

# ORDENANZA N°12692

Ordenanza N° 12692

La Plata, 05/12/2025

**Expte 79.082**

**La Plata, 02 de Diciembre de 2025**

El Concejo Deliberante, en su Sesión Ordinaria N° 17, celebrada en el día de la fecha, ha sancionado la siguiente:

## ORDENANZA

### TITULO 1. DEFINICIONES GENERALES

#### CAPITULO 1. Aspectos normativos y estratégicos del plan

**ARTÍCULO 1º.- Alcance.** La presente ordenanza es de orden público y aprueba el Plan de Ordenamiento Territorial del Partido de La Plata, en el marco de lo establecido por el artículo 75º del Decreto Ley N° 8912/77.

**ARTICULO 2º.- Componentes.** El Plan de Ordenamiento Territorial comprende:

a) **Núcleo normativo y estratégico**, que establece la orientación territorial de largo plazo y concentra los fundamentos y lineamientos generales: Principios, directrices y objetivos, el modelo territorial deseado, el sistema vial estructurante, la delimitación estructurante del territorio y los mecanismos de implementación y seguimiento del plan.

Forma parte indisoluble de este núcleo la cartografía anexa (anexo N° 1) que expresa y representa la mirada estructurante de largo plazo, constituyendo soporte esencial para la definición del modelo territorial.

b) **Anexos técnicos y operativos**, destinados a reglamentar aspectos específicos. Incluyen la planificación de operaciones estructurales, el Código de Ordenamiento Territorial -con la delimitación de áreas y zonas-, los instrumentos de gestión, financiamiento y participación del plan, el régimen de control, fiscalización y sanción, así como futura normativa específica en materia de hábitat, ambiente, espacio público y programación operativa, entre otras.

En relación con ambas partes, se integra y actualiza lo aprobado en la primera fase del Plan como una nueva totalidad, constituyendo una única entidad normativa y de planificación.

**ARTÍCULO 3º.- Función.** El desarrollo y ordenamiento territorial, la regulación, el control y la promoción del acceso justo al hábitat son funciones indelegables del Estado. Deben guiar y orientar las acciones e inversiones públicas y privadas con impacto territorial.

**ARTICULO 4º.- Aplicación a jurisdicciones especiales.** Los sectores del partido bajo jurisdicción nacional, provincial o de entes dependientes se regirán por las normas y procedimientos establecidos para los terrenos privados y municipales, de acuerdo con lo dispuesto por la Ley N° 11.092, en todos los aspectos que este Plan y sus instrumentos regulen.

#### CAPITULO 2. Principios, objetivos y directrices

**ARTICULO 5º.- Principios.** El Plan de Ordenamiento Territorial se encuentra regido por los siguientes principios:

a) **Derecho al territorio.** Garantizar el acceso de todas las personas a un hábitat digno y a los servicios e infraestructuras necesarios, reconociendo y reduciendo desigualdades históricas y protegiendo los derechos de los grupos más vulnerables, atendiendo sus necesidades diferenciadas.

**b) Equidad urbana.** Promover que los beneficios del desarrollo urbano y los impactos del crecimiento se distribuyan de manera justa y proporcional entre todos los sectores de la comunidad, considerando la diversidad de contextos y condiciones de vida.

**c) Interés social del territorio.** Asegurar que el uso del suelo y los recursos responda al interés social, priorizando el bienestar colectivo y la inclusión de todas las personas.

**d) Gestión democrática.** Garantizar una gestión territorial participativa y colaborativa, donde los actores públicos y privados trabajen coherentemente y se reconozcan las distintas necesidades y perspectivas de la comunidad.

**e) Progresividad y precautoriedad.** Asegurar la continuidad y consolidación de los avances en planificación y protección ambiental, adoptando medidas preventivas ante posibles impactos negativos, incluso en situaciones de incertidumbre científica.

**f) Sustentabilidad.** Promover un desarrollo territorial equilibrado e integral, que combine equidad social, cuidado ambiental y viabilidad económica.

**ARTÍCULO 6º:** Objetivos. En base a los principios rectores establecidos en el artículo anterior, los objetivos centrales del Plan de Ordenamiento Territorial son los siguientes:

a) Promover la articulación de La Plata con los municipios de la Región Capital y el área metropolitana, fortaleciendo su rol como capital política y nodo de conocimiento, producción y logística, mediante infraestructuras estratégicas y políticas territoriales coordinadas.

b) Conducir el desarrollo urbano conforme a las capacidades del territorio, promoviendo una urbanización integrada y equitativa, articulada con la planificación y gestión de los servicios urbanos básicos, y asegurando la conservación de las áreas no urbanizables con fines productivos, ambientales o de uso público estratégico.

c) Incorporar criterios de sustentabilidad y gestión del riesgo en la planificación, promoviendo la conservación de funciones ecosistémicas, la adaptación al cambio climático y la mejora de las condiciones ambientales para el bienestar colectivo.

d) Integrar el patrimonio material e inmaterial como dimensión estructurante del territorio, promoviendo su conservación, uso social y resignificación como elemento identitario.

e) Orientar la planificación y gestión territorial mediante herramientas eficaces, participación activa y articulación institucional, articulando institucional, garantizando equidad socioespacial y sostenibilidad en las decisiones públicas.

f) Mejorar la eficiencia del tránsito y el transporte, optimizando el uso de la infraestructura y los recursos existentes como la trama vial jerarquizada y la red regional y micro regional para fortalecer la conectividad y garantizar una accesibilidad equitativa, interna y externa, para toda la población.

**ARTÍCULO 7º:** Directrices. Las directrices generales constituyen el conjunto de orientaciones que permiten implementar los objetivos anteriores. Abarcan las siguientes temáticas interrelacionadas:

a) **Fortalecimiento regional:** Consolidar la integración de La Plata con la Región Capital y el AMBA mediante el desarrollo de infraestructura regional y la mejora continua de la conectividad y los servicios logísticos.

b) **Resiliencia ambiental:** Reforzar la capacidad adaptativa del territorio frente a riesgos ambientales, priorizando soluciones basadas en la naturaleza, la gestión de inundaciones, la protección de áreas clave y la relocalización planificada en casos críticos.

c) **Ordenamiento territorial:** Definir el uso del suelo conforme a su vocación, entendida como la conjunción de capacidades potenciales y condiciones estructurales del territorio -ecológica, productiva y urbanística- aplicando criterios diferenciados que promuevan el equilibrio entre áreas urbanizables y no urbanizables.

Asimismo, promover la planificación y expansión equitativa de los servicios públicos esenciales- agua potable, saneamiento y gestión integral de residuos sólidos urbanos-, priorizando soluciones

colectivas sobre las individuales, en articulación con las autoridades competentes de la Provincia de Buenos Aires. Las estrategias de urbanización, regularización y desarrollo deberán evitar impactos negativos sobre los recursos hídricos, el suelo y la salud de la población.

d) **Estructuración Territorial:** Organizar el territorio mediante tramas construidas y naturales que fortalezcan la conectividad, aprovechando corredores existentes y articulando centralidades.

e) **Multicentralidad:** Configurar una red de centralidades con buena accesibilidad y diversidad de servicios, equipamientos y oportunidades, orientada a equilibrar el desarrollo urbano y fortalecer la equidad territorial. La consolidación de centralidades diversas y próximas democratiza el acceso a las funciones urbanas, reduce desigualdades espaciales y mejora las condiciones de vida en todos los barrios.

f) **Integración socio-urbana:** Promover la reducción de desigualdades territoriales mediante intervenciones que mejoren las condiciones de hábitat, fortalezcan la accesibilidad y continuidad del tejido urbano, amplíen la provisión equitativa de infraestructuras y equipamientos, y consoliden la integración funcional de villas y asentamientos de la Ciudad.

g) **Fortalecimiento de la vida de barrio y promoción comunitaria:** Consolidar redes de proximidad con equipamientos y espacios públicos inclusivos que fomenten la vida comunitaria, la cohesión social y el arraigo.

h) **Desarrollo y diversificación productiva:** Impulsar una matriz productiva diversificada con base territorial, protegiendo suelos de alta aptitud y fomentando sectores estratégicos.

i) **Puesta en valor del patrimonio territorial como huella y matriz de la cultura platense:** Reconocer el patrimonio material e inmaterial como estructura de sentido del territorio, promoviendo su incorporación en normativas, proyectos urbanos y políticas culturales.

j) **Optimización de la movilidad:** Reorganizar el sistema de transporte público para reducir la dependencia del automóvil, impulsar la movilidad activa y disminuir la congestión vehicular.

k) **Planificación y gestión integral del territorio:** Implementar un modelo de planificación articulada y participativa, con herramientas eficaces de seguimiento, control y legitimidad social.

## TÍTULO 2. MODELO TERRITORIAL

### CAPÍTULO 1. Modelo deseado y visión integral

**ARTÍCULO 8º: Modelo deseado.** El modelo deseado para el Partido de La Plata, expresa la visión a largo plazo del territorio, articulando los procesos y rasgos que se busca alcanzar mediante políticas y acciones de desarrollo, ordenamiento y acceso justo al hábitat. Se fundamenta en los principios, objetivos y directrices generales del Plan y promueve un desarrollo equilibrado, capaz de responder a las distintas necesidades sociales, económicas y ambientales del territorio. Busca una distribución equitativa de los recursos, la inclusión de todas las personas y la mejora continua de la calidad de vida de sus habitantes. Asimismo, constituye la referencia para dirimir futuras interpretaciones en materia de planificación territorial.

**ARTÍCULO 9º: Visión integral.** El Plano N° 1.1 del Anexo N° 1 muestra la configuración del modelo deseado para el Partido de La Plata. Retoma la lógica fundacional del territorio como base para proyectar una Ciudad de cercanías, con servicios, equipamientos y movilidad adecuados, y con una expansión regulada que consolide y defina los distintos ejes de crecimiento. Define límites precisos al suelo urbanizable, protege áreas ambientalmente sensibles y prioriza la consolidación de centralidades con servicios de proximidad y movilidad activa.

La estructura territorial se apoya en un sistema verde-azul conformado por cursos de agua, espacios públicos de paseo y reservas naturales, y en una red vial jerarquizada vinculada al sistema ferroviario, que articula sectores urbanos, periurbanos y rurales. Esta estructura integra de manera coherente los componentes sociales, ecológicos, espaciales, de movilidad y productivos que organizan el territorio. El modelo se organiza en las siguientes dimensiones.

a) **Ambiental:** Gestión hídrica integral; protección y restauración de ecosistemas; infraestructura verde y conectividad ecológica, diversificación de la matriz energética.

**b) Territorial y urbana:** Vocaciones del territorio; áreas urbanas; núcleos periféricos, rurales y enclaves; sistema de centralidades y servicios.

**c) Accesibilidad y movilidad:** Red vial estructurante; recuperación y mejora de infraestructura ferroviaria e integración multimodal; red de movilidad activa.

**d) Productiva:** Áreas productivas de base territorial; corredores y áreas de servicios industriales y logísticos; economía del conocimiento e innovación; nodos comerciales en centralidades; área de innovación de la Región Capital.

El Plan se sustenta en una visión integral que articula las distintas dimensiones del territorio, en la cual la dimensión social constituye su eje vertebrador. Orienta las políticas de ordenamiento hacia la inclusión, la equidad y la ampliación de derechos. El territorio se concibe como un bien colectivo y como soporte de la vida social; en ese marco, la planificación asume un rol redistributivo, promoviendo igualdad de oportunidades, mejores condiciones de hábitat y el fortalecimiento de los vínculos comunitarios.

## **CAPITULO 2. Dimensiones del modelo territorial**

**ARTICULO 10: Dimensión ambiental** (Anexo N° 1. Plano N° 1.2). La Dimensión Ambiental comprenderá la planificación y gestión integral del ciclo del agua (que incluye la provisión de agua potable, el saneamiento, el drenaje pluvial y la protección de los recursos hídricos y del suelo), así como la gestión sustentable de los residuos sólidos urbanos y la prevención y mitigación de los impactos ambientales derivados de las actividades industriales, logísticas y agro productivas. El componente ambiental se estructura en tres ejes principales: gestión hídrica integral, protección y restauración de ecosistemas, e infraestructura verde con conectividad ecológica y diversificación energética. En conjunto, promueven la valoración y el cuidado de los bienes naturales, reconociendo su rol estratégico en la configuración del territorio deseado.

**a) Gestión hídrica integral.** El modelo aborda el agua de manera integral, orientando las acciones a prevenir riesgos hídricos, controlar el uso abusivo de las aguas subterráneas, reducir la vulnerabilidad territorial y preservar los sistemas naturales de regulación. Los arroyos del partido se reconocen como sistemas de drenaje natural, corredores verdes y áreas de retención hídrica, articulados con el tejido urbano para conformar una red continua, ambientalmente funcional y capaz de conectar distintas escalas territoriales.

De este modo, los cursos de agua se transforman en elementos estructurantes del paisaje urbano y pilares de un modelo más resiliente y equitativo. El ordenamiento territorial incorpora áreas de retención y amortiguación de excedentes hídricos, junto con zonas de mitigación en sectores de riesgo medio y alto, tanto en áreas consolidadas como en proceso de consolidación.

Además, se delimitan zonas de prohibición de ocupación en áreas no consolidadas para evitar la expansión urbana en zonas inundables.

**b) Protección y restauración de ecosistemas.** El modelo prioriza la conservación de los ecosistemas regionales existentes y la restauración de aquellos que han sufrido degradación, reconociendo su valor ambiental, social y territorial. Su preservación exige acuerdos interjurisdiccionales sostenidos en el tiempo y una planificación que los integre activamente, no como fragmentos aislados, sino como componentes esenciales del territorio.

Se reconocen como humedales protegidos el Bañado Maldonado y la Cuenca del Arroyo El Pescado -ya declarada área de conservación-, por su función clave en la regulación hídrica, el equilibrio ecológico y la mitigación del cambio climático. Para estos espacios, el modelo plantea la necesidad de planes de manejo adecuados y efectivos. Asimismo, incorpora la protección de la Isla Martín García, un territorio insular bonaerense con alto valor ambiental, histórico y simbólico, cuya conservación representa también un acto concreto de afirmación de soberanía sobre el estuario del Río de la Plata. Al mismo tiempo, se pretende conservar la calidad e integridad del suelo en los ecosistemas rurales y de esta manera las funciones y los servicios ecosistémicos de apoyo que brindan, relacionados principalmente a la provisión de suelo de alta aptitud agrícola como soporte de la actividad productiva.

Además, el modelo realza la importancia de los espacios de alto valor ambiental como el Parque Ecológico de Villa Elisa, el futuro Parque Ecológico del Sur en Parque Sicardi, el Parque Pereyra Iraola y el Paseo del Bosque. Se los reconoce no solo por sus atributos naturales, sino también por su integración en el entramado urbano y su potencial para actuar como nodos activos de preservación en una ciudad en transformación. Estos espacios sostienen la biodiversidad, contribuyen al equilibrio ecológico y conectan lo natural con lo urbano, brindando servicios esenciales como la regulación térmica, la filtración del aire y la recreación de proximidad, fundamentales para la calidad de vida y un desarrollo verdaderamente sustentable.

**c) Infraestructura verde y conectividad ecológica.** Los espacios verdes y libres públicos se conciben como un sistema estructurante fundamental del modelo territorial, que supera la función tradicional de áreas aisladas para esparcimiento. Este sistema se articula de forma orgánica con corredores ecológicos conformados por cursos de agua, corredores forestales, áreas rurales y el cordón verde productivo, configurando una infraestructura verde continua y coherente, tanto en dominios públicos como privados.

Esta red favorece la conectividad ambiental, facilita el desplazamiento y la supervivencia de especies, mejora la calidad del aire, regula el microclima local y contribuye a mitigar los efectos del cambio climático. Además, garantiza el acceso equitativo a espacios para la recreación, la producción agrícola y el encuentro comunitario, promoviendo la salud, el bienestar y la cohesión social.

Finalmente, el modelo contempla la creación de ámbitos de interfase rural-urbana, espacios de transición que integran y definen funcional y ambientalmente los bordes de la ciudad. Estos ámbitos actúan como amortiguadores ecológicos y ofrecen oportunidades para

oportunidades para actividades productivas sustentables.

sustentables. También fortalecen la identidad territorial, conectando la ciudad con su entorno natural y cultural. En este marco, se promueve la diversificación energética mediante la incorporación progresiva de fuentes renovables -solar, eólica, biomasa y otras en equipamientos públicos, infraestructuras y desarrollos urbanos, priorizando soluciones descentralizadas y de bajo impacto ambiental. De esta forma, la infraestructura verde se convierte en un pilar fundamental para una ciudad integrada, resiliente y en armonía con su territorio.

**ARTÍCULO 11 :** Dimensión territorial y urbana (Anexo N° 1. Plano N° 1.3). El componente territorial y urbano se organiza en torno a cuatro núcleos centrales: la definición de las vocaciones del territorio, la consolidación de áreas urbanas, la regulación de núcleos periféricos, rurales y enclaves, y el fortalecimiento de centralidades y servicios. En conjunto, estos ejes permiten consolidar con calidad el desarrollo urbano y acotar estratégicamente el crecimiento urbano, favorecer la integración socio-territorial, y responder a la diversidad de contextos y necesidades presentes en el partido, garantizando un uso equilibrado y sustentable del suelo, reforzando la estructura del territorio deseado.

**a) Vocaciones del territorio.** El modelo territorial propuesto delimita con precisión las áreas destinadas a urbanizar y aquellas que deben quedar excluidas de nuevos procesos urbanizadores. Esta definición se constituye en un criterio ordenador central para garantizar un crecimiento planificado, equitativo y sustentable. Al mismo tiempo, orienta políticas concretas para desalentar la especulación sobre suelos rurales y promover procesos de consolidación integral en sectores urbanos con déficits estructurales significativos.

Las zonas urbanizables, vinculadas a las territorialidades urbanas, se organizan en un esquema de planificación escalonada por etapas, que permite avanzar en su consolidación de manera ordenada, según el grado de urbanización alcanzado y la disponibilidad de infraestructura. En todos los casos, se asegura la provisión de redes de servicios, espacios verdes y equipamientos públicos que garanticen condiciones de vida adecuadas, seguras y accesibles para toda la población.

Por su parte, las áreas no urbanizables-correspondientes a las territorialidades periurbanas y rurales- de gran aptitud agrícola y ambiental, se destinan a funciones productivas de diverso tipo, agrícolas o de resguardo ambiental. Estas zonas se incorporan al modelo mediante instrumentos

específicos de conservación, que aseguran su uso sustentable frente a presiones de transformación urbana y preservan sus valores naturales, económicos y territoriales.

**b) Áreas urbanas.** El modelo territorial identifica sectores urbanos consolidados con valor patrimonial, como el casco fundacional de La Plata, donde la ocupación se ajusta a la infraestructura y equipamientos existentes, preservando la coherencia con el patrón urbano original y su macro trama. En igual sentido, se valorizan por el valor singular de sus paisajes urbanos a los cascos de Villa Elisa, City Bell y Tolosa. En el eje de crecimiento norte del partido, las áreas residenciales presentan diferentes intensidades de ocupación según el grado de consolidación de servicios básicos, equipamientos y accesibilidad. Las zonas con infraestructura limitada requieren estrategias de consolidación, mientras que las ya desarrolladas permiten una mayor diversidad de usos de suelo. En el eje de crecimiento sur se promueve una mayor mixtura de usos residenciales, en forma acorde a las preexistencias, y hacia el oeste, el crecimiento cualificado a partir del ensanche del casco fundacional.

Se presta especial atención a la integración social y urbana, dado que la mayor parte de villas, asentamientos informales y barrios con déficits críticos se localizan en sectores consolidados del tejido urbano, particularmente en el corredor noroeste (Gorina, Hernández, San Carlos), en el área suroeste (Altos de San Lorenzo, Villa Elvira), en bordes de arroyos y en interfases de transición urbano-rural. Su incorporación efectiva al modelo requiere procesos de urbanización, en casos excepcionales de relocalización, regularización dominial, provisión de infraestructura y equipamientos, y la articulación de sus vínculos con la trama urbana circundante, asegurando condiciones equitativas de acceso a los servicios y a los beneficios del desarrollo.

Se promueven intervenciones de diseño urbano integral para la recuperación de los arroyos mediante su naturalización, creando un sistema de infraestructura verde-azul multifuncional que: mejore la resiliencia hidráulica, al proveer llanuras de inundación naturales, superando a las canalizaciones; potencie valores ecológicos, protegiendo la vegetación nativa que mitiga el calor, filtra contaminantes y enriquece la biodiversidad; genere nuevos espacios de esparcimiento y cohesión social, accesibles para toda la comunidad; funcione como un corredor de movilidad segura para peatones y ciclistas, todo ello generando unidades de actuación prioritaria de alto impacto que potencian la trama urbana.

**c) Núcleos periféricos, rurales y enclaves.** El modelo territorial consolida y delimita exclusivamente los núcleos residenciales existentes en áreas extraurbanas y rurales como ámbitos confinados preexistentes y núcleos de servicios rurales, evitando la expansión dispersa y descontrolada. Esta estrategia garantiza una estructura territorial equilibrada que promueve el uso eficiente del suelo y protege las zonas no urbanizables.

En los ámbitos de interfase entre lo rural y urbano, principalmente en los ejes norte, oeste y sur del partido, se reconocen sectores periféricos con características peri y rururbanas.

Estos sectores son objeto de intervenciones integrales para asegurar condiciones de vida adecuadas, inclusivas y reforzar el control sobre la urbanización extensiva. Al igual que en el territorio rural, los núcleos residenciales extraurbanos y las áreas de servicios rurales permanecen confinados bajo principios de sostenibilidad, accesibilidad y provisión adecuada de infraestructura básica.

Asimismo, el modelo incorpora y regula los enclaves de urbanización cerrada de baja densidad - como el sector de clubes de campo sobre Ruta N°2-, exigiendo mejoras significativas en seguridad, conectividad y articulación vial. Al mismo tiempo, también promueve su integración armónica con el entorno rural y las dinámicas territoriales locales.

**d) Centralidades y servicios.** El modelo territorial se organiza mediante un sistema jerarquizado de centralidades que distribuye funciones urbanas, fortalece la proximidad en el acceso a servicios y equilibra la distribución territorial de equipamientos y servicios. Se reconoce como centralidad principal regional el centro fundacional de La Plata, complementado por un conjunto de centralidades urbanas principales y secundarias con funciones estructurantes -como City Bell, Villa Elisa, Los Hornos, Villa Elvira, San Carlos, Arturo Segur entre otras- donde se concentran actividades urbanas de escala local y distrital accesibles y funcionales para toda la población.

Este sistema se articula con centros de servicios rurales -Colonia Urquiza, Arana, Ángel Etcheverry, Ignacio Correas, Poblet y El Peligro- que cumplen un rol clave en la organización del territorio al vincular funciones productivas, sociales y comerciales en su entorno inmediato. Del mismo modo con otros centros de servicios localizados desarrollados sobre corredores viales en entornos periurbanos o rurales, que articulan funciones residenciales, productivas y de servicios básicos, como Olmos, Melchor Romero, Abasto. Su desarrollo se encuentra condicionado por la infraestructura disponible, la accesibilidad regional y las dinámicas de transformación del suelo en tramas abiertas.

Asimismo, el modelo incorpora grandes equipamientos territoriales actuales y potenciales como estadios, universidades, grandes establecimientos hospitalarios, aeropuertos, entre otros que, por su escala e influencia, actúan como polos de atracción. Para su adecuada integración urbana se prevén estrategias específicas orientadas a garantizar la accesibilidad, articular con la estructura general del territorio y mitigar los impactos urbanos que generan, asegurando que sus beneficios sean equitativos y puedan ser aprovechados por toda la población.

**ARTÍCULO 12:** Dimensión Accesibilidad y movilidad (Anexo N° 1. Plano N° 1.4). La movilidad y la accesibilidad se abordan en el Plan desde un paradigma contemporáneo que supera el enfoque centrado en la circulación vehicular y orienta las políticas hacia un modelo de movilidad sostenible. Este enfoque reconoce que el objetivo de la movilidad no es desplazarse, sino acceder a oportunidades urbanas vivienda, empleo, servicios, equipamientos y centralidades- mediante un reparto modal equilibrado que prioriza los modos activos, el transporte público y las soluciones multimodales. En coherencia con la "ciudad de proximidades", el Plan integra criterios de accesibilidad equitativa, eficiencia energética y reducción de emisiones asociadas al transporte, favoreciendo patrones de ocupación del suelo y estructuras urbanas que reduzcan tiempos de viaje, promuevan distancias cortas y disminuyan la dependencia del automóvil particular

En este marco, la accesibilidad cumple un rol estructurante dentro del modelo territorial, ya que organiza las relaciones entre las distintas territorialidades del partido y orienta el desarrollo urbano hacia una distribución equilibrada de servicios, equipamientos y oportunidades, atendiendo a las diversas necesidades y condiciones de la población.

**a) Sistema vial estructurante.** Se define un sistema vial jerarquizado organizado en tres niveles: Red Regional, Red de Integración y Red Local, que estructuran el territorio del partido. Este sistema articula centralidades, áreas rurales y sectores productivos, garantiza la movilidad cotidiana y promueve la integración funcional. La Red Regional conecta con municipios vecinos y el AMBA; la Red Local fortalece la conectividad interna; y la Red de Integración vincula ambas, destacando los accesos paisajísticos identitarios.

**b) Infraestructura ferroviaria e integración multimodal.** El sistema ferroviario se pone en valor como una pieza estratégica para la movilidad sustentable y la integración regional complementando el sistema de transporte público masivo automotor. Se prioriza la revalorización de líneas existentes del tren Roca y del tren Universitario, así como también se prevé para el mediano plazo, la recuperación y puesta en valor del Ferrocarril Provincial.

Asimismo, se prevé el fortalecimiento de servicios ferroviarios metropolitanos de cargas y pasajeros. Los puntos de interconexión entre diferentes modos de transporte (ferroviario y automotor) se proyectan como espacios de reorganización funcional del territorio favoreciendo la multimodalidad. Se localizan en áreas estratégicas para consolidar centralidades, promover el uso del transporte público, mejorar la conectividad con áreas productivas y reducir la dependencia del automóvil. La planificación de estos nodos contempla su integración con servicios de cercanía y equipamientos urbanos.

**c) Red de movilidad activa.** Se impulsa una red de infraestructura segregada para la movilidad activa, compuesta de ciclovías troncales urbanas, ciclovías rurales y bicisendas. Esta red busca fomentar modos de traslado sustentables y seguros, económicamente accesibles y de bajo impacto ambiental, especialmente entre el casco fundacional y los barrios del ensanche urbano, conectando además a la red equipamientos estratégicos y sectores productivos. Se focaliza en el completamiento de la infraestructura peatonal en torno a las centralidades barriales y periurbanas, junto con la infraestructura verde – azul peatonalmente recorrible, garantizando además cruces

peatonales seguros para rutas y caminos rurales, que vinculen áreas residenciales con escuelas, centros de salud, espacios públicos y nodos de servicios, promoviendo una accesibilidad de proximidad, inclusiva y segura.

**ARTÍCULO 13:** Dimensión productiva (Anexo N° 1. Plano N° 1.5). El modelo territorial deseado para el partido de La Plata incorpora y promueve condiciones para consolidar una matriz productiva diversificada, sustentable y territorialmente integrada. Esta matriz articula sectores primarios, industriales, logísticos, comerciales y de innovación, reconociendo sus condiciones específicas, su potencial de transformación y su importancia para el desarrollo económico y social del distrito.

**a) Áreas productivas de base territorial.** Se reconoce y preserva por su valor estratégico, el cordón flori-frutihortícola del periurbano platense. Esta área constituye un enclave productivo intensivo de gran relevancia en términos de soberanía alimentaria, identidad local, patrimonio cultural, empleo rural y protección ambiental. Asimismo, se define el corredor agroindustrial sobre la Ruta Provincial N°36, entre la avenida 520 (Ruta Provincial N°13) y la avenida 90 (Ruta Provincial N°6), como un eje clave para la articulación territorial de actividades agrícolas, de transformación y servicios logísticos, consolidando su rol como parte del sistema de producción con base territorial.

A tal fin, se integrarán lineamientos específicos de gestión ambiental que comprendan el uso responsable de insumos agrícolas, la administración de los excedentes hídricos, el tratamiento inicial de efluentes y la gestión diferenciada de residuos, fortaleciendo la sostenibilidad del sistema productivo y la calidad ambiental del periurbano y a mejorar las condiciones laborales y sanitarias de los trabajadores rurales.

**b) Corredores y áreas de servicios industriales y logísticos.** Se potencian corredores de infraestructura industrial y logística, especialmente sobre las avenidas 520 (Ruta Provincial N° 13) y 90 (Ruta Provincial N° 6), con capacidad para consolidar un sistema integrado de servicios de apoyo a la producción, al transporte y al puerto. Se prevé el fortalecimiento de los parques industriales existentes (como los de Abasto y Ruta Nacional N° 2) y la localización planificada de nuevos sectores en el área rural, promoviendo su articulación con la red vial y ferroviaria regional.

En coherencia con estos objetivos, el modelo prevé el traslado y relocalización del Mercado Regional desde su actual emplazamiento sobre la avenida 520 hacia el corredor agroindustrial de la Ruta Provincial N° 36, en un punto estratégicamente vinculado con la red vial principal y con las áreas de producción flori-frutihortícola. Asimismo, se define el corredor agroindustrial sobre la Ruta Provincial No 36, entre la avenida 520 (Ruta Provincial N° 13) y la avenida 90 (Ruta Provincial N° 6), como un eje clave para la articulación territorial de actividades agrícolas, de transformación y servicios logísticos, consolidando su rol como parte del sistema de producción con base territorial.

Se valora estratégicamente el predio del Aeropuerto Provincial como nodo logístico y de conexión regional, cuya definición funcional deberá articularse con los lineamientos del Plan y con los proyectos que impulse la Provincia, garantizando su integración ambiental, territorial y productiva.

**c) Economía del conocimiento e innovación.** El modelo impulsa la consolidación de nodos y áreas destinadas a la innovación tecnológica, donde se proyecta una red de enclaves de investigación, desarrollo y producción tecnológica. Esta estrategia refuerza la base científico-tecnológica local, vinculada a universidades, centros de investigación y empresas de base territorial, promoviendo la transferencia de conocimiento y su integración al sistema productivo del partido.

**d) Nodos comerciales en centralidades y Área de innovación Región Capital.** Se promueven nodos comerciales de proximidad en cada centralidad urbana del partido, con el objetivo de fortalecer economías locales, generar empleo y facilitar el acceso a bienes y servicios. Además, se proyecta un área de Innovación de alcance regional en el límite entre La Plata, Berisso y Ensenada, como ámbito estratégico para la articulación de funciones productivas, logísticas y tecnológicas, con proyección en el desarrollo económico y territorial de la Región Capital.

**e) Turismo cultural, recreativo y de naturaleza.** De manera complementaria, el modelo territorial reconoce el aporte del turismo cultural, recreativo y de naturaleza como actividad económica asociada a las centralidades urbanas, los corredores paisajísticos y los espacios verdes estructurantes. Su desarrollo se articula con los valores patrimoniales, los circuitos culturales y los paisajes productivos del cordón flori-frutihortícola.

### **CAPÍTULO 3. Estrategias territoriales**

**ARTÍCULO 14: Estrategias.** Constituyen conjuntos coherentes de políticas territoriales que orientan las transformaciones estructurales del Partido. Articulan las propuestas generales del Plan con programas, proyectos y acciones específicos, operando a un nivel de generalidad que permite abordar problemas complejos, coordinar intervenciones y guiar el despliegue de instrumentos, inversiones y regulaciones hacia el modelo territorial deseado (Anexo N° 1. Plano N° 2):

**a) Restauración ecológica, regulación hidrológica y valorización del paisaje.** Esta estrategia tiene como objetivo recuperar y fortalecer la funcionalidad ecosistémica e hidrológica de los cursos de agua, planicies de inundación, paisajes y sistemas de drenaje mediante intervenciones integrales que reconozcan su rol estructurante en la matriz territorial.

Se prioriza la recuperación de procesos naturales que regulan el ciclo hídrico, la Buon biodiversidad y el equilibrio ambiental, tanto en áreas urbanas como rurales, para aumentar la resiliencia del territorio frente a amenazas como inundaciones y degradación ambiental.

b) Consolidación del modelo de ciudad compacta. Esta estrategia tiene como objetivo consolidar una ciudad compacta, accesible y sustentable, que funcione dentro de límites territoriales claramente definidos y estratégicamente planificados. Se prioriza la cualificación del espacio público y del tejido urbano existente con intervenciones de diseño urbano, promoviendo su articulación con las dinámicas urbanas y regionales para fortalecer la cohesión territorial.

Para ello, se propone transformar el sistema urbano mediante el ensanche del casco fundacional, la consolidación de ejes de crecimiento y bordes urbanos, y la reorganización del territorio sobre una red jerarquizada de centralidades interconectadas, que permitan distribuir equitativamente servicios, actividades y equipamientos, potenciando la integración funcional y social.

**c) Estructuración de un sistema de movilidad multimodal integrado y ea sustentable.** Esta estrategia busca mejorar la movilidad cotidiana de las personas y el transporte de mercancías, garantizando el acceso equitativo a las oportunidades de la ciudad, reduciendo el impacto ambiental, la siniestralidad vial y la congestión vehicular. La Plata, como capital provincial y nodo universitario, administrativo y productivo, cumple un rol estratégico en la Región Capital, por lo cual la movilidad constituye un componente clave para fortalecer su integración regional.

Para ello, se promueve el uso del transporte público, la intermodalidad incluyendo la articulación de modos automotores, ferroviarios y no motorizados, priorizando alternativas sustentables y de bajo impacto ambiental. Se plantea mejorar la conectividad intraurbana y consolidar las conexiones intermunicipales y regionales (micro regional), potenciando la articulación con Berisso y Ensenada, con los corredores hacia la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gran La Plata, y con los accesos productivos del hinterland rural y periurbano, promoviendo el uso de un sistema de buses de tránsito rápido, a la vez que fortalecer la infraestructura de movilidad activa, optimizando los nodos de intercambio modal y garantizando la pacificación del tráfico en áreas de centralidad y condiciones mejoradas de accesibilidad universal.

**d) Integración territorial de la matriz productiva.** Esta estrategia busca mejorar la configuración territorial local y regional para facilitar el desarrollo sustentable de actividades productivas diversas -industriales, comerciales, de servicios, flori-frutihortícolas y otras afines- en ámbitos urbanos, periurbanos y rurales.

Para ello, promueve la provisión de infraestructura adecuada, la accesibilidad logística, la localización estratégica y el equilibrio con los sistemas urbanos y ambientales, asegurando la integración regional y la protección de funciones productivas y ecológicas.

**e) Valorización patrimonial, promoción cultural y consolidación de la capitalidad institucional.** Esta estrategia tiene como objetivo reconocer, proteger y activar los valores patrimoniales, culturales e institucionales del territorio, promoviendo su integración a la vida urbana y su proyección metropolitana. Se prioriza la apropiación social de estos valores para fortalecer la identidad y el sentido de pertenencia, incorporando una mirada amplia del patrimonio que incluye no sólo los bienes materiales emblemáticos, sino también los paisajes culturales, las tramas urbanas cotidianas, las prácticas comunitarias los saberes locales, y promoviendo la participación activa de la ciudadanía en su preservación y resignificación.

Para ello, se impulsan acciones orientadas a conservar y poner en valor sitios, corredores y áreas patrimoniales estratégicas, vincular los recursos culturales con los espacios públicos y urbanos, y fortalecer las funciones de capitalidad institucional en nodos urbanos clave.

**f) Fortalecimiento de la gestión territorial.** Esta estrategia busca fortalecer las capacidades institucionales, técnicas y operativas del gobierno municipal para planificar, gestionar y controlar el desarrollo territorial de manera integral y sostenida en el tiempo en el marco del nuevo modelo de gestión que propone el Plan, orientado a superar las limitaciones del esquema vigente y a consolidar mecanismos modernos de coordinación, monitoreo y toma de decisiones.

Para ello se propone la formulación e implementación de instrumentos de gestión, participación, financiamiento para el desarrollo territorial integral, así como la construcción progresiva de capacidades que permitan aplicar, evaluar y ajustar de manera continua las políticas e intervenciones derivadas del Plan.

### **TITULO 3. SISTEMA VIAL ESTRUCTURANTE**

#### **CAPÍTULO 1. Estructuración del sistema vial**

**ARTÍCULO 15: Propósito.** El Plan de Ordenamiento Territorial establece los lineamientos para la planificación y desarrollo del sistema vial estructurante, con el objetivo de garantizar conectividad, eficiencia y seguridad en la circulación de distintos modos de transporte.

Estos lineamientos orientan la definición de categorías de vías, el trazado general, aperturas futuras, la consideración de restricciones y retiros de parcelas, así como la localización de estacionamientos y nodos de movilidad.

**ARTÍCULO 16: Criterios de estructuración.** Todas las vías de comunicación dentro del territorio del Partido de La Plata se clasifican en tres categorías generales:

- a) Sistema Regional
- b) Sistema de Integración
- c) Sistema Local

Las vías mencionadas conforman el sistema vial estructurante (Anexo N° 1, Plano 3), garantizando la conectividad interna y externa para distintos modos de transporte; condicionando la regulación de usos; estableciendo el marco general para restricciones y limitaciones al dominio en torno a los corredores; y orientando la planificación de obras de apertura, ensanche, pavimentación y demás intervenciones necesarias para garantizar la conectividad a mediano y largo plazo, en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial.

El detalle de los anchos, restricciones al dominio, retiros de frente y condiciones particulares será desarrollado en el Código de Ordenamiento Urbano, en concordancia con los lineamientos del presente Plan.

**ARTÍCULO 17.-Sistema regional.** Comprende autopistas, rutas nacionales y rutas provinciales que vinculan el municipio con otros municipios, la provincia de Buenos Aires y el resto del país. Se subclasifica en:

- a) Red Regional: Vías de jerarquía superior a las conexiones del Partido con la región, integrando la estructura vial provincial y/o nacional y afectadas al sistema de accesibilidad externo.

b) Red Microregional: Vías que vinculan el Partido con centros urbanos y partidos adyacentes, sean estas de jurisdicción municipal o provincial, afectadas al sistema de accesibilidad externo y con funciones de servicio vinculadas al tránsito de cargas y la conectividad de los parques industriales y logísticos.

**ARTICULO 18.-Sistema de integración.** Comprende corredores identitarios, históricos y paisajísticos, fundacionales y de gran jerarquía, cuya función es:

- a) Integrar la conectividad regional con la local.
- b) Estructurar la percepción urbana de la imagen de la ciudad.
- c) Consolidarse como accesos paisajísticos identitarios.
- d) Albergar distintos modos de transporte, con vías segregadas, conformando "calles completas" de la ciudad planificada.

**ARTÍCULO 19: Sistema local.** Comprende redes primarias, secundarias, terciarias y caminos rurales, que consolidan el sistema vial estructurante del Partido, regulando usos conforme a las dimensiones y materialidad de cada vía.

**a) Red de conectoras primarias.** Avenidas de doble mano, con al menos dos carriles por sentido y separadores centrales cuando corresponda. Su función es conectar centralidades, facilitar la movilidad rápida, priorizar y jerarquizar el transporte público, organizar mixtura de usos y canalizar flujos interurbanos y turísticos

**b) Red de conectoras secundarias.** Vinculan las conectoras primarias entre sí, interconectan sectores urbanos y ofician como colectoras de tránsito pesado eventual. Comprende avenidas secundarias y calles estructurantes.

**bl) Avenidas secundarias.** Son vías destinadas a canalizar el transporte automotor público y privado, complementando a las avenidas principales y distribuyendo el tránsito hacia la red de calles terciarias.

**b2) Calles estructurantes.** Son calles que por su funcionalidad, continuidad y estado de materialización, estructuran los patrones de circulación, aunque no sean avenidas. Su función es:

- Dar conectividad entre otras vías conectoras, nodos de transporte masivo y grandes corredores de transporte, canalizar el transporte vehicular y peatonal, incluyendo buses de pequeño o mediano porte.

- Contener los flujos de personas y automóviles propios de zonas barriales con mixtura de usos.

-Estas calles podrán tener un solo sentido de circulación con dos líneas de estacionamiento vehicular o dos sentidos de circulación con una única línea de estacionamiento vehicular.

**b3) Calles de centralidades urbanas:** Conectan usos no residenciales de centralidades, facilitan estacionamiento medido y circulaciones vehiculares y peatonales.

**Red de calles terciarias.** Garantizan el acceso vehicular y peatonal a todas las parcelas. El tránsito de transporte público o pesado sólo se permitirá excepcionalmente, previa autorización técnica de la autoridad competente.

**cl) Calles de borde de macromanzanas:** Paralelas a avenidas de borde, articulan tránsito entre avenidas y calles barriales, canalizando tránsito vehicular privado y de bicicletas de forma unidireccional.

**c2) Calles barriales:** Canalizan por veredas la circulación peatonal favoreciendo la proximidad y permiten la circulación vehicular en calzada con acceso a las parcelas y con estacionamiento libre sobre las líneas de cordón donde no haya ciclovías.

**c3) Calles de tránsito vehicular restringido temporal:** Habilitan el uso peatonal exclusivo o semi exclusivo, con tránsito vehicular condicionado a horario. tipo de vehículo y capacidad portante de la calzada.

**d) Caminos Rurales:** Son los caminos no pavimentados que conectan actividades rurales con centralidades rurales y sectores residenciales rurales, garantizando tránsito vehicular liviano y pesado.

## **CAPÍTULO 2. Trazado y apertura de calles**

**ARTÍCULO 20: Principios de trazado y apertura de calles.** Las nuevas vías deberán prolongar las existentes y mantener continuidad funcional, respetando la jerarquía establecida en el sistema vial estructurante. La continuidad sólo podrá interrumpirse por vías de jerarquía superior, ferrocarriles, arroyos, canales, accidentes topográficos o elementos de valor patrimonial, previa evaluación de organismos competentes. Se prioriza la continuidad, la integración con el transporte activo y público, y la accesibilidad a zonas residenciales, comerciales, industriales y rurales.

**ARTICULO 21: Anchos indicativos.** Se establecen dimensiones según localización, densidades y usos urbanos previstos del sistema local. Para su planificación se consideran:

**a) Conectoras primarias:** avenidas de doble mano 30 m

**b) Conectoras secundarias:** 18-15 m

b1) Avenidas secundarias. 30 m

b2) Calles estructurantes. 18 a 15

b3) Calles de centralidades urbanas: 18

**c) Calles terciarias:** 15-18 m

c1) Calles de borde de macromanzanas: 18

c2) Calles barriales: 18

d) Caminos rurales: 50 m con vía paralela para bicicletas

**ARTÍCULO 22: Restricciones y retiros de frente.** El Plan de Ordenamiento Territorial reconoce la importancia de prever áreas para la ampliación futura de calles, avenidas y caminos, así como franjas de retiro en parcelas frentistas, con el fin de garantizar la conectividad, la seguridad vial y la funcionalidad del sistema vial estructurante. Los detalles específicos de los anchos, restricciones al dominio, retiros de frente y condiciones para situaciones particulares serán desarrollados en el Código de Ordenamiento Territorial, en concordancia con los lineamientos del presente Plan.

## **CAPÍTULO 3. Estacionamientos para la movilidad sustentable**

**ARTÍCULO 23.- Integración al sistema urbano.** Los espacios destinados a estacionamiento, públicos o privados deberán integrarse al sistema de movilidad y a la estructura urbana definida por el Plan de Ordenamiento Territorial. Su localización, capacidad y diseño podrán considerar soluciones compartidas, de borde, subterráneas o en altura, especialmente en zonas centrales y de alta densidad, de manera de potenciar la eficiencia urbana, reducir los impactos asociados al uso del automóvil particular y contribuir a una movilidad más sustentable.

**ARTICULO 24: Estacionamiento vehicular.** El estacionamiento constituye un componente del sistema de movilidad urbana y podrá desarrollarse tanto en la vía pública como en parcelas privadas, de acuerdo con la regulación vigente. En los corredores de circulación prioritaria del transporte público deberá restringirse el estacionamiento sobre la línea de cordón, a fin de favorecer la fluidez y la seguridad del tránsito. En todos los casos, la ubicación y el diseño de los estacionamientos privados deberán alinearse con la gestión racional del espacio público y a la prioridad del transporte público y la movilidad activa.

La implementación de estas medidas se desarrollará en forma gradual y coordinada con las políticas de movilidad urbana, priorizando las áreas críticas y articulándose con el conjunto del sistema, con el propósito de transformar progresivamente las pautas sociales vinculadas al uso del vehículo particular.

**ARTICULO 25: Estacionamientos vinculados a equipamientos y grandes generadores de tránsito.** Los nuevos equipamientos colectivos, comerciales, educativos, administrativos o recreativos deberán prever espacios de estacionamiento acordes con su escala y con las pautas del Código de Ordenamiento Urbano, priorizando la accesibilidad peatonal, la conexión con el transporte público y la provisión de espacios para bicicletas y motocicletas, conforme a las proporciones establecidas en la normativa vigente.

**ARTICULO 26: Estacionamientos para la intermodalidad y la movilidad compartida.** Se promueve la localización de estacionamientos en nodos estratégicos de transporte -como las estaciones del tren Roca en Gonnet, City Bell y Villa Elisa, y en las proximidades de la rotonda de acceso a la autopista Buenos Aires-La Plata con el objetivo de fortalecer la intermodalidad, reducir los traslados individuales y fomentar el uso compartido de vehículos.

#### **TÍTULO 4. DELIMITACIÓN ESTRUCTURANTE DEL TERRITORIO**

##### **CAPITULO 1. Estructura territorial y macro áreas de ordenamiento integral**

**ARTÍCULO 27:** Macro áreas de ordenamiento integral. Las macro áreas constituyen unidades territoriales de gran escala que estructuran el Partido y orientan las políticas urbanas y territoriales, ubicándose por encima de las áreas, zonas y distritos definidos en el Código de Ordenamiento Territorial. A diferencia de estas últimas, las macro áreas no conforman unidades excluyentes entre sí, sino que pueden superponerse, dado que representan diferentes dimensiones analíticas del territorio.

Su definición responde a un abordaje integrado y sistémico, necesario para comprender y gestionar las cuestiones territoriales en su complejidad, articulando funciones ambientales, productivas, urbanas, paisajísticas y de riesgo en un marco único de referencia para la toma de decisiones públicas y privadas. Cada macro área podrá contener varias áreas, subdivididas a su vez en zonas, con regulaciones específicas respecto del uso, la densidad y demás características del territorio. A tal fin, se establecen criterios de delimitación que permiten caracterizar el territorio desde distintas perspectivas complementarias, asegurando la coherencia del modelo territorial y la integración funcional de sus componentes. Se establecen los siguientes criterios:

**a) Territorialidades.** Definidas por la vocación y función territorial predominante y la realidad actual de cada sector, integran ámbitos urbanos, periurbanos y rurales bajo un criterio unitario de organización territorial.

Se delimitan conforme a la vocación de cada territorio -urbana periurbana/rural- a fin de orientar el desarrollo, priorizando la integración funcional entre áreas y evitando conflictos de uso.

**b) Peligrosidad por riesgo de inundación.** Definidas por el nivel de riesgo frente a inundaciones, conforme a estudios hidráulicos y mapas de riesgo del territorio.

Se delimitan para regular la ocupación del suelo en zonas críticas, adoptando medidas de prevención, mitigación y adaptación.

**c) Ambientales.** Definida a partir del reconocimiento de grandes unidades ambientales en base a factores biofísicos y antrópicos, valoradas en relación con su vocación, uso potencial y resiliencia a las intervenciones sociales.

Se delimitan para preservar, conservar y restaurar ecosistemas de alto valor, garantizando su función ecológica, la regulación hídrica, la biodiversidad y el Bistrik aporte a la calidad de vida urbana y periurbana.

**ARTÍCULO 28: Marco de referencia.** Las macro áreas constituyen la unidad de referencia para la delimitación normativa del territorio en áreas, zonas y distritos. Su definición integra criterios de territorialidad, peligrosidad por riesgo de inundación y zonificación ambiental, asegurando la coherencia entre la planificación estratégica y la normativa operativa en el largo plazo.

En tal carácter, orientan el crecimiento urbano, la protección ambiental y la prevención de riesgos, evitando la fragmentación normativa y garantizando la consistencia regulatoria en los distintos niveles.

## CAPÍTULO 2. Territorialidades

**ARTÍCULO 29: Territorialidad Urbana.** Esta Macro área constituye la aplicación del criterio "Territorialidades" definido en el artículo anterior, resultante de la identificación de ámbitos con vocación predominantemente urbana dentro del Partido. Esta Macro área incluye a los sectores con ocupación residencial en diversas etapas de consolidación, incluyendo fracciones mayores a la manzana que queden englobadas entre manzanas y estructuradas por la macro trama vial principal. Comprende los sectores amanzanados colindantes al área urbana y las parcelas rurales de dimensiones reducidas rodeadas por urbanización y con acceso desde la estructura vial existente.

Se excluyen los sectores con vocación predominantemente periurbana o rural, aquellos con riesgo ambiental o de valor para su protección. Los espacios vacantes dentro de esta macro área serán prioritarios para la estructuración urbana y la integración de los sectores en proceso de consolidación.

**ARTÍCULO 30: Regulación de la territorialidad urbana.** Dentro de los límites del Macro área de Territorialidad Urbana se regula el uso del suelo, la subdivisión y la ocupación, con el objetivo de fomentar la mezcla de usos y actividades compatibles, priorizar la integración urbana y la calidad del hábitat, y orientar el crecimiento hacia un modelo compacto, integrado y ambientalmente sustentable.

### a) Uso del suelo

a1) Se promoverá el aprovechamiento de lotes con servicios y demás formas de producción social de suelo urbano, así como el desarrollo de proyectos urbanísticos integrales destinados a vivienda única, total o parcialmente orientados a vivienda social. A tal fin, podrán implementarse esquemas de gestión mixta, los cuales deberán formalizarse mediante convenio urbanístico que establezca las condiciones y alcances de cada proyecto.

a2) Todo proyecto urbanístico integral que abarque una superficie mayor a 5.000 m<sup>2</sup> deberá contemplar, como parte de su ejecución, la construcción de veredas integrales con la incorporación de la forestación urbana correspondiente, garantizando su adecuada integración a la ciudad. Dichas acciones deberán ajustarse a los lineamientos del plan de forestación urbana vigente para cada zona, priorizando el uso de especies nativas y restringiendo, en la medida de lo posible, la incorporación de especies exóticas o invasoras.

a3) No se permitirán urbanizaciones cerradas dentro del perímetro del Macro área de Territorialidad Urbana salvo las situaciones contempladas en el inciso siguiente. Únicamente podrán continuar su tramitación aquellos barrios cerrados que cuenten con trámites administrativos iniciados ante el organismo provincial competente de aplicación del Decreto-Ley no8912/77, Decretos no27/98 y 9404/86. Asimismo, podrán proseguir aquellos que, habiendo obtenido únicamente la factibilidad municipal, se encuentren en condiciones de avanzar conforme a la regulación vigente hasta la fecha de convalidación provincial de la presente, disponiendo de un plazo de seis meses para continuar la gestión de dicha tramitación, pudiendo otorgar una prórroga de seis meses más a solicitud del interesado.

a4) En parcelas frentistas al límite del Macro área de Territorialidad Urbana, en sectores donde no exista continuidad urbana, se presenten barreras físicas significativas o condiciones que impidan la integración del tejido urbano, podrán admitirse barrios cerrados, siempre que se sometan a un estudio particularizado y a la evaluación de su impacto individual y acumulativo, y se localicen siempre dentro de los límites de la territorialidad urbana. Esta evaluación deberá contar con evaluación previa del COUT

a5) En los casos mencionados en el inciso precedente, la implantación deberá respetar las zonas permitidas por el Decreto N° 27/98, o el que lo sustituya, y cumplir con los siguientes criterios: extensión acotada, lados abiertos a la urbanización (que se integren con diseño al tejido existente sin generar fragmentación), superficies menores a 4 hectáreas en zona del área urbana y 8 hectáreas para zona residencial extraurbana 2 pertenecientes al área complementaria, continuidad de las vías principales y cumplimiento de criterios de sustentabilidad.

La localización de estas urbanizaciones deberá contar con dictamen favorable del COUT antes de su aprobación definitiva por parte del municipio.

a6) Queda prohibido el desarrollo de nuevos proyectos de urbanización en parcelas que no estén incluidas en la Macro área de Territorialidad Urbana.

a7) Las tramitaciones ante organismos con competencia específica y prefectibilidades de servicios (agua potable, cloacas, energía eléctrica, gas, conectividad y otros) para el desarrollo de usos del suelo, deberán contar con prefectibilidades municipales. Dichas tramitaciones comprenden, entre otras, aquellas relacionadas con el uso y aprovechamiento de recursos hídricos, obras hidráulicas, captaciones o perforaciones, vuelcos de efluentes cloacales o industriales, drenajes, canalizaciones y movimientos de suelos, o solicitudes de impactos ambiental emitidos por organismos gubernamentales. Estos trámites constituirán un requisito previo para las aprobaciones provinciales.

## **b) Subdivisión**

b1) Todo proyecto de urbanización deberá garantizar la continuidad de los corredores biológicos sobre los cursos de agua y la conectividad de los sistemas productivos. A tal efecto, se exigirá la cesión de los espacios identificados como de peligrosidad alta por riesgo de inundación, conforme a lo establecido para la Macro-área de Peligrosidad por Riesgo de Inundación. Sobre los cursos de agua se deberá tener en cuenta el cumplimiento de las restricciones establecidas en el marco de las Leyes N° 6.253, 6.254 y 12.257 o de aquellas normas que las sustituyan.

b2) Los espacios circulatorios resultantes de nuevas subdivisiones deberán garantizar la continuidad de todos los componentes del sistema vial estructurante asegurando su conexión y coherencia con la estructura territorial.

b3) Todo proyecto de urbanización deberá garantizar la ejecución de las infraestructuras necesarias para la provisión total de los servicios básicos, priorizando la conexión a redes públicas y soluciones colectivas por sobre los sistemas individuales. En los casos en que no existan redes públicas, se admitirán excepcionalmente sistemas autónomos, los cuales deberán ser aprobados por la Autoridad del Agua (ADA) y diseñados de modo que puedan integrarse a las redes colectivas cuando estas se extiendan.

## **c) Ocupación**

c1) Se incentivará el máximo aprovechamiento de la intensidad de ocupación norma da para cada zona, siempre que se garantice el adecuado funcionamiento de las redes de servicios, dotación de equipamientos y accesibilidad adecuada.

Los propietarios o desarrolladores serán responsables de la construcción, ampliación y adecuación de las infraestructuras y redes necesarias para el funcionamiento de los servicios básicos en el marco de lo establecido en el inciso a7 del presente artículo.

El Departamento Ejecutivo deberá dinamizar instrumentos que incentiven el máximo aprovechamiento de la intensidad de ocupación del suelo.

c2) Se exigirán las restricciones establecidas por la macro área de peligrosidad a inundaciones y ambiental.

**ARTÍCULO 31: Territorialidad Periurbana y Rural.** Esta Macro área se define a partir del criterio de "Territorialidades", que identifica ámbitos con vocación predominantemente periurbana y rural en el Partido. Abarca a los sectores periurbanos y rurales en los cuales se encuentran en funcionamiento áreas dedicadas o con potencial para la producción florifrutihortícola, así como grandes equipamientos, servicios y sectores industriales.

Se promueve la preservación de la salud y promoción del suelo agrícola. En caso de preexistir desarrollos residenciales, deberán ser limitados y ubicarse exclusivamente como enclaves confinados, población semi agrupada o centros de servicios rurales, de manera que no interfieran con las actividades agrícolas ni afecten la productividad del cinturón.

**ARTICULO 32: Regulación de la territorialidad periurbana rural.** Dentro de los límites de la Macro área de Territorialidad Periurbana y Rural se regula el uso del suelo, la subdivisión y la ocupación, con el objetivo de garantizar la continuidad de la producción frutihortícola y agropecuaria, conservar la función ecológica y paisajística del territorio periurbano y rural, y asegurar que los desarrollos residenciales o de servicios sean compatibles con la actividad agrícola dominante.

#### **a) Uso del suelo**

a1) Se admitirán exclusivamente actividades agropecuarias, industriales, logísticas agroindustriales, forestales y de aprovechamiento de recursos naturales de bajo impacto, así como equipamientos, servicios e infraestructuras directamente vinculados a dichas actividades.

Home En los sectores definidos por suelos VI y VII y humedales vinculados al sistema Salado-Vallimanca, las actividades deberán orientarse prioritariamente al uso agropecuario extensivo y al agregado de valor primario de baja intensidad, evitando sellado del suelo y asegurando el escurrimiento natural.

a2) No se admitirán usos residenciales urbanos, ni extraurbanos en esta macroárea, salvo aquellos correspondientes a preexistencias tales como núcleos de servicios rurales, localizaciones sobre accesos viales, enclaves consolidados o los casos ya contemplados en el Programa para el Tratamiento buble rate Administrativo de Loteos ilegales e irregulares y cualquier otro uso que implique fragmentación o artificialización del suelo rural.

a3) Toda instalación de usos específicos o grandes infraestructuras deberá someterse a una evaluación de impacto ambiental, con el fin de garantizar que no se afecte negativamente el medio ambiente ni la productividad del suelo agrícola.

a4) Sólo se permitirán clubes de campo en la zona específicamente habilitada! para tal fin.

a5) No se podrán localizar barrios cerrados conforme a lo dispuesto en el Decreto 27/98.

a6) Solo podrán continuar su tramitación aquellos barrios cerrados que acrediten procesos administrativos en curso ante el organismo provincial competente en aplicación del Decreto Ley N° 8.912/77 y hayan dado cumplimiento a las condiciones establecidas en la Ordenanza N° 12.638 sobre tratamiento administrativo de loteos ilegales e irregulares.

Dichos trámites deberán obtener la factibilidad provincial en un plazo máximo de dos (2) años a partir de la adhesión al Programa de Tratamiento administrativo de loteos ilegales, vencido el cual caducará de pleno derecho la instancia administrativa.

a7) El otorgamiento de las factibilidades hidráulicas provinciales para el desarrollo de usos del suelo o de pre factibilidades de servicios requerirá de la certificación de la prefactibilidad municipal de los usos propuestos en el marco de lo expresamente normado, y no sobre potenciales. Dichas tramitaciones comprenden, entre otras, aquellas relacionadas con el uso y aprovechamiento de recursos hídricos, obras hidráulicas, captaciones o perforaciones, vuelcos de efluentes, drenajes, canalizaciones y movimientos de suelos emitidas por organismos gubernamentales. Asimismo, se incluyen las certificaciones vinculadas a la provisión de servicios públicos esenciales, emitidas por empresas prestatarias o concesionarias. La prefactibilidad municipal es un requisito previo para las aprobaciones provinciales.

a8) Todo proyecto de urbanización que cuente con visado municipal y se encuentre en proceso de gestión ante la autoridad municipal o provincial deberá ser reenviado al municipio para su correspondiente visado, en conformidad con lo establecido en la presente ordenanza.

#### **b) Subdivisión**

b1) La subdivisión quedará sujeta a superficies mínimas que garanticen la continuidad de la explotación rural y eviten la fragmentación predial, sin perjuicio de lo establecido para las zonas industriales, de equipamientos y en el Programa para el Tratamiento Administrativo de Loteos ilegales e irregulares.

En los sectores definidos como ecosistemas rurales de producción económica (suelos VIII y humedales asociados) las superficies mínimas deberán resguardar la continuidad productiva extensiva y la integridad de las planicies de inundación y áreas de recarga.

### **c) Ocupación**

c1) La ocupación deberá ser de baja intensidad, restringiéndose las construcciones permitidas a actividades relacionadas con la producción agrícola o los servicios asociados, y deberán respetar las características del entorno natural.

c2) Solo se permitirán construcciones auxiliares directamente vinculadas con las actividades productivas permitidas, tales como depósitos, invernaderos o instalaciones de almacenamiento en el marco de las limitaciones establecidas para cada caso y zona.

c3) Se limitará la construcción en los ámbitos alcanzados por alguna figura de protección ambiental, sean de alcance nacional, provincial y/o municipal.

c4) En los casos en que el uso del suelo se encuentre permitido, la extracción de agua subterránea o superficial deberá contar con la autorización de la Autoridad del Agua (ADA) o el organismo que la sustituya, garantizando que Time los volúmenes extraídos no superen la capacidad de recarga natural de los acuíferos.

c5) Sólo se permitirán reservorios de agua destinados a almacenar el excedente de agua de lluvia, quedando prohibida la creación de lagunas en nuevas urbanizaciones a partir de la extracción de agua de acuíferos subterráneos o cursos de agua.

c6) Toda nueva instalación de invernáculos requerirá habilitación municipal previa, la cual deberá considerar la superficie ocupada, la gestión de aguas y el cumplimiento de otras normativas específicas. El procedimiento para la regulación de estos aspectos será determinado en el código de ordenamiento.

c7) En los sectores vinculados al sistema Salado-Vallimanca, toda ocupación deberá preservar la continuidad de los humedales, bañados y planicies de inundación, evitando movimientos de suelo que alteren la funcionalidad hidrológica o reduzcan la capacidad de infiltración.

## **CAPÍTULO 3. Peligrosidad por riesgo de inundación**

**ARTÍCULO 33: Peligrosidad por riesgo de inundación.** Esta macro área surge de la aplicación del criterio de peligrosidad hídrica y constituye una capa territorial superpuesta que identifica ámbitos con distintos niveles de exposición al riesgo. Esta macro área incluye a los sectores identificados mediante estudios hidráulicos y mapas de riesgos del territorio, clasificados conforme a su nivel de peligrosidad por riesgo de inundación, de acuerdo con el Plan de Reducción del Riesgo por Inundaciones de La Plata, 2da etapa, desarrollado por la Universidad Nacional de La Plata y el Municipio de La Plata, 2023.

Se delimita con el objeto de reducir el riesgo y la vulnerabilidad frente a eventos hídricos extremos. Comprende los siguientes rangos de peligrosidad, definidos en función de la precipitación máxima probable, y los criterios generales correspondientes:

**a) Peligrosidad Alta:** En los sectores no ocupados, en caso de nuevas urbanizaciones, se prohíbe la edificación, el desarrollo de obras, la implantación de forestaciones y toda intervención que genere obstáculos al escurrimiento del agua, salvo aquellas expresamente autorizadas por la Autoridad del Agua (ADA), destinadas a garantizar su adecuado flujo.

En los sectores ya ocupados y consolidados, deberán aplicarse estrategias específicas de mitigación y adaptación orientadas a reducir la exposición y la vulnerabilidad al riesgo. En todo proyecto de urbanización comprendido en la presente Ordenanza, deberá cederse como espacio verde y libre público los sectores afectados por peligrosidad alta, los que se computarán dentro de la cesión obligatoria de espacios verdes. Se exceptúa de la cesión la superficie de dominio público provincial comprendidas por el curso de agua.

**b) Peligrosidad Media:** En los sectores

**Media:** En los sectores no ocupados se prohíben las urbanizaciones con alta intensidad de ocupación del suelo, los rellenos y toda obra que disminuya la capacidad de escurrimiento. Sólo se admitirán usos compatibles con el grado de riesgo, previa acreditación de factibilidad hidráulica ante la Autoridad del Agua (ADA).

En los sectores ya ocupados y consolidados, las nuevas construcciones, ampliaciones o cambios de uso deberán incorporar medidas de mitigación hídrica y adaptación al riesgo (elevación de cotas de piso, sistemas de drenaje sostenible, reservorios pluviales u otros que establezca la reglamentación).

**ARTICULO 34.- Marco normativo.** Las disposiciones aquí establecidas deberán aplicarse en coherencia con la normativa provincial vigente en materia de recursos hídricos y regulación hidráulica, en especial con la Ley N° 6.253, que establece restricciones a la urbanización en áreas inundables; la Ley N° 6.254, relativa a la protección de cauces y desagües naturales; la Ley N° 12.257 -Código de Aguas-, que regula la gestión, uso y preservación de los recursos hídricos.

#### **CAPITULO 4. Ambiental**

**ARTÍCULO 35. Definiciones.** La Macroárea Ambiental se define a partir del criterio ambiental y constituye una capa territorial superpuesta que identifica ámbitos del Partido con alto valor ecosistémico y función ambiental estratégica. La delimitación, caracterización y regulación de la Macroárea Ambiental se basan en la identificación de la vulnerabilidad del territorio y en la capacidad de los sistemas ambientales para soportar y recuperarse de perturbaciones naturales o antrópicas sin degradarse ni perder sus funciones esenciales, conforme los lineamientos establecidos por el Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires.

Se integran como criterios rectores la conservación de los servicios ecosistémicos -de provisión, regulación, soporte y valor cultural, la vocación y uso potencial del territorio, y la resiliencia ecológica como fundamento para la gestión, recuperación y restauración de los ámbitos ambientales estratégicos.

La planificación, regulación y gestión de estas zonas adoptarán un enfoque ecosistémico, orientado a mantener la integridad, conectividad y funcionalidad de los ecosistemas y paisajes, y a promover un desarrollo territorial equilibrado y resiliente. A los efectos de esta ordenanza se

a) Zonas ambientales estratégicas: Áreas con figuras de protección ambiental ecosistemas sensibles, humedales, nacientes de cursos de agua y zonas de recarga natural de acuíferos, que deberán permanecer en su estado actual para garantizar la continuidad de los servicios ecosistémicos.

b) Zonas de conectividad ecológica: Ámbitos destinados a sostener nuevos movimientos, migraciones y flujos de especies, agua, energía y materia, garantizando la conectividad estructural y funcional entre ecosistemas y paisajes.

**ARTICULO 36.- Zonas ambientales estratégicas.** Comprende sectores del territorio con importancia ecológica y funcional para la sustentabilidad del Partido de La Plata, identificados con la siguiente caracterización ambiental y objetivos de gestión

a) Complejo de humedales Maldonado - El Pescado: Humedales emplazados al este del partido, pertenecientes a la cuenca del A° El Pescado en continuidad con el humedal Maldonado-El Pescado del partido de Berisso. Posee una estructura de vegetación herbácea (estepa herbácea, pajonal, bañado, cañada) que contribuye a la infiltración del agua. Es un área de escasa pendiente.

Entre los servicios ecosistémicos más relevantes se encuentra el almacenamiento temporario de volúmenes excedentes de agua del sector, el aprovisionamiento de agua dulce, la provisión de hábitat y los servicios culturales vinculados al interés paisajístico y patrimonial.

a1) Conservar la zona de mosaico de humedales.

a2) Proteger y conservar el arroyo como recurso libre de contaminación, y la integridad del paisaje.

a3) Conservar la vegetación acuática y ribereña naturales, así como la palustre y terrestre asociadas y su biodiversidad.

a4) Evitar la modificación del relieve y la alteración de la cota natural.

a5) Gestionar elementos del paisaje que sean necesarios o fundamentales para garantizar los flujos ecológicos y movimientos de dispersión de especies.

a6) Mantener la conectividad de paisajes, ecosistemas y/o hábitat.

b) Zonas de nacientes de cursos de agua Sectores rurales y periurbanos que comprenden las cabeceras de arroyos no urbanizados de la vertiente del río de la Plata, en torno a la Ruta Provincial N° 36, incluyendo Olmos, Abasto y El Peligro. Territorio de cuenca alta de arroyos, asociado a una alta calidad ecológica del agua superficial.

Los servicios ecosistémicos más relevantes que esta zona provee son los de abastecimiento - como la reserva de agua dulce- y los de apoyo, vinculados a suelos de alta aptitud agrícola. Conforman una superficie con potencialidad ecológica, por la provisión de hábitat, y productiva.

b1) Conservar la calidad e integridad de los recursos suelo y agua, así como los servicios ecosistémicos que brindan, incluyendo la carga y recarga de acuíferos, el mejoramiento de la calidad de agua y la provisión de suelo apto para actividades productivas.

b2) Preservar las cabeceras de los cursos de agua, garantizando su función ecológica y su contribución a la sostenibilidad hidrológica del territorio.

c) Otras zonas con figuras de protección ambiental: Paisaje Protegido de Interés Provincial "Reserva Parque - Paseo del Bosque", declarado por Ley Provincial N° 13.593; Parque Pereyra Iraola; creado por Ley Provincial N° 5.444, ampliado por Ley N° 12.814 y designado como Reserva de Biosfera (UNESCO) Pereyra Iraola; Reserva Natural de Uso Múltiple Isla Martín García, declarada por Ley Provincial N° 12.103.

### **ARTÍCULO 37: Regulación de las zonas ambientales estratégicas**

#### **a) Complejo de Humedales Maldonado - El Pescado. Subzona Cauce y Planicie de Inundación.**

**a1) Alcance territorial:** Comprende el cauce y la planicie de inundación del arroyo, que presenta caudal permanente con variaciones estacionales, cauce definido y planicie de inundación variable según el tramo. Para su delimitación, se toma como límite exterior la línea de restricción al dominio asociada a la línea de ribera preliminar establecida por la Autoridad del Agua (ADA) en los arroyos principales de la cuenca.

**a2) Objetivo específico:** Proteger y conservar el arroyo El Pescado como recurso libre de contaminación y garantizar la integridad de su paisaje, preservando la vegetación acuática, ribereña, palustre y terrestre asociada, así como su biodiversidad; propiciar la regeneración natural y la reintroducción de especies nativas, evitando la forestación con especies exóticas; impedir la modificación del relieve y la alteración de la cota natural; y limitar o prohibir la ocupación del territorio en áreas críticas según estudios ambientales.

**a3) Destino:** Preservación de funciones hidrológicas, ecosistémicas y paisajísticas; corredores ecológicos y áreas de amortiguación frente a riesgos hídricos.

**a4) Condiciones de uso:** Se prohíbe la edificación, incluyendo usos residenciales, industriales, extractivos y todo aquello que altere el escurrimiento natural o degrade el ecosistema ribereño.

Solo se admiten usos compatibles con la conservación, tales como espacios verdes, forestación, senderos peatonales de bajo impacto, y obras hidráulicas de protección y saneamiento siempre que no afecten las funciones ecológicas e hidrológicas del sistema y cuenten con evaluación ambiental y autorización de la autoridad competente. Se deberá evitar la subdivisión de suelos saturados de agua de manera permanente o estacional.

**a5) Articulación con la Macroárea de Peligrosidad por Inundación.** Esta área se presenta superposiciones con sectores definidos como Macroárea de Peligrosidad por Inundación. Dicha

superposición implica la aplicación simultánea de ambos regímenes, que se condicionan mutuamente y conforman un marco de protección integral. En estos casos, las restricciones, usos permitidos y parámetros ambientales y de riesgo deberán interpretarse de manera complementaria, asegurando siempre la mayor protección del sistema ecológico, del escurrimiento natural y de la seguridad hídrica. No se admitirán intervenciones que contradigan cualquiera de las dos regulaciones.

**b) Complejo de Humedales Maldonado - El Pescado. Subzona Humedales de Gradiente:** Comprende tierras bajas, de escasa a nula pendiente, ubicadas entre la planicie de inundación principal y las tierras altas con microcubetas, que permanecen la mayor parte del tiempo sin agua superficial y están pobladas por pastizales húmedos. En esta subzona coexisten usos residenciales extraurbanos y actividades productivas con funciones de preservación ambiental.

Su delimitación se establece considerando como límite interior como límite interior la línea de restricción al dominio asociada a la línea de ribera preliminar establecida por la Autoridad del Agua (ADA) en los arroyos principales de la cuenca del arroyo El Pescado y sus afluentes, y como límite exterior el del área declarada Paisaje Protegido por la Ley Provincial N° 12.247, en el marco de la Ley N° 12704.

**b1) Objetivo específico:** Limitar la ocupación del territorio donde sea compatible con la conservación, asegurando que las actividades humanas no comprometan la integridad ecológica ni los procesos del ecosistema.

**b2) Destino:** conservación de funciones hidrológicas, ecosistémicas y paisajísticas; conformación de corredores ecológicos y zonas de amortiguación frente a riesgos hídricos, asegurando la interacción armónica de las actividades humanas con la naturaleza y con los objetivos de protección paisajística establecidos por la Ley N° 12.704 y la Ley N° 12.247.

**b3) Condiciones de uso:** Se permiten viviendas y equipamientos asociados de baja densidad en las zonas que el Código de Ordenamiento Territorial (COT) defina con carácter residencial, siempre que cumplan con condiciones de implantación, provisión de servicios sustentables y adecuación a pautas ambientales que garanticen la preservación del paisaje protegido.

Se permiten actividades de producción agroecológica, agroforestal o de bajo impacto, orientadas al aprovechamiento sustentable del suelo y a la integración con el entorno natural. Se prohíben las actividades extractivas.

Se permiten usos de bajo impacto compatibles con la conservación en las zonas que el COT defina con carácter agropecuario, tales como senderos peatonales, equipamientos para la recreación, manejo forestal sustentable y prácticas de restauración ambiental.

**b4) Articulación con la Macroárea de Peligrosidad por Inundación.** Esta área presenta superposiciones con sectores definidos como Macroárea de Peligrosidad por Inundación. Dicha superposición implica la aplicación simultánea de ambos regímenes, que se condicionan mutuamente y conforman un único marco de protección integral. En estos casos, las restricciones, usos permitidos y parámetros ambientales y de riesgo deberán interpretarse de manera complementaria, asegurando siempre la mayor protección del sistema ecológico, del escurrimiento natural y de la seguridad hídrica. No se admitirán intervenciones que contradigan cualquiera de las dos regulaciones.

**c) Zonas de nacientes de cursos de agua.** Comprende las cabeceras de cursos de agua no urbanizadas pertenecientes a la vertiente del Río de La Plata, con excepción del arroyo El Pescado. En esta zona existen actividades propias del cordón flori fruti hortícola con algunas localizaciones residenciales puntuales.

**c1) Objetivo específico:** Proteger y conservar las áreas de recarga de acuíferos y las cabeceras de cursos de agua, asegurando la integridad de los servicios brb ecosistémicos de provisión, regulación y soporte. Se promueve un uso on extents productivo agropecuario compatible con la sostenibilidad ambiental, el mantenimiento de la capacidad de provisión de agua dulce y la preservación de suelos de alta aptitud agrícola.

**c2) Destino:** Preservación de áreas de recarga de acuíferos y cabeceras de do van cursos de agua, orientada al mantenimiento de los servicios ecosistémicos y al desarrollo de actividades agropecuarias de bajo impacto, compatibles con la conservación ambiental y el uso sustentable de los recursos suelo y agua.

**c3) Condiciones de uso:** Se admitirá el desarrollo de actividades Pay Uson agropecuarias a cielo abierto o bajo cubierta que incorporen prácticas de manejo sostenible de suelo y agua, priorizando la producción agroecológica y los sistemas de bajo impacto ambiental, como también medidas contribuyan a la incorporación de bioinsumos. Asimismo, se admite la implantación de equipamientos e infraestructuras menores de apoyo a la actividad productiva, así como actividades de investigación, extensión y capacitación vinculadas a la conservación de los recursos hídricos y los servicios ecosistémicos.

No se prevé la localización de urbanizaciones cerradas, ni proyectos de urbanización. Se consideran compatibles las actividades industriales vinculadas a la producción agropecuaria o al agregado de valor local, siempre que no comprometan la capacidad de recarga, la calidad del agua o la integridad del suelo y cumplan con estándares estrictos de gestión ambiental. No resultan compatibles las actividades que degraden la capacidad de carga de los acuíferos y la calidad de los suelos. Se desalientan los rellenos, entubamientos o canalizaciones de cabeceras y cursos de agua, se restringen las extracciones de áridos, desmontes u otras prácticas que afecten la capacidad de recarga de los acuíferos y la calidad del suelo o fragmenten la superficie productiva. Se fomenta la conservación de la vegetación acuática, ribereña y palustre relacionada a los cursos de agua.

**ARTICULO 38: Articulación con el Plan de Manejo del Paisaje Protegido Arroyo El Pescado.** Toda intervención, uso, obra o actividad localizada dentro del área comprendida por la Ley Provincial N° 12.247 "Paisaje Protegido de Interés Provincial Arroyo El Pescado" deberá ajustarse a los objetivos de conservación y a los lineamientos generales definidos por el presente Plan de Ordenamiento Territorial, con la elaboración conjunta de los organismos provinciales Ministerio de Ambiente y la Autoridad del Agua hasta tanto se apruebe el Plan de Manejo Ambiental correspondiente.

El Municipio de La Plata, junto con los Municipios de Berisso y Magdalena, impulsará la elaboración del Plan de Manejo Ambiental de la cuenca del Arroyo El Pescado conforme a las instancias, procedimientos y mecanismos de gestión conjunta previstos en la Ley Provincial N° 12.247 y en la Ley N° 12.704. Dicho Plan de Manejo deberá formularse con la asistencia técnica del Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires y con la intervención de la Autoridad del Agua, integrando criterios de conservación, manejo hidrológico, preservación del paisaje y diseño arquitectónico situado.

Las regulaciones del presente Plan se interpretarán en armonía con el citado instrumento de manejo, y toda actuación en el área deberá contar con la intervención de los organismos provinciales competentes y del Comité de Gestión del Paisaje Protegido.

**ARTÍCULO 39: Zonas de conectividad ecológica:** Franjas lineales asociadas a los cursos de agua: A° El Pescado, Maldonado, Abascay, El Tela, Garibaldi, San Juan, Carnaval, Martín, Rodríguez, El Gato, Pérez, Regimiento y el Bosque. Estas áreas se reconocen, además, como espacios de soporte de los procesos vinculados a la peligrosidad por riesgo de inundación, conforme lo regulado en el apartado específico sobre gestión del riesgo.

**a) Objetivos de gestión:**

Proteger los bordes y desagües naturales de los cursos y cuerpos de agua según lo especificado en la Ley N° 6.253 de Protección de Desagües Naturales.

Evitar la modificación del relieve y la alteración de la cota natural.

Gestionar elementos del paisaje que sean necesarios o fundamentales para garantizar los flujos ecológicos y movimientos de dispersión de especies.

Mantener la conectividad de paisajes, ecosistemas y/o hábitat.

Conservar la vegetación natural de ribera, y evitar la forestación con especies exóticas.

Cuando las condiciones originales del ecosistema acuático se hayan perdido, considerar tareas de restauración.

**b) Destino:** La zona se destina a la conservación de cursos de agua, franjas de vegetación ribereña y humedales asociados, asegurando la integridad de los nute ecosistemas acuáticos y terrestres que forman parte del corredor ecológico, así como su función de amortiguación frente a inundaciones y mantenimiento de la biodiversidad.

**c) Condiciones de uso:** las establecidas para la macro-área de peligrosidad por riesgo de inundación alto y medio. Se permite exclusivamente el manejo y restauración de la vegetación ribereña, la gestión de flujos de especies y el mantenimiento de la funcionalidad ecológica de la zona bajo supervisión de la Autoridad de Aplicación.

**ARTÍCULO 40: Principio precautorio.** Mientras no se encuentren vigentes regulaciones específicas para las zonas ambientales, toda intervención deberá someterse a evaluación de impacto ambiental y contar con autorización expresa de la Autoridad de Aplicación, en aplicación del principio precautorio establecido por la Ley General del Ambiente. Podrán exceptuarse de este procedimiento aquellas actividades de bajo impacto que la Autoridad de Aplicación determine mediante reglamentación.

## **TÍTULO 5. IMPLEMENTACIÓN, SEGUIMIENTO Y DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS**

**ARTÍCULO 41.- Anexos de la Ordenanza.** Forman parte integrante de la presente Ordenanza los siguientes anexos:

1. cartografía núcleo normativo y estratégico
2. operaciones estructurales
3. código de ordenamiento territorial
4. instrumentos de gestión, financiamiento y participación
5. régimen de control, fiscalización y sanción

El plan y todos sus anexos entrarán en vigencia a partir de la convalidación del Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires.

**ARTICULO 42.- Revisión y actualización del núcleo normativo y estratégico del plan.** El núcleo normativo y estratégico del plan tendrá vigencia indefinida, hasta tanto no sea revisado mediante un instrumento de igual jerarquía (Plan de Ordenamiento Territorial del Partido) del Concejo Deliberante.

**ARTICULO 43.- Revisión y actualización de los anexos técnicos y operativos.** Los anexos técnicos y operativos deberán actualizarse periódicamente, conforme a las justificaciones previstas en la normativa provincial vigente. A tal efecto, el Departamento Ejecutivo elevará un informe anual al Concejo Deliberante con participación en el mismo del COUT.

**ARTÍCULO 44: Actualización obligatoria del Código de Ordenamiento Territorial:** Ante transformaciones territoriales significativas, efectivas o proyectadas, tales como cambios demográficos, desarrollos de grandes infraestructuras, proyectos de envergadura u otras modificaciones de alto impacto, el Código de Ordenamiento Territorial deberá actualizarse de manera obligatoria.

**ARTÍCULO 45. Articulación y coordinación con la Provincia:** Todas las acciones de planificación, aprobación y control previstas en el presente Plan deberán desarrollarse en coordinación con las autoridades competentes de la Provincia de Buenos Aires, a fin de garantizar la coherencia normativa, técnica y estratégica de los proyectos e intervenciones urbanas y territoriales.

**ARTICULO 46. Autoridad de Aplicación.** La Secretaria de Planeamiento, Obras y Servicios Públicos o la que en futuro la reemplace, será la autoridad municipal responsable de promover y mantener esta coordinación, asegurando que todas las intervenciones se ajusten a los criterios y objetivos establecidos en el plan en el marco de las normas y políticas provinciales y locales vigentes.

**ARTÍCULO 47: Derogación.** Derógase la Ordenanza N° 10.703 y el Título I de la Ordenanza N° 12.638.

**ARTÍCULO 48.** Derogación de normas que se antepongan. Asimismo, se derogan todas aquellas normas, reglamentos o disposiciones municipales que se opongan a lo establecido en el presente plan o que regulen de manera expresa o implícita los mismos temas aquí tratados, quedando sin efecto desde la entrada en vigencia de la presente ordenanza.

**ARTÍCULO 49.-** De forma.

**La Plata, 05 de Diciembre de 2025.**

Cúmplase, regístrese, publíquese y archívese.

Dr. Julio Alak. Intendente. Dr. Guillermo Federico Comadira. Secretario Legal y Técnico.

**La Plata, 05 de Diciembre de 2025.**

Registrada en el día de la fecha bajo el número DOCE MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y DOS (12692)