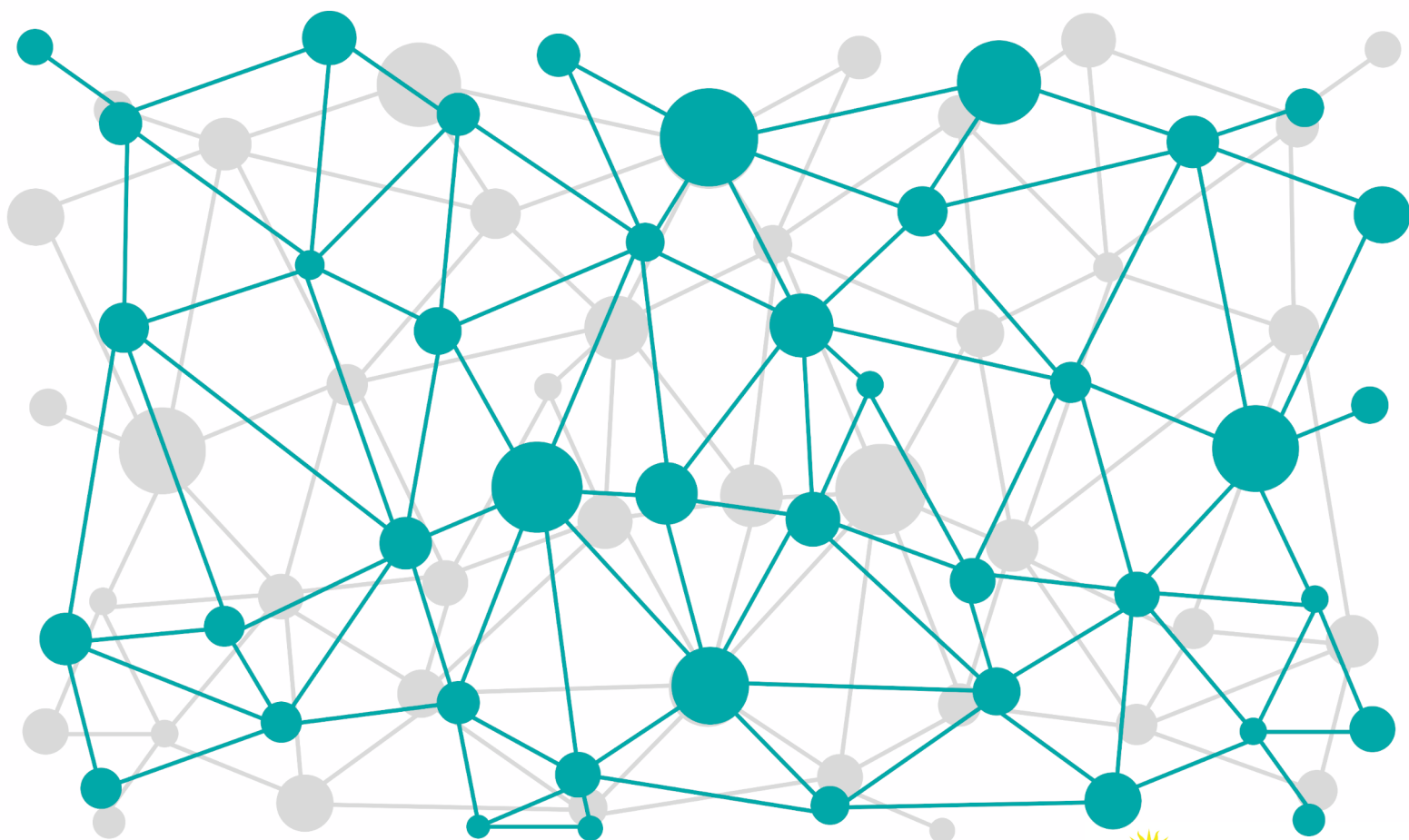


# Aportes para una Estrategia de Desarrollo Canelones 2025

Sistematización

## Corredor Logístico Agroalimentario Ruta 5



**Aportes para una Estrategia de Desarrollo Canelones 2025**

Sistematización

**Corredor Logístico Agroalimentario Ruta 5**



# Aportes para una Estrategia de Desarrollo Canelones 2025

## Sistematización

### Corredor Logístico Agroalimentario Ruta 5

Gobierno de Canelones  
Municipios Canarios  
Oficina de Planeamiento y Presupuesto  
PNUD

Setiembre 2020





# Contenido

Prefacio	7
Introducción	9
Objetivos y metodología de la propuesta	11
Análisis de partida	14
Microrregión 7 Corredor Logístico Agroalimentario	28
Ciclo de desayunos de trabajo	56
Nudos y oportunidades para el desarrollo de la M7	60
Principales resultados del proceso y aportes para una agenda de trabajo	67
Conclusiones	80
Notas del proceso	82
Bibliografía	84
Anexos	88



# Prefacio

## **La Microrregión 7: expansión e inclusión como desafíos de una Agenda de Desarrollo Económico Territorial**

La porción suroeste de nuestro departamento representa uno de los territorios con mayor dinámica de Canelones, en tanto crecimiento poblacional, proliferación y diversificación de actividades económicas y productivas. Adquiriendo lógicas propias de las áreas metropolitanas, los municipios de esta zona han experimentado diversos procesos de expansión y captación de inversiones que transformaron el paisaje urbano y rural en los últimos años. Aún así, estos procesos de crecimiento no necesariamente avanzan de la mano de un desarrollo inclusivo, y persisten a nivel territorial enormes desafíos en términos de desigualdad: una población con desempleo por encima de la media departamental y nacional fundamentalmente en los tramos más jóvenes, necesidades básicas insatisfechas en niveles preocupantes, nuevos asentamientos que se instalan en condiciones irregulares derivados de condiciones de pobreza estructural, entre otras cuestiones sociales. A estos desafíos se agregan otros derivados de la situación de emergencia sanitaria que atraviesa el país y que acarreará nuevos impactos en la economía a partir de la pérdida de fuentes laborales, el cierre definitivo de MIPYMES, los menores niveles de consumo asociados a las pérdidas proyectadas de salario real de las trabajadoras y los trabajadores.

Estas cuestiones son más que suficientes para abordar desde una



perspectiva planificadora de mediano plazo el futuro de este territorio. Pero además, si este trabajo se realiza desde un marco de articulación multinivel, buscando generar el compromiso de los diferentes niveles de gobierno implicados en la gestión pública, y un enfoque multiactoral, donde la discusión entre lo público y lo privado emerge como diferencial del proceso, estamos en condiciones de ofrecer insumos válidos para establecer una Agenda de Desarrollo Económico cimentada en las necesidades y oportunidades territoriales que ofrece la realidad actual.

Este documento es producto del trabajo mancomunado con los Gobiernos Locales de la Microrregión, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, y el Programa Articulación de Redes Territoriales para el Desarrollo de Naciones Unidas (Programa ART – PNUD). Pero fundamentalmente, este trabajo es fruto de un valioso proceso de discusión e intercambio con diversos actores generado en el año 2019, cuyo foco estuvo centrado en pensar la expansión de la Microrregión 7 desde una perspectiva inclusiva, ofreciendo insumos para canalizar los esfuerzos públicos y privados en favor de un desarrollo sostenible para todas y todos.

Francisco Legnani  
Pro Secretario  
Gobierno de Canelones

# Introducción

La gran dinámica de localización de nuevos emprendimientos industriales y logísticos en los corredores de las principales rutas del departamento de Canelones es el reflejo más visible de un proceso motivado por el desplazamiento de parte de la estructura productiva del área metropolitana desde el corazón de las ciudades hacia las principales redes de movilidad de la periferia, buscando la conexión con el puerto y el anillo colector perimetral vial (ACPV) de Montevideo. Estos procesos, coaccionados por diversas causas tales como: las nuevas normativas de ordenamiento territorial, las demandas de una industria en constante transformación, la búsqueda por reducir costos y canalizar las oportunidades que ofrecen las nuevas infraestructuras públicas de conexión vial, entre otras, han dado lugar a importantes transformaciones territoriales.

La Ruta 5 ha sido uno de los principales ejes que ha experimentado esta transformación en los últimos años, adquiriendo un rol clave para la actividad productiva departamental y nacional. Su nueva traza en la década del 90, sumado a los accesos al puerto, reestructuran la funcionalidad de este eje, potenciándolo a través de su ubicación estratégica y dotándolo de características que permiten proyectarlo en términos de captación de nuevas inversiones y generador de producto bruto. A esto se suma la inauguración del ACPV (Ruta 102) en la primera década de los 2000, la reactivación del Ferrocarril Central que generará un corredor paralelo y que implicará nuevas dinámicas de movilidad y transporte para el departamento, y la reubicación del Mercado Agrícola en la Unidad Agroalimentaria Metropolitana cerca de la Paz, que dotarán

de un nuevo dinamismo a la zona.

Esta realidad determina un nuevo escenario de transformación para Canelones y para el área específica que abarca el eje de esta ruta, que exige pensar en clave de desarrollo cómo estos procesos pueden constituirse en motores para la mejora de la calidad de vida de la población local. De ahí surge la necesidad de llevar adelante un proceso de trabajo en el marco de la Estrategia de Desarrollo Canelones 2025 que aborde esta porción del departamento desde un enfoque económico territorial y cimentado en una articulación multinivel motivadora del diálogo entre los diversos actores para la construcción de una *Agenda de Desarrollo Económico Territorial*.

El presente trabajo resume los aportes construidos durante este proceso de trabajo llevado adelante por los municipios de 18 de Mayo, La Paz, Las Piedras y Progreso que integran la Microrregión 7 en conjunto con el Gobierno de Canelones, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) a través de su Programa Uruguay Más Cerca, y el Programa ART del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Se constituye como un insumo para la planificación del desarrollo económico territorial, basado en la revisión de las normativas vigentes, un diagnóstico local de las principales actividades productivas de la zona que le otorgan su vocación logístico agroalimentaria, y una serie de propuestas sistematizadas en diversas instancias participativas promovidas de este ámbito de articulación, con el objetivo de dotar de sostenibilidad los procesos desatados y generar derrames en el territorio.

Leticia Mazzini  
Directora de Planificación y Desarrollo  
Gobierno de Canelones

# Objetivos y metodología de la propuesta

La Microrregión 7 (en adelante M7) de Canelones, integrada por los municipios de 18 de Mayo, La Paz, Las Piedras y Progreso, conforma un territorio estratégico para el departamento. Representa la segunda pieza urbana en orden de importancia dentro de la estructura metropolitana, y la “segunda ciudad” de Uruguay luego de Montevideo en términos poblacionales. Esta zona, atravesada por el eje de la Ruta 5, ha sido objeto de importantes transformaciones en los últimos años que conducen a la necesidad de planificar y orientar el desarrollo con el objeto de canalizar las oportunidades y abordar los desafíos que surgen a partir de su expansión en términos de inversiones, y la consolidación de su vocación productiva.

Algunas de las transformaciones referidas, que otorgan un nuevo dinamismo económico al territorio objeto de este trabajo, son:

- Instalación del Centro de Competitividad Empresarial.
- Creación del Polo Vitivinícola Metropolitano
- Trazado del Ferrocarril Central.
- Instalación de grandes Parques Logísticos.
- Construcción de la Unidad Agroalimentaria Metropolitana.
- Instalación Shopping de Las Piedras.

De esta manera, se propone trabajar en la generación de insumos para la elaboración de una Agenda de Desarrollo Económico Territorial de la Microrregión 7, a través de la sistematización de estudios existentes sobre

el territorio y la promoción de una articulación multinivel y público-privado para llevar adelante una propuesta cimentada en las necesidades de los actores locales. Este trabajo ha sido denominado “*Corredor Logístico Agroalimentario Ruta 5*” reconociendo la identidad productiva del territorio, vinculada a la actividad agropecuaria, su potencial para generar valor agregado a través de la industria alimentaria y su nuevo rol funcional para el país y el departamento en cuanto a plataforma logística que conecta las principales rutas y vías férreas nacionales con el puerto de Montevideo. Asimismo, es preciso reconocer la vocación histórica de esta porción del departamento, vinculada a la actividad comercial que posiciona al territorio como un centro que cubre las principales demandas de sus zonas aledañas.

En definitiva, se apuesta a que este trabajo logre impulsar y orientar el desarrollo de la microrregión, generando un *know how* que permita dar continuidad a los procesos de articulación llevados adelante.

En este marco, resulta central el involucramiento de los tres niveles de gobierno, para que las políticas públicas se orienten hacia el desarrollo económico y productivo generado en la zona y que pueda llegar a la actividad local y su población, transformándose en desarrollo local sustentable. Se vuelve de gran importancia la implementación de políticas específicas que apunten a este objetivo a través de la generación de infraestructura de calidad, el fortalecimiento institucional local, la consolidación de las mipymes locales y la promoción de vínculos entre las grandes empresas, las mipymes y el territorio.

Para la elaboración de la Agenda se definen cuatro grandes fases metodológicas:

I. Sistematización y diagnóstico territorial: en base a los diagnósticos existentes, procesamiento de datos estadísticos, como también información generada durante el proceso de trabajo, se elabora un diagnóstico socio-económico del territorio que permite tomar una foto de la realidad actual desde una óptica del desarrollo económico local. Asimismo, se realiza un mapeo de los actores locales, iniciativas y proyectos relevantes que existen en territorio y se identifican aquellos sectores estratégicos, los principales nudos críticos y las oportunidades asociadas para el desarrollo de la M7.

II. Priorización sectorial de nudos críticos y oportunidades: una vez identificados, se procede a realizar una priorización de estas cuestiones. Para esto se promueven diversos procesos de investigación y análisis a través de entrevistas a actores clave y un ciclo de desayunos de trabajo con agentes locales vinculados a los sectores estratégicos, a fin validar y priorizar tanto los principales obstáculos existentes para su desarrollo, como las oportunidades que ofrecen para motorizar el desarrollo local.

III. Propuestas de abordaje: priorizados los sectores, se propone pensar en grandes hojas de ruta para el desarrollo de cada uno, a modo de ofrecer una serie de propuestas concretas para el abordaje. En esta etapa se trabaja en la identificación de acciones, actores claves y acuerdos para la puesta en marcha de algunas estrategias definidas en las hojas de ruta. Asimismo, en esta fase se propondrán posibles espacios de seguimiento de las propuestas y acciones planteadas en la hoja de ruta que se elaborará a partir de los aportes de los representantes de los sectores estratégicos de la M7.

IV. Presentación pública de resultados: finalmente se realizará una presentación de los resultados obtenidos.

## Análisis de partida

Es preciso reconocer la existencia de un contexto planificador desarrollado en los últimos años que, desde el nivel nacional hasta el local, establecen un conjunto de visiones de futuro que permiten orientar la estrategia territorial y ofrecen una serie de herramientas para alcanzar ese horizonte deseado. El desarrollo observado en la zona es en parte producto de este contexto que orienta la vocación territorial de esta región del departamento y a través de diversos instrumentos de planificación y ordenamiento territorial canalizan gran parte de la dinámica que hoy existe.

Cualquier esfuerzo de planificación local deberá necesariamente considerar estas estrategias para dotar de coherencia los procesos de articulación multinivel y promover la generación de sinergias con la planificación departamental, regional y nacional. Asimismo, el consenso adoptado por los líderes mundiales en cuanto al desarrollo sostenible, plasmado en la *Agenda Internacional 2030*, también ofrece un marco de orientación con el cual alinear las políticas de desarrollo a nivel local, territorializando objetivos globales.

En este sentido se presentan las principales estrategias de planificación que inciden en el territorio de la M7, con un especial énfasis sobre aquellas líneas que se vinculan con las potencialidades de la zona y su vocación productiva.

## La Agenda 2030 de Naciones Unidas

La Agenda 2030 representa una “*hoja de ruta hacia el desarrollo sostenible*” consensuada por los líderes mundiales que, desde un enfoque integral, apuesta a superar la pobreza, garantizando la prosperidad y protegiendo al planeta. En tal sentido, se concreta un acuerdo que establece los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), con sus correspondientes metas, con el fin de orientar los esfuerzos de los Estados hacia su consecución en el horizonte temporal mencionado. El vínculo entre los objetivos y metas globales con la planificación de nivel local parte del reconocimiento que privilegia el trabajo de los gobiernos locales como agentes del desarrollo considerando que “*todos los ODS tienen metas directa o indirectamente relacionadas con el trabajo diario de los gobiernos locales y regionales. Éstos no deberían considerarse como meros implementadores de la agenda. Los gobiernos locales son responsables políticos, catalizadores del cambio y el nivel de gobierno mejor situado para vincular los objetivos globales con las comunidades locales*” (CGLU, 2015).

El foco específico de este proceso de trabajo, centrado en la dimensión económica sostenible de la M7, se encuentra estrechamente alineado con algunos ODS orientados a la promoción del crecimiento económico y el logro de ciudades sostenibles.



En concreto el ODS N° 8 establece “*promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos*”. La orientación de este objetivo se centra en la promoción del trabajo decente como fuente de realización de la vida humana, y en la estimulación del



crecimiento económico a través del aumento de la productividad y la innovación tecnológica como base para la mejora de la calidad de vida de las personas. En esta línea, las metas centradas en el fomento de las actividades productivas, la creación de puestos de trabajo decente desde una perspectiva inclusiva, la formalización, el crecimiento de las MIPYMES, el estímulo a la producción y consumo eficientes, la disminución de la proporción de jóvenes que no están empleados y no cursan estudios o reciben capacitación, son cuestiones que se abordan como objetivos centrales de este proceso y se plasman en el presente documento.

Por otra parte el ODS N° 11 enfocado en “*Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*” también ofrece un marco de aspiraciones vinculadas a este trabajo. Las metas de este objetivo abordan una amplia gama de retos urbanos específicos, tales como: mejoramiento de asentamientos marginales y provisión de viviendas asequibles, la mejora de los sistemas de transporte público, planeamiento y gobernanza, patrimonio cultural, gestión de desastres, calidad del aire, gestión de residuos, fomento de los vínculos entre las áreas urbanas y rurales, y promoción del acceso universal a espacios públicos y verdes. Todas estas, son cuestiones clave para que el territorio oficie como soporte estratégico permitiendo encaminar procesos de desarrollo económico.



## **Hacia una Estrategia Nacional de Desarrollo Uruguay 2050**

La ENDU 2050 se concibe como un marco planificador que articula las políticas públicas partiendo de una visión integral del desarrollo, anticipando las oportunidades y amenazas con el fin de alcanzar el futuro deseado para el país. La transformación de la matriz productiva se constituye como un eje central del camino trazado y, en este sentido, se definen algunos complejos productivos estratégicos que serán clave en el desarrollo del país. El desarrollo del complejo productivo de alimentos, que define en parte la vocación productiva de la M7, está vinculado a la convergencia tecnológica entre la Bioeconomía y la Economía Digital, en tanto el turismo y los servicios vinculados a los recursos naturales que incluyen transporte y logística, están ligados a los avances en la Economía Digital. Por lo tanto, los núcleos innovadores vinculados a la Bioeconomía y la Economía Digital, base de una nueva transformación productiva, serán clave tanto para la economía nacional como para el territorio de la M7 y la apuesta por su consolidación como motores del desarrollo local será fundamental.

### **Plan Nacional Transformación Productiva y Competitividad**

El PNTPC integra en un marco de consistencia diversos proyectos y explícita, en un conjunto de acciones concretas de corto y mediano plazo, los contenidos de una estrategia de desarrollo productivo sostenible. Especialmente, en relación con la promoción de las inversiones, la internacionalización, la innovación y el desarrollo de capacidades humanas y empresariales, y la priorización de los sectores o actividades para la transformación productiva.

El primer Plan de TPC presenta un conjunto de 52 proyectos

estructurados en diversas áreas de interés tales como Desarrollo de Capacidades en Gestión Humana y Empresas, Clima de Negocios e Inversiones, Innovación, e Internacionalización. De esta cartera se destacan algunos proyectos vinculados al complejo productivo de alimentos, que representa uno de los motores del desarrollo económico de la M7. La implementación de los proyectos “*Plataforma de I+D en Alimentos y Salud*” y “*Ciencia y Tecnología en la Producción de Alimentos*” podrán aportar valiosos elementos para la consolidación de las cadenas agroalimentarias en el territorio de estudio, en tanto orientan la innovación en los sectores que conforman estas cadenas, favorezcan el desarrollo de las ventajas competitivas y la incorporación de conocimiento que permita agregar valor a la producción local.

Asimismo, otro de los componentes del Plan está dado por la elaboración de hojas de ruta sectoriales para el desarrollo competitivo de actividades priorizadas. Entre los sectores inicialmente definidos por el Gabinete Ministerial y con estrecha vinculación a la vocación productiva de la M7 se destacan: servicios globales y logística; y alimentos con un foco inicial en la ciencia y tecnología de la producción. De forma más incipiente, la microrregión también está consolidando una vocación turística vinculada a su ruralidad por lo cual la hoja de ruta sectorial de turismo se constituirá como otro aporte clave al desarrollo de esta actividad.

### **Plan Estratégico Canario (PEC)**

El Gobierno de Canelones ha desarrollado diversos procesos de planificación estratégica en los últimos 15 años con los objetivos de mejorar la gestión, ordenar el territorio y desarrollar el departamento de forma sustentable. En este sentido se ha promovido la incorporación de nuevos pilares a gestión tradicional del ABC (*Alumbrado, Barrido y*

*Cunetas*), incorporando la Gestión y el Desarrollo para dar lugar al modelo ABC+G+D. En este sentido, las dimensiones institucional, territorial, social y productiva han cimentado la estrategia departamental desde una óptica integral que tiene su foco en la sustentabilidad. En este esfuerzo de planificación, que han presentado 4 avances, se ha consolidado el trabajo integrado por vértices y microrregiones, así como la materialización a través del presupuesto quinquenal del trabajo por planes, programas y proyectos. La M7 ha sido definida en el esquema departamental por su histórica vocación agroalimentaria y vitivinícola y, en esta línea, se han enfocado diversos esfuerzos por potenciar esta vocación productiva vinculada la identidad de Canelones como “granja del país”. El cuarto avance del PEC propone una actualización de las líneas estratégicas planteando un esquema conformado por:

- Canelones Inclusivo y Equitativo
- Canelones Sostenible y Productivo
- Canelones Integrado y Articulado
- Canelones Democrático y Participativo

En relación a la línea “Canelones Sostenible y Productivo” vinculada a la dimensión económica-productiva del desarrollo, se considera a las vocaciones histórica-productivas del departamento como la base para consolidar una matriz productiva cimentada en procesos sustentables. La soberanía alimentaria se plantea como un elemento clave del desarrollo y que demanda nuevos sistemas de producción sostenibles. La agricultura familiar como arquetipo identitario del departamento debe convivir con otras formas de uso del suelo, tal como se observa en la M7, producto de nuevas lógicas productivas vinculadas a los servicios, la logística, las nuevas industrias y el agronegocio, exigiendo de un ordenamiento territorial que garantice su coexistencia. También se establece en este

avance la importancia de promover cadenas de valor locales que permitan superar algunas cuestiones tales como la dualidad del empleo que implica la demanda de puestos de trabajo de alta calificación que no son cubiertos por los residentes del departamento por no contar con la formación adecuada. Asimismo, la integración de la economía local con los mercados globales y la inversión extranjera directa debe trabajarse con el objetivo de desarrollar tecnologías respaldadas por las políticas de investigación e innovación.

En cuanto al desarrollo turístico se establece la premisa de aprovechar las potencialidades de cada zona a fin de promover un turismo inclusivo y accesible durante todo el año que apueste a brindar una oferta de turismo social, cultural, sostenible y de calidad.

### **Directrices Departamentales**

El Gobierno Departamental ha establecido las directrices para el ordenamiento y desarrollo del departamento, amparado en lo dispuesto por la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible, que constituyen el instrumento para el ordenamiento del territorio canario y determinan los procesos de ocupación, desarrollo y usos del mismo.

Directriz	Dimensión	Objetivo
Directriz 1	Ambiental	Promover la conservación de los recursos naturales, la mejora de la calidad ambiental, la prevención y mitigación de los efectos del cambio climático.
Directriz 2	Económica	Proteger el suelo rural como recurso para el desarrollo sostenible.
Directriz 3	Económica	Sostener la estructura vial, como soporte de la movilidad departamental y del rol articulador del departamento.
Directriz 4	Socio-Espacial	Promover la localización de emprendimientos productivos y de desarrollo turístico, industrias y actividades logísticas, vinculadas a la conectividad y recursos del departamento.
Directriz 5	Socio-Espacial	Promover el desarrollo de la sociedad rural.
Directriz 6	Socio-Espacial	Optimizar las infraestructuras instaladas en el suelo urbano.
Directriz 7	Socio-Espacial	Poner en valor los atributos productivos y paisajísticos del departamento, como soporte para el desarrollo de su identidad territorial y factor esencial para su ordenamiento.
Directriz 8	Institucional	Promover la gestión transversal de las políticas departamentales, así como la coordinación de la gestión en las diversas escalas, a través del marco legal que estructuran los instrumentos de ordenamiento territorial.

## **Directrices estratégicas de Ordenamiento Microrregión 7 (Ruta 5 Sur)**

Las directrices estratégicas de la M7 se constituyen en un instrumento de planificación territorial que ofrece elementos para la toma de decisiones respecto a su ocupación y uso con el objetivo de impulsar acciones para el desarrollo local.

Las directrices de la M7 establecen lo siguiente:

Directriz 1	Avanzar en la construcción institucional de la microrregión y el conglomerado.
Directriz 2	Ampliar y diversificar la base económica y productiva de la microrregión, considerando su vocación agroalimentaria.
Directriz 3	Mejorar la accesibilidad y la conectividad metropolitana, microrregional y local.
Directriz 4	Mejorar la calificación urbana del conglomerado y de sus partes componentes, los servicios e infraestructuras.
Directriz 5	Fortalecer la integración sociocultural del conglomerado y promover una mayor equidad e inclusión social.
Directriz 6	Construir la identidad microrregional y fortalecer las identidades locales.
Directriz 7	Conservar, proteger y calificar el paisaje rural productivo, integrándose con el ámbito urbano.
Directriz 8	Conservar y mejorar la calidad ambiental a nivel microrregional y del conglomerado.

Dado el foco en la dimensión económica de este proceso, se entiende que su contribución estará vinculada fundamental, aunque no únicamente, a la directriz 2. Bajo la búsqueda de sustentabilidad del conglomerado, el cumplimiento de esta directriz implica articular el vértice económico-productivo con el social y territorial. En el marco de esta directriz surgen como propuestas:

- Generar un programa de empleo y promoción económica microrregional y local.
- Promover el desarrollo y funcionamiento en red de los centros de innovación tecnológica con foco en la producción y comercialización agroalimentaria incorporando conocimiento a la producción.
- Promover el desarrollo de los servicios relacionados con la producción agroalimentaria y con el turismo.
- Promover el desarrollo industrial compatible con la vocación agroalimentaria y habitacional.

### **Plan Parcial “Distrito Productivo Ruta 5”**

El PPDPR5, es un plan de ordenamiento y gestión que busca organizar la nueva demanda de suelo para actividades logísticas, industriales y de servicio y articular estas actividades con aquellas vinculadas a las vocaciones productivas agroalimentaria y lechera-hortifrutícola definidas en la zona. Considerando el área de influencia de la Ruta 5, que representa el “corazón” de la M7, este instrumento establece nuevos criterios y parámetros para la instalación de actividades productivas,



buscando ligar el crecimiento con el desarrollo local y la mejora en la calidad de vida de sus habitantes, desde una visión sustentable del territorio.

En este sentido, se proponen una serie de programas y proyectos de carácter públicos o mixtos, como pasos materializables en un modelo de gestión del Distrito. Desde el enfoque de este trabajo se destacan los siguientes:

- Programa de Desarrollo de Distrito Industrial.
- Proyecto de Responsabilidad Empresarial. Implica desarrollar ámbitos y formatos de gestión que permitan a las empresas retroalimentar el entorno.
- Proyecto de formación y capacitación de desarrollo industrial. Supone una capacitación de mano de obra -además del programa de impacto educativo- a través de la gestión de cursos y talleres, en coordinación con el conjunto de empresas.
- Programa de desarrollo productivo rural.
- Proyecto de apoyo a la producción hortifrutícola. La dinámica de un territorio con grandes áreas en producción agrícola, deriva en el incentivo al cuidado de la vocación de la zona, a través de propuestas de acercamiento y cooperación para con los productores rurales de la zona.
- Proyecto de apoyo a la logística de la actividad productiva. Se generarán acciones de coordinación con el Mercado Agrícola de

Montevideo y otros espacios de oferta, tratando de acompañar y fortalecer la llegada de los productores de la zona al mercado.

- Ruta del Vino. Este proyecto apuesta a desarrollar las capacidades e identidades de la zona, vinculada a la vitivinicultura y su potencialidad, para llegar a la población y captar al turismo.

### **Plan de Ordenamiento Territorial de la Microrregión 7**

El POT de la M7 presenta, estructura y ordena las principales características y desafíos que presenta el territorio en estudio desde una perspectiva urbana, social, ambiental y económica. Presenta un modelo territorial con el fin de potenciar las fortalezas y oportunidades de la microrregión, cimentado en seis ideas fuerza: el rol metropolitano y su vocación integradora; la identidad microrregional; el equilibrio socioterritorial entre las unidades que lo componen; la infraestructura local; el paisaje y el ambiente; y la ruralidad. En este POT se actualiza el árbol de proyectos estratégicos propuestos en las directrices Microrregionales, organizados según dimensiones. En tal sentido, y vinculado directamente al desarrollo económico de esta región, se proponen los siguientes programas:

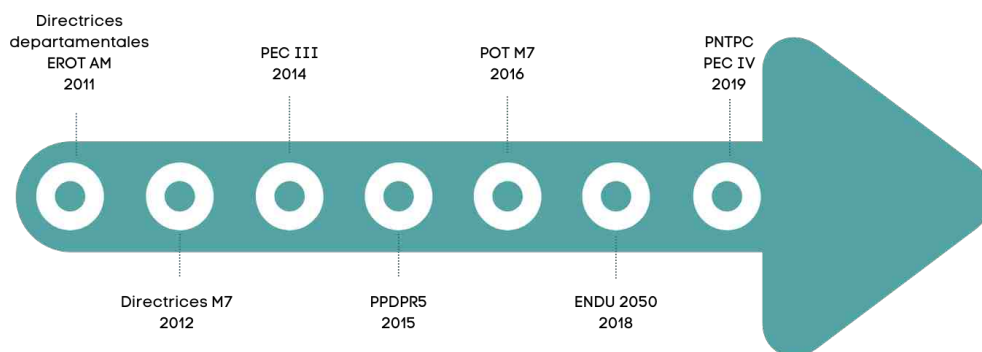
- Programa de descentralización fortalecimiento institucional: centrado en la consolidación de estructuras institucionales para la promoción del desarrollo y la planificación estratégica desde un enfoque participativo.
- Valorización patrimonial y desarrollo de la cultura e identidad: en este marco se proponen una serie de programas tendientes a

generar y valorar la historia de las ciudades, fomentando el desarrollo cultural en las mismas. Entre estos se destaca el programa “Paisaje cultural” centrado en el fomento de proyectos vinculados a la promoción del turismo enológico y el agroturismo, dada las particularidades productivas de la zona.

- Programa de impacto educativo: se incluyen en este programa proyectos vinculados a la capacitación y formación de mano de obra calificada y la promoción e inclusión laboral de la población local.

- Programa de desarrollo productivo (PVP): este programa está estrechamente vinculado a los proyectos propuestos en el marco del PPDPR5. Apostando al diálogo con este instrumento se proponen proyectos vinculados al apoyo a la producción hortícola y frutícola, la promoción e inclusión laboral, apoyo a la logística productiva y el desarrollo del polo agroalimentario.

### El contexto planificador nacional, departamental y local específico de la M7



En términos de normativas promovidas para impulsar el desarrollo económico del territorio, a través del fomento de las inversiones y el crecimiento, es preciso destacar el decreto de la Junta Departamental D.0001/019 del 29 de enero del 2019, el cual establece beneficios fiscales y cambios en las afectaciones urbanísticas para los usuarios de parques industriales y de zonas francas ubicadas en el Corredor de la Ruta 5.

#### Beneficios fiscales:

- Exoneración del impuesto contribución inmobiliaria del 60%, desde la entrada en vigencia de esta norma y por un período de 5 años.
- Exoneración del impuesto contribución inmobiliaria del 40%, a partir del sexto año de la entrada en vigencia de esta norma.
- Exoneración de los montos a pagar por permiso de construcción del 60%, desde la entrada en vigencia de esta norma.

#### Incremento de las afectaciones urbanísticas:

- Factor de Ocupación del Suelo: 65%
- Factor de Ocupación Total: 200%
- Factor de Ocupación de Suelo Verde: 20%

# La Microrregión 7 | Corredor Logístico Agroalimentario

La M7 es una de las más pobladas del departamento, concentrando al 22,7% de la población total de Canelones (118.095 personas según datos del Censo 2011). Dando continuidad al área metropolitana de Montevideo es, junto a la faja costera del departamento, una de las zonas de mayor crecimiento poblacional en los últimos años<sup>1</sup>. Esta población se encuentra aglomerada en un sistema urbano compuesto por cuatro ciudades independientes con sus respectivas centralidades conectadas entre sí, que desde una visión territorial aportada por el POT de la M7, se puede definir como una pieza única estructurada por:

- Ciudad centro (Las Piedras)
- Dos unidades funcionales (18 de Mayo y Progreso)
- Ciudad bisagra (La Paz)

En este conglomerado confluyen también un número importante de ‘villas’, urbanizaciones de diversa calidad y consolidación, asentamientos precarios y fraccionamientos, y áreas rurales productivas y con un creciente desarrollo de su vocación residencial. Este mapa da lugar a un territorio heterogéneo signado por áreas urbanas y rurales caracterizadas por niveles disímiles de desarrollo que representan un desafío para la política pública local.

1. En el caso de los municipios de La Paz y Progreso, aproximadamente el 12% de su población actual es migrante reciente, es decir que hace 5 años residía en otra localidad, departamento o país, lo que da cuenta del potencial de esta zona para captar población y posicionarse en la región como un centro atractor y en crecimiento.

## Imagen 1: Microrregión 7 de Canelones

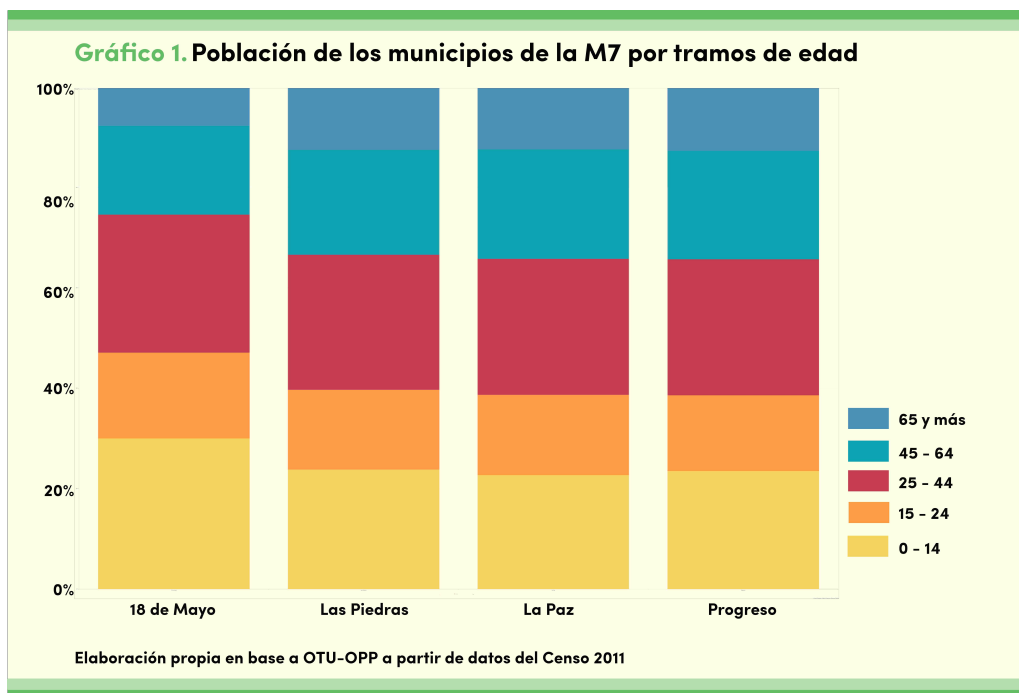


### Datos poblacionales

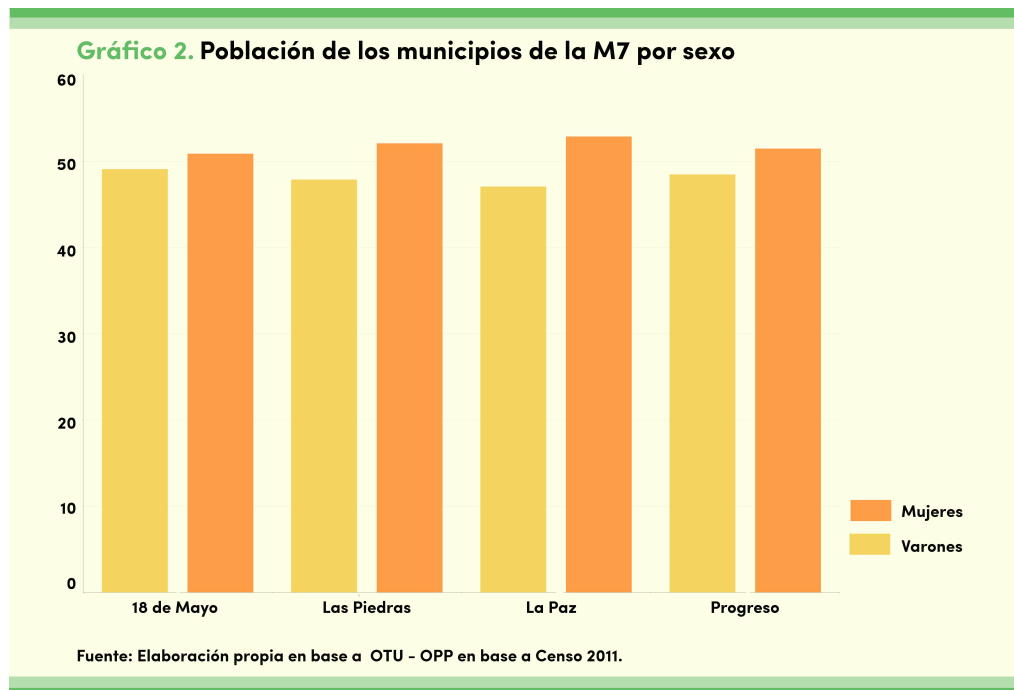
El municipio de Las Piedras es el más poblado de la M7 y congrega a más de la mitad de la población del área de estudio, constituyéndose como una centralidad regional por su oferta de servicios tanto públicos como privados.

La M7 presenta una población relativamente joven respecto a lo observado en el resto del departamento, registrando una alta presencia de niños y jóvenes. El caso más significativo es el de 18 de Mayo, donde casi la mitad de sus habitantes tienen menos de 24 años. En los casos de

Progreso, La Paz y Las Piedras este valor se acerca al 40% lo cual denota una presencia de población infantil y juvenil levemente mayor que lo observado a nivel departamental y nacional (38% y 37% respectivamente).



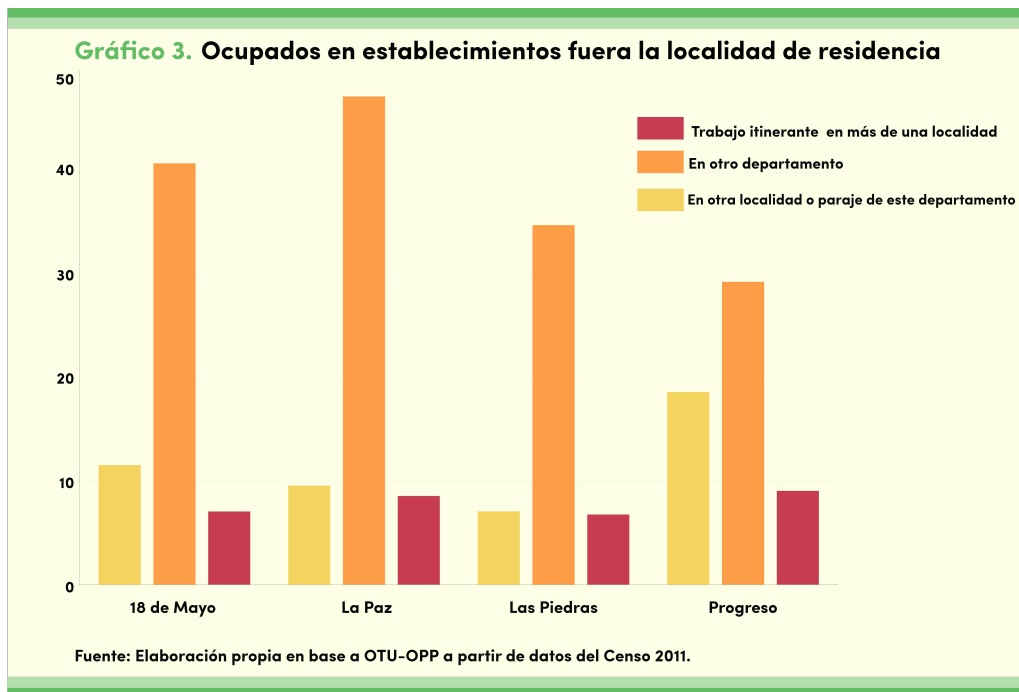
En relación a la distribución por sexo se observa una mayor presencia de mujeres en estos municipios, a pesar de la estructura poblacional relativamente joven de la zona. Esta realidad plantea desafíos sobre el desarrollo económico y la integración laboral de las mujeres en una microrregión cuya vocación productiva agroalimentaria está signada por el desbalance en favor de la población masculina en los sectores agropecuario e industrial, como se analizará más adelante.



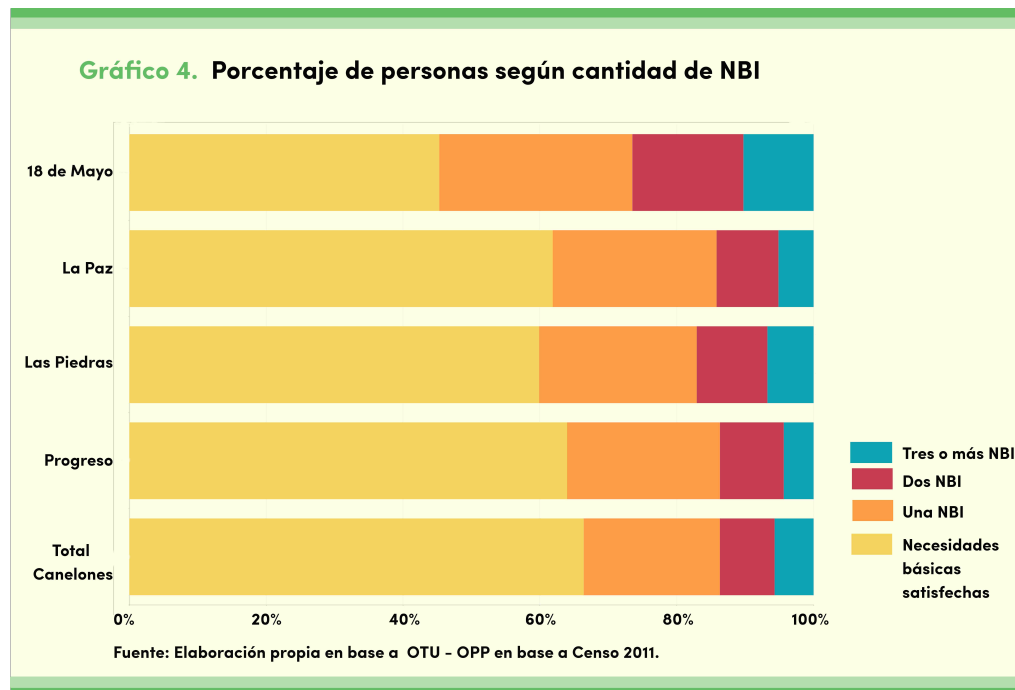
Asimismo, se observa la característica de “*ciudades dormitorio*” que asumen estos municipios en la lógica metropolitana. La cercanía y conectividad con diversos barrios de Montevideo y otras ciudades de Canelones, se constituyen en una razón del importante porcentaje de ocupados que trabajan en establecimientos fuera de su localidad de residencia.

Por otra parte, se observa que se trata de municipios urbanos, acompañando la tendencia nacional y departamental, salvo el caso de Progreso donde el porcentaje de la población rural es superior, alcanzando el 17,5%. Se trata de una zona densamente poblada, con





valores muy superiores a la media departamental (114 hab/km<sup>2</sup>), fundamentalmente en 18 de Mayo y Las Piedras. En relación al desarrollo humano de la población local, se observa una situación de rezago relativo en la microrregión, que requiere una especial atención con el objetivo de encauzar los procesos de desarrollo para revertirla y lograr una mayor inclusión. Se observa una situación preocupante en 18 de Mayo con valores de NBI muy superiores a la media departamental. Este fenómeno de rezago en términos de desarrollo de los hogares puede haberse visto reforzado con la proliferación de asentamientos irregulares en la zona en los últimos años.



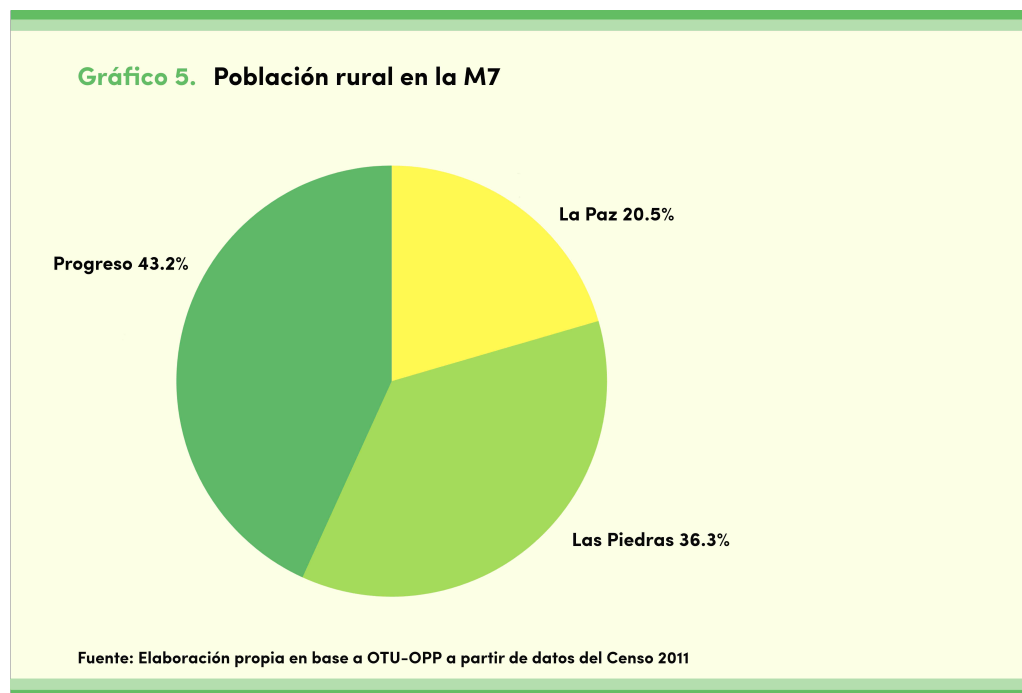
## La ruralidad en la Microrregión 7

Canelones es el departamento con mayor población rural de todo el país. El 28% de su población (46.608 personas) reside en zonas rurales, y de éstas, el 12% (5.736) se concentran en la M7 conformada por los municipios de Las Piedras, La Paz y Progreso<sup>2</sup>. En el territorio de la M7 se registra un 4,8% de población rural, valor inferior a la media departamental (9%), coincidentemente con lo observado para los municipios agropecuarios ubicados en la primera corona metropolitana,

2. El municipio de 18 de Mayo es íntegramente urbano, no contando con predios rurales

a menos de 30 km de Montevideo (Memoria de Información y Diagnóstico, Plan de Ordenamiento Rural de Canelones, 2019).

La distribución de la población rural en esta zona se puede apreciar en la gráfica siguiente, donde se observa que Progreso es el municipio con mayor población rural de la M7, concentrando el 43% del total, coincidentemente con la característica de ser el municipio con mayor proporción de su población rural (17,4%).



La edad promedio de la población rural en estos municipios se encuentra próxima a la media departamental de 38,5 años, siendo 38,5, 38 y 37 años de edad en Las Piedras, La Paz y Progreso respectivamente.

## Estructura productiva de la M7

En el eje de Ruta 5 se detectan principalmente empresas del sector agroindustrial vinculado a la producción y procesamiento de alimentos, donde se destacan principalmente los frigoríficos y bodegas, entre otros rubros.

Además, la zona ha desarrollado una histórica vocación comercial caracterizada por emprendimientos minoristas a los cuales se sumaron en los últimos años grandes superficies y un shopping. El PPDPR<sup>5</sup> plantea la existencia de diversos servicios comerciales que se ubican siguiendo los asentamientos humanos y sus densidades. Estos permiten caracterizar centralidades urbanas reconocidas en la zona de estudio. Constituyen un sector económico dinámico en el área de influencia; sobre todo, los vinculados al agro, los depósitos y los de almacenamiento refrigerado, el comercio de insumos (agroquímicos) y de bienes de capital para la granja. Complementariamente, el comercio mayorista y minorista de bienes de consumo es un sector importante, vinculado a la numerosa población de los centros urbanos y su gran área territorial de influencia.

Por otra parte, se observa una creciente proliferación del sector de distribución y logística dada la ubicación estratégica de la microrregión, su red de infraestructuras, la disponibilidad de tierras y las políticas proclives al desarrollo de este sector, que cada vez adquiere una mayor importancia en la economía mundial.

Estos elementos, puestos en valor como característicos de la vocación productiva de la microrregión y con potencial para motorizar el desarrollo económico territorial, conducen a identificar al eje de Ruta 5 como un Corredor Logístico Agroalimentario.

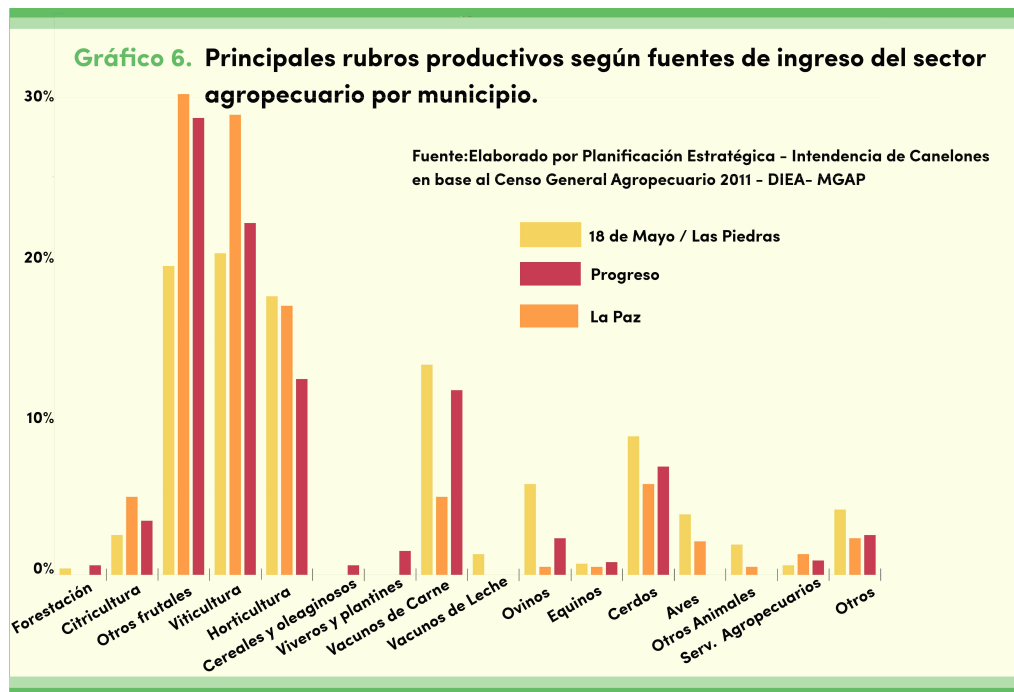
En este sentido se presenta a continuación una breve caracterización de los sectores productivos estratégicos en este corredor, sobre los cuales se abordó la construcción de la presente agenda.

## **1. Alimentos**

### *Actividad agropecuaria*

Respecto a la vocación agroalimentaria que presenta la zona, se entiende que el sector vinculado a la producción de alimentos es un fuerte dinamizador de la economía local que aún presenta potencial en el desarrollo de su cadena productiva. Para entender mejor cómo se estructura este sector productivo que dota de identidad al territorio y cuál es su realidad, se presenta un breve análisis descriptivo del sector agropecuario elaborado con datos procesados por la Secretaría de Planificación Estratégica a partir de la información que surge del último Censo General Agropecuario realizado en el año 2011.

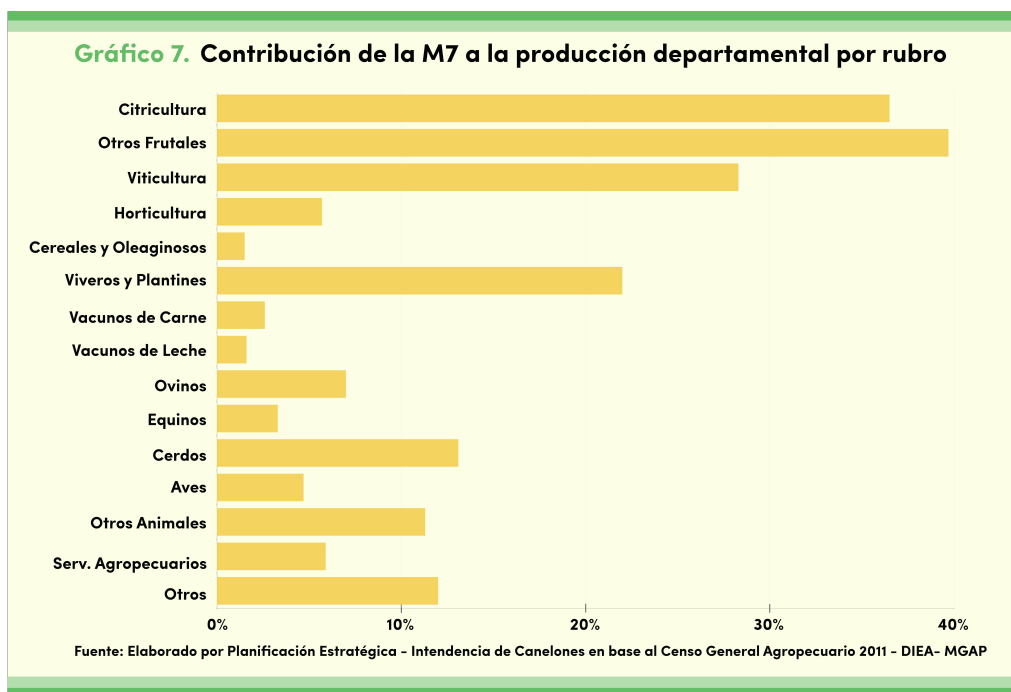
En los municipios agropecuarios de la M7, según el CGA se registran 558 explotaciones de las cuales el 49% se encuentran en Progreso, 33% en Las Piedras y 18% en La Paz. En relación a la superficie agropecuaria explotada en la zona, se observa una mayor extensión en Progreso, donde 5.100 há fueron declaradas entre los diferentes rubros explotados, en tanto en Las Piedras se registraron 2.435 há y en La Paz 1.961. El tamaño promedio de las explotaciones en estos municipios es el más bajo de los municipios agropecuarios de todo el departamento, lo que da cuenta de un menor tamaño relativo de las explotaciones más vinculadas a la producción familiar y relacionadas a rubros más intensivos en el uso de la tierra y la mano de obra.



Se aprecia que en los tres municipios de la M7 predominan la hortifructicultura y viticultura como principales rubros productivos, seguidos por la producción de animales de carne vinculada a la presencia de algunas plantas frigoríficas de escala nacional en este territorio.

Un análisis departamental permite observar que la contribución de la producción agropecuaria de la M7 al total de la producción de Canelones, representa el 8,5%. Si se analiza cómo contribuyen los principales rubros desarrollados en la M7 a la producción agropecuaria departamental se destaca que, de las explotaciones del departamento que declaran tener como principales rubros de producción citricultura y otros frutales, las de la M7 representan más de una tercera parte, seguidas por aquellas que

tienen a la viticultura como rubro principal las cuales representan el 28% de todas explotaciones canarias. Estos elementos posicionan a la zona como una región claramente frutícola y vitícola en la escena productiva departamental.



En relación a la generación de empleo del sector agropecuario, el CGA 2011 permite observar cuántas personas trabajaron, de forma remunerada y no remunerada en las explotaciones de la microrregión. Se aprecia que Progreso es el municipio que emplea una mayor cantidad de trabajadores en el sector, coincidentemente con las características que lo posicionan

como el más agropecuario en términos de población rural y superficie explotada. Otro detalle no menor, es que en todos los municipios se observa una mayor cantidad de trabajadores no remunerados respecto de aquellos que sí perciben un ingreso por labor en el sector. Este es un fenómeno que se observa en todo el departamento y podría estar asociado a las características propias de la producción familiar con la cual se identifica Canelones.

**Tabla 1:** Cantidad de trabajadores según tipo de empleo por municipio

Municipio	Trabajadores remunerados	Trabajadores no remunerados
Las Piedras	154	312
La Paz	108	162
Progreso	319	453

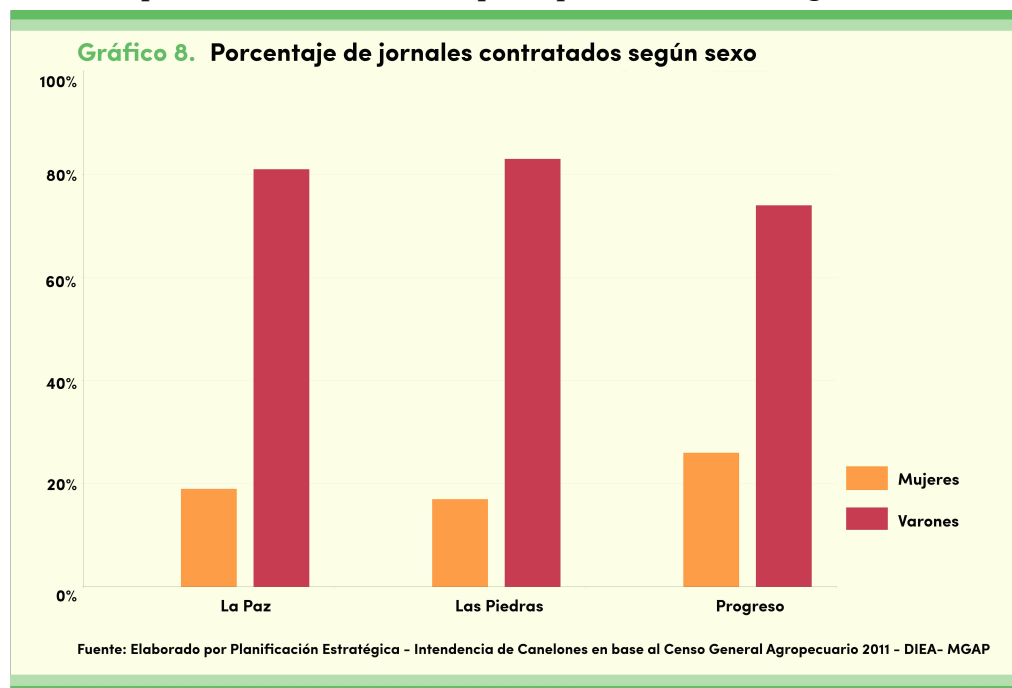
Fuente: Elaborado por Planificación Estratégica - Intendencia de Canelones en base al Censo General Agropecuario 2011 - DIEA- MGAP

Respecto a la categoría de los trabajadores del sector agropecuario, se observa un uso relativamente bajo de mano de obra. La cantidad de trabajadores no supera, o lo hace levemente, la cantidad de productores o socios, en ninguno de los municipios de la M7, lo cual también podría estar vinculado a las características familiares de la producción local.

Por otra parte, en cuanto a la zafralidad, se constata que los municipios



de la M7 se encuentran entre los que tienen un mayor promedio de trabajadores zafrales contratados por explotación en el departamento, siendo nuevamente Progreso el municipio que más fuentes laborales directas genera en el sector agropecuario (Planificación Estratégica - Intendencia de Canelones en base al Censo General Agropecuario 2011 - DIEA- MGAP). Esta característica está asociada a la mencionada vocación hortifrutícola y vitícola de la zona, que emplea una mayor cantidad de trabajadores durante las épocas de zafra, particularmente para las tareas de podas y las cosechas. En relación a la zafralidad, se observa una clara diferencia en la contratación de varones y mujeres, claramente desequilibrada en favor de los primeros. Esta situación refuerza un patrón de desigualdad de género, que deberá ser objeto de abordajes desde una perspectiva de desarrollo integradora para un territorio cuya vocación productiva está dada en parte por su identidad agrícola.



### *Hortifruticultura*

El centro y centro-este de Canelones tiene suelos aptos para la hortifruticultura y cultivos mixtos. En total hay una superficie de 7.754 háas ocupadas por cultivos de huerto, lo cual representa el 45,8% del total de suelos dedicados a esta actividad en Uruguay.

En cuanto a la actividad agro industrial, existe una alta concentración de la cadena productiva organizada como una integración vertical. Esta industria aprovecha la cercanía con el puerto de Montevideo y el Mercado Agrícola de Montevideo que centraliza la producción agrícola nacional. La futura Unidad Agroalimentaria Metropolitana representará nuevas oportunidades para el desarrollo de este sector, pudiendo contribuir a reforzar este patrón productivo.

Dadas las características del sector, su dinamismo depende de la protección del Estado para competir a precios de mercado. La producción hortícola elaborada en Canelones y dentro del área metropolitana tiene una ventaja competitiva respecto a la producción llevada a cabo en el litoral del país en términos de proximidad al mercado del consumidor final e infraestructura logística. Sin embargo, si se considera la dinámica de largo plazo la producción del área metropolitana, se torna marginal.

### *Vitivinicultura*

El sector vitivinícola se desarrolla principalmente en el departamento de Canelones y ocupa una superficie de 4.445 háas en el departamento, lo que se traduce en una producción que superó en 2015 las 67.000 toneladas. Esto implica que el 73,7% de la producción nacional de vid es elaborado en Canelones (INAVI, 2019). Los principales cultivos de este

producto se encuentran concentrados en las localidades de Juanicó, Sauce, Santa Rosa, Progreso, Canelón Chico, Canelón Grande y El Colorado.

La producción de vinos se centra en la elaboración de vinos tintos y rosados, los que representan el 47,1% y 34,4% respectivamente de la producción total, a estos le siguen la elaboración de vino blanco y clarete aunque en menor medida. En 2015 se alcanzó una producción de 41,6 mil litros de vino lo que implicó un incremento del 8,0% respecto al año previo.

El sector está fuertemente integrado en el departamento. Se ampara en un programa de protección estatal que incentivó el desarrollo de productos de alta calidad. Debido a la escala de la producción nacional, el vino a granel no resulta competitivo en el mercado local e internacional y este factor ha sido crucial en la reconversión hacia la producción de vinos finos que han experimentado algunas bodegas de la zona (INAVI, 2019).

#### *Citricultura – Limones*

La producción citrícola se efectúa en el sur-oeste del departamento, ubicándose segundo en el ranking nacional en términos de cantidad de explotaciones, las cuales representaron el 21% del total de explotaciones citrícolas en el país. A pesar de ello, si analizamos la superficie explotada, Canelones se posiciona en el cuarto lugar, lo que significa un 4,7% del total destinado a la producción citrícola del país.

Cabe mencionar que más del 80% de la producción citrícola nacional se lleva a cabo en el noroeste del país, aunque la zona sur tiene especial

importancia en la producción de limones.

### *Agroindustria*

Un análisis de la estructura productiva de la M7, elaborado a partir de la base de empresas del INE 2016<sup>3</sup>, permite observar que el 13% de las empresas de la zona se dedican a la industria manufacturera, ubicándose este rubro en segundo lugar a nivel regional.

En base al procesamiento de datos realizado por el NIEDT en el “Mapeo de la geografía Industrial del Uruguay”<sup>4</sup> (Rodríguez Miranda y Beder, 2017) se puede señalar que en la estructura de las PMG industrias de la M7 se constata una participación importante en los rubros vinculados a la elaboración y procesamiento de alimentos, destacándose la producción de carnes y otros productos alimenticios. En un segundo escalón se ubican las industrias textil y metalmecánica.

En el sector cárnico se destacan la presencia del Frigorífico Las Piedras y Frigorífico Las Moras en la microrregión, los cuales además de su importante capacidad de procesamiento se constituyen como fuentes de empleo claves para la zona y el departamento. Asimismo, otros frigoríficos de menor porte tales como Frigorífico Lorsinal y Granja Tres Arroyos en la proximidad con el departamento de Montevideo tienen una estrecha vinculación con la producción del territorio y la generación de fuentes de empleos para la población de la M7.

3. Esta base no considera a las empresas rurales que aportan a la caja rural, por lo cual el análisis puede estar sobreestimando el aporte de la industria manufacturera en la producción local. Aún así, y dada la inclusión de los otros rubros productivos, se entiende que este dato es representativo del aporte del sector a la estructura productiva local.

4. Este mapeo considera a las industrias con más de cinco empleados de una base de datos del INE 2012.

**Tabla 2: Participación por sector en la industria total del municipio, ponderado por tamaño de las empresas (%)**

Municipio	Procesamiento y conservación de carne	Procesamiento y conservación de frutas y vegetales	Elaboración de productos de molienda y almidón y aceites	Elaboración de productos lácteos	Elaboración de otros productos alimenticios (procesamiento de pescados)	Elaboración de bebidas
Las Piedras	4,2	4,2	0	1,2	19,3	3,6
La Paz	40,1	0	0	0	16,5	12,7
Progreso	s/d	0	1,6	0	8,2	11,5

Fuente: Elaboración propia en base a Rodríguez Miranda, 2017

## 2. Servicios para la industria y logística

A partir de la reapertura democrática se realiza una reorientación hacia la integración nacional y se genera un interés por desarrollar a Uruguay como centro logístico (Sorondo, 2014). Esta orientación ha impulsado el desarrollo del sector que en las últimas décadas ha experimentado un crecimiento exponencial, representando nuevas oportunidades económicas para el desarrollo nacional. La región metropolitana por sus características históricas particulares, y fundamentalmente por la presencia del puerto, se ha constituido como la principal región logística del país, y en este esquema Canelones aparece con un rol protagónico. El rubro de transporte y logística representa aproximadamente un tercio del valor bruto de producción del departamento, lo cual puede ser atribuible,

entre otros factores, a la ubicación geográfica de Canelones que, dada su infraestructura, funciona de enlace entre Montevideo y el interior de Uruguay. La logística representa una actividad estratégica dado que articula los diferentes actores de la cadena productiva y de distribución, logrando que el producto llegue al intermediario, cliente y consumidor final en todo el país.

El crecimiento de industrias y actividades logísticas en las coronas metropolitanas representa una tendencia mundial conforme avanza la planificación del ordenamiento territorial de las ciudades que impulsa tanto la relocalización como el desarrollo de nuevos emplazamientos en estas zonas. Diversas teorías como las geográficas (Hudson 1969 citado en Sorondo 2014) o de localización (Butler 1986 citado en Sorondo 2014) entre otras, dan cuenta de factores explicativos que convierten a estas zonas en atractivas para el sector logístico. El área metropolitana de Montevideo no es la excepción, y esto se ve reflejado en el informe “Georreferenciación y caracterización de las infraestructuras logísticas e industriales del área metropolitana” realizado por el Instituto Nacional de Logística (INALOG) en el año 2019. Según se desprende de este informe, la evolución de metros construidos en la zona muestra una tendencia creciente hasta el año 2012, para luego estabilizarse. La Ruta 5 se posiciona en el esquema metropolitano como la tercera en importancia, detrás de las rutas 1 y 101 respectivamente, concentrando el 12% de los depósitos del área metropolitana<sup>5</sup>. Este eje de Ruta 5 ha sido identificado como Corredor Logístico Zona Oeste “*se desarrolla esta área que por la particularidad de la conectividad se han instalado emprendimientos que se relacionan más directamente con el Puerto de*

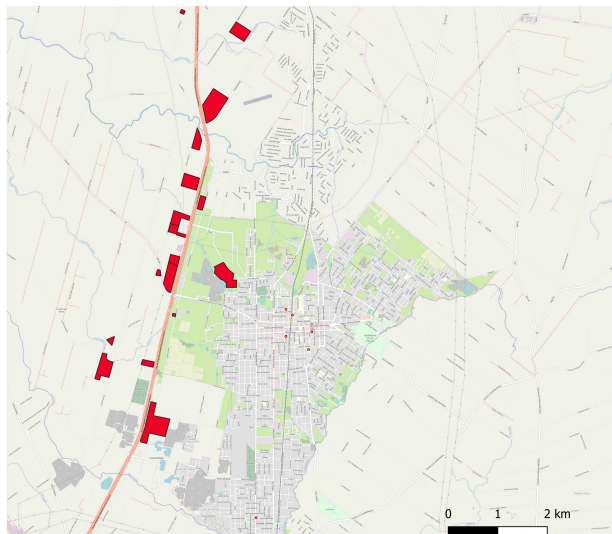
5. Esta clasificación refiere al área de influencia de las rutas y no a la calle específica donde se ubica el edificio.

*Montevideo. Actividades vinculadas con parques industriales, zonas de transferencias intermodales de cargas, desconsolidación, almacenamiento, depósitos de contenedores, empresas de transporte carretero, etc.”* (Sorondo, 2014:128). Un análisis realizado con base en datos proporcionados por INALOG, permite visualizar el crecimiento del sector logístico en el eje específico de Ruta 5 en los últimos años. Considerando las empresas cuya actividad principal es logística o logística comercial, desde el año 2011 al 2018 inclusive, se registran 42.036 m2 de construcciones de los cuales el 85,8% corresponden a nuevos edificios. Esto denota la capacidad del territorio para atraer emprendimientos de este rubro y la consolidación de la Ruta 5 como zona logística.

En el siguiente mapa se presentan los emprendimientos logísticos que se encuentran en actividad en el año 2018, permitiendo observar que las “manchas logísticas” comienzan a tomar un lugar preponderante y significativo en el territorio, lo cual conlleva a identificar el rol clave que puede asumir este rubro en el desarrollo local.

## Imagen 2: Emplazamientos logísticos productivos en el Corredor de la Ruta 5

Emplazamientos logísticos productivos en el Corredro Ruta 5



Fuente: Elaborado en base a datos de la Secretaría de Planificación Estratégica -  
Intendencia de Canelones

Asimismo, un análisis del porcentaje de empresas dedicadas a este rubro en la M7, según la base de datos de empresas INE 2016<sup>6</sup>, permite observar que las vinculadas a la logística representan el 8% del total, colocándose en el cuarto lugar en los rubros predominantes.

6. Nuevamente es preciso señalar que esta base no considera a las empresas rurales que aportan a la caja rural, por lo cual el análisis puede estar sobreestimando el aporte de la logística en la producción local. Aún así, y dada la inclusión de los otros rubros productivos, se entiende que este dato es representativo del aporte del sector a la estructura productiva local.



En esta línea cabe destacar algunas empresas relevantes del sector en la zona y que motorizan la cadena por su capacidad de aportar al PBI departamental y generar mano de obra. Grupo RAS comienza en el año 2012 su búsqueda para emplazar un parque logístico e industrial en Ruta 5, el cual se ha concretado en el último año. El Polo Logístico Ruta 5 representa un importante emprendimiento de 80 hás que se caracteriza por su conectividad bimodal y su ubicación sobre la Ruta 5, en la zona de Progreso. Como parque industrial, se acoge a los beneficios previstos en la Ley 17.547 y los relacionados a la Ley 16.609 de promoción de Inversiones.

A su vez se encuentra la Corporación Frigorífica del Uruguay S.A (CORFRISA), un parque logístico de 13 hectáreas con más de 60 años de actividad, que cuenta con 23.000 metros cúbicos de depósitos seco para todo tipo de mercadería, 65.000 metros cúbicos de depósito refrigerado y 60.000 metros cuadrados de terreno libre a disposición para el acopio de equipos o materias primas de toda índole. CORFRISA está ubicada en un punto estratégico, fuera de la zona de exclusión de circulación para vehículos de 45 toneladas.

Por otra parte, se concentran varias empresas del sector, algunas de ellas son por ejemplo:

Selvir S.A. del rubro automotor, que trabaja con las principales fábricas de autopartes del mundo, traslada la mercadería directamente desde el Puerto de Montevideo al depósito de 7200 m<sup>2</sup>, ubicado en la Ruta 5 km. 25, Las Piedras, donde personal capacitado realiza su organización y distribución.

Pizzorno, es una empresa frutícola referente a nivel nacional, ubicada en Ruta 32, km 26 Las Piedras. Sus amplias instalaciones cuentan con un proceso de *packing* con maquinaria de última tecnología, cámaras frigoríficas de atmósfera ionizada y controlada.

Miguel Ángel Gerpe es un depósito de granos que se ubica sobre la Ruta 5, en los accesos a la ciudad de La Paz, sobre un predio de 10 hás, que ofrece amplias posibilidades para depositar mercadería o realizar operaciones más complejas como cerrar el círculo logístico de un productor de granos.

Por otra parte, es preciso destacar que el Gobierno de Canelones obtuvo recientemente la marca sectorial Uruguay Logístico, a través de una firma de contrato de cesión de uso, realizada con el Instituto Nacional de Logística (INALOG), lo cual es un aliciente para impulsar el desarrollo de esta actividad en el departamento, y específicamente en los corredores estratégicos que reúnen aptitudes fundamentales para la logística como el Corredor Ruta 5. Canelones es la primera Intendencia que cuenta con esta Marca País que ya lleva dos años otorgándose a empresas nacionales que están en el sector logístico y que representa calidad de infraestructura y de servicios. El acuerdo abre oportunidades de acceso a ferias, mercados y materiales, con una marca que representa al país en estos sectores.

### **3. Turismo rural y enoturismo**

El sector turístico se ha posicionado como uno de los principales motores del desarrollo en Uruguay en los últimos años. En 2018 se registró una cifra superior a los U\$S 2.100 millones por concepto de gastos de visitantes, y las personas ingresadas al país superaron los 3.700.000, en

su mayoría argentinos y brasileños (62,5% y 12,5% respectivamente) (Anuario MINTUR, 2019). Se generaron así, según la ECH, más de 115.000 puestos de trabajo en actividades características del turismo. El crecimiento del turismo ha repercutido en el turismo rural y, en este marco, el enoturismo emerge como una actividad de relevancia. Según estimaciones de la Asociación de Turismo Enológico del Uruguay (ATEU) en 2017 se llegó a la cifra de 75.000 turistas en las bodegas asociadas, con un gasto promedio por turista estimado en USD 70.

La zona metropolitana, en la cual se concentra la mayor parte de las bodegas y la producción vitivinícola nacional, ha sentido el impacto provocado por la baja registrada en el consumo de vino nacional asociada a diversos factores económicos, culturales y normativos. En este contexto, la diversificación productiva se presenta como una alternativa para la subsistencia de las bodegas, incorporando el enoturismo a su oferta comercial y reconvirtiéndose hacia la producción de vinos finos. Esta zona, que capta más de un tercio de los visitantes ingresados al país, presenta un gran potencial para el desarrollo del turismo rural como actividad económica. Además su cercanía con Montevideo, lo hace un destino atractivo para el turismo interno.

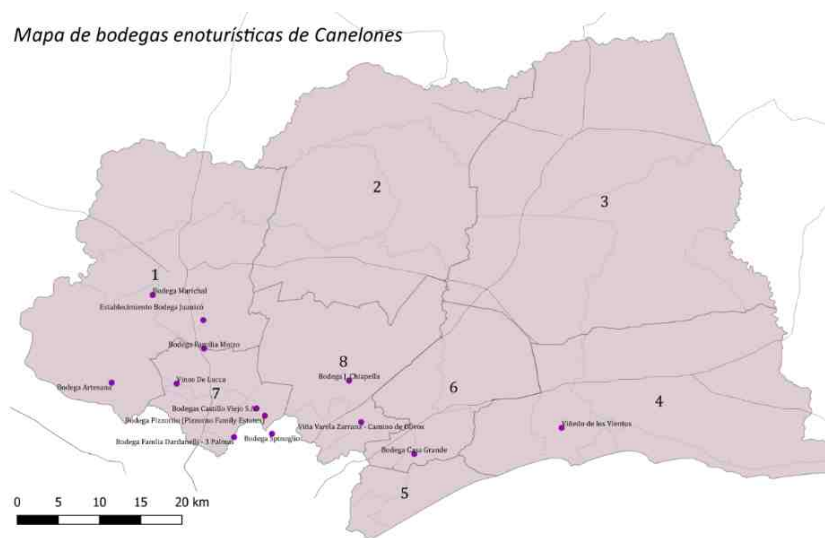
En la M7, el sector tiene un desarrollo incipiente, con un porcentaje cercano al 3% de las empresas que se dedican a este rubro, según datos del INE de 2016. Sin embargo, es un sector que tiene un gran potencial como alternativa y complemento al turismo de “sol y playa”, y con potencial de ser explotadas durante todo el año.

En los últimos años la articulación entre actores públicos y privados y la colaboración recibida a través de la cooperación internacional, ha dado un impulso al sector enoturístico como actividad económica productiva y

ambientalmente sostenible. Dotándolo de un dinamismo que ha permitido canalizar las ventajas competitivas que presenta este sector en relación a la calidad del producto, la densidad de emprendimientos vitivinícolas, el desarrollo de nuevos servicios y la creciente demanda del turismo enológico regional, entre otros.

El crecimiento que ha tenido en los últimos años generó un impacto positivo en el sector de la construcción y el desarrollo de servicios conexos. Sin embargo, se observan algunos inconvenientes de competitividad frente a otros departamentos del país, causado por menor oferta de servicios y hoteles.

### Imagen 3: Mapa de bodegas enoturísticas



Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Asociación de Turismo Enológico del Uruguay

Es posible observar la concentración espacial de bodegas con actividad turística en la M7 del departamento de Canelones. Su ubicación estratégica en relación a la distancia con Montevideo, principal destino turístico del país, y su buena conectividad con el puerto, punto de llegada de los cruceros, han transformado a la zona en un atractivo para el desarrollo de esta actividad productiva. Aun así, se presentan ciertos desafíos en la consolidación del enoturismo como una actividad estratégica para el desarrollo de los territorios, a través de la generación de empleos, la diversificación de las fuentes de ingreso, el fortalecimiento de las redes de cooperación y la generación de identidades locales. El desarrollo del proyecto “Polo Vitivinícola Metropolitano” financiado por la Agencia Nacional de Desarrollo, y llevado adelante por la Intendencia de Canelones en conjunto con la Asociación de Turismo Enológico del Uruguay, la Asociación de Bodegas Exportadores, la Escuela de Enología del CETP-UTU, el Instituto Nacional de Vitivinicultura, la Intendencia de Montevideo y el Ministerio de Turismo, dará un impulso al sector que buscará posicionar al enoturismo como motor del desarrollo territorial en la zona metropolitana y particularmente en la M7 que representa la referencia inmediata para este proyecto.

#### 4. Actividad Comercial

Si bien Canelones muestra una importante especialización en el sector secundario debido a la presencia de grandes industrias alimenticias, de productos químicos y de plásticos, el sector terciario<sup>7</sup> adquiere un rol preponderante en la economía departamental, representando cerca de un 60% del valor agregado bruto del producto (OTU - OPP, 2014). Un análisis desagregado del sector servicios, permite observar que el comercio es el primer rubro en importancia en cuanto a ocupación a nivel departamental, 18,2% de los ocupados corresponden a esta rama de actividad (MTSS, 2018 con base en ECH 2017). En relación a las empresas del departamento, se visualiza que el comercio representa el segundo rubro en importancia en cuanto a cantidad de unidades productivas, concentrando el más de un cuarto de la totalidad (26,4%) detrás de las vinculadas a la producción agropecuaria, forestal y pesca (26,8%) (MTSS, 2018 con base en ECH 2017).

La M7 ha consolidado en los últimos años una histórica vocación comercial, funcionando como un epicentro en la región sur y suroeste del departamento que cubre las demandas locales y de sus municipios aledaños. La conectividad del territorio, a través del sistema público de transporte que enlaza los centros urbanos de la microrregión entre sí, con barrios de Montevideo y con otras ciudades y pueblos de Canelones, y que se potenciará con el nuevo tren de pasajeros, favorece el posicionamiento de esta zona como un núcleo comercial. En términos de empresas en la M7, se observa que el rubro comercial concentra casi el

7. Este sector comprende: servicios de comercio, transporte, alojamiento, comunicaciones y comida, gobierno, enseñanza y salud, otros servicios.

40% del total de unidades productivas (INE, 2016), siendo el de mayor relevancia en la zona, lo cual denota su importancia en la economía local. De esta forma, el comercio mayorista y minorista de bienes de consumo constituye un sector clave, vinculado a la numerosa población de los centros urbanos y su gran área de influencia que posicionan a la zona como un centro de referencia. Es un gran generador de mano de obra local pero presenta un riesgo de relativamente alto de automatización (74%, OPP 2018), y esta cuestión representa un desafío para el desarrollo económico de una zona donde el comercio es un sector pujante. Además se trata de un sector signado por la heterogeneidad de los actores que lo componen. En el mercado minorista estas diferencias se hacen visibles dado que las grandes superficies desarrolladas durante la década de los 90' conviven con una nube de comerciantes de pequeña y mediana escala generando múltiples desafíos en una economía donde el 97,7% de las empresas son micro y pequeñas. Las capacidades diferenciales entre las grandes superficies y las MIPYMES del sector, para competir en la fijación de precios y/u ofrecer servicios para captar a la población tales como estacionamiento, vigilancia, cajas rápidas, entre otros, configuran disparidades importantes en el comercio local.

En relación a los comercios minoristas el Centro Comercial de Las Piedras, nuclea 300 socios en la M7, particularmente pequeñas y medianas empresas. Además en el año 2017, se inaugura “Las Piedras Shopping”, un centro comercial que nuclea 131 locales y genera 1500 puestos de trabajo directo. Este emplazamiento revolucionó la dinámica comercial y social de la ciudad consolidándola como una referencia inmediata para todas las localidades que conforman su zona de influencia. El Shopping cuenta con una ubicación estratégica sobre Bulevar del Bicentenario, es lindero al estadio de fútbol de Juventud de Las Piedras y se ubica frente al Obelisco, el cual es un ícono de la ciudad.

El nuevo hipódromo junto al Parque Artigas, y la reciente inauguración de una pista pública de patinaje en dicho espacio ha creado un centro de esparcimiento el cual se potencia con el Shopping. El emprendimiento cuenta con más de 40.000 metros cuadrados y consta de tres niveles. Además en el área de influencia se han instalado servicios y establecimientos comerciales, en general de pequeño y mediano porte, que cubren las necesidades locales cotidianas de la población y brindan parte del empleo local. Por ejemplo: talleres mecánicos, eléctricos, comercios en general, etc. Estos indicadores dan cuenta de la densidad de la trama comercial en el principal centro de la microrregión como lo es el municipio de Las Piedras. Por otra parte, el Centro Comercial de La Paz cuenta con 70 afiliados y el de Progreso 240, lo cual también da cuenta de la importante dinámica propia de estas ciudades, que si bien no se posicionan como el núcleo comercial de la microrregión adquieren una relevancia cada vez más significativa.



## Ciclo de Desayunos de trabajo

Como se menciona en la metodología de trabajo, una de las actividades principales en la construcción de esta agenda fue la realización de desayunos de trabajo con representantes y referentes del sector privado de cada uno de los sectores identificados como estratégicos en la Microrregión 7: agroalimentario, comercio y logística.

En relación al enoturismo se está elaborando por parte del Gobierno de Canelones, en el marco del PVM, un plan estratégico para el desarrollo del sector en el área metropolitana. Fue por esta razón que se entendió pertinente no realizar un desayuno específico de trabajo con este sector para no superponer esfuerzos. En este sentido, durante el desayuno del sector agroalimentario se abordó un componente específico de enoturismo vinculado al desarrollo de la cadena vitivinícola. Además, como aportes para la elaboración de la Agenda M7, se deberán considerar los insumos construidos en otras instancias de trabajo llevadas a cabo en el proceso de construcción del plan estratégico para el sector enoturístico metropolitano.

El Ciclo de Desayunos de Trabajo se llevó a cabo entre setiembre y diciembre de 2019 en tres de los cuatro municipios de la M7, La Paz, Las Piedras y Progreso. En total participaron del Ciclo 147 personas entre los que se cuentan: representantes del sector privado, representantes de instituciones y organizaciones de la zona vinculadas a políticas públicas y a los sectores abordados en particular, así como referentes de los tres niveles de gobierno.

La dinámica diseñada para este tipo de encuentros partió de la presentación de programas y políticas públicas orientadas a los diferentes sectores que participaron de los desayunos, y paneles de comentarios al respecto a cargo de los representantes del sector privado. A partir de los insumos presentados en esas instancias se trabajó de forma participativa en mesas de trabajo con todos los actores concurrentes para reflexionar acerca de propuestas y desafíos en cada uno de los sectores, generando un proceso colectivo de reflexión en cuanto a las temáticas abordadas.

Cabe mencionar que desde el equipo técnico se realizaron entrevistas previas con los referentes del sector privado para intercambiar acerca de demandas y planteos, de forma de ir sumando elementos no solo a las jornadas de trabajo, sino también a la Agenda de desarrollo.

Además, en este marco se llevó a cabo una actividad denominada *“Impactos territoriales vinculados al proyecto Ferrocarril Central. Desafíos y oportunidades para los Municipios Canarios”*. La misma tuvo lugar en el Centro de Barrio Vista Linda (Municipio 18 de Mayo) y fue organizada por la Intendencia de Canelones y los municipios de la M7 con la finalidad de escuchar planteos sobre el impacto social y ambiental del proyecto “Ferrocarril Central” impulsado por el gobierno, así como también intercambiar opiniones acerca de los desafíos y oportunidades que el mismo tiene para el desarrollo del territorio.

La mesa estuvo integrada por una delegación de representantes de las Naciones Unidas entre los que se encontraban Stefan Liller, coordinador residente del PNUD en Uruguay, especialista en Medioambiente, Arq. Martín Delgado, investigador en territorio urbanístico del Instituto de

Urbanismo de la Facultad de Arquitectura, el asesor en economía George Gray Molina de Bolivia, arquitecto Justin Curc, la inversionista Nathalie Molina Niño, Sam Geller's de la Universidad de Cambridge y Fernando Filgueira de la Facultad de Ciencias Sociales de la UdelaR. En dicha instancia estuvieron presentes autoridades departamentales, locales, así como también integrantes de diferentes organizaciones sociales y vecinos en general, los cuales manifestaron que hay escasa información sobre el comienzo de las obras, la duración y el impacto de la misma. También fue señalado que el nuevo ferrocarril se recibe con expectativas, debido a que se entiende que puede dinamizar el territorio, reactivar algunos procesos económicos y generar nuevas oportunidades para las juventudes locales. Además la mejora en el sistema de movilidad pública que representará la reactivación del tren de pasajeros que supondrá menores tiempos de traslado y costos, fue identificado como un pilar fundamental de este nuevo proyecto, dadas las características funcionales a la capital que presentan estos municipios, en tanto ciudades dormitorio.



Mesa de apertura Segundo Desayuno "Sector Comercial" 13 de noviembre de 2019, Club de Leones de La Paz



Panel de presentación Segundo Desayuno "Sector Comercial" 13 de noviembre de 2019, Club de Leones de La Paz

## Nudos y oportunidades para el desarrollo de la M7

Entendido el desarrollo económico local como *“un proceso de desarrollo participativo que fomenta los acuerdos de colaboración entre los principales actores públicos y privados de un territorio, posibilitando el diseño y la puesta en práctica de una estrategia de desarrollo común a base de aprovechar los recursos y ventajas competitivas locales en el contexto global, con el objetivo final de crear empleo decente y estimular la actividad económica”* (OIT, 2002 citado en Albuquerque 2004) la construcción de una estrategia para su aproximación demanda necesariamente de la concertación de los diversos actores locales que permita poner en práctica agendas tendientes al logro de un crecimiento local inclusivo.

En este sentido, la identificación colectiva de nudos críticos que obstaculicen la economía local, o de oportunidades existentes que puedan favorecerla canalizando hacia mejoras en los niveles de calidad de vida de la población de la M7, se torna una tarea fundamental como punto de partida para la elaboración de propuestas de abordaje que conformen una agenda de trabajo, integrada por acciones tanto públicas como privadas o mixtas.

De acuerdo a las propuestas y planteos de los participantes, en las diferentes instancias del ciclo de desayunos de trabajo realizados en el marco de este proceso, se pueden reseñar los principales desafíos y oportunidades comunes de los diferentes sectores que motorizan la economía local y otorgan la identidad productiva a la M7.



Como se aprecia en la imagen son varios los desafíos que se presentan desde los tres sectores con los que se trabajó, así como también se visualizan múltiples oportunidades comunes que serán objeto de acción y requerirán de una articulación multinivel y multiactoral para su abordaje.

Capacitación, formación y empleo son los temas que se plantean con mayor frecuencia; surge como desafío por parte de todos los representantes privados de los diferentes sectores, tanto del comercio, como del agroalimentario y también del sector logístico. En relación a la formación, se valora que cada sector requiere habilidades específicas y, por lo tanto, capacitaciones acordes a los déficits identificados, lo que en ocasiones se convierte en estímulos para la captación de personal de otras zonas, e incluso de otros departamentos, que no permiten canalizar el potencial de la economía local para el desarrollo de sus pobladores. Esto contribuye a la generación de una situación en la que se observan en

simultáneo el crecimiento de empresas y puestos de trabajo con la exclusión y el desempleo de un territorio que a veces no tiene las capacidades para responder a las nuevas demandas. Basta con analizar los indicadores presentados en el análisis de partida respecto a NBI o el desempleo superior a la media nacional y departamental en esta microrregión. Por estos motivos se considera que la formación es un tema al que dedicar especial atención, desde un enfoque de coordinación que implique la generación de capacidades locales para responder a esas demandas.

Si bien en el eje de esta ruta se observa una mayor proporción de población joven empleada (18 a 30 años), en relación al total de la población empleada respecto a los ejes de las Rutas 8 y 101, también se aprecia que la población empleada en esta zona presenta un perfil de menor calificación (INEFOP, 2014), probablemente vinculado a las demandas del sector agropecuario, en particular durante las épocas de zafra. Esta cuestión remite nuevamente al tema formación y además emerge el desafío vinculado a la informalidad que propician las zafras, que absorbe fundamentalmente a una población joven con bajos niveles socioeducativos y representa una fuente de preocupación para las autoridades locales.

Cabe mencionar además que en el proceso de trabajo del Corredor de la Innovación<sup>8</sup>, la formación fue uno de los temas que también surgió como relevante a la hora del diagnóstico y de las propuestas a implementar, por lo que se debe considerar que es uno de los temas que trascienden sectores productivos y los diferentes ejes del departamento de Canelones. En este sentido, el Plan Departamental de Capacitaciones del Comité de

8. "Aportes para una estrategia de Desarrollo Canelones 2025. Sistematización Corredor de la Innovación"

Empleo y Formación Profesional puede posicionarse como una herramienta clave para atender las demandas de los sectores pujantes de las economías locales y ofrecer a la población oportunidades de formación en sectores que rápidamente puedan absorberlos.

Pero sin dudas el empleo ha sido una de las principales preocupaciones de los actores locales independientemente de sus ámbitos de competencia. Empresarios, gobernantes locales, técnicos de las diversas instituciones, trabajadores, han coincidido que fortalecer las capacidades de la economía local y de sus sectores principales, para generar fuentes de trabajo directas o indirectas debe ser el foco de una agenda tendiente a favorecer el desarrollo económico local. La necesidad de apostar por la generación de trabajo a nivel local se cimenta en la identificación de los crecientes niveles de desempleo, informalidad y subempleo que afectan fundamentalmente a la población joven de la microrregión y que se potencia con el crecimiento demográfico anteriormente presentado.

También es posible destacar que muchas de las oportunidades que se manifestaron fueron las mismas por parte de los tres sectores abordados, porque a pesar de su diversidad y de las demandas planteadas, algunas cuestiones se identifican como hitos claves para la microrregión que podrán dar un nuevo impulso a la economía local. Tales son los casos de la Unidad Agroalimentaria Metropolitana (UAM) o el Ferrocarril Central, que a pesar de un general desconocimiento sobre cuestiones específicas de estos proyectos, se espera que ambos generen un dinamismo en la zona que se traduzca en nuevas fuentes laborales. A pesar de existir voces encontradas respecto a los impactos de ambas iniciativas, en términos generales las expectativas sobre la revitalización del territorio que podrán acarrear tanto la UAM como el Ferrocarril Central, invitan a ver con buenos ojos estos proyectos.



El recientemente inaugurado Centro de Competitividad Empresarial de Las Piedras constituye una nueva herramienta para la MIPYMES del territorio que puede apalancar la mejora en la productividad y sostenibilidad, fortaleciendo la economía local. Su metodología de trabajo innovadora representa una nueva forma de abordaje para el trabajo con los emprendedores locales para impulsar su crecimiento y trabajar sobre los principales obstáculos identificados en su desarrollo. En tal sentido, por tratarse de una política relativamente nueva a nivel nacional y en el territorio específico requerirá de una importante difusión y de un soporte local que permita darla a conocer para posicionarse como una herramienta real de transformación productiva<sup>9</sup>.

Asimismo, la Ley de Empleo Juvenil se presenta como una herramienta que puede tener un doble impacto. Por una parte, esta normativa puede favorecer el abordaje de una de las principales problemáticas de la zona, el desempleo juvenil, fundamentalmente de aquellos con menores niveles socioeducativos; y por otra parte, fortalecer la capacidad de las empresas para generar fuentes laborales captando personal del territorio. Vinculado al empleo juvenil y la capacidad de las empresas de generar trabajo, el desarrollo una experiencia articulada de Formación Dual surge como una posibilidad para generar nuevas oportunidades en el territorio, a la vez que permite cubrir las demandas de las empresas para completar sus plantillas mediante un proceso gradual y apoyado por el Estado, que permita la adaptación del personal al puesto específico de trabajo a través de una formación in situ que facilite adquirir el *know how* necesario para el desempeño requerido. La Formación Dual, a pesar de que es una experiencia que se viene implementado en Uruguay desde hace corto tiempo, ha sido una de las más mencionadas cuando de formación se habla. De hecho, una de las acciones que se vienen

implementando y que surgen a partir del trabajo en el Corredor de la Innovación, es una experiencia de formación dual en la que están participando alrededor de 30 jóvenes del eje de la Ruta 8. Los aprendizajes construidos en esta práctica serán fundamentales para trasladar esta experiencia a la M7, reconociendo las especificidades características de este territorio y buscando su adecuación a las demandas de los sectores estratégicos.

Todas estas oportunidades mencionadas están estrechamente vinculadas a grandes inversiones de infraestructura y movilidad en la zona que se requieren para cubrir demandas básicas y seguir captando inversiones que permitan densificar y diversificar el entramado de emprendimientos locales. En tal sentido, la conectividad a internet a través de la fibra óptica se plantea como una necesidad fundamental para desarrollar actividades vinculadas a la logística 4.0 o el ecommerce, entre otras, con potencial para su crecimiento en el territorio. Por otra parte, se identifican algunos déficits en cuanto a la provisión del potencial de energía eléctrica que podrían demandar nuevas inversiones sobre el eje de Ruta 5, lo cual requerirá de una apuesta para fortalecer este servicio y/o promover alternativas para la generación propia y sostenible de energía eléctrica.

El saneamiento para la microrregión también se identifica como una cuestión fundamental para seguir fomentando un crecimiento ordenado y ofreciendo las condiciones para continuar promoviendo inversiones. En tal sentido, es valorada por los actores la inversión prevista que se realizará en los próximos años para lograr la conexión de gran parte del territorio a la red de saneamiento. En cuanto al crecimiento de las áreas impermeables, fundamentalmente vinculadas al desarrollo del sector logístico a partir de la construcción de galpones y la bituminización de

calles, emerge un nuevo desafío en torno a la capacidad de absorción de las aguas pluviales. Desde otra perspectiva, esta cuestión puede significar nuevas oportunidades para el acopio de agua generando sinergias con el sector agropecuario en la zona, demandante de este recurso.

La gestión de residuos se presenta como un desafío para el territorio que demanda respuestas coordinadas entre múltiples actores y acordes a la complejidad de esta problemática. En esta línea surgen dos preocupaciones: por una parte, la gestión de efluentes provenientes de las agroindustrias que implican grandes costos y que de no recibir un tratamiento adecuado se convierten en una potencial fuente de contaminación de los cursos de agua existentes en la zona; por otra parte, la gestión de residuos sólidos de grandes industrias y la necesidad de generar un circuito microrregional para su recolección y tratamiento. Ambas cuestiones exigen respuestas innovadoras y representan, por lo tanto, una oportunidad para trabajar conjuntamente entre el sector público y el privado en la búsqueda de soluciones.

## Principales resultados del proceso y aportes para una agenda de trabajo

De acuerdo a los desafíos y oportunidades que fueron presentados anteriormente y a las problemáticas priorizadas por los actores durante el proceso de diagnóstico e identificación de nudos críticos y oportunidades en el territorio, se proponen cinco ejes estratégicos de trabajo que pueden constituir la base para la construcción de una Agenda de Desarrollo Económico de la M7.

Estos ejes representan una síntesis de los aportes sistematizados por el equipo técnico que trabajó en este proceso. Es preciso destacar que su abordaje efectivo requerirá de un compromiso social y político amplio para traducir estas propuestas en una agenda concreta, y establecer acuerdos para su desarrollo. En tal sentido será fundamental identificar a los diversos actores interesados y con capacidad de incidir en las acciones previstas para lograr su involucramiento como agentes de desarrollo local.

La ejecución y seguimiento de estas propuestas podrá realizarse desde diversos ámbitos institucionales ya existentes, de forma de no generar nuevos espacios que se solapen con la institucionalidad presente en el territorio y/o saturar a los actores mediante la conformación de una multiplicidad de espacios específicos de participación. En tal sentido, se apuesta a que esta base propositiva sea asumida por actores tales como los gobiernos locales de la M7 -individual o conjuntamente en el espacio de coordinación microrregional- por el vértice productivo del Gobierno

Departamental, por el Comité Consultivo del CCE como espacio de articulación público privado, u otros actores locales con la misión de promover el desarrollo local.

También en los anexos podrán encontrarse propuestas de abordajes más específicas y concretas para promover la dinamización económica de los sectores estratégicos de este territorio. Estas propuestas podrán ser asumidas por actores más específicos y vinculados directamente a estos sectores, tales como ministerios, oficinas departamentales u otras organizaciones sectoriales.

## **Eje Formación**

### *Formación y capacitación*

La formación ha sido identificada como uno de los principales desafíos del territorio en cuanto a capacidad de dar respuestas a las demandas de los sectores productivos, fundamentalmente vinculado a las especificidades requeridas por las grandes inversiones, y como herramienta para promover el desarrollo de las MIPYMES potenciando su capacidad de agregar valor a la producción local. En tal sentido, deberían abordarse líneas de acción que promuevan la vinculación entre el sector público y privado para la construcción de planes de capacitación como respuestas que permitan satisfacer las demandas específicas de los sectores productivos y a la vez favorecer una rápida inserción laboral. A los efectos de lograr estos objetivos se propone:

Diseñar contenidos y perfiles de cursos orientados a los distintos sectores a través del diálogo de los representantes del sector empresarial en el Comité de Empleo y Formación Profesional de Canelones. Las

capacitaciones además de los contenidos específicos de cada sector, deben de abordar la formación en las denominadas habilidades blandas y contenidos de la *Cultura del Trabajo para el Desarrollo*, de forma que los perfiles de egreso de quines se capacitan sean integrales y acordes a las demandas de cada sector.

Realizar una experiencia de formación dual en conjunto con el Comité de Empleo y Formación Profesional, con el Centro de Competitividad Empresarial (CCE) y el Instituto Nacional de Empleo y formación Profesional (INEFOP). Para el desarrollo e implementación de estas experiencias de formación dual, se sugiere que las mismas se realicen una vez implementados cambios en los contenidos de los cursos y capacitaciones.

Posicionar el CCE de Las Piedras para que sea un centro de referencia y de propuesta de políticas y programas para los sectores de la M7, generando instancias de capacitación específicas para las MIPYMES de la zona.

## **Eje Trabajo**

La generación de empleo emerge como una preocupación fundamental de los actores del territorio, en tanto que el trabajo se convierte en un satisfactor de las necesidades humanas fundamentales no solo de subsistencia sino también de identidad, participación, creación (Max Neef, et al. 1986) cumpliendo una función socializadora, de independencia y autonomía de las personas. En esta línea, y atendiendo a algunos indicadores de la zona que muestran un rezago relativo del territorio en términos de empleo y trabajo se proponen las siguientes acciones como posibles caminos a transitar en la búsqueda por impulsar

la generación de empleo y trabajo en la M7:

Fomentar las contrataciones a través de los subsidios ofrecidos en el marco de la Ley de Empleo Juvenil (19.133) y la Ley de Promoción al Empleo (19.689) como herramientas para favorecer la inserción laboral, en particular para los jóvenes de la microrregión, a través de estímulos de contratación a los empleadores. En este sentido, se deberá profundizar el trabajo de difusión y promoción de estas herramientas para que empresarios y empresarias conozcan los beneficios que se otorgan para contratación de empleados.

Fortalecer el Centro Técnico de Empleo y Formación Profesional como política pública que conecte y articule las demandas de las empresas y sectores productivos con la población local, desde un enfoque microrregional.

Generar estímulos para la promoción de empleo de habitantes de la microrregión, a través de la articulación y planificación entre gobierno nacional, gobierno departamental y el Comité de Empleo y Formación Profesional de Canelones, coordinando y planificando las capacitaciones en sintonía con las inversiones y los perfiles de empleo requeridos en cada caso.

En tal sentido, una de las propuestas presentadas por los actores en las mesas de diálogo realizadas, plantea la posibilidad de promover algún tipo de beneficio para grandes generadores de mano de obra que contraten habitantes de la M7. Se ha destacado la necesidad de profundizar en medidas como la Ley 18.516 referida a la contratación de personal no permanente de obra pública cuya finalidad es satisfacer con mano de obra local la demanda de personal no permanente, peones

prácticos y obreros no especializados que el Estado o las empresas subcontratadas requieran.

Asimismo, se debe abordar una problemática visible en la región, la brecha de género existente en el perfil del empleo. Un estudio comparativo realizado por INEFOP en el año 2014, muestra que en el eje de esta ruta se registra una brecha entre varones y mujeres empleados, más amplia que lo observado en Ruta 8, Ruta 101 y Zonamérica. También los datos de Censo General Agropecuario del año 2011 presentados anteriormente reflejan una clara diferencia en la contratación de varones y mujeres, claramente desequilibrada en favor de los primeros. Si bien esta realidad excede a la microrregión y está reconocida como una problemática de nivel nacional, e incluso mundial, desde el nivel local pueden abordarse líneas de trabajo tendientes a impulsar un cambio cultural en favor de la disminución de esta brecha de género y de generación de nuevas y mejores oportunidades para las mujeres locales.

### **Eje Coordinación y Políticas Públicas**

Otra serie de desafíos identificados para el desarrollo económico de la M7 están vinculados a la articulación de las políticas públicas productivas. Mejorar la coordinación entre los actores, cuestión hartamente discutida, se convierte en un eje de trabajo específico con el objetivo de generar complementariedades entre las capacidades de los actores.

#### *Coordinación*

Generar un espacio permanente de diálogo y construcción colectiva entre los actores públicos y el sector privado puede constituirse en una herramienta clave para dinamizar la economía local buscando soluciones



a los desafíos cotidianos.

*“...la creación de empleo y riqueza no es fruto exclusivo del sector empresarial, sino que se trata de una actividad integrada en la cual interviene de forma decisiva el territorio, es decir, el conjunto de ámbitos, actores sociales y formas de organización institucional de las diferentes comunidades locales...”* (Albuquerque, 2020:7)

Un espacio enfocado en el desarrollo productivo con una mirada local que articule las acciones y funcione como impulsor de iniciativas e interlocutor para las políticas públicas territoriales. En tal sentido, sería valioso recopilar aprendizajes sobre estas formas de articulación en otras zonas del departamento donde funcionan las mesas de desarrollo local. Es preciso destacar la reciente conformación del Comité Consultivo del CCE Las Piedras que puede funcionar como un espacio de articulación entre los actores públicos y privados, sin desmedro de sus funciones específicas.

La mejora en la comunicación entre los diferentes actores productivos de la M7 es otra línea de acción que demanda de un abordaje integral y orientado al desarrollo económico local. En esta línea se considera que el acceso a la información y el intercambio entre los integrantes de los diferentes sectores productivos son formas de fortalecer el funcionamiento de las empresas y de las organizaciones, por lo que se realizan algunas propuestas en este sentido:

- A la interna de cada sector: realizar envío de información por Whatsapp y un mailing para circular información diversa respecto a convocatorias, apoyos públicos, iniciativas de cooperación, entre otras. Se propone al Centro de Competitividad Empresarial como nexo entre los integrantes de

las cámaras y organizaciones de forma de unificar la información y hacer que la misma llegue a todos.

- Entre los diferentes sectores: mejorar la comunicación entre los empresarios de los diferentes sectores pertenecientes al eje productivo de la Ruta 5, de forma de intercambiar información de relevancia para los distintos sectores productivos.
- Con el Comité Departamental de Empleo y Formación Profesional: fortalecer la comunicación con los representantes del sector empresarial en dicho Comité.
- Con los tres niveles de gobierno: para la toma de decisiones con información veraz y actualizada. Tanto desde el gobierno nacional, departamental y municipal es necesario que se transmitan e informen de forma clara todo lo relacionado a los sectores productivos, desde trámites, hasta cambios en reglamentaciones y nuevas propuestas de programas o de funcionamiento de dependencias de los diferentes niveles de gobierno.

### *Políticas públicas*

La coordinación de políticas públicas, tanto a nivel nacional, como departamental, en lo que refiere a registros unificados de bromatología, manipulación de alimentos, tasas e impuestos, compras públicas, entre otros aspectos, que generen condiciones más equitativas a la hora de realizar una inversión, sin importar el lugar donde se radica el emprendimiento o empresa, es una cuestión remarcada por varios actores principalmente vinculados a la industria agroalimentaria.

Fomentar políticas públicas de consumo de productos locales del sector agroalimentario y la mejora en la competitividad de los productos a nivel nacional e internacional. En este sentido, crear un circuito de consumo local y/o espacios para la comercialización de la producción de la M7 podría fortalecer a los pequeños productores que en muchas oportunidades funcionan a través de intermediarios, aumentando el costo del producto final e impidiendo un menor margen de ganancia.

En relación a las habilitaciones y permisos se valora que, si bien ha habido mejoras en los tiempos de respuestas, aún quedan aspectos por mejorar desde el punto de vista de la información. En tal sentido, una de las propuestas que requiere de un enfoque fundamentalmente departamental, refiere a una plataforma web unificada para la realización de trámites y habilitaciones. A través de esta plataforma web de la Comuna Canaria se podrán realizar habilitaciones y permisos en forma *on line*. Esto surge como respuesta a una de las demandas planteadas y se considera de suma importancia y ejemplo a seguir en lo relativo a las políticas y programas del gobierno departamental. Es preciso destacar la experiencia desarrollada por la Dirección General de Gestión Territorial del Gobierno de Canelones “Canelones Innova” que unifica la información sobre las afectaciones urbanísticas de los padrones canarios, agiliza los tiempos de los trámites y de análisis para gestiones de alta complejidad.

Mejorar el sistema de compras públicas y orientarlas a los productos nacionales, por ejemplo, en lo relativo a la hortifruticultura: compras de cada producto de acuerdo a la época del año y la producción, considerando además la sazonalidad de los productos y potenciando las ventas de los diferentes sectores productivos es otra cuestión que surge como propuesta para incentivar la economía local. En esta línea, se

reconoce que es preciso trabajar en la modificación de algunas normativas nacionales de compras públicas para beneficiar a los pequeños productores rurales, lo cual requerirá de importantes esfuerzos de articulación pública. Mejorar y agilizar el sistema de pago de compras públicas: cumplimiento de fechas, agilidad en pagos y trámites, facilitar y agilizar registro de empresas en Registro Único de Proveedores del Estado (RUPE), de modo de fomentar y estimular las ventas a organismos públicos.

Por otra parte, se plantea realizar un mapeo de pequeños productores de forma de generar encadenamientos a nivel local, fortaleciendo la compra y venta de productos y servicios entre empresas y emprendimientos de la microrregión, dinamizando la economía local.

Promover el fortalecimiento de los pequeños productores de la M7 a través del fomento del asociativismo en alguna etapa del proceso productivo, tales como compras de insumos, producción y/o comercialización, buscando la generación de sinergias es otra iniciativa que podría implementarse a modo de fomentar el desarrollo de los pequeños productores. La experiencia presentada por las Mujeres Rurales de La Paz, Las Piedras, Rincón del Colorado y Cerrillos para la comercialización de su producción ofrece insumos en esta línea.

### **Eje Innovación**

En relación a este eje, se considera oportuno retomar la propuesta planteada en el documento Directrices Estratégicas de la Microrregión 7, que sugiere promover el desarrollo y funcionamiento en red de centros de innovación tecnológica con foco en la cadena agroalimentaria. En este sentido, se visualiza el potencial que el territorio presenta para conformar

una red de centros de innovación, no solo vinculado a la agroindustria sino también a los otros sectores estratégicos, que promuevan la incorporación de conocimiento y la generación de valor agregado a la producción local. La existencia de varios centros de producción de conocimiento en la zona tales como Centro Regional Sur (FAGRO - UdelaR), INIA Las Brujas, la Escuela Superior de Vitivinicultura, además de la presencia del Parque Temático Canario permiten proyectar esta propuesta de una articulación para la promoción de la investigación y desarrollo productivo de la M7.

Por otra parte, también se debe apostar a difundir y profundizar las medidas y propuestas de la Agencia Nacional de Investigación e Innovación (ANII) orientadas hacia el sector logístico, como oportunidad de programa de financiamiento y fortalecimiento hacia un sector productivo en crecimiento.

Asimismo, desde el nivel local y/o departamental se podrán diseñar y pensar en políticas que promuevan la innovación y la mejora de las empresas, a través de subsidios o financiamiento de consultorías o servicios para la mejora en la gestión.

### **Eje Movilidad e Infraestructura**

El rápido crecimiento experimentado por el territorio en términos de inversiones, fundamentalmente en el eje de la Ruta 5, sumado al crecimiento previsto vinculado al desarrollo de la obra del Ferrocarril Central y la UAM, generan nuevas demandas en términos de infraestructura y servicios. Dotar al territorio de las condiciones fundamentales para continuar captando inversiones potenciando sus atractivos metropolitanos, se convierte en una tarea fundamental

promover un dinamismo económico que genere nuevas oportunidades para la población local. En este sentido, la creciente vocación logística que se está consolidando en la zona y el incipiente desarrollo turístico de la región comienzan a transformar la trama productiva que demanda de un nuevo soporte para continuar consolidándose.

En cuanto al ordenamiento territorial, se propone generar cambios en la reglamentación del Factor de Ocupación de Suelo (FOS), que permitan el fomento de inversiones y de ocupación de la tierras con diversidad de usos, sobre todo para parques logísticos, que puedan destinar parte de los suelos a otros rubros (viñedos, cultivos, entre otros).

Una de las propuestas que surgió se vincula a generar sinergias entre los parques logísticos del eje de la Ruta 5 y los emprendimientos y empresas del rubro agropecuario y agroalimentario; para esto se propone puntualmente realizar inversiones en acopio de agua, dadas las grandes superficies impermeables que suponen los emprendimientos logísticos, para utilizar en el riego de suelos.

El alcance de fibra óptica para todo el eje de la Ruta 5 es otra cuestión fundamental en la era de la información y las comunicaciones. Su implementación, demandada por las empresas apostadas sobre la Ruta, podría generar mejores condiciones para su operativa, favorecer la instalación de nuevos emprendimientos y posibilitar la puesta en práctica de otras propuestas generadoras de empleo.

En cuanto la energía eléctrica se detecta una oferta insuficiente de potencia en algunos tramos de la Ruta 5. En esta línea, promover la instalación de tecnología eficiente para la producción de energía, que permita mejorar la calidad del servicio y reducir los costos, con

posibilidades también de generar energía por parte de las empresas ya instaladas en la zona de la M7 representa una línea de trabajo a explotar. Aprovechar las experiencias de empresas apostadas en este territorio que han recorrido el camino hacia la generación de su propia energía, puede representar una valiosa estrategia para promover nuevas iniciativas en este sentido, mejorar procesos de adaptación de las nuevas tecnologías a partir de los aprendizajes construidos y promover vínculos de cooperación del entramado empresarial local.

La instalación de la *Unidad Agroalimentaria Metropolitana (UAM)* en el eje de la Ruta 5 es considerada como una oportunidad para los sectores agroalimentario, comercial y logístico, ya que una inversión de estas características permitirá generar empleo, así como mejorar aspectos vinculados a lo productivo de cada uno de los sectores. Se plantea que hay poca información al respecto sobre algunos aspectos vinculados a dicha inversión y que sería de importancia para la planificación de actividades, así como para la toma de decisiones. Además trabajar en la identificación de demandas de servicios que requerirá este emprendimiento, será clave para impulsar el desarrollo de circuitos productivos que se encadenan con esta inversión, generando puestos de trabajo indirectos en la zona.

El *Ferrocarril Central* representa otra oportunidad de crecimiento para los sectores productivos de la M7, a pesar de los desafíos identificados en torno a su construcción. Tomar conocimiento acerca de algunas características de la obra de la vía para el ferrocarril, así como del funcionamiento del mismo, es de suma importancia para evaluar el impacto del mismo en cada uno de los sectores, así como para la toma de decisiones y la planificación de actividades de diversas empresas de las localidades de la M7. También en esta línea es imprescindible dar un

amplio debate entorno a cómo generar encadenamientos de los diversos sectores productivos con este servicio, y estudiar las posibilidades de generar un hub en la microrregión para el traslado y distribución de mercaderías.

Por otra parte, también se plantea una mejor coordinación de las empresas con el gobierno departamental para la *recolección de residuos* en toda la microrregión. Este se identifica como un déficit de la zona y se considera prioritario para la mejora en los servicios y en el cuidado del medio ambiente. Se requieren algunas inversiones que se podrían abordar desde un enfoque microrregional tendientes no solo a mejorar el sistema de recolección de residuos, sino también a fomentar la reducción y reutilización de los mismos. En esta línea, será importante explorar las oportunidades de desarrollar experiencias vinculadas a la economía circular para el aprovechamiento de residuos agrícolas y/o industriales, entre otros, que permitan desde un enfoque sustentable agregar valor a los subproductos de estas cadenas productivas. La vinculación con programas nacionales del MIEM y ANDE específicamente vinculados a la promoción de proyectos de economía circular será clave en este sentido.

En cuanto al saneamiento se prevé que la ejecución de plan de saneamiento para la Microrregión mejore las condiciones y oferta de servicios -sobre todo del sector comercio- y permita mejoras ambientales en lo que a este tema respecta al brindar una infraestructura adecuada para el tratamiento de las aguas residuales de una de las zonas más pobladas del departamento.



## Conclusiones

La Microrregión 7 de Canelones se posiciona como un territorio dinámico, en constante crecimiento y transformación, que se ha visto revitalizado en términos económicos por la captación de nuevas inversiones y la conjunción de una serie de políticas públicas tendientes a fortalecer los procesos de desarrollo local.

Conformando un pilar estratégico en el esquema metropolitano, el eje de Ruta 5 sur ha cobrado una importancia clave en el desarrollo de los sectores agroalimentario y logístico. Asimismo, el incipiente crecimiento del turismo rural en esta zona, conjugado con la consolidación de su histórica vocación comercial, promueven la diversificación de la economía local.

Aún así persisten ciertos desafíos estructurales vinculados al desarrollo humano y sostenible de una zona donde conviven realidades muy disímiles, y la exclusión, se convierte en los principales problemas sociales a abordar. Pensar en clave de desarrollo respecto a cómo lograr mayores niveles de inclusión, promoviendo un crecimiento sostenible, la generación de trabajo, y la superación de las brechas existentes, se convierte en una cuestión de suma importancia para los gobiernos locales. Ahora bien, dada la complejidad de las problemáticas locales y la necesidad de articular respuestas entre diversos actores, la coordinación multinivel se presenta como una herramienta ineludible para un abordaje integral con enfoque en el desarrollo económico. Gobiernos locales,

conjuntamente con el gobierno departamental y nacional, así como con apoyo de la cooperación internacional, tendrán por delante la tarea de trabajar en la construcción de respuestas para viabilizar las acciones propuestas en el presente documento. Asimismo, la lógica de articulación no debe acotarse a la esfera pública, y la promoción del vínculo con el sector privado deberá adquirir un rol fundamental en la construcción de acciones para atender los emergentes priorizados.

El presente documento sistematiza una serie de propuestas, a modo de aportes para una estrategia departamental, que surgen de la discusión con diversos actores productivos del territorio, en la búsqueda por promover un desarrollo económico territorial superando los principales cuellos de botella identificados y potenciando las oportunidades existentes. La formación, el trabajo, la coordinación entre las políticas públicas, la innovación, la movilidad e infraestructura, representan las grandes líneas de abordaje que demandan acciones concretas para que el territorio acompañe el crecimiento observado y se desaten procesos que transformen verdaderamente las vidas de sus habitantes, logrando que el desarrollo no sea un tren sin escala local. Sin perjuicio de estas, también existen otras grandes líneas de trabajo que requerirán un piense concreto y colectivo sobre diversos canales de acción tendientes a alcanzar el objetivo de un desarrollo más inclusivo para la M7. Estos insumos representan, por tanto, una base desde la cual partir en la construcción de consensos políticos y sociales para abordar los desafíos locales. La tarea en adelante consiste en viabilizar estas acciones, adaptarlas o construir otras, generando un compromiso local para superar los principales desafíos al desarrollo de la M7.

## Notas del proceso

Un aspecto destacable del proceso de trabajo que conduce al presente documento es la articulación multinivel que se desplegó para sumar esfuerzos y capacidades en términos de planificación. En este sentido, se generaron sinergias fundamentales que facilitaron la participación de actores locales en las diversas instancias, aportando su mirada sobre el desarrollo económico territorial, permitiendo conjugar estas visiones con aportes técnicos desde un enfoque departamental y nacional. La participación en los desayunos de trabajo de un variado espectro de actores locales, constituye una riqueza clave de este proceso, que contribuyó posicionar a los gobiernos locales frente al entramado empresarial local como interlocutores de sus demandas y a validar las acciones propuestas que se presentan en este informe.

Aún así, es preciso reconocer la necesidad de fortalecer técnicamente a los municipios para llevar adelante procesos de planificación territorial, sea con recursos humanos propios o a través de instancias de colaboración con otras organizaciones, como la llevada a cabo en esta experiencia. Por otra parte, se visualiza que la dimensión económica productiva resulta una cuestión escasamente abordada desde el ámbito municipal, debido a que las cuestiones cotidianas de la gestión vinculadas al tradicional “ABC” concentran la mayor parte de los esfuerzos y trabajo de los gobiernos locales. Fortalecer esta dimensión, clave para el desarrollo local, será fundamental para sostener el proceso iniciado e impulsar nuevas acciones que promuevan el involucramiento

de los gobiernos locales en la cuestión productiva de sus territorios y resignifiquen su rol como agentes de desarrollo. De lo contrario se corre el riesgo de encajonar estos aportes y que el insumo presentado no tenga el seguimiento necesario para concretar las acciones propuestas.

Dado el momento político en el que se presenta dicho producto, próximo al comienzo de un nuevo período de la gestión, será imprescindible trabajar con las nuevas administraciones, presentando este proceso como un aporte más para una planificación del próximo quinquenio que ofrece líneas sobre las cuales es necesario trabajar. Lograr la apropiación de este producto será un desafío ineludible para la continuidad del proceso, y en definitiva, para el logro del objetivo planteado: promover el desarrollo económico territorial sostenible e inclusivo de la Microrregión 7 de Canelones.

## Bibliografía

- Albuquerque, F (2014). "El enfoque del desarrollo económico local. Cuaderno de capacitación No. 1. Serie: Desarrollo Económico Local y Empleabilidad" Programa AREA - OIT en Argentina - Italia Lavoro
- Albuquerque, F (2020). "El desarrollo local frente a la pandemia de COVID-19" Serie En Diálogo N°3 Disponible en: <https://laboratorioterritorio.claeh.edu.uy/wp-content/uploads/2020/09/EnDialogoN3.pdf>
- CGLU (2015). "Objetivos de Desarrollo Sostenible. Lo que los gobiernos locales deben saber".
- INALOG (2019.) "Georreferenciación y caracterización de las infraestructuras logísticas e industriales del área metropolitana" Disponible en: <http://www.inalog.org.uy/wp-content/uploads/2019/03/2019-03-29-Georreferenciaci%C3%B3n-de-dep%C3%B3sitos-log%C3%ADsticos.pdf>
- Max Neef, M. et. al (1986. "Desarrollo a Escala Humana. Una opción para el futuro" Development Dialogue. N° Especial 1986. Cepaur Fundación DagHammarsklöld
- Rodríguez Miranda, A. y Beder, F. (2017). "Caracterización industrial regional del Uruguay". Serie Documentos de Trabajo, DT 06/2017.

Instituto de Economía, Facultad de Ciencias Económicas y Administración, Universidad de la República, Uruguay.

· Sorondo, M (2014). "Área Metropolitana de Montevideo. Nodo Estratégico en las dinámicas logísticas regionales" UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES, FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO y URBANISMO. Buenos Aires, Argentina

· OPP (2018.) "Automatización y empleo en Uruguay. Una mirada en perspectiva y en prospectiva." Disponible en: [https://www.opp.gub.uy/sites/default/files/documentos/2018-06/2256\\_Publicacion\\_Automatizacion\\_y\\_empleo\\_en\\_Uruguay.pdf](https://www.opp.gub.uy/sites/default/files/documentos/2018-06/2256_Publicacion_Automatizacion_y_empleo_en_Uruguay.pdf)

#### **Documentos consultados:**

· Intendencia de Canelones (2019). "Plan Estratégico Canario. Cuarto Avance - Futuros Canarios, Canelones 2040" Disponible en: <https://www.imcanelones.gub.uy/es/conozca/gobierno/plan-estrategico>

· Intendencia de Canelones (2014). "Directrices Departamentales" Disponible en: [https://www.imcanelones.gub.uy/sites/default/files/pagina\\_sito/archivos\\_adjuntos/d\\_d-actualizado\\_11\\_06\\_2014-\\_o.pdf](https://www.imcanelones.gub.uy/sites/default/files/pagina_sito/archivos_adjuntos/d_d-actualizado_11_06_2014-_o.pdf)

· Intendencia de Canelones (2014). "Directrices estratégicas de Ordenamiento Microrregión 7 (Ruta 5 Sur)" Disponible en: [https://www.imcanelones.gub.uy/sites/default/files/pagina\\_sito/archivos\\_adjuntos/texto\\_final\\_directrices\\_dto\\_40\\_del\\_29\\_de\\_mayo\\_2012.pdf](https://www.imcanelones.gub.uy/sites/default/files/pagina_sito/archivos_adjuntos/texto_final_directrices_dto_40_del_29_de_mayo_2012.pdf)

- Intendencia de Canelones (2015). "Plan Parcial Distrito Productivo Ruta 5" Disponible en:  
<https://www.imcanelones.gub.uy/es/conozca/gobierno/normativa-departamental/secretaria-de-planificacion/instrumento-aprobado-plan-parcial-districto-productivo-ruta-5>
- Intendencia de Canelones (2016). "Plan de Ordenamiento Territorial de la Microrregión 7" Disponible en:  
<https://www.imcanelones.gub.uy/es/conozca/gobierno/normativa-departamental/secretaria-de-planificacion/instrumento-aprobado-plan-de-ordenamiento-territorial-de-la-microrregion-7>
- Intendencia de Canelones (2018). "Memoria de Información y Diagnóstico, Plan de Ordenamiento Rural de Canelones" Disponible en:  
[https://www.imcanelones.gub.uy/sites/default/files/pagina\\_sitio/archivos\\_adjuntos/a2\\_informacion\\_y\\_diagnostico-aprob\\_prev.pdf](https://www.imcanelones.gub.uy/sites/default/files/pagina_sitio/archivos_adjuntos/a2_informacion_y_diagnostico-aprob_prev.pdf)
- MINTUR (2019). "Anuario MINTUR 2019" Disponible en:  
<https://www.gub.uy/ministerio-turismo/politicas-y-gestion/anuarios-estadisticos>
- MVOTMA, Intendencia de Canelones, Intendencia de Montevideo, Intendencia de San José (2011). "Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana" Disponible en:  
<https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/estrategiasregionalesdeordenamientoterritorialydesarrollososteniblemetropolitanas.pdf>
- Oficina de Planeamiento y Presupuesto (2019). "Hacia una estrategia nacional de desarrollo Uruguay 2050" Disponible en:  
<https://estrategiadesarrollo2050.gub.uy/>

· Secretaría de Transformación Productiva y Competitividad - Transforma Uruguay (2018). "Plan Nacional Transformación Productiva y Competitividad" Disponible en: <https://www.transformauruguay.gub.uy/es/documentos/proyectosprimerplan-274>



# Anexos

## Propuestas por sector

A continuación se presentan algunas propuestas específicas para la dinamización económica de los sectores abordados durante el Ciclo de Desayuno de Trabajo que surgieron de la discusión e intercambio con los actores participantes en estas instancias. Estas propuestas son el resultado de la dinámicas participativas de trabajo que se utilizaron para la generación de insumos que permitan identificar los “cuellos de botella” que encuentran estos sectores en su crecimiento y desarrollo, así como las oportunidades existentes o futuras que se presentarán en el territorio, dando lugar a una serie de aportes para una Agenda de Desarrollo económico.

### **Sector agroalimentario:**

#### *Cadena Hortifrutícola*

Fomentar la generación de circuitos cortos sostenibles a nivel local (producción primaria – producción secundaria – consumo y reciclaje)

Estrategia comercial de diferenciación del producto nacional respecto al importado (etiquetado).

Certificar los productos de calidad y valor agregado, de forma de ser más

competitivos a nivel internacional.

Incentivar los cambios de hábitos alimenticios en las familias uruguayas para aumentar el consumo de frutas y hortalizas (generación de campañas).

Que las compras públicas del Estado se ajuste a la estacionalidad de los diferentes productos hortifrutícolas.

Generación de un portal para la venta de frutas y hortalizas.

Feria Uruguay- Alemania: Posibilidades de ubicar productos uruguayos en Alemania.

Participación en ferias internacionales. Agregar valor a través del mejoramiento del packing.

Explorar la fruticultura uruguaya para la exportación (agregando calidad y valor).

Programa de trazabilidad de la fruta.

Crear productos de cuarta gama y generar asociación entre las empresas.

### *Cadena Vitivinícola*

Precio del producto de exportación. La venta a granel de vino ha llevado a la venta de un producto con escaso margen de ganancia para los productores, a razón de 0,20 USD/lit. Uruguay debería especializarse en la venta de un producto diferencial que le permita posicionarse en el

mercado en torno a la calidad, generando mayor valor agregado al producto.

En el extremo opuesto, se identifica que los precios en los restaurantes nacionales desincentiva el consumo, perdiendo competitividad frente a otro tipo de bebidas como las cervezas o refrescos. Para esto se considera que sería conveniente revisar la experiencia argentina e implementar un “Vino turístico”. Este producto, representa un vino con un precio topeado y accesible al público local, que se ofrecería en restaurantes e iría rotando de marca semanal o quincenalmente. Esto permitiría canalizar la demanda observada en los últimos años, en la tendencia al aumento de vinos finos.

Además a nivel comercial no existe regulación sobre el precio al que se remarcan los productos en las góndolas de venta al público. Esta cuestión muchas veces conduce a que el precio de venta desincentive su consumo frente al a competencia con otras bebidas. Se considera que sería necesario trabajar para establecer normativas al respecto, buscando promover el consumo de productos nacionales de calidad.

La competencia internacional con productos de calidad como los provenientes de Chile, Argentina o Francia, y sus precios, representan una amenaza para la producción local que debe ser abordada. En esta línea, se identifica la necesidad de apostar al mercado brasilero, con potencialidad para seguir creciendo y compitiendo en calidad. Fundamentalmente se identifica la necesidad de apostar al mercado de Río Grande do Sul como mecanismo para el aumento de las exportaciones.

### *Cadena Cárnica*

Se plantea anexar infraestructura de menor porte para generar encadenamiento de eslabones locales.

Se entiende estratégico hacer un mapeo de pequeños productores, se visualiza un potencial en la Microrregión 7 quienes necesitan acompañamiento, para seguir creciendo y generando sinergias.

Tendencia en todos los rubros a robotizar y automatizar los procesos productivos, debiendo capacitar a la mano de obra para que se adapte a la demanda de las empresas.

Incorporar energía renovable en los frigoríficos mejoraría costos fijos de los servicios.

Promoción de investigación para exportación de carne de cuino, detección de fortalezas para exportación de productos derivados del cerdo.

La exportación de ganado en pié es un obstáculo para agregar valor a la carne con sus derivados.

Es necesario generar mecanismos accesibles para la faena de productores pequeños, quienes deben trasladar sus animales para la faena a zonas lejanas y pagar altos costos.

Es este sector también se identifica la necesidad de Registro unificado de bromatología por tener costo mayor en Canelones comparado con la capital del país, asimismo los costos de la carne en gancho son mayores en el interior.

## Sector Comercio

En cuanto al tema de comunicación de todo lo relativo a comercio se propone coordinar para que cada comercio pueda acceder a la información de manera directa, comercio a comercio. Si bien vía web, correo electrónico o Whatsapp, la información circula, no siempre se cuenta con el tiempo necesario para realizar búsquedas o leer toda la información. Se ve como una oportunidad los cometidos del Centro de Competitividad Empresarial. Para esto también se plantea que los referentes locales son de importancia.

Generar mayor difusión de propuestas y opciones, así como de apoyo a la formalización. En este sentido, el CCE y el INEFOP se presentan como aliados a la hora de difundir, pero también de brindar asesoramiento para aquellas empresas y emprendimientos que en la actualidad no aporten a la seguridad social.

Se considera importante contar con información para poder planificar y tomar decisiones. Para esto se realizan dos sugerencias de mejorar la difusión de programas y de políticas públicas, así como de aprovechar los recursos y objetivos de dos instituciones que cuentan con servicios para el eje de la ruta 5: CCE e INEFOP.

También se plantea una amplia difusión de los nuevos servicios web referidos a habilitaciones y permisos para que pueda ser conocido por todos los posibles usuarios de dichos servicios.

Regulación de uso de celular en acuerdo entre empresarios y sindicatos, y tomando en cuenta cada actividad.

Se plantea la necesidad de mayor fiscalización y aplicación de sanciones a aquellos cuidacoches que no cumplan los requisitos establecidos por el municipio. Es preciso reconocer la complejidad de esta problemática, que se deriva de desigualdades sociales estructurales y, por lo tanto, requiere de respuestas amplias que no solo se aboquen a la regularización de su situación sino a desarrollar un trabajo más profundo que permita ofrecer nuevas herramientas para la mejora de la calidad de vida esta población. De la experiencia del municipio de La Paz, donde incluso se ha trabajado con la policía comunitaria, podrían tomarse algunos aprendizajes para avanzar en otros municipios sobre esta cuestión.

La competencia desleal, identificada como otra problemática importante y que demanda rápidas respuestas en la zona, requiere de mejores y más efectivos mecanismos de fiscalización y control. No se plantean otras alternativas más que los controles.

Para generar mejora en costos y ofertas como estrategia de ventas se propone promover la asociatividad de pequeños y medianos comerciantes, para competir con grandes superficies. Una posibilidad para reducir costos es generar una tasa única que incluya técnico prevencionista, con los tributos que ya se pagan actualmente.

### **Sector logístico**

La ley de empleo juvenil, a pesar de no ser muy conocida por los actores privados de la mesa, se presenta como una oportunidad para favorecer la inserción laboral de las y los jóvenes locales.

Asimismo, la consolidación del Comité Departamental de Empleo se visualiza como una oportunidad para canalizar las demandas de formación y capacitación del sector privado. En este sentido, se ha

solicitado la participación activa en las instancias previstas de relevamiento de estas demandas y se comentan los cursos previstos de logística para el año próximo, que el comité deberá aprobar. Para el año 2020 se está trabajando en 100 procesos de capacitación, que estarán abiertos a cambios que se puedan plantear.

También se presenta al CCE como una oportunidad para el fortalecimiento de la logística en la zona, dado que este será uno de los sectores priorizados en el Plan 2020.

La instalación de la Unidad Agroalimentaria Metropolitana se identifica como una obra que puede generar nuevas oportunidades para la microrregión, aunque sus posibles impactos (positivos y negativos) aún son difíciles de visualizar. Muchos servicios actualmente instalados en torno al mercado Modelo deberán trasladarse y esto significará nuevas oportunidades para la población local.

Se plantea desde API que existe un convenio con la Cámara Empresarial Alemana, que implica capacitación y se puede plantear la posibilidad de generar un curso de logística, proponiendo los contenidos y sin costo para las empresas.

Se plantea también la posibilidad de armar los perfiles del sector logística para presentar al Comité de Empleo y mejorar la capacitación de INEFOP. La instalación de la Unidad agroalimentaria Metropolitana (UAM) se visualiza como oportunidad para la distribución de mercadería de los productores locales, y la mudanza de servicios para abastecer la nueva infraestructura se entiende como oportunidad de mano de obra local.

El nuevo trazado del Ferrocarril Central se piensa como oportunidad para

mano de obra local, en lo que tiene que ver con la construcción, y servicios en torno a la obra en general, existiendo opinión unánime de los actores en que representa un factor de potencial crecimiento y desarrollo para la actividad logística.

Hay un acuerdo con AFE a partir de enero, para potenciar el uso del Ferrocarril Central, desde Grupo RAS se plantea que hay un cliente que trasladaría toda su mercadería en el ferrocarril.

La logística de camiones es más compleja y se está complicando, por eso el ferrocarril es una oportunidad y varios grupos apuestan al mismo para mejorar el sistema de logística.

El acercamiento de la Agencia Nacional de Investigación e Innovación (ANII) fue tomado muy positivamente, para hacer diagnósticos de las empresas y detectar fortalezas y debilidades para mejorar su competitividad. En ese mismo sentido, conocer la Agencia de Promoción a la Inversión, que también fue bien valorada para potenciar la posibilidad de instalación de nuevas empresas en esta zona de crecimiento de la actividad logística.

### **Expositores del Ciclo de Desayunos**

- Andrés Coitiño, Dirección de Planificación – Oficina de Planeamiento y Presupuesto
- José Lez, Instituto Nacional de Vitivinicultura
- Sandra Waterston, Dirección Nacional de la Granja – Ministerio de Ganadería Agricultura y Pesca
- Leonardo Farías, Frigorífico Camposur
- Gustavo Redín, Organización Nacional de Vitivinicultores



- Erick Rolando, Mesa de Desarrollo Rural Oeste – Asociación de Fruticultores de Producción Integrada
- Natalia Brener, Dirección General de Gestión Territorial, Gobierno de Canelones
- Alejandro Pizzolon, Centro de Competitividad Empresarial Las Piedras
- Andrea Ghisolfo, Dirección Nacional de Empleo Seguridad Social – Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
- Sebastián Iturralde, Dirección Nacional de Artesanías, Pequeñas y Medianas Empresas - Ministerio de Industria, Energía y Minería
- Ignacio Boschi, Coordinador de Programa de Innovación en Logística - Agencia Nacional de Investigación e Innovación
- Julio Filippini, Agencia de Promoción a la Inversión - Gobierno de Canelones.
- Pablo Genta, Dirección Nacional de Planificación y Logística - Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- Selva Hernández, Gerente de Calidad de CORFRISA
- Federico Varela Peña, Gerente General Polo Logístico Ruta 5 - Grupo RAS
- Jorge Borrazás, Director de LogiPark

## Listado de Acrónimos

AFE - Administración de Ferrocarriles del Estado  
ANDE – Agencia Nacional de Desarrollo  
ANII – Agencia Nacional de Innovación e Investigación  
ATEU – Asociación de Turismo Enológico del Uruguay  
CCE – Centro de Competitividad Empresarial  
CGA – Censo General Agropecuario  
ECH – Encuesta Continua de Hogares  
FAGRO – Facultad de Agronomía  
FOS – Factor de Ocupación del Suelo  
IC – Intendencia de Canelones  
INALOG – Instituto Nacional de Logística  
INAVI – Instituto Nacional de Vitivinicultura  
INE – Instituto Nacional de Estadística  
INEFOP – Instituto Nacional de Empleo y Formación Profesional  
INIA – Instituto Nacional Investigación Agropecuaria  
M7 – Microrregión 7 (18 de Mayo, La Paz, Las Piedras, Progreso)  
MINTUR – Ministerio de Turismo  
MIEM – Ministerio de Industria, Energía y Minería  
MTSS – Ministerio de Trabajo y Seguridad Social  
NBI – Necesidades Básicas Insatisfechas  
OPP – Oficina de Planeamiento y Presupuesto  
PBI – Producto Bruto Interno  
RUPE – Registro Único de Proveedores del Estado  
UAM – Unidad Agroalimentaria Metropolitana  
UDELAR – Universidad de la República