

PROGRAMA DE ACTUACIÓN INTEGRADA

Propuesta de Programa de Actuación Integrada para la Unidad de Actuación, Sector de Suelo Rural con Atributo de Potencialmente Transformable.

PAI _ APT 21
Montevideo

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. MEMORIA DE INFORMACIÓN	4
1.1 INTRODUCCIÓN	4
1.2 DELIMITACION DEL AMBITO – APT 7 – UA 1	6
1.3 MARCO LEGAL Y CONTEXTO PLANIFICADOR.....	7
1.4 INFORMACIÓN SOBRE EL ÁREA DE INFLUENCIA DESDE UN ABORDAJE SOCIAL8	
1.4.1 ÁREA DE INFLUENCIA MACRO. ESCALA MUNICIPAL	8
1.4.2 ÁREA DE INFLUENCIA INMEDIATA. ESCALA MICRO TERRITORIAL.....	13
1.4.3 CONCLUSIONES	17
1.5 INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES.....	17
1.5.1 EQUIPAMIENTO E INSTALACIONES LOGÍSTICAS EN EL ENTORNO.....	17
1.5.2 INFRAESTRUCTURA VIAL.....	18
1.6 INFORMACIÓN SOBRE EL ÁREA DE INFLUENCIA DESDE UN ABORDAJE DE MOVILIDAD Y TRÁNSITO	20
1.7 INFORMACIÓN SOBRE EL ÁREA DE INFLUENCIA DESDE UN ABORDAJE AMBIENTAL	22
1.7.1 MEDIO FÍSICO	22
1.7.2 PRINCIPALES TEMAS AMBIENTALES	24
1.7.3 ABASTECIMIENTO DE AGUA POTABLE	24
1.7.4 INFRAESTRUCTURA DE SANEAMIENTO	24
1.7.5 INFRAESTRUCTURA PARA EL DRENAJE PLUVIAL	24
1.7.6 GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS.....	25
1.7.7 - TELEFONÍA.....	25
1.7.8 - ENERGÍA ELÉCTRICA	25
1.7.9 - GAS	25
1.7.10 - ALUMBRADO PÚBLICO	25
1.7.11 PAISAJE	26
1.7.12 CONFLICTOS AMBIENTALES	26
1.8 INFORMACIÓN SOBRE EL ÁREA DE INFLUENCIA DESDE UN ABORDAJE URBANO TERRITORIAL	26
1.8.1 PIEZA A ANALIZAR.....	26
1.8.2 MIRADA ESPECÍFICA. PIEZA DE ESTUDIO	27
2. MEMORIA DE ORDENACION	29
2.1 DESCRIPCION GENERAL DEL PAI	29
2.2 CONTENIDO Y ALCANCE	29
2.3 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA.....	30
2.3.1 BASES DE UN PROYECTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO	30
2.3.2 PREVISIÓN DE USOS DE SUELO.....	31
2.4 REDES DE INFRAESTRUCTURA BÁSICA	33

2.4.1	AGUA POTABLE	33
2.4.2	ENERGÍA ELÉCTRICA.....	34
2.4.3	DRENAJE PLUVIAL	34
2.4.4	GAS.....	34
2.4.5	INFRAESTRUCTURA VIAL.....	35
2.4.6	SERVICIO DE SANEAMIENTO Y DISPOSICIÓN DE EFLUENTES.....	35
2.4.7	GESTIÓN DE RESIDUOS	37
2.4.8	CRONOGRAMA DE EJECUCION	37
2.4.9	NORMATIVA PROPUESTA	37
3.	MEMORIA ECONOMICA.....	41
3.1	ANÁLISIS ECONÓMICO	41
3.2	MONTO DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS	42
3.3	INVERSIÓN TOTAL ESTIMADA.....	42
4.	MEMORIA DE GESTIÓN.....	44
4.1	APROBACIONES	44
4.1.1	APROBACIÓN DEL MTOP DE ESTRUCTURA VIAL.....	44
4.1.2	ETAPABILIDAD DE LA PROPUESTA	44
4.1.3	MEDIDAS CAUTELARES, PARA LA UNIDAD DE ACTUACION	44
5.	MEMORIA DE PARTICIPACION.....	45
5.1	MARCO LEGAL DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA	45
5.2	MAPA DE ACTORES Y PARTES INTERESADAS	45
5.2.1	NIVEL NACIONAL	45
5.2.2	NIVEL DEPARTAMENTAL Y LOCAL.....	45
5.2.3	NIVEL LOCAL SOCIAL.....	45
5.2.4	PUESTA DE MANIFIESTO	46
5.2.5	ALEGACIONES RECIBIDAS DURANTE PUESTA DE MANIFIESTO	46
5.2.6	INFORMES DE INCIDENCIA RECIBIDOS	46
5.2.7	AUDIENCIA PÚBLICA	46
6.	LÁMINAS	47
7.	ANEXOS	48
7.1	TABLAS DE EXPEDIENTES RELACIONADOS A LIBRA S.A.....	48
7.2	TABLAS DE EXPEDIENTES RELACIONADOS UNILAM S.A.....	48

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Área de Actuación PAI.....	6
Figura 2: Ubicación del área comprendida (Google Earth)	7
Figura 3: Área de influencia inmediata.....	13
Figura 4: Densidad de Población. Fuente: SIG – IM, según Censo 2011.....	14
Figura 5: Asentamientos irregulares próximos a la zona, MIDES	15
Figura 6: Centros educativos. Fuente: MIDES	16
Figura 7: Centros de salud. Fuente: MIDES.	16
Figura 8: Centros Plan CAIF.....	17
Figura 9: Relevamiento de emprendimientos en el entorno inmediato (Google Earth)	18
Figura 10: Relevamiento de infraestructura y movilidad.	22
Figura 11: Cuencas.....	23
Figura 12: Servicio de colectores de saneamiento	24
Figura 13: Alumbrado público, fuente Montevimap.....	26
Figura 14: Pieza de abordaje del PAI. Elaboración propia.	27
Figura 15: Conceptualización urbano territorial	28
Figura 17: Usos propuestos.....	31

1. MEMORIA DE INFORMACIÓN

1.1 INTRODUCCIÓN

El presente documento desarrolla una propuesta para el Programa de Actuación Integrada con el fin de viabilizar la transformación del suelo para el ámbito propuesto, la pieza correspondiente al APT 21, en forma coincidente con lo planteado en la normativa vigente, para el desarrollo de una zona de actividades productivas y logísticas (usos de suelo logístico e industrial y comercial de escala media y servicios asociados).

El sector de suelo rural establecido en las Directrices Departamentales como de suelo con Atributo Potencialmente Transformable N° 21 (APT21), se ubica en el entorno del encuentro de la calle Camino Carrasco con Felipe Cardoso, más específicamente en el ángulo conformado por ambas trazas al Este de su intersección.

Este sector de departamento de Montevideo pertenece al Municipio F y pertenece al Centro Comunal Zonal 09, Barrio Las Canteras.

Se transcribe, según N° de Expediente 2016-6401-98-000027 del 23/06/2016, la categorización del suelo prevé para el sector APT 21 la subcategoría suelo urbano consolidado con uso preferentemente mixto, es admisible el desarrollo de actividades no habitacionales compatibles con la residencia según lo establece el artículo D.223.323.

Esta pieza territorial, se ubica un enclave con gran potencial para el desarrollo de la actividad logística y de actividades comerciales, productivas y de servicios vinculadas con la logística. Por ello y en base a la previsión de posible transformación del suelo en el marco de las Directrices Departamentales de Montevideo, se da inicio al proceso de transformación según las determinaciones de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible.

Se presenta ante la Intendencia de Montevideo el presente documento conteniendo la propuesta de PAI a los efectos de proponer al gobierno departamental una iniciativa privada para efectuar la transformación del suelo y consecuente recategorización de dos parcelas de suelo rural actualmente categorizado con atributo potencialmente transformable, solicitando su re categorización como suelo urbano consolidado. La pieza de estudio que conforma este PAI está integrada por 13 padrones. Ver Tabla Tabla 0-1.

Tabla 0-1: Listado de padrones y áreas

N° padrón	Categoría	Área (has)
173.132	Suburbano	1,00
60.805	Suburbano	4,43
60.804	Suburbano	5,39
121.951	Cortado	16,53
117.627	Cortado	15,58
63.095	Suburbano	5,20
63.031	Suburbano	5,12
62.993	Suburbano	5,04
407.475	Rural	4,12
424.438	Rural	6,39
424.437	Rural	3,37
135.116	Rural	0,03
421.511	Rural	0,02

El objeto del PAI se focaliza en los padrones Rurales: 121951, 117627, 401475, 424438, 424437, 135116, 421511; considerando que el resto de los padrones ya se encuentra caracterizado como suelo suburbano, por razones ambientales (suelo de relleno sanitario) es un sector destinado a usos logísticos industriales, con exclusión de los usos Residenciales.

Los desarrolladores de emprendimientos privados que desencadenan y motivan el estudio y propuesta de transformación del ámbito, comprenden una superficie de aproximadamente 7.5 Ha, con los números de padrón 407435 (aproximadamente de 4,12 Ha) y 424437 (aproximadamente de 3,37 Ha).

Los dos predios son propiedad de la empresa **LIBRA S.A. 212730570017** padrón **424437** y de la empresa **UNILAM S.A 215123530017** padrón **407475**.

En este documento de propuesta de PAI, se analiza la implantación de los emprendimientos mencionados, así como los aspectos institucionales, sociales, territoriales, ambientales, la evaluación del marco planificador y de ordenamiento aplicable al desarrollo de la zona y las condiciones de los proyectos específicos así como las obras asociadas, estudio de los impactos ambientales y las medidas de mitigación que permitan viabilizar lo propuesto.

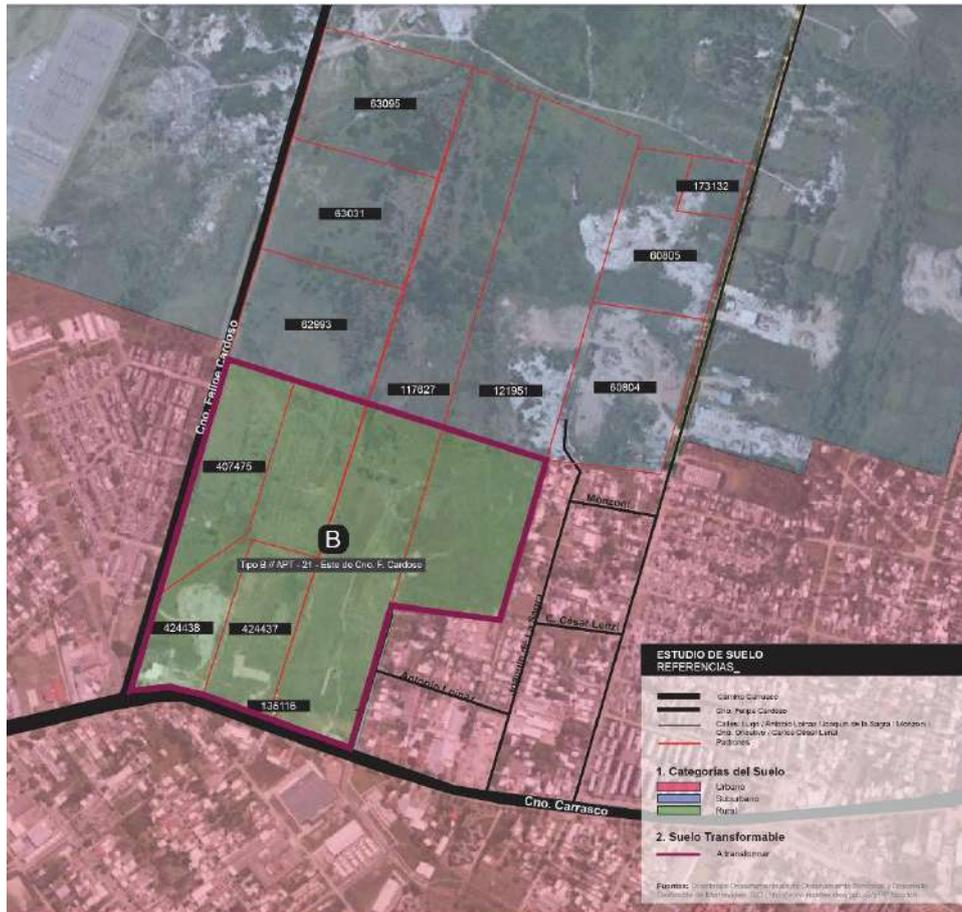


Figura 1: Área de Actuación PAI

1.2 DELIMITACION DEL AMBITO – APT 7 – UA 1

El sector de suelo rural establecido con Atributo Potencialmente Transformable (APT21), se ubica en el entorno Este de Felipe Cardoso.

Es un territorio con Atributo de Potencialmente Transformable Tipo B – De Suelo Rural Productivo a Suelo Urbano Consolidado. Se confiere este APT a sectores de Suelo Rural Productivo que por su proximidad al Suelo Urbano y su viabilidad en el desarrollo de infraestructuras e integración territorial y social se constituyen en sectores de conformación del límite urbano.

Los límites que conforman el APT 21- Este de camino Felipe Cardoso - Ex Sector 9ª son:

Camino Felipe Cardoso.

Límite norte de los padrones Nos. 424.438 y 407.475

Línea que une el vértice noroeste del padrón N° 154.631 con el vértice noreste del padrón N° 424.438

Límite sureste del padrón N° 121.951.

Límite suroeste del padrón N° 121.951

Calle Lugo

Camino Carrasco

Este APT se establece con uso final preferente mixto. El suelo según las Directrices Departamentales se categoriza y subcategoriza teniendo en cuenta sus características esenciales, apuntando hacia el proyecto departamental de territorio, en tanto sus delimitaciones constituyen la base del estatuto urbanístico-territorial del suelo, dando la medida de los derechos y deberes territoriales atinentes al mismo. La categorización prevé para el Sector APT21 la subcategoría de Suelo Urbano Consolidado con uso preferente Mixto. En este sentido es admisible el desarrollo de actividades no habitacionales compatibles con la residencia según lo establece el artículo D.233.323

Este documento contiene pautas y recomendaciones generales para el desarrollo armónico del PAI, en la medida en que se considera valiosa la adecuada integración territorial y la planificación estructural del encastre de este enclave a la trama de la ciudad ya urbanizada y consolidada.



Figura 2: Ubicación del área comprendida (Google Earth)

1.3 MARCO LEGAL Y CONTEXTO PLANIFICADOR

El marco normativo necesario para la realización del presente Programa de Actuación Integrada se basa en las siguientes leyes y decretos nacionales y departamentales.

Ley 18.308 - Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible y Decretos Reglamentarios 221/09 y 523/09.

La Ley 18.308 del 22 de mayo de 2008 establece el marco regulador general para el ordenamiento territorial y desarrollo sostenible. Dentro de sus cometidos generales, define las competencias e instrumentos de planificación, participación y actuación en la materia, orienta el proceso de ordenamiento del territorio hacia la consecución de objetivos de interés nacional y general.

Ley 17.283 - Ley de Protección General del Ambiente.

La Ley 17.283 del 12 de diciembre del 2000 en su Art. 1º declara de interés general la protección del ambiente; la prevención, eliminación, mitigación y compensación de los impactos ambientales negativos; el adecuado manejo de las sustancias tóxicas o peligrosas, así como también la conservación de la biodiversidad. Establece los

principios de política nacional ambiental y los instrumentos de gestión ambiental e indica las competencias de las autoridades en las materias ambientales.

Esta ley establece además algunos principios básicos para el control de la contaminación a través de la limitación de las emisiones de sustancias que puedan afectar a la calidad del aire, la capa de ozono o al cambio climático, así como también de sustancias químicas y de residuos.

Decreto Departamental Nº 28241 - Plan de Ordenamiento Territorial 1998-2005 (Plan Montevideo)

El Plan Montevideo (Plan de Ordenamiento Territorial 1998-2005 y sus avances de revisión para el período 2010-2020) aprobado por el Decreto Municipal Nº 28.242 de la Junta Departamental de Montevideo, establece las líneas estratégicas para la conformación de un modelo territorial en el Departamento, que busca lograr el ordenamiento y el desarrollo del territorio del mismo en el marco del área metropolitana, del país y de la región, en función de las transformaciones que se avizoren en los escenarios posibles y acordes con los objetivos del referido Plan.

El Plan Montevideo establece las disposiciones generales, los instrumentos de desarrollo y seguimiento del Plan, la normativa de amanzanamientos y fraccionamientos, la normativa de régimen general y patrimonial del suelo urbano y rural, así como los procedimientos y normas complementarias e instrumentos de gestión actualmente en vigencia.

Decreto Departamental Nº 34870 – Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de Montevideo

Según el Art. 16º de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible, las

Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible constituyen el instrumento que establece el ordenamiento estructural del territorio departamental, determinando las principales decisiones sobre el proceso de ocupación, desarrollo y uso del mismo. Por consiguiente son un instrumento eminentemente estratégico de gobierno del territorio en la medida que lo estructura y orienta su desarrollo. (GOROSITO, 2009).

Las Directrices Departamentales de Montevideo, refieren a tres aspectos básicos:

- Los principales objetivos del ordenamiento territorial en lo departamental
- Las grandes estructuras y sistemas territoriales, así como actuaciones estratégicas propuestas
- La formulación de las orientaciones generales para las otras escalas del ordenamiento territorial y para las políticas sectoriales y los grandes proyectos con incidencia territorial.

1.4 INFORMACIÓN SOBRE EL ÁREA DE INFLUENCIA DESDE UN ABORDAJE SOCIAL

Al momento de definir la zona de influencia del emprendimiento, desde el abordaje social, se realizan dos cortes. Uno de carácter macro, correspondiente a la escala municipal, otro de carácter micro, correspondiente al radio de influencia inmediato en el que se ubica dicho emprendimiento.

1.4.1 ÁREA DE INFLUENCIA MACRO. ESCALA MUNICIPAL

Distinguímos como área de influencia macro, a nivel de impacto social y económico de dicho proyecto, a todo el territorio correspondiente al Municipio dentro del que se encuentra ubicado el emprendimiento. En este caso se trata del Municipio F y, dentro

de éste a su vez, el CCZ 09 el cual, a diferencia del resto de los Municipios del Montevideo, es el único Centro Comunal Zonal que corresponde al Municipio.

El Municipio F se trata del cuarto Municipio más extenso de Montevideo (85 Km²) y comprende una amplia zona del departamento, la cual se encuentra delimitada por: Arroyo Carrasco, camino Carrasco, Pan de Azúcar, Av. 8 de Octubre, camino Corrales, arroyo Toledo, Av. Gral. Flores, Av. José Belloni, camino Paso del Andalúz y límite departamental.

Comprendiendo los siguientes barrios:

Villa García, Manga, Bañados de Carrasco, Las Canteras, Maroñas, Parque Guaraní, Villa Española, Flor de Maroñas, Ituzaingó, Jardines del Hipódromo, Piedras Blancas, Km. 16 Cno. Maldonado, Ideal, Industrial, Málaga, Punta de Rieles, Bella Italia, entre otros.

En términos generales, podemos señalar que el Municipio F presenta una pluralidad de usos del suelo, pudiendo encontrar desde áreas altamente urbanizadas de tradición fabril, industrias y depósitos, zonas comerciales, así como áreas semi rurales. Se ubican también una serie de asentamientos.

Densidad de población

El Municipio F, es uno de los tres Municipios con menor densidad poblacional de Montevideo, con 1988 hab/km² (2.488,2 hab/km² en el total Montevideo).

De dicha población el 99,3% reside en zonas urbanas.

Tabla 0-2: Elaboración en base a microdatos del Censo 2011.

	Total Municipio F	% Respecto a Montevideo
Población:	168.910	12,8%
Viviendas	57.494	11%
- Ocupadas	53.260	
- Desocupadas	4.234	
Superficie Hás.		16%

Distribución de la población por Sexo y Edad

En cuanto a la distribución por sexos, el Municipio F presenta una leve masculinización de la población en comparación con el total del departamento.

Tabla 0-3: Elaboración en base a microdatos del Censo 2011.

	Total Municipio F	Montevideo
Hombres	81.236 (48%)	613.990 (46,5%)
Mujeres	87.668 (52%)	705.014 (53,5%)

Si nos detenemos en la distribución según franja etaria, podemos observar una mayor representación de edades jóvenes que en el conjunto de Montevideo.

Tabla 0-4: Elaboración en base a microdatos del Censo 2011.

	0 a 14 años	15 a 24 años	25 a 44 años	45 a 64 más años	65 y más años	Total
Municipio F	25%	16%	27%	20%	12%	100%

Montevideo	19%	15%	28%	22%	15%	100%
------------	-----	-----	-----	-----	-----	------

Indicadores de actividad e ingreso

El Municipio F presenta un nivel de ingreso promedio por hogar de \$ 44.147, lo que cual lo sitúa como el Municipio con menores ingresos de Montevideo.

Tabla 0-5: Fuente: ECH 2016 – INE (Ingresos sin valor locativo a precios corrientes)

	Ingreso Promedio Hogar	Ingreso Promedio Per Cápita
Municipio F	\$ 44.147	\$ 16.674
Montevideo	\$ 63.031	\$ 24.606

Esta situación socioeconómica desfavorable se divisa también en los indicadores concernientes a la actividad y el empleo. Se observa que el Municipio F presenta una tasa de desempleo significativamente superior a la del conjunto de Montevideo, siendo la más alta junto con la del Municipio A. En tal sentido, un 11,1% de los habitantes, de 14 años o más, de dicho Municipio no se encontraban trabajando pero sí buscaban empleo en el período de referencia, frente a un 8,2% de los habitantes del total de Montevideo que se encuentran en dicha situación.

Esta situación es aún menos favorable en el caso de las mujeres, dado que dicho Municipio presenta la tasa de desocupación más alta entre mujeres de todo el departamento.

Tabla 0-6: Fuente: ECH 2016 – INE

	Tasa de actividad			Tasa de empleo			Tasa de desocupación		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Municipio F	72,4	57,9	64,7	66,4	49,6	57,5	8,3	14,3	11,1
Montevideo	73,4	59,2	65,8	68,1	53,3	60,4	7,1	9,5	8,2

Por otra parte, el Municipio F es el municipio de Montevideo que presenta un mayor porcentaje de jóvenes que ni estudian ni trabajan. Un 28,1% de las personas entre 15 y 24 años habitantes de dicho municipio declararon, en el correr del año 2016, no estar estudiando ni trabajando ni dedicándose a realizar quehaceres del hogar.

Vale mencionar, que para el promedio de Montevideo esta cifra ronda el 19%.

Indicadores de Educación

Tabla 0-7: Hogares según clima educativo

	Bajo	Medio	Alto	Total
MUNICIPIO F	46,7%	43,3%	10,0%	100%
MONTEVIDEO	28,3%	35,2%	36,5%	100%

Se entiende por “clima educativo” al promedio de años de estudio de los miembros del hogar. Éste se calcula para aquellos hogares donde vive al menos una persona entre 21 y 65 años de edad y se categoriza en tres niveles: Bajo (para un promedio menor a

9 años de estudio), Medio (promedio entre 9 y 12 años de estudio) y Alto (promedio superior a 12 años).

Como puede verse en la tabla anterior, el Municipio A y más aún el CCZ 17 presentan una sobrerrepresentación de hogares con clima educativo bajo respecto al promedio de Montevideo. Así mismo, cuanta con el menor porcentaje de hogares con Alto clima educativo del departamento.

Tabla 0-8: Cantidad de años promedio de educación formal y distintos niveles alcanzados

	Años promedio de educación	Primaria Incompleta	Ciclo Básico Incompleto	Secundaria completa o más
MUNICIPIO F	9,3	5,1%	38,2%	23,3%
MONTEVIDEO	1,5%	2,8%	23,2%	49,3%

Por otra parte, los guarismos relativos al promedio de años de educación alcanzado así como a los diferentes niveles de educación completados nos muestran claramente que es también el municipio con condiciones más desfavorables en lo que refiere a la dimensión educativa.

Cobertura de Salud

Tabla 0-9: Fuente: ECH 2016 – INE

	MSP/ ASSE y área de salud del BPS	Mutualista y Seguro Privado	Hospital Policial y Militar	Policlínica Municipal	Otros	Sin cobertura
MUNICIPIO F	31,9%	58,8%	11,2%	0,63%	1,8%	1,8%
MONTEVIDEO	19,1%	74,7%	7,6%	0,7%	1,4%	1,7%

En cuanto al acceso a servicios de salud, encontramos en este municipio una clara sobre presentación en el peso que tienen los servicios públicos de salud como principal centro de atención para quienes habitan en él, respecto al promedio de Montevideo.

Más precisamente, es el municipio en el que mayor porcentaje de personas se atienden en servicios de salud pública.

Indicadores de Pobreza e Indigencia

Según los datos arrojados por la Encuesta Continua de Hogares del INE año 2016, el Municipio F presenta un 17,2% de hogares en situación de pobreza y un 22,9% de personas en dicha situación. Estas cifras lo sitúan como uno de los dos municipios más desfavorecidos en este aspecto.

Tabla 0-10: Elaboración propia, según datos ECH 2016 - INE

	% Hogares Pobres	% Personas Pobres
Municipio F	17,2%	22,9%
Montevideo	8,3%	12,9%

En lo que respecta a la indigencia esta zona también presenta, junto con el Municipio D, las cifras más altas tanto en hogares como en personas.

Tabla 0-11: Elaboración propia, según datos ECH 2016 - INE

	% Hogares Indigentes	% Personas Indigentes

Municipio F	0,4%	0,5%
Montevideo	0,1%	0,2%

Vivienda

Según el último Censo del año 2011 el número de viviendas totales dentro del Municipio F alcanzaba las 57.494.

Tabla 0-12: Viviendas según condición de ocupación. Fuente: Elaboración propia, según datos ECH 2016 - INE

	Ocupadas	Desocupadas	Total
MUNICIPIO F	53.260 (92,6%)	4.234 (7,4%)	70.438 (100%)
MONTEVIDEO	472.013 (90,6%)	48.525 (9,4%)	520.538 (100%)

Así mismo, se observa un mayor nivel de ocupación de las viviendas que para el promedio del departamento.

Tabla 0-13: Distribución de viviendas por condición de calidad de las mismas. Fuente: Elaboración propia, según datos ECH 2016 - INE

	Sin problemas	Humedad	Grieta	Luz	Derrumbe
MUNICIPIO F	33,9%	60,1%	35,7%	32,0%	8,3%
MONTEVIDEO	51,5%	41,8%	23,4%	20,7%	3,6%

En cuanto a la calidad de las viviendas, encontramos en este municipio una alta proporción de viviendas con múltiples problemáticas.

Otro indicador importante para caracterizar la calidad de vida de los hogares es el hacinamiento. En tal sentido, los guarismos que arroja este indicador dentro del Municipio F doblan prácticamente el promedio departamental y lo ubican como la zona con mayor proporción de hogares en condición de hacinamiento de la capital.¹

Tabla 0-14: Fuente: Elaboración propia, según datos ECH 2016 - INE

	Hacinados	No Hacinados	Total
MUNICIPIO F	3,8%	96,2%	100%
MONTEVIDEO	2,0%	98,0%	100%

Indicadores de Actividad Productiva

En el Municipio F encontramos 9,7% de las empresas industriales (con más de 5 empleados) del departamento.

Esto lo ubica en el 5to lugar, en cantidad de empresas industriales, entre los 8 Municipios de Montevideo.

Tabla 0-15: Fuente: OPP, 2013.

	Cantidad de Empresas Industriales
--	-----------------------------------

¹ En un hogar particular existe hacinamiento si la cantidad de personas del hogar con relación a la cantidad total de habitaciones de la vivienda, excluyendo al baño y la cocina, es mayor estricto que dos.

Total Población:	9.391
Viviendas	3.169
-Ocupadas	94,5%
-Desocupadas	5,5%

Distribución de la población por Sexo y Edad

Tabla 0-17: Elaboración propia en base a INE – Censo 2011

	Área de influencia inmediata	Total Municipio F	Montevideo
Hombres	47%	48%	46,5%
Mujeres	53%	52%	53,5%

Tabla 0-18: Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo 2011 – INE. *Los totales pueden no sumar 100% debido a redondeo.*

	0 a 14 años	15 a 24 años	25 a 44 años	45 a 64 más años	65 y más años	Total
Área de influencia inmediata	22%	16%	27%	21%	13%	100%
Municipio F	25%	16%	27%	20%	12%	100%
Montevideo	19%	15%	28%	22%	15%	100%

En la siguiente figura, vemos más específicamente cómo se distribuye la población en dicha zona (según datos del censo 2011).



Figura 4: Densidad de Población. Fuente: SIG – IM, según Censo 2011

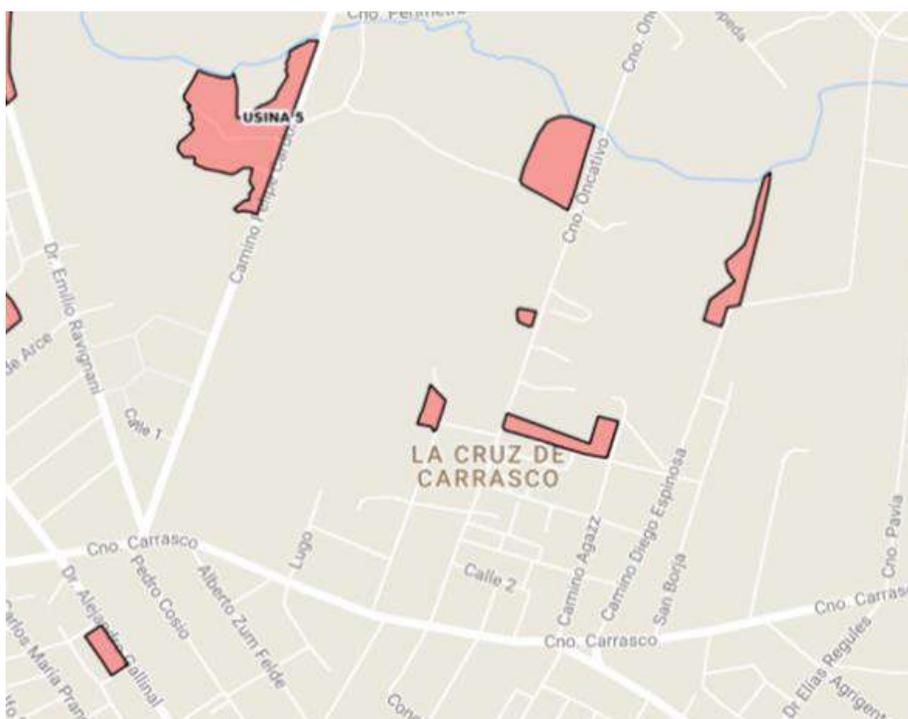


Figura 5: Asentamientos irregulares próximos a la zona, MIDES

Indicadores de Actividad

Los datos relativos a los indicadores de actividad del “Área de Influencia Inmediata”, no se actualizan en función de la ECH debido al alto margen de error de la muestra resultante de la construcción de dicha zona de influencia.

En su defecto exhibimos datos censales, que igualmente son útiles para comparar la situación de la zona de influencia micro respecto a la zona de influencia macro en términos de tendencia.

Tabla 0-19: Fuente: Elaboración propia en base a datos del Censo 2011 – INE.

	Tasa de actividad			Tasa de empleo			Tasa de desocupación		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Zona de Influencia micro	72,6%	57,2%	64,3%	67,7%	52,1%	59,3%	6,8%	8,9%	7,8%
Municipio F	59,4%	45,1%	51,8%	56,1%	40,3%	47,8%	5,5%	10,5%	7,8%

Como vemos entonces, la tasa de desocupación total es idéntica en ambas áreas. No así entre sexos, existiendo en la zona micro una menor diferencia entre la tasa de desocupación de mujeres respecto a la de hombres.

Densidad de Servicios Públicos

A continuación vemos una georreferenciación de los principales servicios públicos existentes en dicha zona. Centros de Educación Pública, Centros de Salud, Centros CAIF



Figura 6: Centros educativos. Fuente: MIDES

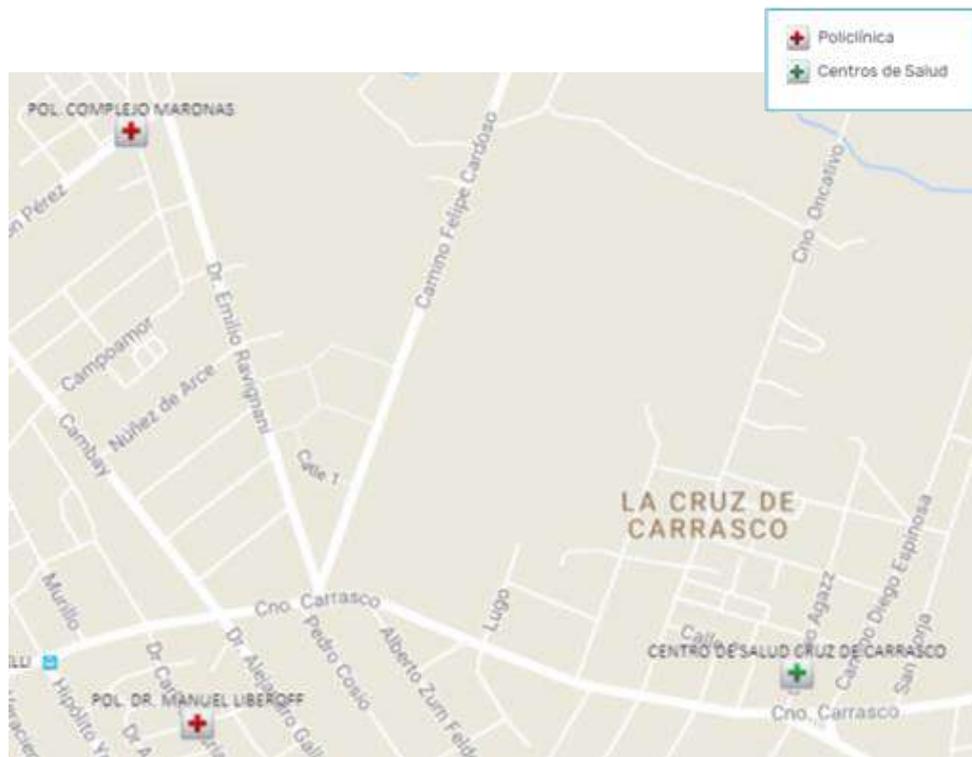


Figura 7: Centros de salud. Fuente: MIDES.



Figura 8: Centros Plan CAIF.

1.4.3 CONCLUSIONES

En función de la información expuesta precedentemente, podemos concluir que el APT a desarrollar se encuentra en uno de los contextos socioeconómicos más críticos del departamento de Montevideo.

Los distintos indicadores presentados, nos muestran una zona con importantes carencias y dificultades y también con conflictos ambientales actuales o potenciales que se deben prevenir y encauzar.

Uno de los problemas más acuciantes es el nivel de desempleo, principalmente en las mujeres que habitan en la zona. Así mismo, otra serie de indicadores, tales como nivel de ingresos, pobreza e indigencia y condiciones de los hogares y viviendas nos permiten perfilar la situación general en la que se desarrolla la vida diaria de los habitantes de esta comunidad.

En tal sentido, consideramos que todos los emprendimientos que generen actividad en la zona pueden ser positivos y colaborar en dar un impulso a la misma. Tanto sea a partir de la generación de mano de obra directa que pueda ser aprovechada en algún grado por habitantes de la comunidad circundante, así como también de forma indirecta a través de la mayor demanda de servicios de la zona.

1.5 INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

1.5.1 EQUIPAMIENTO E INSTALACIONES LOGÍSTICAS EN EL ENTORNO

En la zona de estudio, cabe destacar la existencia algunos emprendimientos, que son reconocidos en un relevamiento visual por la zona:

- Eduardo Chiappe : Droguería
- Grupo Aller. Concesionaria de Automóviles
- Taller Grupo Aller
- Alufrán; Cerramientos de Aluminios

- Brocos
- Ruffo Hns. Piedras
- Central Papelera : Imprenta
- Hormigones Artigas: Hormigón Premezclado
- UTE MI5
- Vintelux
- Matecsa: Imprenta
- Bromyros: Aislaciones Térmicas
- Sintecor: Tapones sintéticos



Figura 9: Relevamiento de emprendimientos en el entorno inmediato (Google Earth)

1.5.2 INFRAESTRUCTURA VIAL

La zona se distingue por su destacada conectividad vial de importancia a través de Camino Carrasco, calle que permite un acceso directo hacia el Este a la Ruta Nacional N°102 (anillo perimetral), así como al Aeropuerto Internacional de Carrasco, y su franca salida al Este, por la Ruta IB. Hacia el Oeste, Camino Carrasco también permite un flujo directo hacia el centro de la ciudad de Montevideo.

Las vías primarias de acceso a la pieza la conforman Camino Carrasco y Camino Felipe Cardoso, ambas en la intersección que define la pieza territorial en estudio

Como vías secundarias, se encuentra Emilio Ravignani, Cambay, Avda Bolivia y a unos 500 mts la calle Veracierto. Existe una trama vial terciaria, asociada a la trama urbana cercana.

Por dentro de la pieza, en la actualidad, no existe ninguna caminería construida.

Camino Carrasco

El firme de Camino Carrasco es de hormigón y se encuentra en estado regular a bueno. Su calzada cuenta con 11 metros de ancho entre cordones y doble línea amarilla demarcatoria longitudinal al eje, que se convierte en separador central no rebasable entre el cruce con Pedro Cosio y metros al Este de la intersección con Alberto Zum Felde.

El estacionamiento en ambas aceras está permitido, pero raramente se ven vehículos estacionados en forma prolongada, por lo que generalmente quedan dos carriles muy angostos para la circulación en cada sentido. De todos modos, los volúmenes de tránsito no son lo suficientemente altos como para hacer necesario el uso simultáneo de los dos carriles permanentemente, sino que habitualmente se observa la circulación de a un vehículo por vez, salvo en los momentos de adelantamiento o en las intersecciones cuando algún vehículo se detiene para el giro.

La velocidad máxima de circulación sobre Camino Carrasco es de 45km/h sin necesidad de cartel indicativo, de acuerdo al Artículo R.424.103 del Digesto

Municipal. Sin embargo, se encuentran carteles con señal reglamentaria de 60km/h de velocidad máxima a la altura del Emprendimiento y al Este del mismo. En dirección hacia el Centro de Montevideo, se tiene un cartel en el cruce con Lugo, y, en dirección hacia el Este, se tiene otro ubicado pocos metros después del cruce con Alberto Zum Felde, coincidente con otro cartel con la señal de advertencia de peatones del cruce peatonal preferencial (cebra) ubicada frente a la Escuela Pública N°63.

Por su parte, llegando a Camino Carrasco, Camino Felipe Cardoso cuenta con un firme de carpeta asfáltica, de 6 metros de ancho que se encuentra en estado bueno a regular, y banquetas de tosca de 1 metro de ancho a cada lado. Presenta demarcación longitudinal al eje, con simple línea amarilla continua, y en los bordes.

Del mismo modo, llegando a Camino Carrasco, Dr. Emilio Ravignani cuenta con un firme de carpeta asfáltica, de 6 metros de ancho que se encuentra en estado regular a malo, y banquetas de tosca de 30 centímetros de ancho a cada lado. No presenta demarcación horizontal.

Hacia el Sur, se tiene la calle Pedro Cosio con firme en hormigón en estado regular a malo y 7 metros de ancho entre cordones, sin demarcación horizontal, y la calle Alberto Zum Felde, con firme en hormigón en estado regular a bueno y 6 metros de ancho entre cordones, sin demarcación horizontal.

Hacia el Este del APT se tiene la esquina con la vía llamada Lugo al Norte de Camino Carrasco y Ana María Rubens al Sur. La misma cuenta con firma de tratamiento bituminoso en buen estado. Al Norte tiene banquetas de tosca de 30 centímetros de ancho y al Sur cordón cuneta a ambos lados. No presenta demarcación horizontal.

Infraestructuras para peatones

Sobre Camino Carrasco se tiene vereda pavimentada en ambas aceras, con anchos variables, pero siempre con continuidad para la circulación peatonal. Incluso se observa en algunos casos que las veredas son utilizadas también por ciclistas que evitan circular por la calzada.

Sobre Camino Felipe Cardoso, no se tiene vereda por lo que los peatones circulan por la banqueta de tosca de ancho aproximado de 1 metro. Cabe aclarar que frente al Barrio Corporativo Nuevo Amanecer sí se tiene vereda contra las viviendas, lo que permite por unos 400 metros una mejor circulación peatonal.

Lo mismo sucede sobre Dr. Emilio Ravignani, donde incluso se tienen carteles con la señal de advertencia de calle sin veredas a la altura de la Escuela N°255 ubicada a unos 600 metros de Camino Carrasco.

Pedro Cosio presenta vereda pavimentada en ambas aceras en forma continua. En su llegada a Camino Carrasco, los peatones cuentan con un cruce peatonal preferencial (cebra) sobre la acera Oeste, que se encuentra señalizada con un cartel en pescante con la señal de advertencia de peatones para quienes vienen circulando desde el Centro de Montevideo. Además, este cruce peatonal se encuentra protegido por dos lomos de burro, uno a cada lado.

Alberto Zum Felde presenta vereda pavimentada en ambas aceras en forma discontinua. De todos modos, en ningún caso se da la necesidad de que los peatones circulen por la calzada pues siempre existe pavimento en una de las dos aceras.

1.6 INFORMACIÓN SOBRE EL ÁREA DE INFLUENCIA DESDE UN ABORDAJE DE MOVILIDAD Y TRÁNSITO

Transporte de Cargas

Para el transporte de cargas por la red vial departamental es de aplicación la resolución municipal N°1260/08 y modificativas, que definen el "Régimen de limitaciones a la circulación de vehículos de carga en el Departamento de Montevideo" y reglamentan el tránsito de cargas en todo el departamento, estableciendo zonas diferenciadas.

El sector APT 21 está incluido en lo que refiere a Tránsito de Cargas en la denominada "Zona B" en el límite con la "Zona A" mencionada resolución

De acuerdo a lo establecido en el Artículo R.424.86.3 del Digesto Municipal, "a los efectos de regular la circulación de vehículos de carga se divide el Departamento de Montevideo en tres (3) zonas, mediante límites que podrán ser modificados si media la debida justificación técnica. Las zonas quedan definidas como se expresa a continuación:"

□ "Zona A: abarcará de manera aproximada dos piezas urbanas: la zona del Cerro por un lado, el Centro y la zona costera situada al Este del área central, por el otro."

□ "Zona B: abarcará un área intermedia del Departamento, bordeada al Norte por el Colector Perimetral, al Oeste por las Rutas 1 y 5, al Sur por el límite Norte de la zona A y al Este por el Arroyo Carrasco."

El Emprendimiento se encuentra situado dentro de la Zona B, donde, según el Artículo R.424.86.4, "Se admitirá la circulación de vehículos con PBMA de hasta 24 toneladas por toda la malla vial existente, sin restricción horaria", donde PBMA significa Peso Bruto Máximo Autorizado.

Vale aclarar que, si bien se encuentra en la Zona B, está ubicada justo en el límite con la Zona A, donde, según el Artículo R.424.86.4, "Se admitirá la circulación de vehículos de carga con PBMA de hasta 16,5 toneladas, del tipo C11, por toda la malla vial existente, sin restricción horaria". Además, para vehículos de carga que no cumplan estas condiciones, "se admitirá su circulación en la zona A si su PBMA es de 24 toneladas (C12). Este tipo de vehículo podrá circular por toda la malla vial existente dentro de la zona A, excepto de lunes a viernes de 11:00 a 20:00 horas; los fines de semana y los días feriados quedarán exentos de cumplir con la mencionada exclusión horaria. El vehículo tipo C12 deberá cumplir las condiciones de este Capítulo más allá de su estado de carga o de que circule con todos sus neumáticos apoyados en el pavimento."

En ambas Zonas, "las vías preferentes de carga se definirán para ser soporte básico de la circulación de vehículos de carga en carácter de excepción". "La expedición del permiso de circulación en carácter de excepción en esta zona, habilitará a que el transportista pueda elegir libremente entre las vías preferentes de carga para definir un

itinerario desde su origen a su destino. Dicho itinerario deberá ser lo más directo posible.”

Dentro de dichas vías de circulación preferentes de carga, cabe destacar las siguientes, que son las que se utilizarían en caso de necesitar llegar al Emprendimiento con vehículos de carga fuera de los límites indicados.

Para la Zona A:

- “72. Isla de Gaspar, de Rambla Euskalerría a Camino Carrasco.”
- “74. Hipólito Irigoyen, de Camino Carrasco a Av. Gral. Rivera.”
- “75. Veracuerto, de Camino Carrasco a Ing. Félix de Medina.”
- “76. Dr. Alejandro Gallinal, de Camino Carrasco a Av. Gral. Rivera.”
- “77. Av. Bolivia, de Camino Carrasco a Av. Gral. Rivera.”
- “78. Ing. Félix de Medina, de Veracuerto a Hipólito Irigoyen.”

Para la Zona B:

- “142. Camino Carrasco, de Veracuerto a Pan de Azúcar.”
- “143. Veracuerto, de Camino Maldonado a Camino Carrasco.”
- “144. Cambay, de Camino Carrasco a Dr. Pantaleón Pérez.”
- “145. Dr. Emilio Ravignani, de Camino Carrasco a Pantaleón Pérez.”
- “146. Dr. Pantaleón Pérez, de Veracuerto a Emilio Ravignani.”
- “166. Susana Pintos; de Camino Maldonado a Camino Felipe Cardoso.”
- “169. Camino Felipe Cardoso, de Camino Carrasco a Susana Pintos.”

Además, se le asigna el mismo tipo de habilitación que presentan las vías preferentes de carga de la Zona C a:

- “197. Camino Carrasco, desde la calle Veracuerto hasta el límite departamental.”

Es así que el sector del APT se encuentra dentro de la Zona B, en el límite con la Zona A, en una ubicación tal que tendrá posibilidad de vincularse con la malla vial con vehículos de carga con PBMA de hasta 24 toneladas sin restricción horaria y que tendrá directa accesibilidad a la malla autorizada para PBMA mayor a 24 toneladas a través de las vías preferentes de carga con permisos de circulación en carácter de excepción.

Transporte Colectivo

Este Programa de Actuación Integrada se encuentra situado en una zona donde la conectividad con el transporte colectivo resulta suficiente para la demanda que se espera generar; teniendo una buena conectividad con el transporte público y suburbano.

Sobre Camino Carrasco circulan las líneas urbanas 105 (Aduana – Geant), 109 (Plaza España – Geant), 151 (Verdisol – Portones), 407 (Plaza España – Portones), 427 (Los Bulevares – Portones), G (La Paz – Portones), 546 (Belvedere – Portones), 77 (Aduana – Punta Gorda) y D9 (Monterrey – Ciudad Vieja), además de las suburbanas C1 (Montevideo – Salinas), C3 (Montevideo – Parque del Plata), C5 (Estación Atlántida – Montevideo), 705 y 7E5 (Montevideo – Colinas de Solymar) y 706 (Montevideo – Pando).

En el sentido hacia el Centro, se tienen paradas metros antes de Lugo, metros antes de Alberto Zum Felde y metros después de Pedro Cosio. En el sentido hacia al Este, se tienen paradas metros antes de Pedro Cosio, metros después de Alberto Zum Felde y metros después de Ana María Rubens. Todas las paradas mencionadas cuentan con refugio.

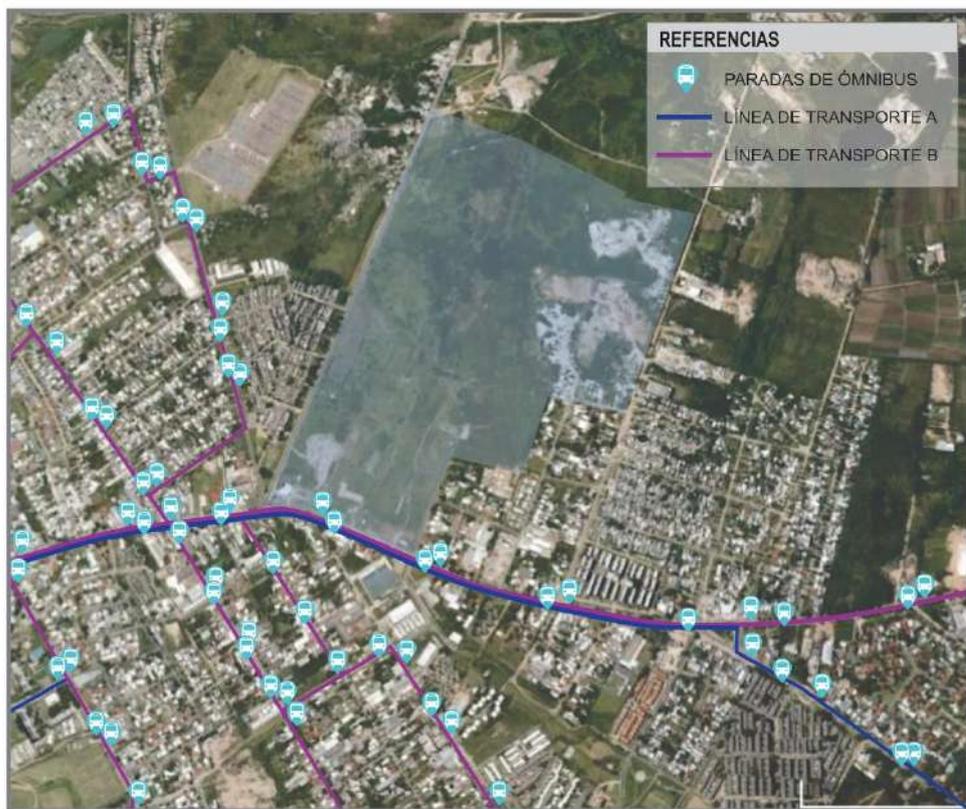


Figura 10: Relevamiento de infraestructura y movilidad.

1.7 INFORMACIÓN SOBRE EL ÁREA DE INFLUENCIA DESDE UN ABORDAJE AMBIENTAL

1.7.1 MEDIO FÍSICO

- Área

La pieza territorial en estudio (APT 21) tiene un área parcelada de 35 hás aproximadamente (no incluye el área de las vías públicas) y se ubica en la zona Noroeste del departamento de Montevideo, en la intersección de Camino Carrasco y Felipe Cardoso.

- Topografía

Acorde a la información geográfica publicada por la Intendencia de Montevideo, la pieza territorial se ubica entre las curvas de nivel con cotas +28 y +46 Cero Oficial, con una pendiente media de 1,5% en dirección y sentido S-N. La zona más alta se ubica sobre Camino Carrasco y el punto más bajo se ubica en el límite norte de la pieza, donde atraviesa una pequeña cañada.

- Geología

Acorde a la Carta Geológica, la pieza se ubica sobre la formación Libertad. La misma, se compone de lodolitas, loess y fangolitas con porcentaje variable de arenas y arcillas; corresponden a una sedimentación continental peridesértica.

- Hidrografía

La zona de estudio se ubica en la cuenca del Arroyo Carrasco. Dentro de la pieza se ubica una de sus ramificaciones afluentes, la cañada de Las canteras, cuya cuenca de

aporte nace del otro lado de Camino Felipe Cardoso. Las cotas más altas de la cuenca de dicha cañada se ubican sobre la calle Ravignani y Camino Carrasco.

La calle Camino Carrasco conforma un parte aguas de cuenca, por lo tanto, no existe aporte de escurrimientos desde el sur hacia la pieza territorial. Asimismo, la calle Felipe Cardoso, también actúa como parte agua, entre la pieza y la zona Oeste, siendo su vinculación hidráulica a través de una alcantarilla.

Felipe Cardoso tiene cunetas a ambos lados de la calzada y del lado este, donde se ubica la pieza territorial, la cuneta descarga en la cañada que atraviesa la pieza.

Acorde a la información topográfica de la IM, existiría una segunda cañada dentro de la zona en estudio, pero cuya traza no es posible de identificar en las fotos satelitales. Aun así, las imágenes muestran en esa zona baja una vegetación con un color verde más intenso, por lo cual, se entiende que efectivamente es una zona baja, con un comportamiento intermitente de curso de agua.

En la siguiente figura, se indica la presencia de ambas cañadas y sus cuencas de aporte (subcuenca 1 y 2). Se identifica un sector del territorio (subcuenca 3) que su escurrimiento se da hacia la cañada Las Canteras, pero aguas abajo de las cañadas antes mencionadas

Existe un sector, sobre Camino Carrasco que por cotas, los escurrimientos pluviales se dirigen a la mencionada vía de tránsito.(sub cuenca 4)



Figura 11: Cuencas

- Agua subterránea

Acorde a la información publicada por la IM, existe dentro de la pieza, dos registros de perforaciones para suministro de agua subterránea. Las mismas informan que la napa freática se ubica a 29 m y 59 m de profundidad.

1.7.6 GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS

La trama urbana cuenta con el servicio municipal de recolección de residuos domiciliarios mediante el sistema de contenedores en vía pública.

La recolección de residuos sólidos domiciliarios en la zona está a cargo de la División Limpieza de la Intendencia de Montevideo.

Los establecimientos con actividades que generan residuos no domiciliarios, como por ejemplo la actividad logística, no pueden utilizar el servicio de recolección domiciliaria y deben contratar un servicio especial de transporte de residuos, habilitado por la División Limpieza de la IM.

Referente a la disposición final de residuos, sobre Felipe Cardoso, a unos 1500 m del límite norte de la pieza, se ubica el relleno sanitario de residuos domiciliarios y a la misma distancia, pero sobre camino Perseverano, el relleno de seguridad de residuos peligrosos.

Se identifican además en el territorio, varios basurales y puntos de recepción irregular de residuos. Sobre la calle Felipe Cardoso y frentista al PAI en desarrollo, se identifica uno de los sitios de mayor extensión donde reciben residuos. Estos lugares, realizan tareas de clasificación y el descarte es vertido mayoritariamente a las cañadas que pasan por su terreno. Esto genera graves problemas de contaminación e inundación aguas abajo de la cuenca del Arroyo Carrasco. Particularmente, la cañada que se ubica dentro de la pieza territorial del PAI, es utilizada como vertedero de dichos descartes y de la imagen satelital se aprecia que dentro del territorio del PAI la misma presenta colmatación de residuos.

El vertido de residuos a las cañadas no solo genera un problema de contaminación, sino, una afectación a la hidráulica de los cursos de agua, disminuyendo la sección efectiva de pasaje de agua y problemas de inundación por el remanso de agua que genera.

1.7.7 - TELEFONÍA

El límite del ámbito de actuación, cuenta con líneas de telecomunicación de ANTEL instaladas. Asimismo para las comunicaciones por vía inalámbrica existen varias empresas que brindan el servicio.

1.7.8 - ENERGÍA ELÉCTRICA

El servicio es brindado por red de UTE. El tendido existente se ubica sobre Camino Carrasco y en la vereda frentista de Felipe Cardoso.

1.7.9 - GAS

La tubería de gas más cercana se ubica a 1700 m del borde este de la pieza, en Camino Carrasco y Dr. Elías Regules.

1.7.10 - ALUMBRADO PÚBLICO

Sobre las calles Camino Carrasco y Felipe Cardoso, existe servicio de alumbrado público.

La siguiente figura, corresponde a la infraestructura de alumbrado público existente en la zona. Los diferentes colores identifican el tipo de cableado existente.



Figura 13: Alumbrado público, fuente Montevimap

1.7.11 PAISAJE

El paisaje existente en el área del APT 7 y su entorno inmediato es un paisaje fragmentado. En este caso no se evidencia un valor identitario destacado. Preexisten algunos rastros vinculadas a su uso y memoria con escaso valor.

Paisaje de interfase tensionado entre lo urbano y lo rural (rural desde una mirada amplia como manto verde de uso condicionado), con aperturas visuales, tramas inconclusas, colonizaciones no regulares presentes.

1.7.12 CONFLICTOS AMBIENTALES

La proximidad de la zona con la Usina de disposición final de residuos sólidos urbanos (en actividad), los rellenos sanitarios existentes y los ya desactivados, la contaminación de cañadas, así como la actividad de clasificadores informales de residuos y la existencia de algunos asentamientos precarios en las inmediaciones, generan conflictos ambientales presentes y/o potenciales que es necesario contemplar.

1.8 INFORMACIÓN SOBRE EL ÁREA DE INFLUENCIA DESDE UN ABORDAJE URBANO TERRITORIAL

1.8.1 PIEZA A ANALIZAR

La pieza territorial de estudio se presenta como un recorte condicionado. Un área de territorio con potencial de ser y restricciones preexistentes. Presenta bordes bien caracterizados, un Camino Carrasco como espesor dinámico, con tendencia a consolidarse, usos frentistas mixtos, un frente agresivo e intenso.

Un Felipe Cardoso que ingresa a un territorio tematizado con su uso específico de disposición final de residuos para luego vincular otras situaciones urbanas manifestadas como islas disgregadas.

Al este y oeste la presencia de una trama residencial, cooperativas y viviendas con servicios escasos asociados.



Figura 14: Pieza de abordaje del PAI. Elaboración propia.

1.8.2 MIRADA ESPECÍFICA. PIEZA DE ESTUDIO

Desde un diagrama relacional donde se ubica la pieza de estudio y sus vínculos con la trama existente se puede realizar las siguientes interpretaciones:

- la pieza es en la actualidad un vacío territorial con uso escaso y oportunidad latente
- cuenta con la conectividad vinculante como para formar parte y contribuir a la dinámica urbana
- colabora con el completamiento necesario de la ciudad y del tejido barrial próximo
- permite dar respuesta a las situaciones de borde descritas en el punto anterior
- presenta un soporte hidráulico e infraestructural existente



Figura 15: Conceptualización urbano territorial

2. MEMORIA DE ORDENACION

2.1 DESCRIPCION GENERAL DEL PAI

Como se dijo anteriormente el APT en cuestión está ubicado en un ámbito o enclave territorial actualmente definido como rural productivo en el departamento de Montevideo, en el territorio del municipio F sobre el límite sur del mismo, colindante con el municipio E (Camino Carrasco). Este sector del territorio cuenta con el atributo de potencialmente transformable a suelo urbano consolidado identificado como tipo B y el número 21 que se delimita al oeste por el Camino Felipe Cardoso, al sur por Camino Carrasco, al este por un sector de suelo urbano de tejido residencial de densidad media y media baja, al norte de Camino Carrasco, limitando el sector por la calle Lugo (en sentido norte-sur) y fondos de predios frentistas a las calles Antonio Loinaz, continuación calle Carlos César Lenzi y Joaquín de la Saga; el límite norte está definido por una línea paralela a Camino Carrasco, a unos 550 mts aproximadamente de esa traza.

La superficie total de este sector de suelo a transformar es de unas 35 hás.

La realización del presente Programa de Actuación Integrada contempla los siguientes objetivos específicos:

- establecer las condiciones para el desarrollo de la Etapa 1 del APT 21 de la Ciudad de Montevideo
- plantear una propuesta de desarrollo urbanístico que contenga las previsiones de infraestructura, sistemas de transporte, sistemas naturales, drenajes, paisaje, servicios y vínculos con su entorno inmediato
- establecer de manera planificada y consistente con las determinaciones estructurales del marco planificador vigente, la adecuada inserción en el territorio del ámbito de actuación
- prever y eventualmente elaborar recomendaciones de los impactos -negativos y positivos- previsiblemente derivados del desarrollo del área con los usos establecidos
- definir aspectos normativos para el conjunto, con los parámetros urbanísticos correspondientes

2.2 CONTENIDO Y ALCANCE

En concordancia con lo establecido en el artículo 21 de la LOTDS, esta propuesta de instrumento establece:

- delimitación del ámbito
- programación de la efectiva transformación del suelo y ejecución de la misma que para el caso pudiendo contemplar cierta etapabilidad
- establecer el costo del emprendatario para su implantación en relación a una situación óptima planificada
- diseñar determinaciones estructurantes del conjunto, fundamentalmente de infraestructura vial y de drenaje
- planificar los parámetros normativos y otras normas de regulación

2.3 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

2.3.1 BASES DE UN PROYECTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO

Este verdadero islote o enclave, categorizado como de suelo rural productivo en la actualidad, se mantiene en espera de un proyecto que permita su desarrollo e incorporación para integrarse al suelo urbano consolidado.

Está definido por sus bordes principalmente por dos vías de alto tránsito que forman parte de la red vial jerarquizada del departamento:

En el sentido este-oeste por el Camino Carrasco, que tiene una funcionalidad actual y una vocación y potencialidad de conector transversal, vinculando la zona de la Unión-

Villa Española con el Este del departamento y con Canelones, y particularmente el área asociada al estructurador Veracierto. En el sentido norte-sur por el Camino Felipe Cardoso, que en la actualidad es la principal vía de acceso al sitio de disposición final de Residuos Sólidos Urbanos (Usinas de la Intendencia, por dispositivos de relleno sanitario), con toda la complejidad que implica el acceso al lugar y los flujos asociados con el mismo.

Por otra parte, existe un espacio vacante, categorizado como suelo suburbano no habitacional, entre el sector APT 21 y los predios de las Usinas de la Intendencia (concretamente linderos al de la Usina nº 5).

Sin embargo, el borde hacia el este, es de contacto con un tejido tradicional barrial, predominantemente residencial, que quedó enclavado en un área altamente compleja y conflictiva.

Para esta franja intermedia, actualmente sin uso ni destino, que podría estar afectada desde el punto de vista ambiental, proponemos la hipótesis de gestar un parque industrial tematizado, dedicado al complejo del reciclaje y la disposición final de residuos, que pueda ofrecer suelo a empresas e instituciones públicas que necesiten localizar emprendimientos productivos vinculados al ciclo de los residuos y que demanden suelo bien ubicado y conectado para tal fin. El acceso principal a este ámbito sería por el Camino Felipe Cardoso.

La gestión de dicho parque industrial demandará el desarrollo de un proceso específico de planificación, proyecto, posterior implementación y gestión público-privada, por lo que en este documento solamente se postula la propuesta del mismo.

Cabe señalar que en las actividades y emprendimientos a localizar en esta franja intermedia se deberá contar con las necesarias prevenciones de no afectación al ambiente y a la población del entorno.

En este marco y analizando el territorio como una única pieza territorial, con el fin de que las piezas sean desarrolladas y para optimizar la actividad logística productiva, así como la calidad de las áreas residenciales, se proponen los siguientes pasos:

Generar una nueva trama vial, al interno de la pieza, con una calle paralela a Camino Carrasco, que permite el fraccionamiento de los padrones que así lo requieran, y viabilizando el doble frente a otros, aportándole a la pieza cualidades óptimas para su desarrollo en cuanto a movilidad.

Afectar como traza de la Calle Cno. Vecinal en el límite norte de los padrones, generando el límite entre el área de usos mixtos con el parque industrial.

Proponer la consolidación de la pieza residencial en el sector este del área que ya tiene vocación y servicios y también accesibilidad, pudiendo dar respuesta a la demanda de suelo para desarrollar vivienda en densidad baja y media.

Diseño de buffer verde no edificandi; sobre el límite norte del área residencial, que permite también la amortiguación de pluviales que se requieran y permitir una interfase diseñada con áreas potencialmente conflictivas.

2.3.2 PREVISIÓN DE USOS DE SUELO

La propuesta de urbanización que se presenta, plantea una hipótesis de completamiento de una parte de la estructura urbana inconclusa o carente de definición de sus bordes y su estructuración interna.

Propone su organización interna a través del completamiento del viario y la realización de un amanzanado adaptado a las condiciones de lugar y la generación de oportunidades de uso compatibles con los tejidos adyacentes.

Los usos del suelo previstos y admitidos, acordes a la clasificación de Suelo Urbano Consolidado, serán básicamente las actividades logísticas y de servicios, así como industria limpia, uso mixtos, servicios, comerciales compatibles y complementarios a la vivienda y usos residenciales.

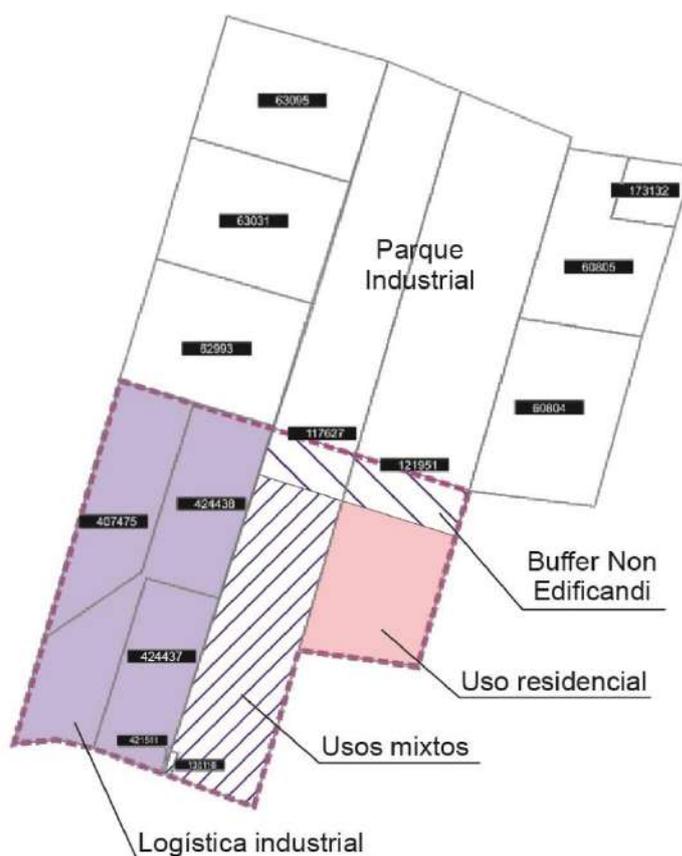


Figura 16: Usos propuestos

Pieza 1: Uso Logístico-Industrial

Área de uso preferente comercial, logístico, industria limpia de menor porte. Borde del sector sobre Camino Carrasco y Felipe Cardoso.

La propuesta se apoya en una lectura espacial y funcional de la traza de Camino Carrasco y de sus posibilidades de transformación a futuro a partir del proyecto de

ensanche del mismo. Contribuye a la conformación de una fachada urbana, calificada acorde a los valores del suelo en esta localización y a la jerarquía de la traza.

Reconoce una vocación y preexistencia de uso comercial de cierto porte y potencial para uso logístico e industrial² compatible con el medio urbano.

Permite generar una imagen identitaria calificada sobre un eje estructurador primario de la ciudad, que será jerarquizado y mejorado con las intervenciones previstas, a las que se agregan al ensanche proyectado de ambas vías.

El ensanche proyectado sobre Camino Carrasco retranquea el límite actual 25 mts.

El ensanche previsto sobre el Camino Felipe Cardoso se ajusta y acorda con Camino Carrasco en su ochava curva (cuyo diseño y dimensionado se propone modificar para no inutilizar una parcela) para lo cual se aporta una alternativa de diseño vial funcional, preservando la geometría y capacidad de utilización del predio esquina de la pieza. Se libera la intersección de Camino Carrasco con Felipe Cardoso de la afluencia de la calle Cont. Lenzi y Ravignani, distanciándolas entre ellas y de la intersección como fue estudiado, a modo de anteproyecto, por el asesor Ing. Vial en la propuesta graficada en la Lámina 00.

La infraestructura hidráulica de soporte preexistente (colectores mixtos sobre la traza de Camino Carrasco y sobre la calle Lugo) habilita la conexión al mismo y por ende un coeficiente de impermeabilización de suelo acorde al carácter urbano que adquirirá el sector y al mismo tiempo abre una ocupación de suelo esponjada y funcional, con parámetros que aseguren un adecuado escurrimiento de las aguas superficiales.

Pieza 2. Usos Mixtos

Esta pieza puede albergar parcelas de gran tamaño y también admitir fraccionamientos menores, se prevé un mix de usos preferentes, que habilite emprendimientos de carácter residencial, comercial y logístico de mediano porte. Se dispone como articulador el nuevo trazado sobre el límite este del padrón 424437.

La particularidad es su soporte en apariencia natural pero en realidad altamente modificada³ y su ausencia total de dotación infraestructural, preexistencia a atender al momento de desarrollar el sector. Su escurrimiento y permeabilidad resultan fundamentales, dado que el terreno en la actualidad está drenando naturalmente a la cuenca del Arroyo las Canteras. Preservar este aspecto se traduce en la necesidad de establecer parámetros para controlar la superficie impermeable, regular la permeabilidad del suelo.

Pieza 3. Uso Residencial

Implica la creación y habilitación de nuevo suelo urbano consolidado que se pueda destinar para uso preferente Habitacional, complementando y enriqueciendo el tejido urbano barrial preexistente. Es una pieza de contacto hacia el este con el tejido residencial barrial, pero que admite una división parcelaria generosa, apta para la localización de programas habitacionales de promoción pública y la localización de

² Aquella industria que se realiza con procesos de transformación que no suponen el desarrollo de actividades incompatibles con el medio urbano ni genera impactos significativos en el entorno, ya sea en términos de flujos de tránsito de vehículos, insumos y personas, contaminación visual o sonora, ni emanaciones o efluentes contaminantes

³ En estos predios se desarrolló durante décadas una importante industria de producción de cerámicos para la construcción, simultáneamente a actividades extractivas que alteraron radicalmente las condiciones preexistentes. Si bien estas instalaciones fueron retiradas hace tiempo y solamente quedan vestigios, los testimonios de las naves industriales, las canteras y otros elementos propios de esa industria aún están presentes en el lugar y dejan en claro el engañoso perfil de "naturalidad rural" de ese espacio

servicios y equipamientos de escala barrial como ser espacios públicos de menor escala (plazoletas, rincones infantiles), pequeño comercio, servicios educativos y sociales, etc. Dialoga con la escala local urbana, un habitar barrial, fortaleciendo y complementando la identidad local, aportando escala y viabilidad al fragmento contenido y aportando nuevas familias y nuevos equipamientos. Una integración oportuna, diseñada, digna, con una importante presencia de espacios libres y de verde.

Pieza 4. Buffer Non Edificandi

Se propone una franja Buffer de carácter non edificada acondicionada paisajísticamente. Se trata de una pieza/recorte urbano definido por una traza vial nueva, que posibilita la conectividad transversal, abriendo un trazado en el límite norte del padrón 404475. Esta conectividad es limitada a este sector y genera un atravesamiento controlado.

Al Sur de esta nueva traza, se genera una faja de suelo que con un ancho de unos 90 mts. Este Buffer interno al sector prevé atender la información recabada por los especialistas y las recomendaciones ambientales, que plantean: Los rellenos de RSU clausurados continúan con actividad biológica por 20 a 30 años posteriores a su cierre, por lo cual la Usina 5 al norte de estos padrones aún puede tener emisiones de gases y lixiviados. Por lo tanto, los predios contiguos se pueden ver afectados por emisiones de gases, olores y eventualmente contaminación por lixiviados, siendo recomendable dejar una zona de exclusión de viviendas en las proximidades de rellenos clausurados por más de 30 años.

Se considera como un criterio ambiental relevante a incorporar a la discusión sobre los usos de los padrones afectados tener en cuenta la proximidad a la zona dedicada a la disposición final de residuos urbanos e industriales a fin de no recomendar su uso para viviendas, sino que sea una zona "buffer" con la trama urbana, priorizando actividades industriales y logísticas.

En consecuencia, la generación de un Buffer verde, non edificandi, que se mantenga en propiedad de los padrones, pero que puedan contener área abierta con destino al uso público, o semi público de uso diverso, sobre todo actividades deportivas y canchas abiertas que puedan albergar los requerimientos de encuentro que demande la zona.

Esta pieza/recorte territorial demanda un proyecto de paisaje acorde, que mediante el movimiento de suelos, la definición de las escorrentías y el equipamiento vegetal complemente el efecto de filtro visual, funcional y ambiental entre áreas de potencial conflicto de usos.

2.4 REDES DE INFRAESTRUCTURA BÁSICA

2.4.1 AGUA POTABLE

El abastecimiento de agua potable para el consumo humano, será a través de la conexión a la red de OSE existente.

Cada emprendatario, a medida que se vayan instalando en el lugar, deberán gestionar ante OSE, la solicitud de conexión al servicio.

Será en el marco de dicha negociación, que OSE podrá definir que la extensión de la red para los nuevos abastecimientos sea construida por el Organismo o por cada particular. En este último caso, podrá establecer el o los posibles puntos de conexión a la red existente.

Es recomendable que cada emprendimiento logístico o industrial, en su red de abastecimiento interna al predio, cuente con reserva de agua potable para abastecer las actividades domésticas (baño y cocinas) para al menos 2 jornadas laborales, de modo de contar con una reserva en caso de inconvenientes del suministro público.

Los proyectos que requieran agua para uso diferente al doméstico (baño y cocina), deberán consultar ante OSE si es viable (acorde a la demanda estimada) que utilicen agua potable abastecida por dicho Organismo. De no ser posible, el emprendatario deberá contar con otras fuentes de abastecimiento de agua.

2.4.2 ENERGÍA ELÉCTRICA

Debido a que este servicio es suministrado por UTE/ ANTEL, cada emprendatario, a medida que se instale en el territorio, deberá gestionar la solicitud del servicio ante dicho organismo.

El posible tendido de distribución complementario al actualmente existente quedará supeditado a la coordinación con UTE y ANTEL, ante la eventual instalación de nuevos establecimientos.

2.4.3 DRENAJE PLUVIAL

Debido a la topografía de la pieza y a la incertidumbre de la tipología de emprendimientos que puedan establecerse en la misma, se propone utilizar la infraestructura existente de pluviales como receptora de los posibles escurrimientos.

Los predios frentistas a Camino Carrasco, deberán verter sus escurrimientos a la mencionada calzada. De ser necesario, se deberá prever una boca de tormenta adicional para captar dicho caudal

Los predios frentistas a Felipe Cardoso, utilizan las cunetas allí establecidas como receptoras para luego descargar en la cañada.

En caso de que se exceda el FIS en las Piezas donde se especifica este parámetro es necesario contar con sistemas de amortiguación de pluviales.

Se plantea por lo tanto, que los escurrimientos pluviales generados en cada padrón, sean conducidos a las unidades de amortiguación de caudal, internas al predio y posteriormente se encausen las aguas hacia la infraestructura pública más cercana.

Las unidades de amortiguación deberán cumplir los criterios establecidos en la "Guía de medidas de control de escurrimiento pluvial" del SEPS.

Debiendo amortiguar los escurrimientos pluviales hasta los valores de normativa actual y según los criterios establecidos en la "Guía de medidas de control de escurrimiento pluvial" del SEPS.

Considerando que se propone la apertura de nuevas calles públicas en el territorio, las mismas deberán contar a ambos lados con cunetas a cielo abierto para recepcionar los escurrimientos pluviales.

Por último, mencionar la importancia de considerar el agua pluvial como insumo a los procesos propios de cada emprendimiento. Esto es, generar reservorios de agua pluvial para su posterior uso para riego de áreas verdes, limpieza de explanadas u otros usos.

2.4.4 GAS

Considerando el tipo de actividad que se prevé se instale en el lugar, se considera que el suministro de gas no es imprescindible. Sin embargo, si algún emprendimiento lo

requiere, debido a que el suministro de gas está a cargo de empresas privadas, quedará a criterio de cada emprendatario el estudio de las diferentes alternativas de suministro y sus gastos asociados.

2.4.5 INFRAESTRUCTURA VIAL

La red vial propuesta constituye uno de los elementos más importantes que condicionan el funcionamiento del sector. El APT se encuentra dentro de la Zona B, en el límite con la Zona A, en una ubicación tal que tendrá posibilidad de vincularse con la malla vial con vehículos de carga con PBMA de hasta 24 toneladas sin restricción horaria y que tendrá directa accesibilidad a la malla autorizada para PBMA mayor a 24 toneladas a través de las vías preferentes de carga con permisos de circulación en carácter de excepción.

Es así que el desarrollo de actividades logísticas dentro de este Programa de Actuación Integrada resulta compatible con la reglamentación en cuanto a tránsito refiere. Debiéndose desarrollar una serie de medidas que permitan el correcto funcionamiento de la zona en caso que se concrete el uso de la malla vial por camiones de porte.

Se propone generar una nueva trama vial, al interno de la pieza, con una calle paralela a Camino Carrasco, habilitando la circulación Este-Oeste, que permite el fraccionamiento de los padrones que así lo requieran en lotes de tamaños apropiados para desarrollos con el destino propuesto y viabilizando el doble frente a otros, aportando a la pieza cualidades óptimas para los desarrollos logísticos en cuanto a movilidad.

El tránsito de carga será separado del núcleo residencial y podrá circular al interno de la pieza, también salvando los conflictos vehiculares tanto en Camino Carrasco como en Felipe Cardoso. Obligando a los emprendimientos a realizar todos los procesos de carga y descarga dentro de los predios, sin afectar las sendas vehiculares.

La propuesta separa la llegada de Ravignani (del cruce actual), haciéndola llegar a Felipe Cardoso en ángulo recto (preservando la cancha de futbol barrial existente), con el fin de alivianar y descomprimir la llegada de Felipe Cardoso a Con. Carrasco.

La traza Continuación Lienzi que se realizará manteniendo el límite administrativo de los padrones, llegará lo más perpendicular posible también a la calle Felipe Cardoso. La distancia entre Camino Carrasco y Ravignani así como entre esta última y Continuación Lienzi es de 100 mts aproximadamente, lo que se verifica como una distancia apta y razonable para el desarrollo del tránsito en la zona, evitando la confluencia de todas las calles a un mismo punto y los problemas que esto conlleva.

Se propone la afectación de la nueva calle perpendicular a Camino Carrasco, centrada al eje de límite Este del padrón 424437, en una primera etapa hasta la calle Continuación Camino Lienzi, manteniendo la afectación de calle hasta el trazado de la afectación de calle límite norte de la pieza.

Se proyecta el trazado de Lugo y la continuación Lugo hasta el Parque Industrial, generando el límite entre las piezas 2 y 3.

Todas las calles internas serán de 6 mts de ancho (17 mts de afectación de faja) con una senda peatonal, y cunetas.

Ver Lámina 01.

2.4.6 SERVICIO DE SANEAMIENTO Y DISPOSICIÓN DE EFLUENTES

Debido a que dentro de la pieza territorial se prevén diferentes usos de suelo, la calidad de los efluentes también hay que diferenciarla y por ende su gestión previo a

su vertido a colector. Asimismo, si bien existe infraestructura de saneamiento en el límite del APT, particularmente sobre las calles Lugo y Joaquín de la Sagra, debido a que se ubican a cotas más alta, las posibilidades de conexión a dicha red en general quedan dependiendo de infraestructuras de bombeo.

- Sobre la calidad de los efluentes se menciona lo siguiente:

Pieza 1: zona logística- industrial

De concretarse actividades logísticas, la calidad de los efluentes es similar a los domiciliarios ya que son generados en baños y cocinas del personal. Sin embargo, los emprendimientos industriales pueden generar efluentes muy diferentes, en cuyo caso, para poder disponerlos a colector, deben cumplir con el Decreto 253/79 y modificativos en cuanto a su calidad; por lo tanto, los emprendimientos industriales deberán contar con sistemas de tratamiento de efluente previo vertido.

Pieza 2: zona de usos mixtos

Debido a que permite tanto uso residencial como logístico, es válido lo anteriormente mencionado.

Pieza 3: zona residencial

La calidad del efluente es apto para ser vertido al sistema de colectores existente.

- Referente a la disposición final de los efluentes, basados en la información topográfica de la IM, también haremos algunos comentarios:

Debido a la topografía de la pieza y a las características de los emprendimientos a desarrollar, no es posible pensar en una infraestructura única y común que brinde servicio a toda la pieza.

Pieza 1: zona logística industrial

Presenta dos sectores, al norte y sur de la calle proyectada paralela a Camino Carrasco. Los predios frentistas a Camino Carrasco podrán evaluar la viabilidad de generar un colector a gravedad ubicado en la vereda de dicha vía y que se conecte a la red existente en el límite suroeste de la pieza. El sector frentista a Felipe Cardoso, para conectarse a la red pública, deberá generar infraestructura de bombeo.

Todo emprendimiento, por tanto, deberá contar con un sistema de saneamiento, el cual deberá ser aprobado por el Servicio de Estudios y Proyectos de la IM.

Pieza 2: zona de usos mixtos

Existe un sector frentista a Camino Carrasco y a la calle Lugo, zona al sur de la calle proyectada continuación de Carlos Cesar Lenzi, la cual deberá evaluar verter sus efluentes a la red ubicada en dichas calles. Al norte de dicha calle proyectada, debido a que la topografía natural es más baja que la infraestructura de saneamiento existente, dicho sector deberá concentrar sus efluentes y realizar un bombeo hasta la red pública.

Pieza 3: zona residencial

Esta zona presenta la fortaleza de ubicarse muy cercana a los colectores de aguas servidas y por lo tanto, sus efluentes deberán ser vertidos a dicha red. Como contraparte, la debilidad de este sector es la topografía natural, cuyo punto bajo se encuentra a contraflujo de los colectores. Por lo tanto, este aspecto debe ser tenido en cuenta al momento del diseño de la zona, de modo de servir de saneamiento mediante drenaje por gravedad.

2.4.7 GESTIÓN DE RESIDUOS

Será responsabilidad de cada emprendimiento, la eliminación y gestión responsable de sus residuos. Para ello, deberán presentar ante el Servicio de Evaluación de la Calidad y Control Ambiental, Departamento de Desarrollo Ambiental, un Plan de Gestión de residuos sólidos, acorde lo estipula resolución N° 3451 de la IM del 7 de agosto de 2017.

2.4.8 CRONOGRAMA DE EJECUCION

En relación al padrón 424437, Libra finalizará la obra del centro logístico en Diciembre de 2017.

En relación al padrón 407475, UNILAM S.A finalizará la obra aprobada en Noviembre de 2018.

La infraestructura planteada para la Etapa 1 (Libra - Unilam) se propone finalizarla en paralelo a la finalización de las obras de Unilam S.A..

Propuesta de ejecución de posibles etapas iniciales:

- E1: comienzo de ejecución de calle nueva Cont. Lenzi iniciando las obras desde Felipe Cardoso hacia el Este hasta completar el tramo del padrón 424437.
- E2: ajuste de traza de la Calle Ravnani en su llegada a Felipe Cardoso y semaforización del cruce Cno. Carrasco y Felipe Cardoso
- Etapa máxima: ejecución de toda la infraestructura propuesta.

Se entiende que ante el desarrollo del padrón 424438 y liberación de la afectación de la rotonda del cruce podría ejecutarse la etapa denominada E2 y se estimada que esta obra se pueda concretar en un plazo de unos 2 o 3 meses.

Ver lámina 02.

2.4.9 NORMATIVA PROPUESTA

Ver Lámina 03

- ACONDICIONAMIENTO PAISAJÍSTICO

Se exigirá junto con la gestión de viabilidad de implantación de cada empresa, y para cada predio, una propuesta de acondicionamiento paisajístico (que incluya tratamiento vegetal, pavimentos y cartelería del establecimiento).

- ALTURA MÁXIMA DE EDIFICACIONES

Se determinarán valores diferenciales según las piezas territoriales:

Pieza 1: Se admitirá una altura máxima de edificación de 15 mts.

Pieza 2: Se admitirá una altura máxima de edificación de 13 mts.

Pieza 3: Se admitirá una altura máxima de edificación de 9 a 13 mts.

- RETIROS FRONTALES

Frente a Camino Carrasco: 15 mts. con un ensanche previsto de 55 mts.

Frente a Felipe Cardoso: 15 mts con un ensanche previsto de 30 mts.

Para las vías que limitan Pieza 1 y 2: 7 mts.

Para el resto de las vías: 5 mts (vías existentes o afectaciones de calles futuras).

- RETIROS LATERALES Y POSTERIOR

Se determinarán valores diferenciales según las piezas territoriales:

Piezas 1 y 2: Se establece una faja de retiro lateral y/o posterior de dimensión no menor a la altura de las construcciones que disten de las divisorias una dimensión menor o igual a su propia altura. En ningún caso el retiro perimetral podrá ser inferior a 10 mts.

Pieza 3: 5 mts.

- FACTOR DE OCUPACIÓN

Se determinarán valores de FOS diferencial para todas las piezas y se regulará el % de impermeabilización del suelo que se admitirá en cada una.

Pieza 1: FOS 60%

Pieza 2: FOS 40%

Pieza 3. FOS 60%

Pieza 4: "Buffer Non Edificandi" tendrá un valor de FOS de 0%

- FACTOR DE IMPERMEABILIZACIÓN DEL SUELO (FIS)

Pieza 1: FIS 75%

Pieza 2: FIS 50%

Pieza 3: NO SE DETERMINA FIS Para los predios de la pieza 3 "Nuevo suelo residencial". No se define FIS por ser urbano consolidado con destino habitacional.

Pieza 4: "Buffer Non Edificandi" tendrá un valor de FIS 0

- TRATAMIENTO Y USO DE LAS ÁREAS AFECTADAS POR RETIRO FRONTAL

Los emprendimientos cuyo porcentaje de impermeabilización de suelo (PIS) supere los valores de FIS, deberán incluir en sus proyectos, unidades de amortiguación de caudal.

Los criterios de diseño y la aprobación de dichas unidades, son de competencia del Servicio de Estudios y Proyectos de Saneamiento de la IM.

- ÁREA MÍNIMA ADMISIBLE DE PREDIO

10.000 m² (se admitirán los padrones preexistentes de áreas inferiores, y los derivados del nuevo trazado vial).

- TRATAMIENTO Y USO DE LAS ÁREAS AFECTADAS POR RETIRO FRONTAL

Podrá ocuparse el retiro frontal en un máximo de 25 m² edificados, a los efectos de construir con materiales de carácter desmontable, garitas de acceso, pórticos de seguridad u otro tipo de instalación que tenga como objetivo el control de ingreso al predio.

El área correspondiente a estas edificaciones será contabilizada en el FOS.

Podrá ocuparse dicho retiro con actividades a cielo abierto como las de circulación y estacionamiento de vehículos. Se excluye la utilización del retiro frontal con actividades o estructuras que impliquen una ocupación permanente como, depósito de materiales o emplazamiento de instalaciones mecánicas u otras infraestructuras de cierto porte implantadas sobre el nivel del suelo. Para las actividades autorizadas, se

permite realizar pavimentos que ocupen como máximo el 30% del área de retiro frontal.

- TRATAMIENTO Y USO DEL RETIRO PERIMETRAL

Las áreas afectadas por retiro perimetral deberán mantenerse en condiciones adecuadas, con acondicionamiento vegetal y permeabilidad visual, propios del paisaje que se promueve.

En dicho retiro no se admiten construcciones de ningún tipo, salvo cercos o similares con las características establecidas para estos elementos en la presente normativa.

Fuera de la faja mínima de 5 mts de retiro perimetral se admite el depósito de materiales o productos a cielo abierto hasta un máximo de 1.35 mts de altura, no permitiéndose ocupar con estos materiales más del 30% del total de la superficie del retiro perimetral.

- CERCOS

A efectos de lograr la vinculación visual que se promueve para el ámbito, los cercos que separan la propiedad pública de la privada y los cercos perimetrales correspondientes a las divisorias entre predios, podrán ser opacos o macizos solamente hasta una altura máxima de 1,40 mts.

Sobre dicha altura, podrá completarse el cerco con elementos calados (rejas de hierro o madera, tejidos de alambre, etc.), respetando una proporción de huecos no inferior al 70% por metro cuadrado, no pudiendo superar una altura máxima total (sector opaco o macizo más parte calada) de 2.50 m.

- USO DEL SUELO PREFERENTE

Pieza 1: No habitacional con servicios y equipamientos complementarios.

Se entiende por uso no habitacional el que tiene por finalidad exclusiva o principal el desarrollo de actividades industriales, logísticas y terciarias de nueva generación (tecnologías de la información, investigación y desarrollo, actividades empresariales, etc.) que demandan infraestructuras urbanas de significación para el correcto desarrollo de las mismas y su inserción armónica en la trama.

En cuanto a la industria se admite en el ámbito del APT, la industria seca y sin efluentes industriales líquidos.

Pieza 2: No habitacional con servicios y equipamientos complementarios.

Se entiende por uso no habitacional el que tiene por finalidad exclusiva o principal el desarrollo de actividades logísticas y terciarias de nueva generación (tecnologías de la información, investigación y desarrollo, actividades empresariales, etc.) que demandan infraestructuras urbanas de significación para el correcto desarrollo de las mismas y su inserción armónica en la trama. Por otra parte, se admitirán locales comerciales de pequeño porte, de abastecimiento diario al servicio del área correspondiente al PAI y su entorno inmediato.

No se admite Desarrollos Industriales.

Pieza 3: Nuevo Suelo Residencial. Uso habitacional preferentemente. Por otra parte, se admitirán locales comerciales de pequeño porte, de abastecimiento diario al servicio del área correspondiente al PAI y su entorno inmediato.

Pieza 4: Área Buffer non Edificandi.

En cuanto a la conectividad la pieza se presenta servida y el diseño se inserta de manera apropiada. La movilidad deberá ser complementada con nuevas paradas

ubicadas en puntos estratégicos de la nueva trama a medida que el desarrollo lo requiera.

El diseño contemplado para toda la UA1 prevé espacios públicos que, desde su construcción, gestión y preservación, nutrirán el sector norte de la ciudad de identidad. Caracterizando esta área de un verde predominante.

3. MEMORIA ECONOMICA

3.1 ANÁLISIS ECONÓMICO

El territorio que se analiza en este documento se encuentra categorizado como Potencialmente Transformable por las Directrices Departamentales; esto verifica la viabilidad y oportunidad de proponer un cambio de usos y un desarrollo del área, tanto por su concordancia con el cambio de categoría establecido por la normativa vigente, como por su compatibilidad con los equipamientos logísticos de su entorno.

Se verifica en otras zonas de la ciudad sometidas a estos cambios de uso y al desarrollo de actividades de tipo logísticas y comerciales, la sinergia que se crea en el mercado, despertando, asimismo, interés por transformaciones de suelo para otros propietarios en la pieza a desarrollar.

Este enclave territorial sobre Camino Carrasco, ha ido modificándose en los últimos años, generando un dinamismo de diversas actividades (del tipo público, de visitantes, de asentamiento de empresas, de centros deportivos, de barrios residenciales de alto nivel económico), que desde la heterogeneidad le aportan a toda esta área un potencial dinamizador diferencial.

Con respecto a la revalorización del suelo, las fuentes primarias de información a las que se accede en esta primera etapa (Registro de la Propiedad Inmobiliaria -RPI-, valores catastrales, oferta inmobiliaria, cotizaciones de agentes inmobiliarios calificados y examen de situaciones similares), arrojan los siguientes datos:

Área del terreno padrón 424437. LIBRA: 3,37 Has.

Área del terreno padrón 407475. UNILAM: 4,12Has

Tabla 3-1: Fuente propia: Valorización del Suelo.

Revalorización del suelo en dólares	Cantidad de Ha	Valor actual de la Ha (USD)	Valor actual del terreno de Alenur	Valor luego cambio categoría /HA	Valor del terreno	Revalorización
LIBRA	3,37	210.000	707.700	315.000	1.061.550	353.850
UNILAM	4,12	210.000	865.000	315.000	1.297.800	432.800

Por cambiar de categoría el suelo, el proyecto deberá hacer efectivo el pago de la revalorización de la tierra, como el Mayor Aprovechamiento siendo este el 5% neto de la diferencia entre el valor futuro y el valor actual.

LIBRA: $353.850 * 0.05 = \text{U}\$\$ 17.692.$

UNILAM: $432.800 * 0.05 = \text{U}\$\$ 21.640$

En suma el mayor aprovechamiento por esta etapa 1 será de: USD 39.332

En la evaluación del Programa de Actuación Integrada para el APT 21, se deben considerar variables como: la extensión de la pieza territorial y los distintos propietarios particulares de los padrones, el hecho de que no todos los involucrados en el área hoy

están participando activamente de este cambio de Uso de Suelo; lo que lleva al desarrollo por etapas de acuerdo a las voluntades manifiestas de realizar el cambio de uso del suelo.

En la medida que distintos predios se desarrollen, los otros podrán ir considerando viables y oportunos desarrollos logísticos, inmobiliarios, comerciales de acuerdo a flujos de inversiones y retorno de beneficios que se darán con la consolidación de la pieza, se irá etapabilizando el desarrollo de las infraestructuras, de modo de hacer viable el cumplimiento de los proyectos, iniciando en la Etapa 1 por los padrones propiedad LIBRA y UNILAM quienes desarrollaran en sus predios los programas logísticos que tiene autorizados por IM y que propondrán la construcción de la infraestructura que los acompañe y queda expresada en este capítulo. Ver Punto 2.4.8. Cronograma de ejecución y Ver Lámina 02.

3.2 MONTO DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS

En la Lámina 2 etapa de máxima planificada de la propuesta, grafica las infraestructuras que se deberán afrontar cuando la totalidad de la pieza cuente con la actividad logística propuesta.

En la misma lámina se grafica la etapa de mínima que deberán afrontar LIBRA Y UNILAM denominada Etapa 1, como consecuencia del desarrollo de este PAI. Esta obra será la Calle Nueva Cont. Lenzi, desde Felipe Cardoso, por el límite del padrón 40745 hasta el final del padrón 424437, sumando un total de 256 mts lineales de traza, con un ancho de faja de 10 m con un ancho de 7 m (un ancho total de 17m), una senda peatonal en uno de sus lados y cunetas a ambos lados que aseguren la conducción de las aguas pluviales a los puntos de descarga.

Según presupuestos aportados por empresas constructoras que trabajan en la zona, el costo de la construcción de esa calle tendrá con ancho total de 17 m, un ancho útil de rodadura de 10m con un espesor de balasto de 20cm compactados y cunetas laterales, realizando el retiro de 0,50 m de tierra negra en los 17 m de ancho y un relleno de 14 m de ancho y de 0.30 m de espesor con arcilla, es el siguiente: costo 256 mts lineales de calle nueva: \$ 1.130.769 + IVA (38.990 usd + IVA).

En tanto a las CARGAS que ambos proyectos destinarán en materia de inversión en Infraestructura que se desarrollará para el desarrollo de la unidad en sí misma, así como para las áreas cercanas se estima lo siguiente:

Tabla 3-2: Costo de revalorización

Variable	Dólares
REVALORIZACIÓN DE TERRENO	786.650
INVERSIÓN TOTAL infraestructura- CARGA	47.568
Costo por Revalorización	39.332

3.3 INVERSIÓN TOTAL ESTIMADA

En Suma las cargas y beneficios de los emprendimientos de LIBRA y UNILAM, de las tablas anteriores, se calcula como el 5% de la diferencia entre el valor futuro de todos los terrenos una vez efectivizado el cambio de categoría y la suma de su valor en las

actuales condiciones y las inversiones realizadas en infraestructuras. En este caso, el costo por la revalorización quedará absorbido dentro de las cargas a efectivizar por el emprendatario en infraestructura.

Mayor aprovechamiento a pagar: $39.332 - 47568 = - 8235$ USD

LIBRA:

La inversión prevista por Libra para el desarrollo del Proyecto Logístico Centro de Distribución Camino Carrasco, se estima para los rubros "Construcción, leyes sociales y otros (mudanza, equipamiento) en U\$S 3.160.000; excluyendo de este valor el precio de la tierra."

UNILAM S.A:

La inversión prevista por UNILAM S.A para el desarrollo del Proyecto Depósito y Distribución de la empresa, se estima en USD 1.500.000 para los rubros "Construcción, leyes sociales y otros (mudanza, equipamiento); excluyendo de este precio el valor de la tierra".

4. MEMORIA DE GESTIÓN

4.1 APROBACIONES

4.1.1 APROBACIÓN DEL MTOP DE ESTRUCTURA VIAL

Será la Intendencia de Montevideo, responsable del Instrumento, y por tanto tendrá la responsabilidad de dar cumplimiento a lo establecido en el art. 25 de la Ley 18308, solicitar al MTOP el informe de incidencia, donde éste podrá expedirse respecto a la estructura vial propuesta y sus vinculaciones con la red vial de jurisdicción nacional. *

4.1.2 ETAPABILIDAD DE LA PROPUESTA

Las etapas propuestas, parten de asegurar la viabilidad del desarrollo de la primera de ellas. No obstante, para poder avanzar en el desarrollo de toda la unidad será responsabilidad de gestión de cada actor:

- Por parte del propietario de los predios 424437, 407.475 - ETAPA 1.: desarrollo y ejecución de las acciones territoriales propuestas.
- Gestiones de la Intendencia de Montevideo: afectación de liberación al uso público de la Calle Nueva inicio de gestiones de afectaciones para todo el trazado propuesto.
- Intendencia de Montevideo: Planteo de negociación liberación de la afectación de la rotonda del cruce podría ejecutarse la etapa denominada E2: ajuste de traza de la Calle Ravignani en su llegada a Felipe Cardoso y semaforización del cruce Cno. Carrasco y Felipe Cardoso.

Ver Lámina 02

4.1.3 MEDIDAS CAUTELARES, PARA LA UNIDAD DE ACTUACION

Se establecerá que hasta tanto no se desarrollen las respectivas unidades de actuación, conforme al modelo territorial propuesto en el presente instrumento, quedan suspendidos en los ámbitos que no cumplan con estos requisitos, los fraccionamientos de predios, así como permisos de emplazamiento y/o construcción para cualquier actividad, -salvo la unifamiliar, es decir una vivienda por predio-.

Solo la Junta Departamental de Montevideo, a iniciativa del Intendente ó iniciativa propia y con informes técnicos que avalen las garantías mínimas respecto a la no afectación del Modelo Territorial aprobado para la Unidad territorial, podrá levantar la cautela, sin que ello signifique precedente.

5. MEMORIA DE PARTICIPACION

5.1 MARCO LEGAL DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La participación, estará sustentada en los procesos de elaboración de los instrumentos de Ordenamiento Territorial legislados por la ley N°18308 de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible.

En forma complementaria, estará contextualizada en el marco legal de la ley N°18567 de Descentralización y Participación Ciudadana, la ley N°18381 de Acceso a la Información Pública entre otras

5.2 MAPA DE ACTORES Y PARTES INTERESADAS

Se identifican los siguientes actores relevantes a los que se sugiere informar de las instancias de participación previstas.

5.2.1 NIVEL NACIONAL

MTOP (Ministerio de Transporte y Obras Públicas).

MVOTMA (Ministerio de vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente) MGAP (Ministerio de Ganadería, Agricultura y pesca).

OSE (Obras Sanitarias del Estado).

UTE (Usinas Termoeléctricas del Estado).

5.2.2 NIVEL DEPARTAMENTAL Y LOCAL

Gobierno de Canelones (especialmente áreas más relevantes para el tipo de proyecto: Dirección de Gestión Territorial, Dirección General de Obras, Secretaría de Desarrollo local y Participación).

Cámara de Industrias el Uruguay.

CALOG (Cámara Uruguaya de Logística).

INALOG (Instituto Nacional de Logística).

Departamentos y Divisiones de la IdM involucradas con las diferentes temáticas que aborda el PAI.

MUNICIPIO F –alcalde y concejales-

Centro Comunal Zonal correspondiente a la zona 09.

5.2.3 NIVEL LOCAL SOCIAL

Organizaciones no Gubernamentales (agrupaciones gremiales, vecinales, culturales y Religiosas).

Consejo Directivo de Cooperativas de Vivienda aledañas.

Vecinos de la zona en general.

Empresas de la zona.

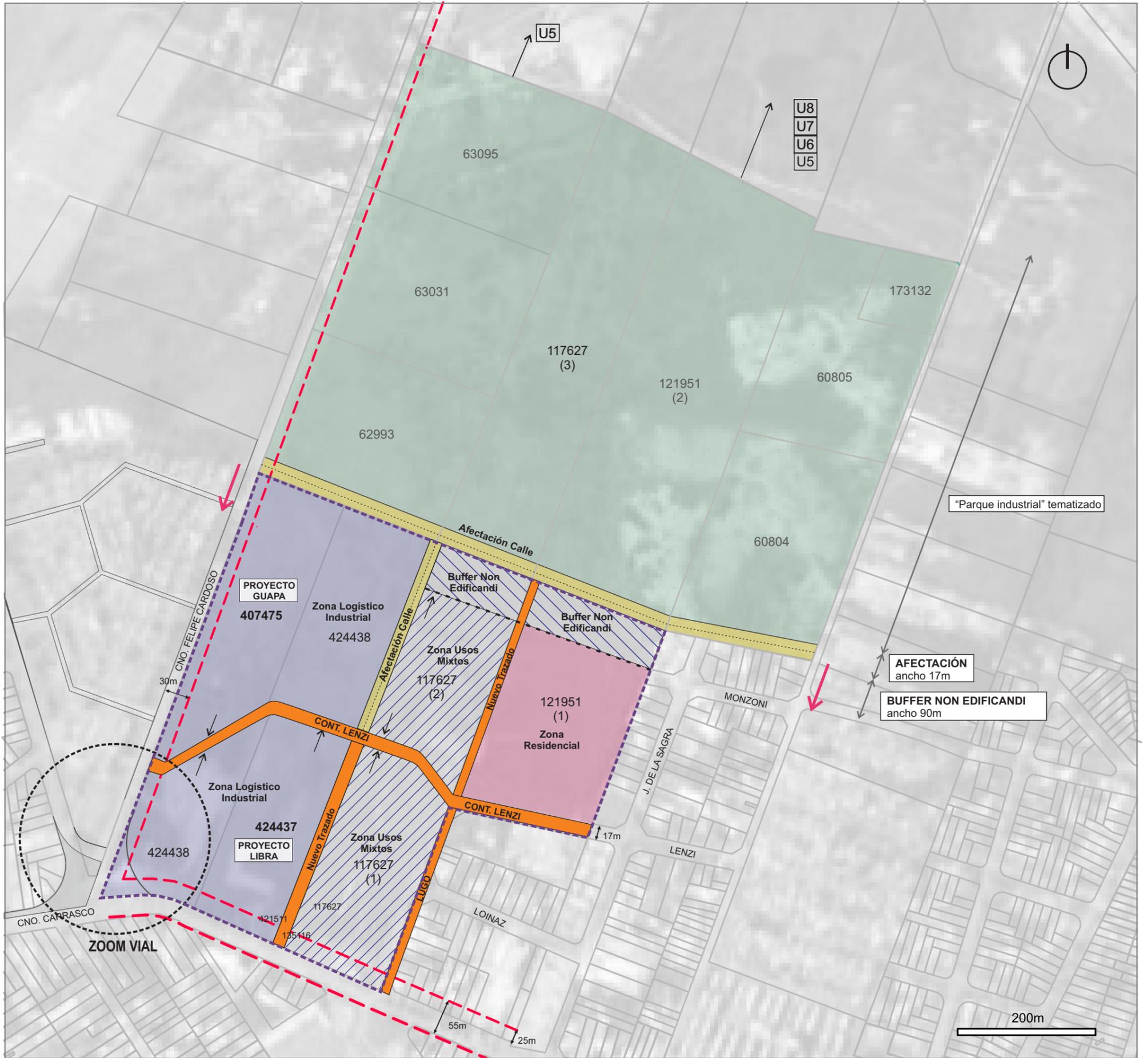
5.2.4 PUESTA DE MANIFIESTO

5.2.5 ALEGACIONES RECIBIDAS DURANTE PUESTA DE MANIFIESTO

5.2.6 INFORMES DE INCIDENCIA RECIBIDOS

5.2.7 AUDIENCIA PÚBLICA

6. LÁMINAS



REFERENCIAS //

- Padrones
- Padrón N° 407475 y 424437
- Sugerencia
- Viario Propuesto
- Ensanche Cno. Carrasco / Ensanche Cno. Felipe Cardoso
- Usinas (5, 6, 7 y 8): Sitio de disposición final de residuos sólidos.
- Pieza territorial Buffer - "parque industrial" tematizado
- Zona usos logístico industrial
- Zona uso residencial
- Zona usos mixtos
- Buffer non edificandi

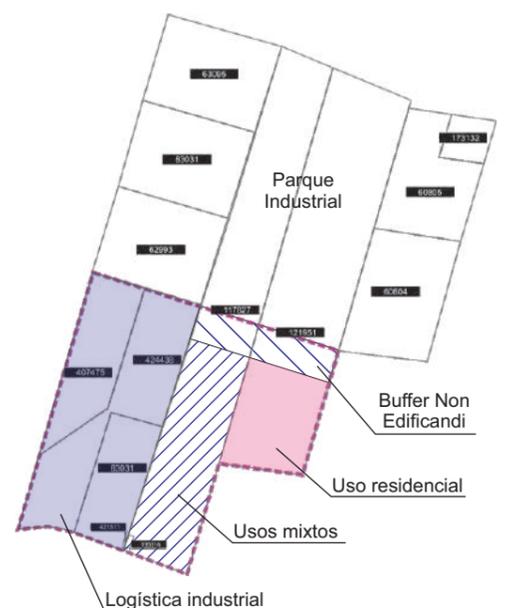
1. Sector de Suelo con atributo Potencialmente Transformable

- Suelo a Transformar TIPO B - APT - 21 - Este de Cno. F. Cardoso

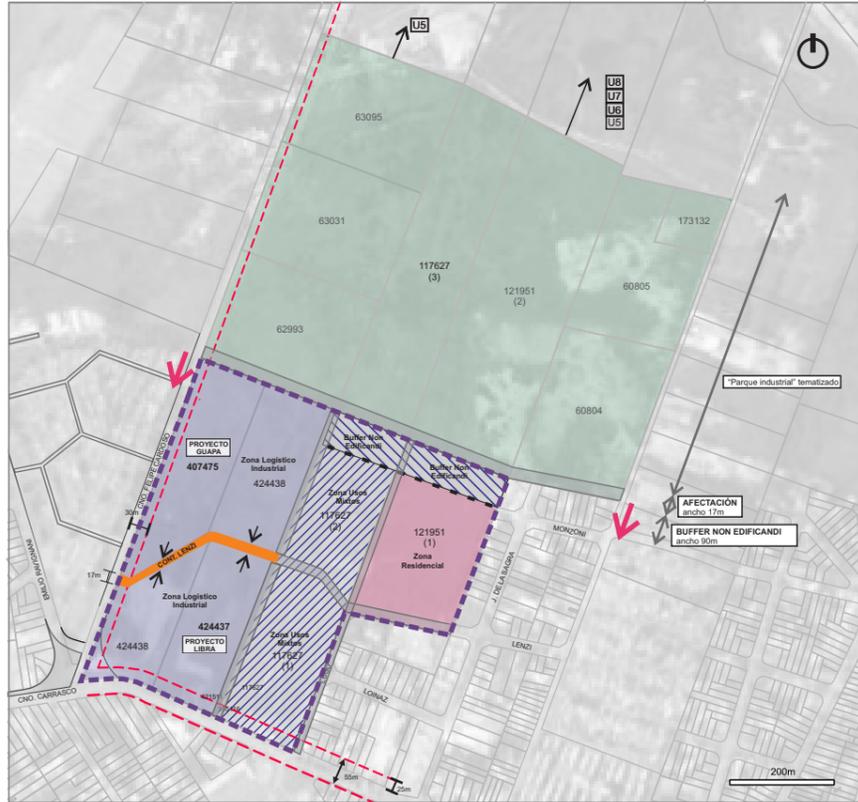
ZOOM VIAL



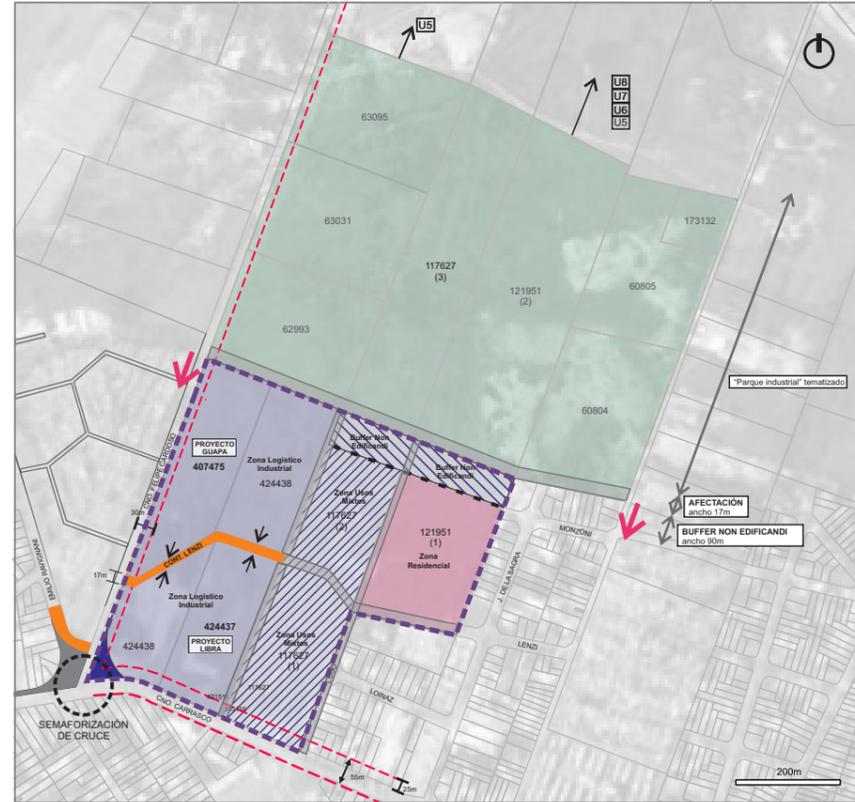
LIMITE DE PADRONES



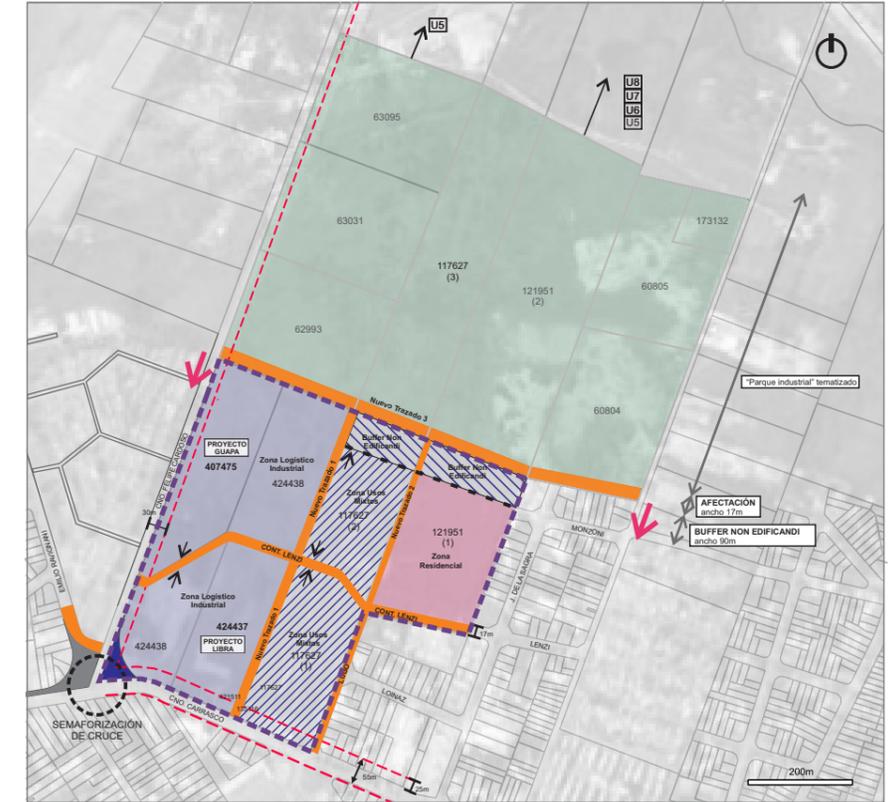
ETAPA 1



ETAPA 2



ETAPA MÁXIMA



REFERENCIAS //

- Padrones
- Padrón N° 407475 y 424437
- Viario Propuesto
- Ensanche Cno. Carrasco / Ensanche Cno. Felipe Cardoso
- Usinas (5, 6, 7 y 8): Sitio de disposición final de residuos sólidos.

- Pieza territorial Buffer - "parque industrial" tematizado
- Zona usos logístico industrial
- Zona uso residencial
- Zona usos mixtos
- Buffer non edificandi

- Incorporación a la manzana, ajuste de encuentro Emilio Ravnani y Cno. Felipe Cardoso
- Incorporación al padrón 424436, ajuste de encuentro Cno. Carrasco y Cno. Felipe Cardoso

1. Sector de Suelo con atributo Potencialmente Transformable

- Suelo a Transformar TIPO B - APT - 21 - Este de Cno. F. Cardoso



REFERENCIAS	H máx	FOS	FIS	USO
 P1 - Logístico Industrial	15	60	75	Logístico/ Industrial Especializado
 P2 - Zona de Usos Mixtos	13	40	50	Logístico/Especializado Usos Mixtos
 P3 - Nuevo Suelo Residencial	9 a 13	60	-	Habitacional
 P4 - Buffer non edificandi	-	-	-	non edificandi

-  Ensanche Cno. Carrasco y Cno. Felipe Cardoso
-  Retiro frontal frente a Cno. Carrasco y Cno. Felipe Cardoso: 15 mts.
-  Retiro frontal para las vías que limitan Pieza 1 y 2: 7 mts.
-  Retiro frontal para el resto de las vías: 5 mts. (vías existentes o afectaciones de calles futuras)
-  Factor de Ocupación del Suelo
-  Factor de Impermeabilización del Suelo

7. ANEXOS

7.1 TABLAS DE EXPEDIENTES RELACIONADOS A LIBRA S.A.

Información I1	6410-001720
Información I2	2016-6410-98-00074
Trámite en consulta	2016-6401-98-000027
PdC	4113-012182-13

7.2 TABLAS DE EXPEDIENTES RELACIONADOS UNILAM S.A.

Información I1	2016-6410-98-000220
Información I2	2017-6410-98-000033