental

Plano 28. Selección preliminar de las parcelas de suelo periurbano

rios que puedan alojar el agua de lluvia excedente por períodos de tiempo para evitar la saturación de los cursos de agua. Además, es necesario el correcto tratamiento de los bordes de los arroyos para poder controlar las crecidas, con la incorporación árboles que ayuden a disminuir el impacto de inundaciones y recuperar los mismos como corredores biológicos fundamentales para el correcto desarrollo de la flora y la fauna autóctona.

Periurbano de Completamiento. Esta categoría define parcelas seleccionadas para extender el suelo periurbano hasta algún borde físico o ambiental, cumple la función de establecer una continuidad espacial dentro del suelo periurbano. De esta manera, se logra fortalecer los circuitos recreativos y recomponer el paisaje en torno a las plantas urbanas. En este caso, se propone una producción bajo medios cuidados, por no estar en contacto directo con ningún sector de riesgo.

Otras actuaciones previstas para el desarrollo productivo y patrimonial de los espacios periurbanos son:

- Implementación de un programa específico con un modelo de gestión que integre a propietarios de suelo y productores para lograr una adecuada implementación de las políticas propuestas.
- Elaboración de un “Catálogo de Modos Productivos” que incorpore nuevas prácticas en el uso y apropiación del suelo tendiente a garantizar la protección de los elementos naturales, su flora y su fauna, así como también los cursos de agua que lo atraviesan. Para esto se deben establecer modos productivos que sean amables con los ecosistemas naturales, y generen una simbiosis entre los distintos elementos que favorezcan a la riqueza paisajística del lugar. Se asignará a cada una de las áreas antes tipificadas los modos productivos que corresponden a cada caso y que estén listados en el catálogo.
- Conformación de corredores ecológicos, en la unión de elementos naturales fundamentales para la protección ambiental a escala metropolitana. El paisaje periurbano debe ser entendido como una infraestructura en sí, haciéndolo trabajar en favor de ciertos objetivos ambientales particulares. Por ejemplo, se plantea la creación de barreras forestales para cambiar la dirección y disminuir la velocidad de los vientos, evitando que los agroquímicos afecten a las áreas urbanas. Además, el paisaje puede ser empleado para contener el agua de lluvia, usando la topografía para que trabaje como reservorios y retardadores y así evitar inundaciones.
- Incorporación de caminos, ciclovías, espacios públicos como plazas y parques, viviendas de tipo rural en parcelas productivas, luminaria, señalética e infraestructuras que permitan una calidad de vida contemporánea inmersa en un paisaje productivo.
- Creación de barreras forestales que cambien la dirección y disminuyan la velocidad de los vientos, evitando que los agroquímicos usados en área rurales afecten a las áreas urbanas.
- Recuperación y conservación de las condiciones naturales de los suelos para facilitar así la filtración del agua de lluvia.
- Limpieza y mantenimiento de los cursos de agua para su mejor escurrimiento.
- Incorporación de árboles semilleros autóctonos en contacto con los corredores biológicos con el fin de restablecer la fauna local y el equilibrio ambiental.



Paisaje de las parcelas de borde de las áreas urbanizadas

114 INSTRUMENTOS NORMATIVOS Y DE GESTIÓN

Los problemas actuales de la conformación de la ciudad metropolitana y el desarrollo de las localidades (impacto de las instalaciones industriales, vulnerabilidad ambiental y deficiencias en la prestación de servicios, extensión desmedida y dispersa de la urbanización, decaimiento de la centralidad, carencia de espacios públicos y ausencia de equipamientos, etc.), son tanto dificultades por ausencia de soporte legal de la planificación para alcanzar sus previsiones como de debilidad y desarticulación de las normativas provinciales y locales.

En mayor o menor grado, gran parte de las localidades del AMR cuentan con algún tipo de normativa para regular los procesos descritos. Éstas son parte de una dinámica que atiende por lo general a lo coyuntural por sobre los procesos de planificación a mediano y largo plazo, por lo cual es inminente el debate acerca del dictado de nuevas normas que faciliten la implementación del PUL. Para plasmar las distintas políticas, se prevé incorporar un conjunto de instrumentos –normativos y de gestión– que darán forma al PUL en su implementación práctica, adquiriendo con el tiempo y la experiencia un carácter de cuerpo normativo integral. Asimismo, los instrumentos que darán operatividad al PUL deberían implementarse de manera paulatina, combinándolos de forma oportuna en función de las necesidades específicas que se den en cada ámbito local y de aquellas que surjan

a la hora de compartir proyectos con otras localidades del área. La “caja de herramientas” del PUL contiene cinco tipos de instrumentos:

- Normas urbanísticas generales
- Normas urbanísticas particulares
- Reglamento de edificación
- Instrumentos de gestión para la concertación
- Instrumentos de redistribución de los beneficios del desarrollo urbano

NORMAS URBANÍSTICAS GENERALES

Son aquellas que rigen para todo el territorio comunal y establecen los parámetros y las pautas básicas que condicionan la conformación del tejido urbano (trazados y parcelamientos, usos del suelo, morfología de la construcción, calidad ambiental y condiciones edilicias). Estas normas se encuentran clasificadas en tres categorías: Normas Generales de Tejido, Normas Generales de Trazado y Normas Generales de Uso.

NORMAS URBANÍSTICAS PARTICULARES

Son aquellas que establecen indicaciones normativas diferenciales para un determinado y acotado sector de la localidad, sobre el que se busca orientar un desarrollo urbanístico especial. Estas normas se encuentran organizadas en cuatro instrumentos: Plan Especial, Plan Maestro, Plan de Detalle y Áreas de Protección representadas en: Área de Reserva, Área de Protección Histórica, Área de Protección Ambiental y Área de Interés Social).

Plan Especial / Plan Especial Interjurisdiccional. Es el instrumento técnico destinado a programar la transformación física y funcional que se propone para un determinado tramo del territorio, corres-

pondiente a una o más ciudades y/o comunas, así como a detallar las particularidades de la configuración definida para las áreas del dominio público y privado. Contiene precisiones acerca de la configuración definitiva de la red de espacios públicos; el carácter y tratamiento; la superficie y localización destinada a la construcción de vivienda pública, si correspondiera; y la división del área, objeto del plan en unidades de ejecución para el desarrollo de planes de detalle.

Plan Maestro. Es el instrumento técnico, de carácter amplio, destinado a programar e impulsar la transformación integral de una extensión territorial frentista a un río u arroyo. Incluye situaciones excepcionales, que demandan la definición de políticas de reconversión, renovación o protección, mediante el desarrollo de estudios específicos de alta diversidad y complejidad dominial, funcional y ambiental. Un plan maestro incluye diferentes sectores pertenecientes a más de un municipio o comuna, con propuestas de ordenamiento que se resuelven por medio del desarrollo de planes especiales o de detalle.

Plan de Detalle. Es un instrumento técnico que precisa los indicadores urbanísticos para una parcela, conjunto de parcelas, calles especiales o sectores calificados como AR, APH y APA. Los planes de detalle serán desarrollados de acuerdo con los objetivos y principios de ordenamiento urbanístico contenidos en los planes especiales y/o planes maestros. Su objetivo principal es ajustar los lineamientos esbozados en las figuras mayores.

Área de Reserva (AR). Es el instrumento que tiene la autoridad comunal para evitar la utilización/urbanización de un sector o de un conjunto de parcelas que presentan una situación de emplazamiento especial y que son susceptibles de encuadrarse en un plan especial o en un plan de detalle, para estimular u ordenar el

desarrollo de un proceso de urbanización, de renovación edilicia o de reconversión urbana, hasta tanto estos planes sean elaborados y aprobados. Las Áreas de Reserva (AR) se clasificarán en:

- **Área de Reserva para Plan Especial (ARE).** Corresponde a aquel sector urbano caracterizado por su alto grado de deterioro –en términos edilicios y de espacios públicos–, por la obsolescencia de las instalaciones existentes, por la inconveniencia de la persistencia de determinados usos, por la disponibilidad de tierras vacantes y/o por la presencia de tierras del dominio público –nacional, provincial o comunal– cuya renovación se impulsa;
- **Área de Reserva para Plan de Detalle (ARD).** Corresponde a aquellas parcelas o conjunto de parcelas contiguas que presentan un valor singular debido a la concurrencia de condiciones particulares tales como su dimensión, emplazamiento urbano, ocupación y uso actual y/o condición dominial y que, por tal razón, merecen indicaciones especiales para su ocupación.
- **Área de Reserva para Completamiento de la Estructura Urbana (ARC).** Corresponde a aquellas parcelas o conjunto de parcelas contiguas donde se detecta una vacancia o una irregularidad en la ocupación del suelo. Se busca el completamiento o la restructuración urbana en función del modelo de ordenamiento proyectado; por tal razón, se promueven políticas para su ocupación.
- **Área de Reserva para la expansión de la Estructura Urbana (ARE).** Corresponde a aquellas parcelas o conjunto de parcelas ubicadas en forma contigua a la planta urbanizada especificadas en el PUL donde se admite el desarrollo de un proceso de urbanización, en la medida de que el mismo sea previamente planificado y programado.

Área de Protección Histórica (APH). Es el instrumento que permite aplicar dispositivos de preservación, protección y/o regulación

de su eventual sustitución en sectores que contienen edificios de valor histórico o arquitectónico; también definir la composición o el carácter de los espacios públicos. Las especificaciones de la intervención en un sector declarado “Área de Protección Histórica” quedarán establecidas mediante indicaciones referidas a los grados de protección edilicia; medidas de preservación edilicia y potenciales transformaciones de uso; indicadores urbanísticos específicos para las parcelas involucradas; condiciones para el diseño, materiales e instalación de elementos sobre la fachada y regulación del espacio público y los mecanismos de gestión.

Área de Protección Ambiental (APA). Es el instrumento para aplicar dispositivos de protección en sectores que contienen elementos significativos del ambiente u otros que, por sus dimensiones y ubicación, pueden ser utilizados para el desarrollo de parques públicos o espacios verdes privados. La declaración de un sector como “Área de Protección Ecológica y Ambiental” será realizada por el Departamento Ejecutivo con aprobación de la Junta Comunal. Dicha declaración supone que deberán mantenerse o potenciarse las características naturales y paisajísticas de los bienes, sitios y espacios públicos o privados comprendidos en el área, según las particularidades reconocidas en cada uno de ellos..

Área de Interés Social (AIS). Es el instrumento del que dispone la comuna para contribuir al desarrollo de aquellos sectores que presenten claros signos de deterioro urbano, carencia de infraestructuras y equipamientos o precariedad habitacional y/o dominial. Tiene por objeto agilizar las gestiones administrativas necesarias para intervenir con el propósito de mejorar las condiciones y la calidad urbana del sector. Dentro de un sector declarado como “Área de Interés Social”, cada Departamento Ejecutivo podrá

comprar en forma directa los bienes inmuebles que se consideren necesarios para: la regularización de la situación dominial en un asentamiento irregular existente; la construcción de viviendas de interés social; la reubicación de familias provenientes de un asentamiento irregular; la construcción de espacios públicos, equipamientos comunitarios y obras de infraestructura.

REGLAMENTO DE EDIFICACIÓN

Contiene regulaciones específicas para las edificaciones que se construyen en la localidad. La reformulación de este reglamento formará parte del proceso de revisión normativa que impulsa este PUL.

INSTRUMENTOS DE GESTIÓN PARA LA CONCERTACIÓN

Los instrumentos de gestión para la concertación previstos para la implementación del PUL son, entre otros: los Convenios Urbanísticos locales; los Convenios Urbanísticos Interjurisdiccionales; el Régimen de Concesión con Obra Pública; los Convenios de Esfuerzo Compartido; el Régimen de Contribución por Mejoras; los Consorcios de Urbanización Social y el Presupuesto Participativo. Por su relevancia, se describen a continuación los tres más usuales:

Convenios urbanísticos. Son acuerdos entre la comuna y otros actores respecto de la realización de diversos tipos de proyectos o intervenciones urbanas que generen beneficios mutuos. Estos acuerdos procuran tener efectos positivos especialmente en el desarrollo del equipamiento y de la infraestructura urbana. Dichos convenios constituyen una forma de Asociación Público-Privada (APP) que puede tener fines muy diversos, cuya base es la búsqueda de un equilibrio de cargas y beneficios entre las partes, definidas a partir de un pro-

ceso de negociación. En cierto sentido, los convenios urbanísticos tratan de generar una contraprestación, colaboración, cooperación, contribución y/o aportes por parte de los beneficiados de la actividad estatal comunal, en general inversores inmobiliarios. Los convenios urbanísticos se suelen implementar para impulsar acciones de nueva urbanización, reconversión, reforma, renovación, rehabilitación y/o sustitución urbana. Los mismos se aplicarán con las siguientes finalidades: (1) promover la implementación de proyectos especiales de gran escala; (2) garantizar la implementación sostenida en el tiempo de un plan-programa y (3) canalizar adecuadamente la inversión pública y privada en pos de un beneficio colectivo.

Consortios de Urbanización Social. Este instrumento posibilita, por un lado, la consolidación de grandes áreas vacantes en suelo urbano, que carezcan de infraestructura completa (y que el propietario no disponga de recursos económicos para urbanizarla), o bien, urbanizar sectores de suelo rural, sin necesidad de expropiar terrenos, reduciendo así los efectos de la especulación inmobiliaria sobre el costo de la urbanización. La principal diferencia con la figura del Convenio Urbanístico radica en que, mediante los consorcios de urbanización social, el gobierno local reemplaza a la figura del desarrollador, encargándose él mismo de elaborar el proyecto de urbanización, negociar el precio de la tierra con los propietarios de suelo rural (cuya parcela tenga una condición estratégica para la expansión urbana), comprar la tierra, lotear y urbanizar (ej. construir calles y servicios). En este caso, el propietario cede la parcela rural a la comuna y recibe unidades inmobiliarias debidamente urbanizadas, cuyo valor corresponderá al valor del inmueble antes de la ejecución de las obras de urbanización. Se paga el valor real del mismo de igual manera como se paga la indemnización en la expropiación. Esta operación le permite a la comuna ofertar lotes con servicio a un “precio social” fuera del mercado.

Presupuesto Participativo. Es una modalidad de gestión pública basada en la participación directa de la población en las diversas fases que componen la elaboración y la ejecución del presupuesto público comunal, especialmente en la indicación de las prioridades para la adjudicación de los recursos de inversiones. Esta modalidad de gestión es resultante de los complejos escenarios sociopolíticos, de la interacción de múltiples variables intervinientes en la relación entre gobernantes de la comuna y la población local. El Presupuesto Participativo se asienta en una estructura y en un proceso de participación comunitaria que se desenvuelve a través de dos principios básicos: (1) reglas universales de participación en instancias institucionales y regulares de funcionamiento; (2) un método objetivo de definición de los recursos para inversiones, que hacen un ciclo anual de actividades públicas de presupuesto comunal.

INSTRUMENTOS DE REDISTRIBUCIÓN DE LOS BENEFICIOS DEL DESARROLLO URBANO

El uso del mayor aprovechamiento urbanístico. La figura del uso de mayor aprovechamiento urbanístico o edilicio se establece cuando por aplicación de las normas antes descriptas –a través de la aplicación de los Planes Especiales y los Planes de Detalle– se otorguen indicadores excepcionales que signifiquen un beneficio extraordinario para el propietario del suelo involucrado. Los actores beneficiados con estas determinaciones normativas deberán efectuar un aporte económico a modo de “precio compensatorio”, el cual quedará estipulado en cada uno de los instrumentos mencionados y seguir los procedimientos que regula la comuna. Los destinos de estos recursos obtenidos serán derivados a los fondos de afectación específica creados a tal fin o destinados a la construcción de obras especificadas en las ordenanzas.

CRÉDITOS

La elaboración del Plan Urbano Local de Piñero se llevó adelante en el marco del Programa “26 estrategias locales, un plan metropolitano”, coordinado por el ECOMR con la participación de comunas y municipios que lo integran. Encuadrado en el Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) del gobierno nacional, el programa cuenta con el financiamiento del Ministerio del Interior de la Nación, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Gobierno de la Provincia de Santa Fe, a través del Programa Municipal de Inversiones PROMUDI.

La documentación gráfica y planos incluidos en esta publicación, fueron íntegramente elaborados por oficinas técnicas del ECOMR, conjuntamente con el técnico designado en cada localidad, cotejada con relevamientos in situ, registros fotográficos y bases de datos elaborados en oficina técnicas locales. Se utilizaron, además, las bases de información geográfica proporcionadas por la Infraestructura de Datos Espaciales de la provincia de Santa Fe (IDESF) y el Servicio de Catastro e Información del Gobierno de la Provincia de Santa Fe (SCIT). Las fotografías también forman parte del registro propio.

COMUNA DE PIÑERO

Presidente Comunal, Walter Carengo

Asesor Técnico Local ECOM, Arq. Luis San Filippo

AUTORIDADES ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA ROSARIO (ECOMR)

Presidenta, Intendente de Rosario Mónica Fein

Municipios y comunas miembros del Directorio, General Lagos, Presidente Comunal, Esteban Ferri; Granadero Baigorria, Intendente Adrián Maglia; San Lorenzo, Intendente Leonardo Raimundo; Villa Gobernador Gálvez, Intendente Alberto Ricci y Rosario, Intendente Mónica Fein.

Municipios y comunas miembros del Consejo de Gobierno,

municipios de Arroyo Seco, Capitán Bermúdez, Fray Luis Beltrán, Funes, Granadero Baigorria, Pérez, Rosario, San Lorenzo, Villa Constitución y Villa Gobernador Gálvez; comunas de Acebal, Álvarez, Alvear, Pueblo Andino, Coronel Domínguez, Empalme Villa Constitución, Fighiera, General Lagos, Ibarlucea, Pavón, Piñero, Pueblo Esther, Ricardone, Soldini y Zavalla.

Directora General, Mirta Levin

Secretario Ejecutivo, Juan Martín Atencio

PROGRAMA DE DESARROLLO DE ÁREAS METROPOLITANAS DEL INTERIOR (DAMI), del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda del Gobierno Nacional

Coordinadora del Programa, Soledad Iglesias

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)

Gerente del Cono Sur y Representante en Argentina, José Luis Lupo
Consultor Especialista de Desarrollo Urbano y Vivienda, Martín Soulier Faure

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Gobernador, Miguel Lifschitz
Ministro de Gobierno y Reforma del Estado, Pablo Farías
Ministro de Economía y Finanzas, Gonzalo Saglione
Director Provincial de Áreas Metropolitanas, Darío Gres
Secretario de Finanzas, Pablo Olivares
Subsecretario de Ejecución de Proyectos de Inversión, Hugo Rosti
Director General del Programa Municipal de Inversiones (PROMUDI), Juan José Maspóns
Subdirector General del Programa Municipal de Inversiones (PROMUDI), Raúl Héctor Vacou

INSTITUCIONES COLABORADORAS

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Presidente Alejandro Ceccatto
Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA OLIVEROS), Director Alejandro Longo
Universidad Nacional de Rosario (UNR), Rector Franco Bartolacci
Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño (FAPyD), Decano Adolfo Del Río
Facultad de Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales, Decana Mag. Claudia Alejandrina Gracia
Colegio de Arquitectos de la Provincia de Santa Fe (CAD2), Presidenta Marta Ruarte

EQUIPOS TÉCNICOS

EQUIPO TÉCNICO ECOMR

Directora General del Programa "26 estrategias locales, un plan metropolitano", Mag. Arq. Mirta Levin
Coordinadora Urbanística del Programa, Directora de Ordenamiento Territorial, Arq. Maira Cimolini
Auxiliares de Coordinación Urbanística, Arqs. Celeste Martín, Ignacio Cuenca, Sabrina Galarraga, María Trabuchi.
Coordinador de Planes Especiales Interjurisdiccionales, Arq. Federico Sileo
Auxiliares de Planes Especiales Interjurisdiccionales, Arq. Florencia Meucci y Romina Di Meola
Coordinador de Información Georreferenciada. GIS, Agr. Daniel Sartorio
Auxiliar de Información Georreferenciada, Técnico Topógrafo Eric Jager
Asesora Estadística, Lic. Rosa Moses
Auxiliar en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano, Ing. David Balaban
Coordinador en Accesibilidad y Movilidad, Arq. Gustavo Chialvo
Asesora en Accesibilidad y Movilidad, Ing. Civil Sabina Fanelli
Asesor en Recursos Ambientales, Ing. Ambiental Andrés Carbajo
Asesor en Recursos Hídricos, Ing. Civil Federico Derman
Asesora Legislación Urbanística, Arq. Alicia Noya
Directora de Proyectos Especiales, Arq. Marianela Motkoski
Auxiliares de Proyectos Especiales, Arqs. Martín Cabezudo, Juan Andrés Romanos, Guillermina Aguilera, Ana Luz Lifschitz
Coordinadora en Comunicación y Logística ECOMR, Lic. Verónica Perelló
Auxiliar técnica legal, Abog. Lara Montaner
Auxiliares administrativos, Cp. Victoria Tinnirello e Ignacio Puntin.
Asesora administrativa contable, Cp. Ángeles Brunori
Responsable de publicaciones, Dg. Raúl Sordoni

EQUIPOS TÉCNICOS ENTIDADES COLABORADORAS

Asesores Urbanísticos CONICET, Dr. Arq. Pablo Elinbaum y Dra. Arq. Cecilia Galimberti

Asesores en Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano INTA, Cristina Mondino, Med. Vet. Ezequiel Bertozzi, Ing. Ftal. Francisco Cardozo, Ing. Agr. Luis Carrancio, Ing. Agr. Eduardo Casella (Actividad Privada), Med. Vet. Martín Correa Luna, Ing. Agr. Alicia Gadda, Ing. Agr. Guillermo Gerster, Ing. Agr. Juan Ibarlucea, Ing. Agr. María Cristina Mondino, Med. Vet. María Belén Morlacco, Ing. Agr. Rodolfo Tímoni.

Asesores Técnicos Colegio de Arquitectos Provincia de Santa Fe para el Cuadrante Oeste Metropolitano, Arq. Claudio Sfiligoi, Arq. Graciela Rodríguez, Arq. Raúl Pérez, Arq. Camila Viglacinti y Arq. Graciela Luisetti.

EQUIPOS TÉCNICOS TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y RELACIONES INTERNACIONALES Desarrollo y coordinación, Licenciados Natalia Carnovale, Diego Beretta

Responsable Metodológica, Lic. Aneley Berardo

Asistentes, Fernando Laredo, Irene Castagnini, Magda Bergami, Gisela Signorelli, Paulina Teglia, Luciana Bertolacini, Florencia Pisaroni, Victoria López, Jazmín Rodríguez, Aylen Delmonte, Aldana Berardo.

EDICIÓN

Coordinación editorial, Arq. Maira Cimolini

Producción integral, Dra. Arq. Cecilia Galimberti

Diseño Gráfico, Dg. Raúl Sordoni

Ilustraciones, Arq. Luis Lleonart

Corrección y revisión de textos, Lic. María Georgina Giorgis

Imprenta, Borsellino Impresos S.R.L.

AGRADECIMIENTOS

Se agradece la colaboración de la M. Sc. Arq. Agustina González Cid en la elaboración de los contenidos de las temáticas de Ruralidad y Dinámicas de Desarrollo Periurbano.

Se agradece, también, la colaboración de las siguientes reparticiones provinciales y de los profesionales consultados en diferentes instancias del proceso de elaboración de los PUL:

Secretario de Desarrollo Territorial y Economía Social, Mauro Casella

Jefe de Área de Proyecto, Delegación Rosario de la Dirección

General de Proyectos de la Secretaría de Recursos Hídricos,

Ing. Raúl Navarro

Asesor en Recursos Hídricos, Ing. Hugo Orsolini

Comisión Interministerial de Ordenamiento Territorial (CIOT)

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

AA.VV. (1971) Prefectura del Gran Rosario: Análisis preliminar de la estructura física del Área Metropolitana de Rosario. Documentos A&P, FAPyD, Rosario.

CABALLERO, Adrián (Coord) (1991) Proceso de Formación urbano-territorial y dinámica de transformación del Área Metropolitana de Rosario. CFI, Rosario.

ECOM Rosario (2019) La construcción y consolidación de un plan metropolitano. Rosario: ECOM.

ECOM Rosario (2014) El Área Metropolitana de Rosario: estructura institucional y caracterización territorial. Cuaderno 1. Rosario: ECOM.

ECOM Rosario (2014) El Área Metropolitana de Rosario: contextos del planeamiento metropolitano local e internacional. Cuaderno 2. Rosario: ECOM.

ECOM Rosario (2014) El Área Metropolitana de Rosario: directrices para la concertación de un modelo territorial. Cuaderno 3. Rosario: ECOM.

GALIMBERTI, Cecilia (2015) La reinención del Río. Procesos de transformación de la ribera de la Región Metropolitana de Rosario, Argentina. UNR editora, Colección Tesis Doctorales A&P, Rosario.

MATEOS, Alicia (2007) Plan de Ordenamiento Territorial Costa Metropolitana del Gran Rosario. Cordón Sur. Diagnóstico. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

MATEOS, Alicia; DOCOLA, Silvia; PUIG, Mónica (2007) Patrimonio: Del Saladillo al del Medio – Cordón Sur – Costa Área Metropolitana Gran Rosario. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1985a) La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario. Cuaderno N°7 del CURDIUR. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario.

MARTINEZ DE SAN VICENTE, Isabel (1985b) La interpretación arquitectónica de las ciudades de reciente formación. Cuaderno N°6 del CURDIUR. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño, Rosario.

MONGSFELD, Oscar (1983) El Área Metropolitana de Rosario y El Pago de los Arroyos. Centro de Estudios Urbanos del Rosario, Rosario

RIGOTTI, Ana María (2007) Plan de ordenamiento territorial. Costa metropolitana del Gran Rosario. Cordón norte, Informe Final. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

RIGOTTI, Ana María; HEREDIA, Elina (2007) Inventario Patrimonio Natural y Construido. Cordón Norte – Costa Área Metropolitana Gran Rosario. Consejo Federal de Inversiones, Oficina de Asuntos Metropolitanos, Gobierno de la Provincia de Santa Fe.

ROFMAN, Alejandro (1971) Prediagnóstico de la estructura productiva del área del Gran Rosario. Municipalidad de Rosario: Comisión Coordinadora Urbanística, Ferroviaria, Vial y Portuaria para la ciudad de Rosario, Rosario

Ente de Coordinación Metropolitana (ECOM)

Piñero 2030 / dirigido por Mirta Levin. - 1a ed. - Rosario : ECOM, 2019.

124 p. ; 27 x 24 cm. - (26 estrategias locales un plan metropolitano)

ISBN 978-987-8355-06-1

1. Planes Urbanos. 2. Ordenamiento Territorial. 3. Urbanismo. I. Levin, Mirta, dir. II. Título.

CDD 711.4



Editado en la ciudad de Rosario, Santa Fe, en el mes de Octubre de 2019. Se ha hecho el depósito de Ley 11.723

Este libro se terminó de imprimir en Octubre de 2019 en Borsellino Impresos S.R.L., Rosario, Argentina.

ISBN 978-987-8355-06-1



9 789878 355061



Acebal
Álvarez
Alvear
Arroyo Seco
Capitán Bermúdez
Carmen del Sauce
Coronel Domínguez
Empalme Villa Constitución
Fighiera
Fray Luis Beltrán
Funes
General Lagos
Granadero Baigorria
Ibarlucea
Pavón
Pérez
Piñero
Pueblo Andino
Pueblo Esther
Ricardone
Rosario
San Lorenzo
Soldini
Villa Constitución
Villa Gobernador Gálvez
Zavalla



