

DOCUMENTO DE AVANCE

MEMORIA DE ORDENACIÓN

**PROGRAMA DE ACTUACIÓN INTEGRADA
COMPLEMENTARIO
NODO LOGÍSTICO CEBOLLATÍ (PAIC-NLC)**

Versión revisada - incorporación de ajustes técnicos y normativos
PAIC-NLC • Nodo Logístico Cebollatí

1. Objeto, alcance y componentes de la actuación

1.1. Objeto y alcance de la Memoria de Ordenación

La presente **Memoria de Ordenación** forma parte del Programa de Actuación Integrada Complementario del Nodo Logístico Cebollatí (PAIC-NLC) y contiene la propuesta de ordenación territorial correspondiente al ámbito localizado en el padrón N.º 10.976 de la 3.ª Sección Catastral del departamento de Treinta y Tres.

El ámbito se encuentra actualmente categorizado como **Suelo Rural Productivo con atributo de Potencialmente Transformable a Suburbano**, de acuerdo con las Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de Treinta y Tres. Dicho atributo prevé la posible transformación del sector, cuya concreción requiere la formulación y aprobación del correspondiente Programa de Actuación Integrada.

En este marco, el PAIC-NLC establece las condiciones territoriales para la transformación del ámbito y la incorporación de usos y actividades vinculados a las funciones logística y portuaria, definiendo su organización espacial y funcional, así como las condiciones de uso, ocupación, protección, infraestructura, gestión y seguimiento aplicables.

Las determinaciones contenidas en el presente instrumento constituyen el marco territorial para el desarrollo de las actuaciones previstas dentro de su ámbito, sin perjuicio de las autorizaciones ambientales, hidráulicas, portuarias, viales y demás habilitaciones sectoriales que correspondan de acuerdo con la normativa vigente.

1.2. Ámbito territorial de la actuación

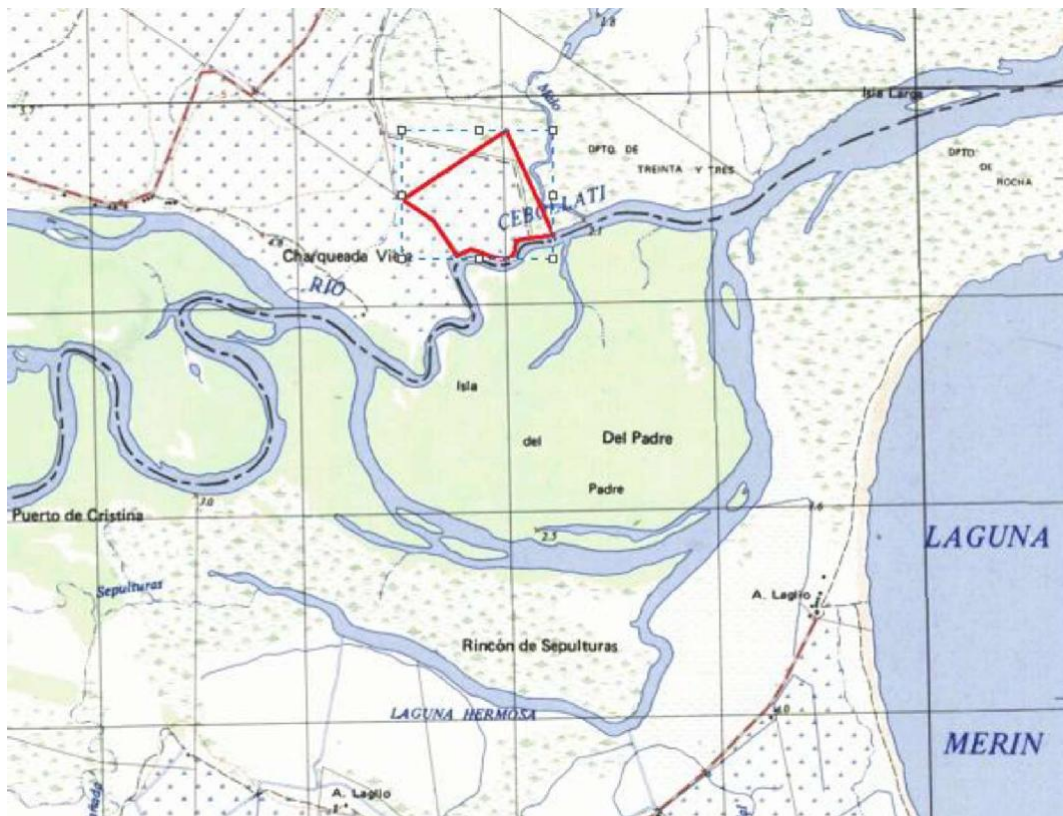
La propuesta se desarrolla sobre el padrón N.º 10.976 de la 3.ª Sección Catastral de Treinta y Tres, con una superficie de **40 hectáreas**, localizado sobre la margen norte del río Cebollatí, en el paraje Paso del Peludo, próximo a General Enrique Martínez-La Charqueada.

El padrón constituye la unidad territorial directamente comprendida por la transformación y sobre la cual se aplican las determinaciones del PAIC.

La ordenación considera, asimismo, las relaciones funcionales del ámbito con el territorio circundante, particularmente con el río Cebollatí y la Laguna Merín, la red vial y la caminería de acceso, las áreas rurales productivas próximas y las infraestructuras externas necesarias para el funcionamiento del nodo. Estas relaciones forman parte de la inserción territorial de la actuación, sin modificar la delimitación del ámbito directamente regulado por el instrumento.

La propuesta toma como base las condiciones territoriales identificadas y analizadas en la **Memoria de Información**, particularmente la relación con el sistema hídrico del bajo Cebollatí,

la condición inundable del predio, la matriz agroproductiva existente, los valores ambientales y paisajísticos, los usos sociales vinculados al río y las condiciones actuales de accesibilidad e infraestructura.



1.3. Síntesis de las actuaciones y componentes proyectados

El Nudo Logístico Cebollatí comprende la implantación de un conjunto de infraestructuras terrestres, logísticas y portuarias articuladas funcionalmente entre el acceso al predio, la plataforma operativa y el frente fluvial sobre el río Cebollatí.

La actuación prevista comprende, en términos generales, los siguientes componentes:

- **Camino de acceso**, de aproximadamente 6 km de longitud y 8 m de ancho, destinado a vincular el nodo con la red vial existente y permitir el ingreso y egreso de vehículos de carga.
- **Acondicionamiento y terraplenado de las áreas operativas**, con un volumen estimado del orden de 250.695 m³, destinado a conformar las plataformas requeridas para la implantación de las infraestructuras y actividades previstas.

- **Plataforma de consolidación y operación de cargas**, con una superficie aproximada de 4.400 m², destinada a las operaciones de recepción, manipulación, acondicionamiento y transferencia de mercaderías.
- **Área fiscal**, con una superficie aproximada de 3.200 m², vinculada a las actividades de control y gestión de las cargas.
- **Infraestructura para almacenamiento de graneles**, con una capacidad proyectada del orden de 8.000 m³.
- **Edificaciones administrativas, de control y apoyo**, con una superficie aproximada de 350 m², destinadas a las funciones administrativas y a los servicios asociados a la operación del nodo.
- **Frente portuario sobre el río Cebollatí**, compuesto por un muelle de aproximadamente 220 m de longitud y las instalaciones necesarias para la operación y transferencia de cargas entre los modos terrestre y fluvial.
- **Dragado y acondicionamiento de las condiciones de navegación**, asociado a una profundidad operativa del orden de 3,30 m para el nivel hidrológico de referencia H80%.
- **Operación fluvial mediante barcas**, considerando como embarcación de referencia unidades de aproximadamente 90 m de eslora, 14 m de manga y 3 m de calado, con capacidad de transporte del orden de 2.400 toneladas.
- **Infraestructura de abastecimiento eléctrico**, mediante una extensión de red de media tensión de aproximadamente 11 km hasta el área de implantación.
- **Sistema de abastecimiento y potabilización de agua**, incluyendo una unidad con capacidad aproximada de 2,5 m³/h.
- **Infraestructuras complementarias de circulación interna, drenaje pluvial, saneamiento, servicios y apoyo operativo**, necesarias para el funcionamiento de las distintas actividades comprendidas en el nodo.

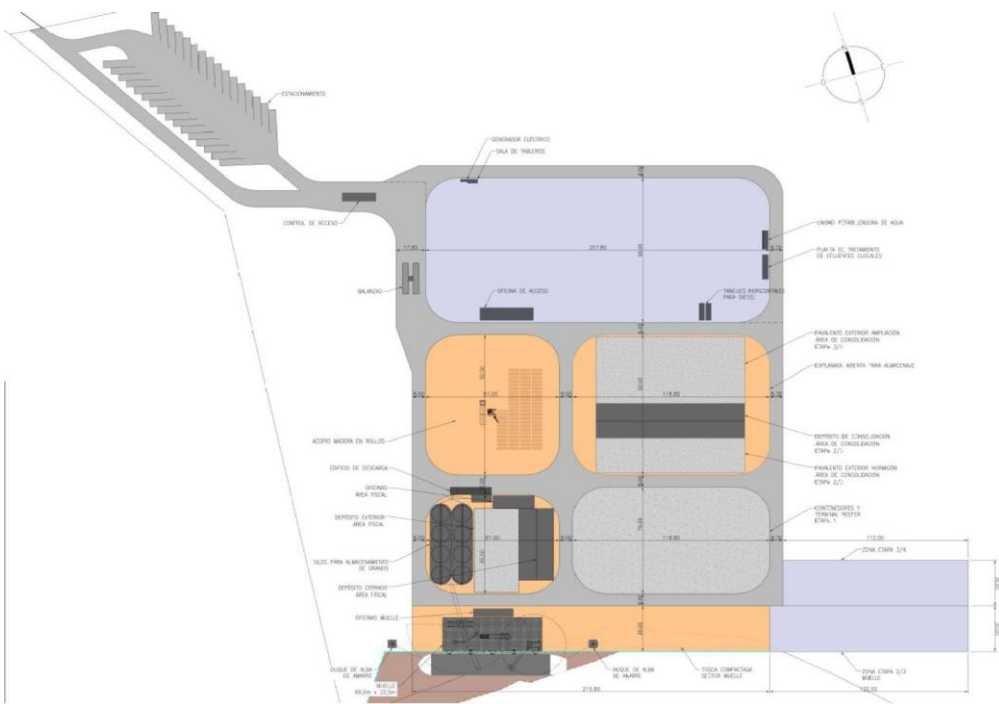
Estos componentes no se implantan como actuaciones independientes, sino como partes de un mismo sistema funcional. El acceso terrestre permite el ingreso de las cargas hacia las áreas de recepción y control, desde donde se vinculan con los sectores de almacenamiento, consolidación y operación y, posteriormente, con el frente portuario para su transferencia al modo fluvial.



En términos funcionales, la secuencia general prevista puede sintetizarse como:

acceso terrestre → recepción y control → almacenamiento y operación → transferencia → frente portuario.

Esta estructura funcional constituye la base física para la definición de la ordenación interna del ámbito.



ÁREAS Y CAPACIDADES NLC			
Nº	ÁREA GENERAL	DESCRIPCIÓN	SUPERFICIE/ CAPACIDAD
1	TERMINAL DE CONTENEDORES	CONTENEDORES Y TERMINAL REEFER	7.970 m ²
		ZONA ETAPA 2/3 MUELLE	3.600 m ²
		ZONA ETAPA 3/4	3.360 m ²
2	TERMINAL GRANELERA	SILOS	8.000 m ³
		TOSCA COMPACTADA SECTOR MUELLE	6.475 m ²
		MUELLE HORMIGON ARMADO	1.350 m ²
3	ZONAS DE ACOPIO	ACOPIO DE MADERA EN ROLLOS	7.110 m ²
		EXPLANADA ABIERTA P/ ALMACENAJE	10.585 m ²
4	ÁREA DE CONSOLIDACIÓN	DEPÓSITO CERRADO	2.025 m ²
		DEPÓSITO EXTERIOR HORMIGÓN	2.025 m ²
		ÁREA DE AMPLIACIÓN	3.960 m ²
5	ÁREA FISCAL	OFICINAS	200 m ²
		DEPÓSITO CERRADO	990 m ²
		DEPÓSITO EXTERIOR HORMIGÓN	1.485 m ²
6	ÁREA DE ADMINISTRACIÓN	OFICINAS DE ACCESO	255 m ²
TOTAL ÁREA NLC		63.815 m ² *	*Superficie total aproximada (excluye volúmenes en m ³)

1.4. Criterio general de ordenación

A partir de las características de las actuaciones previstas y de las condiciones territoriales identificadas en la Memoria de Información, el PAIC establece una organización diferenciada del padrón, procurando concentrar las intervenciones de mayor intensidad en los sectores necesarios para el funcionamiento logístico y portuario y establecer condiciones específicas para aquellos espacios que requieren protección, amortiguación o menor grado de transformación.

La ordenación deberá, por tanto, articular espacialmente:

- el frente portuario y las instalaciones directamente asociadas a la operación fluvial;
- las áreas logísticas, operativas y de almacenamiento;
- las áreas administrativas, fiscales y de servicios;
- los accesos y circulaciones internas;
- las infraestructuras y servicios necesarios para el funcionamiento del nodo; y
- los sectores sujetos a protección, amortiguación o restricciones específicas derivadas de las condiciones ambientales, hídricas y territoriales del ámbito.

Sobre esta estructura se desarrollan en los capítulos siguientes las determinaciones específicas relativas a **categorización y subcategorización del suelo, zonificación interna, régimen de usos, condiciones de ocupación y edificación, sistema de movilidad y accesibilidad, infraestructuras, protección ambiental y paisajística, gestión y seguimiento.**

La presente **Memoria de Ordenación** forma parte del Programa de Actuación Integrada Complementario del Nodo Logístico Cebollatí (PAIC-NLC) y contiene la propuesta de ordenación territorial correspondiente al ámbito localizado en el padrón N.º 10.976 de la 3.ª Sección Catastral del departamento de Treinta y Tres.

El ámbito se encuentra actualmente categorizado como **Suelo Rural Productivo con atributo de Potencialmente Transformable a Suburbano**, de acuerdo con las Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de Treinta y Tres. Dicho atributo establece una previsión de transformación del sector, cuya concreción requiere la formulación y aprobación del correspondiente Programa de Actuación Integrada.

En este marco, el PAIC-NLC ordena la transformación territorial del ámbito para la incorporación de usos y actividades vinculados a la función logística y portuaria, estableciendo su organización espacial y funcional y las condiciones de ocupación, protección, infraestructura y gestión aplicables.

La propuesta se desarrolla sobre el padrón 10976 de la 3° Sección catastral de Treinta y Tres, que cuenta con una superficie de **40 hectáreas**, localizada sobre la margen norte del río Cebollatí, en el paraje Paso del Peludo, próximo a General Enrique Martínez-La Charqueada. El padrón constituye la unidad territorial directamente comprendida por la transformación y sobre la cual se aplican las determinaciones del instrumento.

La ordenación considera asimismo las relaciones funcionales del ámbito con el territorio circundante, particularmente con el río Cebollatí y la Laguna Merín, la red vial y la caminería de acceso, las áreas rurales productivas próximas y las infraestructuras requeridas para el funcionamiento del nodo. Estas relaciones forman parte de la inserción territorial de la actuación, sin modificar la delimitación del ámbito directamente regulado por el PAIC.

La propuesta de ordenación se sustenta en las condiciones territoriales identificadas en la Memoria de Información, particularmente en la relación del ámbito con el sistema hídrico del bajo Cebollatí, su condición inundable, la matriz agroproductiva existente, los valores ambientales y paisajísticos, los usos sociales vinculados al río y las condiciones de accesibilidad e infraestructura.

A partir de estas condiciones, el instrumento establece una ordenación diferenciada del ámbito, articulando las áreas destinadas a las funciones portuarias, logísticas, operativas y de servicios con los sectores sujetos a condiciones específicas de protección, amortiguación o menor intensidad de intervención.

Las determinaciones del PAIC constituyen el marco territorial para el desarrollo de las actuaciones previstas dentro de su ámbito, sin perjuicio de las autorizaciones ambientales, hidráulicas, portuarias, viales y demás habilitaciones sectoriales que correspondan de acuerdo con la normativa vigente.

2. Criterios y lineamientos de ordenación

La ordenación del PAIC-NLC se estructura mediante criterios rectores que orientan las determinaciones desarrolladas en los capítulos siguientes. Estos lineamientos no sustituyen la regulación específica de categorización, zonificación, ocupación, infraestructura, protección, ejecución y gestión, sino que establecen la lógica general que las articula.

2.1. Transformación concentrada y diferenciada del ámbito

La transformación se concentra en los sectores funcionalmente necesarios para la actividad logística y portuaria, evitando una ocupación homogénea del padrón y manteniendo áreas de menor intensidad de intervención vinculadas a la ribera, la amortiguación y el funcionamiento territorial del entorno.

2.2. Incorporación del sistema hídrico a la estructura de ordenación

La dinámica hídrica y la condición inundable del ámbito se incorporan como componentes estructurantes de la ordenación. La transformación deberá preservar la continuidad hidráulica y subordinar las soluciones de implantación, relleno y drenaje a las determinaciones establecidas en el Capítulo de Sistema hídrico, inundabilidad y drenaje (Capítulo 8).

2.3. Ordenación diferenciada de la ribera del río Cebollatí

La intervención sobre la ribera se concentra en el tramo estrictamente necesario para la función portuaria, mientras que los restantes sectores mantienen un régimen de menor transformación. Esta diferenciación se concreta mediante la zonificación Sector de Ribera Intervenida - Frente Portuario (SRI)-Sector Ribera no Intervenida (SRN) - Sector Plataforma Logística (SPL) desarrollada en el Capítulo Zonificación y régimen de usos (capítulo 5).

2.4. Integración de las funciones ambientales y paisajísticas

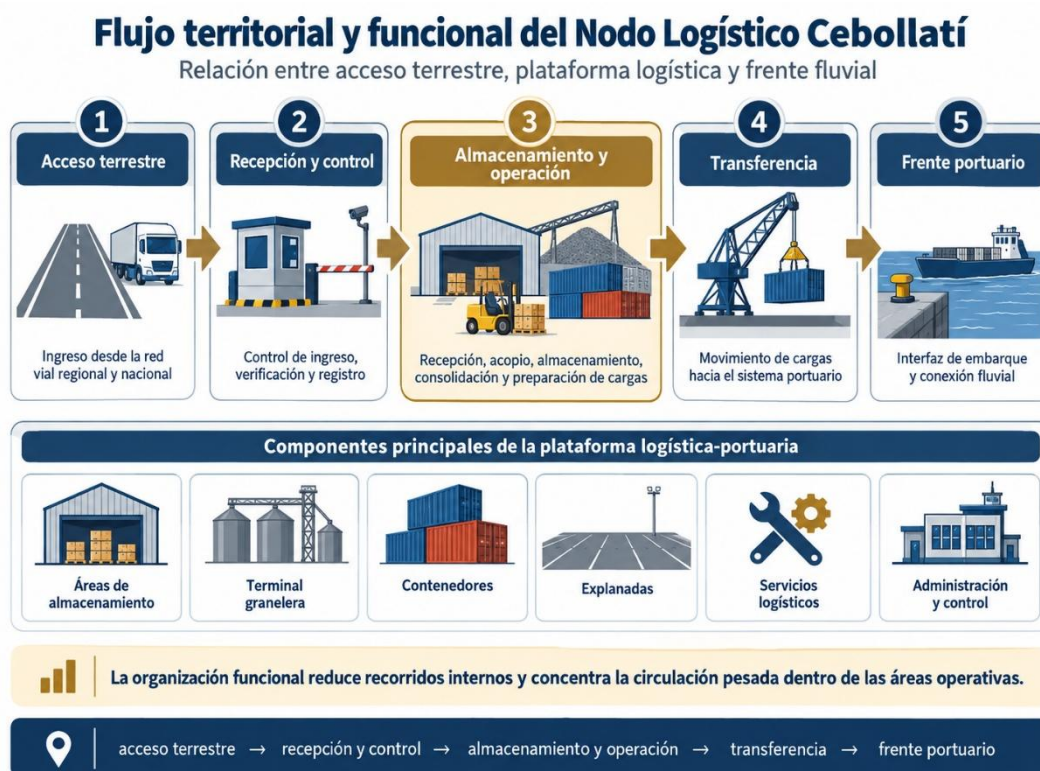
Las funciones ambientales y paisajísticas se integran a la ordenación mediante la concentración de las instalaciones, la preservación de sectores de menor intervención y la regulación específica de las actuaciones con incidencia sobre el suelo, el agua, la ribera y el paisaje.

2.5. Especialización funcional sin extensión sobre la matriz rural circundante

La transformación queda territorialmente contenida dentro del ámbito del PAIC y no modifica la categoría ni el régimen de usos de los suelos rurales circundantes. El Nodo se configura como una pieza especializada inserta en una matriz territorial que mantiene su carácter predominantemente agroproductivo.

2.6. Articulación entre la plataforma terrestre y el sistema portuario

La organización funcional articula la plataforma terrestre de recepción, almacenamiento y preparación de cargas con el frente portuario de transferencia al modo fluvial. Esta relación constituye la secuencia operativa básica del modelo territorial.



2.7. La accesibilidad como parte del sistema territorial del nodo

La accesibilidad se considera parte estructural de la actuación. El sistema se apoya en la red vial existente y en las adecuaciones necesarias para asegurar la continuidad entre la conectividad regional, la caminería de aproximación y la circulación interna del Nodo.

2.8. Infraestructuras y servicios integrados al modelo

Las redes de agua, saneamiento, energía, telecomunicaciones y demás servicios necesarios se integran al modelo territorial y se concentran preferentemente en los sectores operativos y de soporte, conforme a las determinaciones del Capítulo 10.

2.9. Compatibilidad con los usos existentes del sistema fluvial

La nueva función portuaria se incorpora a un sistema fluvial de usos múltiples. La ordenación adopta un criterio de coexistencia con la pesca artesanal, navegación local, abastecimiento, recreación y demás funciones preexistentes, bajo las condiciones establecidas en el Capítulo Compatibilidad con los usos y funciones preexistentes del territorio.

2.10. Transformación por etapas

La materialización del Nodo podrá desarrollarse progresivamente, siempre dentro de la estructura territorial aprobada y bajo las condiciones de habilitación, infraestructura y plazo establecidas en el Capítulo Etapas y condiciones de ejecución.

2.11. Síntesis de los lineamientos de ordenación

En conjunto, los lineamientos definen una transformación concentrada, funcionalmente diferenciada, integrada al sistema hídrico y territorialmente acotada, que articula plataforma terrestre, frente portuario, accesibilidad, servicios y sectores de menor intervención.

3. Modelo territorial y organización de la propuesta

El Modelo Territorial expresa la organización espacial adoptada para el padrón N.º 10.976. Se estructura como una pieza especializada de carácter logístico-portuario, compuesta por un núcleo operativo terrestre, una interfaz portuaria, áreas de soporte, un sistema de movilidad y sectores de ribera de menor intervención.

3.1. Estructura territorial

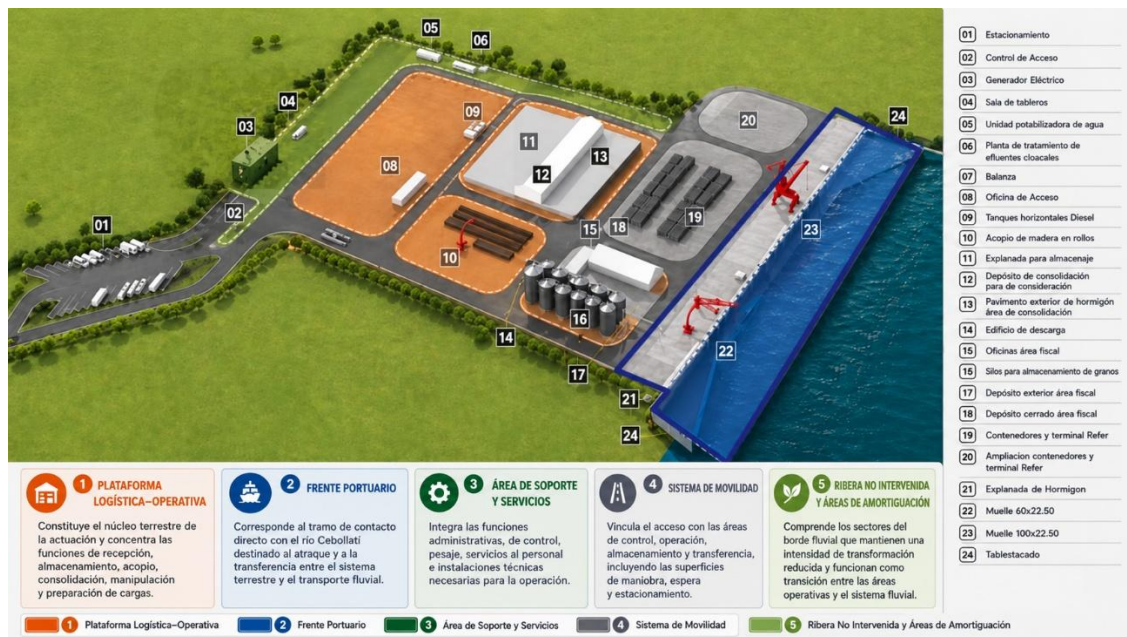
Plataforma Logística-Operativa. Constituye el núcleo terrestre de la actuación y concentra las funciones de recepción, almacenamiento, acopio, consolidación, manipulación y preparación de cargas.

Frente Portuario. Corresponde al tramo de contacto directo con el río Cebollatí destinado al atraque y a la transferencia entre el sistema terrestre y el transporte fluvial.

Área de Soporte y Servicios. Integra las funciones administrativas, de control, pesaje, servicios al personal e instalaciones técnicas necesarias para la operación.

Sistema de Movilidad. Vincula el acceso con las áreas de control, operación, almacenamiento y transferencia, incluyendo las superficies de maniobra, espera y estacionamiento.

Ribera No Intervenida y Áreas de Amortiguación. Comprende los sectores del borde fluvial que mantienen una intensidad de transformación reducida y funcionan como transición entre las áreas operativas y el sistema fluvial.



3.2. Organización funcional

La organización responde a la secuencia principal: acceso terrestre → control de ingreso → recepción y operación logística → almacenamiento y preparación de cargas → transferencia → frente portuario. Esta secuencia orienta la disposición de las instalaciones sin sustituir la zonificación normativa definida en el Capítulo 5.

Organización funcional

La organización responde a la secuencia principal: acceso terrestre → control de ingreso → recepción y operación logística → almacenamiento y preparación de cargas → transferencia → frente portuario.

NODO LOGÍSTICO CEBOLLATÍ
 LOGÍSTICA • PRODUCCIÓN •
 CONECTIVIDAD REGIONAL



Esta secuencia orienta la disposición de las instalaciones sin sustituir la zonificación normativa definida en el Capítulo 5.

ORDENAMIENTO TERRITORIAL | NODO LOGÍSTICO CEBOLLATÍ

3.3. Síntesis del modelo territorial

El modelo se resume en tres componentes: núcleo operativo logístico-portuario; sistema de soporte, movilidad e infraestructuras; y sistema de transición y menor intervención. Sobre esta estructura se aplican las determinaciones de categorización, zonificación, usos y ocupación.

4. Categorización y subcategorización del suelo

La categorización del suelo constituye una de las determinaciones estructurantes del PAIC-NLC. En el presente capítulo se define la categoría de destino propuesta y se establecen las condiciones que deberán verificarse para su incorporación definitiva al instrumento.

4.1. Situación de partida

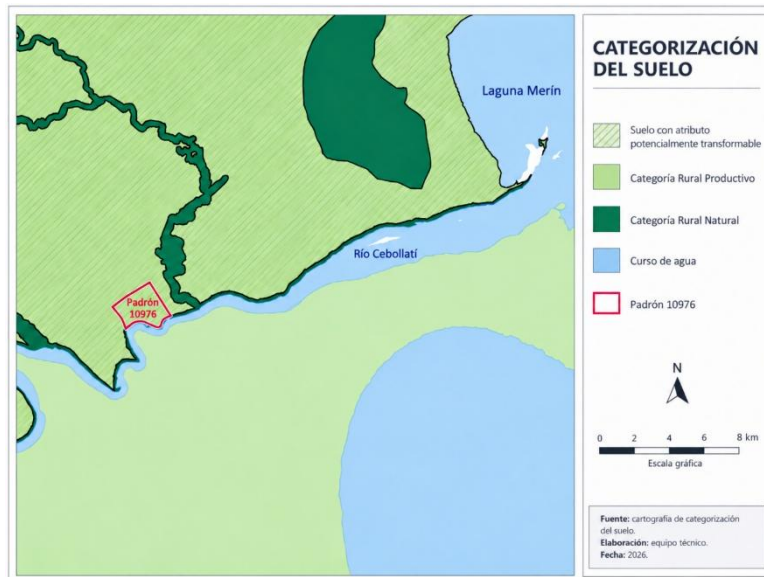
El padrón N.º 10.976 se encuentra actualmente comprendido en la categoría **Suelo Rural, Subcategoría Rural Productivo**, con **Atributo de Potencialmente Transformable a Suburbano**.

La situación vigente debe interpretarse a partir de las Directrices Departamentales aprobadas por Decreto Departamental N.º 07/2013 y de las modificaciones introducidas por el Decreto Departamental N.º 8/2026. El artículo 154 del instrumento de 2013, que no fue expresamente sustituido por la revisión de 2026, asigna el atributo de Potencialmente Transformable a Suburbano a determinadas áreas rurales próximas a la desembocadura de los ríos Tacuarí y Cebollatí. Para el río Cebollatí, la previsión comprende el tramo de 8 km medido desde su desembocadura en la Laguna Merín, dentro de una franja de hasta 3.000 metros desde sus márgenes, para emprendimientos industriales, agroindustriales, de servicios o logísticos de gran porte.

El padrón N.º 10.976 se encuentra comprendido dentro de esta previsión departamental. El atributo de Potencialmente Transformable constituye una previsión de planificación y no modifica por sí mismo la categoría rural vigente, cuya transformación requiere la aprobación del correspondiente Programa de Actuación Integrada.

La situación territorial de partida queda definida, por tanto, como:

Suelo Rural - Subcategoría Rural Productivo - con Atributo de Potencialmente Transformable a Suburbano.



4.2. Categorización propuesta

Como categoría de destino del ámbito se propone:

Suelo Categoría Suburbano - Subcategoría Suburbano con Destino a Infraestructuras, con uso principal logístico-portuario.

La subcategoría propuesta corresponde a la prevista en el artículo 63 de las Directrices Departamentales de Treinta y Tres, aplicable a áreas destinadas a actividades agroindustriales, industriales, de servicios, logísticas y de producción de energía y que excluye las construcciones con fines habitacionales. La misma disposición prevé su admisión previo estudio caso a caso por parte de la Intendencia, por lo que la aplicación de esta subcategoría al padrón deberá quedar expresamente valorada en el procedimiento de aprobación del PAIC.

La categoría de destino resulta concordante con la naturaleza funcional definida por el modelo territorial: una pieza especializada destinada a la recepción, almacenamiento, acondicionamiento y transferencia de cargas, vinculada a una infraestructura portuaria fluvial y a los servicios e instalaciones necesarios para su funcionamiento.

El destino logístico-portuario constituye, en consecuencia, el **uso principal que especializa la subcategoría dentro del ámbito del PAIC**, sin necesidad de crear una nueva denominación de suelo distinta de las previstas por el ordenamiento departamental.

4.3. Alcance territorial de la transformación

La propuesta de transformación comprende, el ámbito correspondiente al padrón N.º 10.976, con una superficie de 40 hectáreas, coincidente con el perímetro de actuación definido por el PAIC. Este alcance deberá interpretarse conjuntamente con la verificación jurídico-hidráulica prevista en el numeral 4.4.

El padrón se considera una única unidad territorial de actuación, sin perjuicio de la diferenciación interna establecida mediante la zonificación pormenorizada.

La asignación de una única categoría primaria al ámbito no supone, sin embargo, condiciones uniformes de utilización u ocupación sobre la totalidad de su superficie. Las diferencias internas derivadas de la función portuaria, la plataforma logística, las áreas de soporte, la ribera no intervenida y los sectores de amortiguación se resuelven mediante la **zonificación pormenorizada**, que establece para cada sector usos, intensidades de ocupación y condiciones específicas de intervención.

De este modo se mantiene una distinción clara entre:

categorización del suelo, que determina el régimen territorial general del ámbito;

y **zonificación**, que regula las distintas condiciones de uso y ocupación dentro de esa categoría.

4.4. Condición de inundabilidad y categorización

La condición de inundabilidad constituye un condicionante jurídico y territorial previo a la transformación y no se modifica ni elimina por efecto de la categorización propuesta.

El padrón forma parte de la planicie aluvial e inundable del bajo Cebollatí. En consecuencia, cualquier transformación deberá interpretarse conjuntamente con las determinaciones hídricas y de ocupación del PAIC y no como una habilitación general para elevar, rellenar o impermeabilizar la totalidad del inmueble.

El artículo 9 literal b) del Decreto N.º 128/026 declara no transformables las zonas inundables identificadas por los instrumentos de ordenamiento territorial o resultantes de la aplicación del Decreto N.º 30/020, salvo que la planificación departamental previa hubiera considerado posible revertir dicha condición habiendo tenido en cuenta estudios hidrológicos e hidráulicos que hubieran permitido la asignación del atributo de Potencialmente Transformable.

Esta excepción es particularmente relevante para el NLC porque el padrón N.º 10.976 integra una planicie aluvial e inundable, pero al mismo tiempo las Directrices Departamentales de Treinta y Tres le asignaron previamente el atributo de Potencialmente Transformable a Suburbano, mediante el régimen del artículo 154 aplicable al tramo inferior del río Cebollatí.

Para el padrón N.º 10.976 existe una previsión departamental previa de potencial transformabilidad establecida por el artículo 154 de las Directrices. En consecuencia, este extremo deberá ser acreditado o resuelto expresamente durante el proceso de aprobación del instrumento.

El literal d) del artículo 9 establece otra exclusión, distinta de la inundabilidad: son no transformables los padrones o partes de padrones alcanzados por una declaración de Humedal de Importancia Ambiental e inscriptos en el Registro creado por el Decreto N.º 228/025.

El Decreto N.º 228/025 creó dicho Registro, administrado por DINABISE, y prevé además la inscripción en el Registro de la Propiedad de las resoluciones que individualicen los padrones alcanzados.

En este punto la norma es bastante precisa: para que opere directamente la exclusión del artículo 9.d debe existir una individualización jurídica del padrón o parte de él como Humedal de Importancia Ambiental y su correspondiente inscripción. La sola ubicación del inmueble dentro del sistema ambiental Laguna Merín-Bañados del Este, su inclusión en inventarios de humedales, áreas de interés para la conservación o figuras como Ramsar no equivale jurídicamente a esa inscripción parcelaria.

En la documentación actualmente incorporada al PAIC no existe constancia de que el padrón N.º 10.976 haya sido individualizado mediante resolución e inscripto en el Registro de Humedales de Importancia Ambiental. Por tanto, con los antecedentes disponibles no corresponde afirmar que el padrón se encuentra comprendido en la prohibición del artículo 9.d.

Esto no significa que el humedal carezca de protección ambiental. Aun tratándose de un humedal no declarado, el Decreto N.º 228/025 prevé la intervención de DINABISE cuando determinadas autorizaciones puedan implicar desecación, drenaje u obras análogas. Para los humedales declarados, la regulación considera obras análogas al drenaje, entre otras, los rellenos, canales, caminería y obras de protección frente a inundaciones cuando produzcan las afectaciones previstas por la norma.

Existe además una cuestión de aplicación temporal, dado que el procedimiento del PAIC se inició antes de la publicación del Decreto N.º 128/026.

El Decreto no contiene una disposición transitoria que excluya expresamente a los PAI que ya se encontraban en elaboración. Desde una lectura jurídico-administrativa prudente, la circunstancia de que la comunicación de inicio sea anterior puede ser relevante respecto de las exigencias formales que el nuevo artículo 6 impone específicamente a esa comunicación; no parece razonable considerar inválido retroactivamente un acto de inicio que se realizó conforme al régimen vigente en ese momento.

4.5. Relación entre categorización y modelo territorial

La categoría de destino Suburbano con Destino a Infraestructuras constituye el soporte jurídico propuesto para el modelo territorial del PAIC-NLC, sujeto a las verificaciones establecidas en los numerales precedentes.

Dentro de ella, la ordenación mantiene diferentes grados de transformación. Las áreas logísticas y portuarias concentran los usos y ocupaciones de mayor intensidad; las instalaciones de soporte se integran funcionalmente a aquellas; y los sectores de ribera no intervenida y amortiguación mantienen condiciones restrictivas de uso y ocupación.

La protección de estos últimos sectores se instrumenta mediante la zonificación y el régimen de usos correspondiente y no implica, en principio, la asignación de una categoría primaria diferente.

De esta forma, la categoría de destino y el modelo territorial mantienen una relación directa: una pieza suburbana especializada, internamente diferenciada mediante zonas con distintos usos, intensidades y condiciones de intervención, cuya efectiva transformación deberá quedar jurídicamente habilitada en la aprobación definitiva del instrumento.

5. Zonificación y régimen de usos

La zonificación desarrolla el Modelo Territorial definido para el PAIC-NLC y establece la organización pormenorizada del ámbito de actuación, diferenciando sectores de acuerdo con su función dentro del sistema logístico-portuario y con las condiciones particulares de ocupación e intervención que corresponden a cada uno.

La propuesta reconoce una única unidad territorial de actuación, pero diferencia internamente sectores con distinta función e intensidad de transformación. La zonificación no modifica la categorización general establecida para el ámbito, sino que precisa las condiciones de utilización del suelo dentro de la categoría propuesta.

Se establecen tres sectores:

Sector de Ribera Intervenida - Frente Portuario (SRI); Sector de Plataforma Logística Integrada (SPL); y Sector de Ribera No Intervenida - Protección y Amortiguación (SRN).

5.1. Sector de Ribera Intervenida – Frente Portuario (SRI)

El Sector de Ribera Intervenida corresponde al tramo del borde del río Cebollatí directamente afectado a la operación portuaria.

Constituye la interfaz entre la plataforma logística terrestre y el sistema de transporte fluvial y concentra las instalaciones necesarias para el atraque, carga, descarga y transferencia de mercancías.

El **uso principal** del sector es el portuario y de transferencia modal.

Son usos complementarios las explanadas inmediatas de operación, instalaciones y equipos para manipulación de cargas, circulaciones operativas, elementos de seguridad y control y las infraestructuras hidráulicas y de servicios directamente necesarias para el funcionamiento del frente portuario.

La infraestructura prevista comprende inicialmente el muelle, las explanadas operativas y los equipos asociados a la transferencia de cargas, con posibilidad de ampliación del sistema de atraque dentro del sector definido para este destino.

Las instalaciones permanentes dentro del SRI se limitan a aquellas cuya localización junto al río resulte necesaria por razones funcionales. Las actividades de almacenamiento

prolongado, consolidación, estacionamiento y servicios generales se concentran en la Plataforma Logística Integrada y no en el frente ribereño.

No forman parte del uso del sector las actividades residenciales ni los usos independientes de la función portuaria y logística prevista por el PAIC.

La delimitación espacial del SRI determina el tramo de ribera en el que se concentra la intervención, evitando extender la ocupación portuaria sobre la totalidad del frente fluvial del padrón.

5.2. Sector de Plataforma Logística Integrada (SPL)

El Sector de Plataforma Logística Integrada constituye el núcleo terrestre principal del Nodo Logístico Cebollatí.

Su **uso principal** corresponde a las actividades logísticas vinculadas con la recepción, almacenamiento, acopio, acondicionamiento, consolidación, manipulación y despacho de cargas que ingresan o egresan del sistema.

La plataforma integra en una misma unidad las áreas operativas y los servicios necesarios para su funcionamiento, manteniendo una relación directa con el acceso terrestre y con el frente portuario.

Dentro del sector se localizan las áreas de consolidación y desconsolidación, terminal granelera, almacenamiento de madera, explanadas de acopio múltiple, áreas de contenedores y carga refrigerada, depósitos y demás instalaciones asociadas al manejo de mercancías. Se prevén asimismo

En función de su organización interna, el SPL comprende tres componentes funcionales:

áreas logístico-operativas, destinadas directamente al manejo y almacenamiento de cargas;

áreas administrativas y de control, vinculadas con administración, vigilancia, control aduanero, acceso y pesaje;

y **áreas de soporte e infraestructura**, destinadas a los servicios técnicos requeridos por la operativa.

Esta diferenciación es funcional y no supone la creación de nuevas categorías o zonas independientes dentro del instrumento.

Los usos complementarios comprenden las circulaciones internas, playas de maniobra, estacionamientos, instalaciones administrativas, control de acceso, servicios al personal e infraestructuras de abastecimiento, saneamiento, energía, drenaje, telecomunicaciones y gestión de residuos vinculadas al funcionamiento del nodo.

Las instalaciones destinadas al almacenamiento de combustibles y otras sustancias que presenten condiciones particulares de riesgo se consideran usos asociados a la infraestructura de soporte y quedan sometidas a las condiciones de seguridad y autorizaciones sectoriales aplicables.

No se admiten usos residenciales ni actividades que, por su naturaleza o funcionamiento, resulten ajenas o incompatibles con el destino logístico-portuario definido para el ámbito.

5.3. Sector de Ribera No Intervenida – Protección y Amortiguación (SRN)

El Sector de Ribera No Intervenida comprende los tramos del borde del río Cebollatí que no forman parte del frente portuario.

Su función dentro de la ordenación es mantener sectores de menor intensidad de intervención asociados a la protección de la margen, el funcionamiento hídrico, la vegetación existente, la amortiguación entre las áreas operativas y el río y la continuidad del paisaje fluvial.

El **uso principal** del SRN es, en consecuencia, la protección y amortiguación territorial y ambiental.

Se admiten las actuaciones de manejo y mantenimiento necesarias para conservar las condiciones del sector, así como las instalaciones mínimas vinculadas al monitoreo, seguridad, drenaje o protección de la ribera.

Las infraestructuras lineales o intervenciones puntuales necesarias para el funcionamiento general del nodo podrán atravesar estos sectores cuando su trazado resulte funcionalmente necesario, manteniendo el carácter de menor intervención del área.

No se admiten dentro del SRN edificaciones logísticas permanentes, depósitos, áreas de acopio, estacionamientos, playas de maniobra ni instalaciones de almacenamiento que correspondan funcionalmente a la Plataforma Logística Integrada.

La definición del SRN no implica atribuir por sí misma una categoría jurídica ambiental diferente a estos suelos. Constituye una **zonificación interna del PAIC**, mediante la cual se asigna un régimen de intervención más restrictivo a determinados sectores de la ribera.

Esta precisión resulta relevante teniendo en cuenta que la Memoria de Información diferencia la inserción ambiental del padrón en el sistema Laguna Merín-Bañados del Este de una eventual afectación jurídica específica como Humedal de Importancia Ambiental, cuya individualización registral no se encuentra acreditada en la documentación analizada.

5.4. Articulación entre los sectores

Los tres sectores conforman una única estructura funcional.

La Plataforma Logística Integrada concentra la recepción, almacenamiento y preparación de las cargas; el Sector de Ribera Intervenida resuelve su transferencia hacia o desde el modo fluvial; y el Sector de Ribera No Intervenida mantiene los tramos del borde que no requieren transformación portuaria.

La zonificación permite así separar espacialmente las actividades que requieren una mayor intensidad de intervención de aquellas superficies que cumplen funciones de menor transformación, sin perder la unidad funcional del conjunto.

5.5. Régimen general de usos

El régimen de usos se establece en función del destino principal asignado al PAIC y de la función específica de cada sector.

Sector	Uso principal	Usos complementarios	Usos no admitidos
SRI - Ribera Intervenida / Frente Portuario	Operación portuaria y transferencia modal	Muelle, explanadas, manipulación de cargas, circulación y servicios directamente vinculados	Residencial y actividades sin vinculación funcional con la operación portuaria
SPL - Plataforma Logística Integrada	Logística, almacenamiento, acopio, consolidación y manejo de cargas	Administración, control, recinto fiscal, estacionamiento,	Residencial y actividades incompatibles o ajenas

Sector	Uso principal	Usos complementarios	Usos no admitidos
		servicios e infraestructura técnica	al destino logístico- portuario
SRN - Ribera No Intervenida	Protección y amortiguación	Manejo ambiental, monitoreo, drenaje y actuaciones puntuales necesarias	Depósitos, acopios, estacionamientos, playas de maniobra y edificaciones logísticas permanentes

La clasificación anterior constituye la estructura general del régimen de usos. Las condiciones de ocupación, retiros, impermeabilización, alturas y demás parámetros aplicables a las edificaciones e instalaciones se establecen en el capítulo correspondiente.

5.6. Delimitación gráfica y superficies de los sectores

La aplicación de la zonificación requiere que los límites entre SPL, SRI y SRN queden individualizados de forma inequívoca y georreferenciada. La delimitación textual de las funciones de cada sector no sustituye su representación cartográfica normativa.

Previo a la aprobación definitiva deberá incorporarse un plano normativo de zonificación que contenga, como mínimo, el perímetro del PAIC, los polígonos correspondientes a SPL, SRI y SRN, la superficie de cada sector y una referencia georreferenciada suficiente para reproducir sus límites. Podrá utilizarse para ello un listado de coordenadas de vértices, geometría SIG o equivalente técnico.

La superficie definitiva del SPL constituirá la base para el cálculo del FOS y del FIS establecidos en el Capítulo 6. La delimitación del SRI operará como límite máximo de la intervención portuaria y el SRN no podrá utilizarse como reserva de expansión de las áreas logísticas u operativas.

DOCUMENTACIÓN PENDIENTE DE INCORPORACIÓN: plano normativo de zonificación y cuadro de superficies SPL-SRI-SRN.

6. Parámetros urbanísticos y condiciones de ocupación

Los parámetros urbanísticos y de ocupación establecen las condiciones generales de implantación de edificaciones, instalaciones y superficies operativas dentro del ámbito del PAIC-NLC.

Su aplicación se realiza de acuerdo con la zonificación definida en el capítulo precedente y con la función asignada a cada sector. En consecuencia, las condiciones de ocupación no son homogéneas para la totalidad del padrón, sino que responden a los distintos grados de transformación establecidos por el modelo territorial.

La mayor intensidad de ocupación corresponde a la **Plataforma Logística Integrada (SPL)**; el **Sector de Ribera Intervenida (SRI)** se regula en función de los requerimientos propios de la infraestructura portuaria; y el **Sector de Ribera No Intervenida (SRN)** mantiene un régimen restrictivo de ocupación.

6.1. Criterio general de ocupación

La ocupación del ámbito se organiza a partir de la concentración de las edificaciones, superficies pavimentadas e infraestructuras en los sectores destinados específicamente a la actividad logística y portuaria.

Los factores máximos establecidos constituyen límites de ocupación y no superficies necesariamente destinadas a ser utilizadas en su totalidad.

La localización efectiva de las construcciones y superficies impermeabilizadas deberá guardar correspondencia con la organización funcional establecida en la zonificación y con las condiciones particulares derivadas del funcionamiento hidráulico del ámbito.

A los efectos de la aplicación de los parámetros se distinguen:

superficie edificada, correspondiente a la proyección horizontal de las edificaciones;

superficie impermeabilizada, correspondiente a edificaciones, pavimentos y demás superficies que reduzcan sustancialmente la infiltración natural del suelo;

y **superficie no impermeabilizada**, correspondiente a áreas que mantienen condiciones de infiltración, drenaje o cobertura vegetal.

6.2. Plataforma Logística Integrada (SPL)

La Plataforma Logística Integrada constituye el sector de mayor intensidad de ocupación y concentra las edificaciones, áreas de almacenamiento, circulación, maniobra y servicios vinculados con la actividad logística.

Para este sector se establecen los siguientes parámetros:

Factor de Ocupación del Suelo

El **Factor de Ocupación del Suelo (FOS) máximo será del 35 %**, calculado sobre la superficie total del perímetro de actuación.

El FOS comprende la superficie ocupada por edificaciones cerradas o cubiertas, incluyendo naves logísticas, depósitos, edificios administrativos, instalaciones de servicios y demás construcciones permanentes.

La aplicación de este factor de ocupación permite vincular la edificabilidad con el sector específicamente destinado a la transformación intensiva y evita trasladar capacidad de ocupación desde las áreas de protección hacia las áreas operativas.

Factor de Impermeabilización del Suelo

El **Factor de Impermeabilización del Suelo (FIS) máximo será del 80 %**, calculado sobre la superficie del SPL.

A los efectos de este factor se computan conjuntamente las edificaciones, pavimentos, explanadas impermeables, playas de maniobra y demás superficies que reduzcan la capacidad de infiltración del terreno.

Como mínimo el 20 % de la superficie del SPL deberá mantener condiciones efectivas de permeabilidad. Las soluciones de drenaje complementan este requisito, pero no sustituyen el cumplimiento del límite máximo de impermeabilización establecido por el FIS.

6.3. Sector de Ribera Intervenida (SRI)

El Sector de Ribera Intervenida presenta condiciones de ocupación diferentes a las de la plataforma logística, por corresponder a una infraestructura especializada cuya configuración depende directamente de la operación portuaria.

En este sector se admiten únicamente las construcciones, instalaciones, pavimentos y obras vinculadas de forma directa con el atraque, carga, descarga, transferencia y seguridad de la operación portuaria.

Las superficies ocupadas e impermeabilizadas se limitarán al área necesaria para las instalaciones y operaciones previstas dentro del sector.

No se trasladan al SRI los valores generales de FOS y FIS correspondientes a la Plataforma Logística Integrada, en tanto la ocupación del frente portuario se encuentra determinada por la naturaleza específica de las obras –muelle, explanadas, instalaciones y equipos– y por su relación directa con el cauce y la ribera.

Las edificaciones o instalaciones que no requieran funcionalmente una ubicación inmediata junto al río se localizarán en el SPL.

De esta manera, el SRI mantiene un carácter de **intervención portuaria localizada**, evitando su utilización como extensión general de las áreas de depósito, almacenamiento o estacionamiento.

6.4. Sector de Ribera No Intervenida (SRN)

El SRN mantiene el régimen restrictivo de usos establecido en el numeral 5.3. No se establece FOS ni capacidad edificatoria para actividades logísticas. Las intervenciones puntuales admitidas deberán mantener el carácter predominantemente no edificado y de menor transformación del sector.

6.5. Retiros

Se establece un **retiro mínimo de 5 metros respecto de los límites con los padrones linderos**, destinado a generar una separación entre las instalaciones principales del nodo y el suelo rural circundante.

Dentro de este retiro no se localizarán edificaciones principales ni áreas permanentes de almacenamiento o acopio.

Podrán localizarse accesos, obras de drenaje, cerramientos, infraestructura lineal y demás elementos cuya ubicación resulte necesaria para asegurar la continuidad de los sistemas de circulación y servicios.

El retiro de 5 metros no se aplica al límite correspondiente al río Cebollatí. En este frente, las condiciones de ocupación quedan determinadas por la zonificación específica entre el SRI y el SRN y por las afectaciones legales y sectoriales que correspondan.

6.6. Alturas

Las alturas se establecen de acuerdo con la naturaleza y función de las instalaciones.

Para los **edificios administrativos, de servicios, control y demás construcciones auxiliares**, la altura máxima será de **10 metros**.

Las **naves, estructuras de almacenamiento e instalaciones operativas** podrán alcanzar una altura máxima de **30 metros**, cuando dicha altura responda a requerimientos propios de la actividad logística o portuaria.

Dentro de este segundo grupo se comprenden las estructuras cuya configuración funcional requiera mayor desarrollo vertical, tales como instalaciones asociadas al almacenamiento, transferencia o manipulación de cargas.

La altura de 30 metros constituye un máximo y no una altura general aplicable indistintamente a todas las construcciones.

Los elementos técnicos cuya naturaleza requiera superar las alturas edificatorias – antenas, equipos, dispositivos de seguridad u otros componentes técnicos– se regirán por la normativa y autorizaciones sectoriales correspondientes.

6.7. Tipologías edificatorias

Las tipologías edificatorias admitidas corresponden al destino especializado del ámbito.

En el SPL se admiten naves logísticas, depósitos, estructuras para almacenamiento y manejo de cargas, edificios administrativos y de control, construcciones destinadas a servicios y demás instalaciones auxiliares directamente relacionadas con la actividad.

En el SRI se admiten exclusivamente las estructuras e instalaciones propias de la operación portuaria.

6.8. Estacionamientos, maniobras y circulación interna

Las superficies destinadas a estacionamiento, espera y maniobra se integran a la Plataforma Logística y se dimensionan de acuerdo con las necesidades efectivas de la operación.

Se diferencian las áreas destinadas a vehículos livianos de aquellas correspondientes a vehículos de carga, evitando interferencias con los circuitos principales de ingreso, transferencia y expedición.

El estacionamiento de vehículos vinculados con la actividad no se admite dentro del Sector de Ribera No Intervenida.

Las playas de maniobra y espera de vehículos pesados forman parte del cómputo de impermeabilización cuando su acondicionamiento superficial reduzca la infiltración natural del terreno.

6.9. Densidad de ocupación y población

La densidad de ocupación del suelo se regula mediante los factores FOS y FIS y por las restricciones específicas establecidas para cada sector de zonificación.

No se admite uso residencial que no este asociado al funcionamiento del NLC. En consecuencia, se establece una densidad residencial de 0 viviendas por hectárea y una densidad de población residente permanente de 0 habitantes por hectárea.

La dotación de trabajadores, operadores y usuarios vinculados a la actividad no se considera población residente. Su magnitud deberá ser utilizada para dimensionar estacionamientos, servicios, abastecimiento de agua, saneamiento, seguridad y demás infraestructuras operativas.

6.10. Cuadro síntesis de parámetros

Parámetro	SPL - Plataforma Logística	SRI - Frente Portuario	SRN - Ribera No Intervenida
Uso dominante	Logístico- operativo	Portuario	Protección y amortiguación
FOS máximo	35 % del SPL	Según infraestructura estrictamente necesaria	No se admiten edificaciones logísticas
FIS máximo	80 % del SPL	Limitado a requerimientos operativos	Sin impermeabilización, salvo intervenciones puntuales necesarias
Retiro a padrones linderos	5 m mínimo	Según localización	5 m mínimo cuando corresponda
Altura general	10 m	Según instalación	No corresponde
Altura máxima para instalaciones operativas	Hasta 30 m, con requerimiento funcional	Según naturaleza portuaria	No corresponde
Estacionamiento/acopio	Admitido	Solo asociado directamente a la operación	No admitido

6.11. Aplicación de los parámetros

Los parámetros establecidos operan como máximos de ocupación y no sustituyen las restantes condiciones derivadas de la zonificación, del sistema hídrico ni de las autorizaciones sectoriales correspondientes. Cuando una condición hidráulica, ambiental, de seguridad o de funcionamiento determine una superficie ocupable inferior a la resultante de los factores máximos establecidos, prevalecerá la condición más restrictiva.

Las superficies destinadas a protección y amortiguación no podrán ser utilizadas para compensar o trasladar capacidad de ocupación hacia los sectores operativos.

7. Sistema de movilidad y accesibilidad

El sistema de movilidad y accesibilidad del PAIC-NLC comprende las conexiones terrestres necesarias para vincular el ámbito de actuación con la red vial regional y la organización de la circulación dentro del Nodo Logístico Cebollatí.

La estructura propuesta se apoya en la red vial existente y en su progresiva articulación con la caminería rural que alcanza el entorno del padrón, incorporando las adecuaciones necesarias para compatibilizar dicha red con los requerimientos funcionales derivados de la actividad logística-portuaria.

La ordenación diferencia, a estos efectos, tres escalas: la **conectividad regional**, el **sistema de acceso al ámbito** y la **circulación interna**.

7.1. Inserción en la red vial regional

La conectividad regional del ámbito se estructura a partir de la red vial nacional del este del departamento de Treinta y Tres.

Las rutas nacionales N.º 8, N.º 17 y N.º 18 conforman los principales corredores de articulación territorial, mientras que la Ruta N.º 91 conecta el eje Vergara-General Enrique Martínez-La Charqueada con el territorio de Cebollatí. La Memoria de Información reconoce esta estructura en tres niveles: una red nacional estructurante, una red de articulación departamental e interdepartamental y una red rural de carácter capilar asociada directamente a las áreas productivas.

Dentro de esta estructura, **Vergara funciona como punto de articulación entre las rutas nacionales N.º 17 y N.º 18 y la Ruta N.º 91**, que establece la conexión hacia General Enrique Martínez-La Charqueada y las áreas rurales vinculadas al tramo inferior del río Cebollatí.

El PAIC se integra a este sistema sin modificar la jerarquía general de la red regional. La transformación introduce, sin embargo, una nueva demanda de transporte de cargas que se concentra progresivamente hacia los caminos rurales que materializan el acceso efectivo al ámbito.

La accesibilidad constituye, por tanto, un componente estructural de la ordenación, dado que la capacidad regional de conexión no se corresponde actualmente con iguales condiciones físicas en el tramo final de aproximación al padrón.

7.2. Acceso terrestre al ámbito

El padrón N.º 10.976 **no presenta acceso directo desde una ruta nacional.**

De acuerdo con la información territorial disponible, el acceso terrestre actual desde Vergara se desarrolla mediante la siguiente secuencia:

Ruta N.º 91 → Camino Arrozal Treinta y Tres → Camino a la Balsa → Camino La Aduana → senda de acceso al ámbito.

Esta secuencia determina una reducción progresiva de la jerarquía vial desde la red regional hacia caminos rurales y, finalmente, hacia una senda de acceso.

La propuesta de ordenación mantiene esta estructura general de conexión y concentra las intervenciones en la adecuación de la caminería necesaria para asegurar la vinculación terrestre del nodo.

El acceso se configura como una infraestructura asociada directamente al PAIC, aunque parte de su trazado se desarrolla fuera del perímetro del padrón N.º 10.976. Esta circunstancia no amplía el ámbito de categorización del instrumento, pero sí establece una relación funcional entre la actuación y la infraestructura externa que permite su conexión con el territorio.

7.3. Adecuación de la caminería de acceso

La incorporación de tránsito pesado requiere consolidar y adecuar los tramos de caminería utilizados como acceso y materializar el tramo final necesario para alcanzar el ámbito, incorporando las obras de drenaje y cruces que correspondan.

La Memoria de Ordenación establece esta necesidad como determinación territorial de accesibilidad. La geometría, estructura de pavimentos, materiales y demás componentes constructivos se definirán en el proyecto vial de detalle.

7.4. Condición hídrica de la accesibilidad

La accesibilidad se desarrolla sobre una planicie condicionada por la dinámica hídrica. Los caminos, terraplenes y obras de cruce deberán mantener la continuidad de escurrimientos, canales y drenajes existentes.

El anteproyecto considera aproximadamente 28.000 m³ de terraplén y una cota de acceso del orden de +5,67 m sobre cero oficial. Estos valores son referencias

preliminares y no parámetros normativos del PAIC; su definición final dependerá de los estudios de detalle y de la compatibilidad hidráulica del trazado.

7.5. Articulación con la red vial nacional

La conexión con la red vial de mayor jerarquía deberá resolver ingreso y egreso, radios de giro, visibilidad, señalización y demás condiciones de seguridad en coordinación con los organismos competentes. La capacidad efectiva de la red para absorber el tránsito futuro deberá verificarse mediante los estudios correspondientes los cuales serán desarrollados en la Autorización Ambiental Previa realizada para la implantación del NLC.

7.6. Circulación interna

La movilidad interna se organiza en función de la estructura operativa definida para la Plataforma Logística Integrada y el Frente Portuario.

El sistema vincula el acceso principal con las áreas de control, recepción, almacenamiento, maniobra y transferencia de cargas, manteniendo una relación directa entre la disposición vial y la secuencia funcional del nodo.

La circulación interna se organiza mediante vías principales de distribución, calles secundarias y zonas de maniobra y estacionamiento para vehículos pesados. El paquete estructural y el tipo constructivo de los pavimentos se definirán en el proyecto vial de detalle.

Las áreas de maniobra y espera se concentran dentro de la Plataforma Logística Integrada y no ocupan los sectores correspondientes a la Ribera No Intervenida.

La organización interna procura reducir interferencias entre los flujos de carga, las actividades de control y los movimientos del personal, manteniendo la continuidad entre:

ingreso → control → áreas operativas → transferencia portuaria → egreso.

7.7. Estacionamiento y espera de vehículos de carga

Las áreas destinadas a estacionamiento y espera forman parte del sistema logístico y se localizan vinculadas al acceso y a las áreas operativas.

Su dimensionamiento guarda relación con la demanda efectiva derivada de la actividad y con la necesidad de evitar que la espera de vehículos asociados al nodo se traslade a la caminería exterior.

Se prevén áreas diferenciadas para vehículos de carga y vehículos livianos, integradas a la organización general de la Plataforma Logística.

Las superficies destinadas a estacionamiento y maniobra se computan dentro del Factor de Impermeabilización cuando las soluciones constructivas adoptadas reduzcan sustancialmente la infiltración del terreno, conforme a lo establecido en el capítulo precedente.

7.8. Condiciones para la ejecución del sistema vial

La infraestructura vial asociada al PAIC deberá conformar un sistema continuo entre la red de acceso y las instalaciones del nodo.

La habilitación de las distintas etapas operativas se vincula con la disponibilidad efectiva de los tramos de acceso requeridos para su funcionamiento.

Las intervenciones deberán contar con las autorizaciones correspondientes de los organismos competentes según la titularidad y jerarquía de cada vía y mantener la funcionalidad de los caminos rurales y sistemas de drenaje existentes.

Los proyectos ejecutivos deberán definir la geometría, estructura de pavimentos, obras de drenajes, señalización y demás componentes constructivos en función del tránsito proyectado y de las condiciones geotécnicas e hidráulicas del trazado.

7.9. Síntesis del sistema de movilidad y accesibilidad

La estructura de movilidad del PAIC-NLC queda conformada por:

una red regional, que vincula el bajo Cebollatí con los principales corredores departamentales y nacionales;

una red de aproximación, integrada por la Ruta N.º 91 y la caminería rural existente;

un acceso específico al Nodo, resultante de la adecuación y continuidad de dicha red hasta el padrón;

y **una red interna**, organizada de acuerdo con las funciones logísticas y portuarias.

La intervención propuesta no configura una nueva red territorial independiente, sino que **adapta y completa la estructura existente para incorporar una nueva demanda de movilidad**, manteniendo la relación con la matriz rural y con el funcionamiento hidráulico de la planicie.

8. Sistema hídrico, inundabilidad y drenaje

La ordenación del PAIC-NLC incorpora el funcionamiento hídrico como una condición estructurante de la transformación territorial.

El ámbito se localiza sobre la planicie aluvial del tramo inferior del río Cebollatí, dentro de un sistema cuyo funcionamiento resulta de la interacción entre el cauce principal, la Laguna Merín, las depresiones naturales, las superficies inundables y la red de canales y drenajes existente. La baja altitud y el escaso gradiente topográfico determinan una estrecha relación entre las condiciones de ocupación del suelo y la dinámica del agua.

La ordenación adopta, en consecuencia, una estructura que concentra las principales modificaciones topográficas y superficies impermeabilizadas en los sectores funcionalmente destinados a la actividad logística y portuaria, manteniendo en el resto del ámbito menores grados de intervención y continuidad con el funcionamiento general de la planicie.

8.1. Condición de inundabilidad del ámbito

La inundabilidad constituye una condición territorial preexistente y permanece como tal con independencia de la nueva categorización del suelo.

La transformación se organiza mediante **intervenciones topográficas localizadas**, asociadas a las superficies que requieren condiciones específicas de estabilidad y funcionamiento, manteniendo el resto del ámbito con menores niveles de alteración.

8.2. Acondicionamiento topográfico

Las modificaciones de la topografía se concentran en las áreas directamente vinculadas a la operativa del Nodo, fundamentalmente la Plataforma Logística Integrada, el Frente Portuario y los sectores de acceso que requieran adecuación de cotas.

La conformación de plataformas y terraplenes se integra al modelo de ordenación como una intervención localizada sobre el soporte físico y no como una transformación generalizada de la planicie.

Las obras de elevación deberán mantener la continuidad de los escurrimientos existentes y evitar la generación de barreras que modifiquen de manera adversa el funcionamiento hidráulico del ámbito o de los predios circundantes.

El anteproyecto actualmente incorporado a la Memoria prevé para el área portuaria una plataforma aproximadamente a cota **+6,17 m sobre cero oficial**, mediante un volumen estimado de terraplén de **250.695 m³**. La propia documentación define esta cota como preliminar y sujeta a verificación mediante los correspondientes estudios hidráulicos e hidrológicos.

En consecuencia, estos valores se consideran **referencias del anteproyecto de infraestructura y no parámetros normativos definitivos del PAIC**. Las cotas finales de implantación serán las que resulten compatibles con el funcionamiento hidráulico comprobado del ámbito y con las autorizaciones correspondientes.

Este criterio permite mantener la distinción entre la determinación territorial – concentración de las superficies elevadas y mantenimiento de la continuidad hidráulica– y la solución de ingeniería mediante la cual ésta será materializada.

8.3. Continuidad hidráulica

La ordenación preserva la continuidad de los principales escurrimientos, depresiones, canales y drenajes que intervienen en el funcionamiento hídrico del sector.

Las plataformas, caminería, terraplenes y demás infraestructuras transversales incorporarán las obras necesarias para mantener dicha continuidad.

En particular, los cruces sobre canales y drenajes asociados a la matriz productiva existente se integraran al sistema hidráulico de la actuación, evitando su interrupción por efecto de los nuevos caminos o áreas elevadas.

La infraestructura vial prevista deberá incorporar cunetas, alcantarillas y adecuación de pasos sobre canales de arrocera como elementos destinados a mantener el drenaje del territorio.

Esta condición se extiende al conjunto de la actuación: las nuevas infraestructuras no se conciben como barreras continuas dentro de la planicie, sino como componentes que mantienen los intercambios hidráulicos necesarios entre sus distintos sectores.

8.4. Sistema de drenaje pluvial

El PAIC establece un sistema integral de drenaje pluvial asociado a las superficies transformadas.

Su función comprende la captación, conducción, regulación y descarga de las aguas provenientes de plataformas, edificaciones, circulaciones y restantes superficies operativas, evitando anegamientos internos y controlando su incorporación al sistema receptor.

La organización del drenaje se estructurara mediante:

- pendientes superficiales dirigidas hacia los puntos de captación;
- cunetas y canales de conducción;
- alcantarillas en cruces de infraestructura;
- sectores de retención y regulación;
- elementos de disipación y control de erosión;
- y puntos definidos de descarga al sistema receptor.

El dimensionamiento del sistema de drenaje deberá considerar la topografía, las precipitaciones, la capacidad de escurrimiento y la interacción con el río Cebollatí.

La red de drenaje se integra físicamente con el sistema de movilidad y con la organización de la Plataforma Logística, de forma que las superficies impermeabilizadas no funcionen independientemente del sistema hidráulico general del ámbito.

8.5. Regulación de escorrentías

La transformación del suelo introduce superficies edificadas, pavimentadas o acondicionadas que modifican las condiciones de escurrimiento. El sistema de drenaje incorporará mecanismos de regulación destinados a controlar la concentración y velocidad de las aguas provenientes de las áreas operativas antes de su incorporación al sistema receptor.

Se preverán sectores de retención temporal, sedimentación y disipación de energía y puntos de descarga controlados. El proyecto hidráulico deberá acreditar que las

modificaciones topográficas, las superficies impermeabilizadas y las descargas no agravan las condiciones de inundabilidad ni generan afectaciones hidráulicas adversas fuera del ámbito.

8.6. Diferenciación de las aguas de escorrentía

La ordenación diferencia las aguas pluviales en función de las superficies sobre las cuales se generan.

Las aguas provenientes de sectores sin riesgo significativo de contaminación se integran al sistema general de conducción y regulación.

Las escorrentías generadas en playas de maniobra, zonas de circulación de vehículos, áreas de transferencia, almacenamiento, abastecimiento de combustible u otros sectores con potencial incorporación de sólidos, aceites, combustibles u otras sustancias se conducen separadamente hacia dispositivos de pretratamiento antes de su descarga.

La separación entre **aguas limpias y aguas potencialmente contaminadas** constituye una condición de funcionamiento del sistema de drenaje y deberá mantenerse durante las distintas etapas de desarrollo del Nodo.

8.7. Descarga al sistema receptor

El río Cebollatí y los drenajes asociados constituyen el sistema receptor final de las aguas del ámbito.

Las descargas se realizarán mediante puntos definidos y controlados, evitando la generación de procesos erosivos, concentraciones de flujo incompatibles con el receptor o transferencia directa de contaminantes desde las superficies operativas.

Los puntos de descarga deberán asegurar estabilidad hidráulica, ausencia de afectaciones adversas sobre terceros y protección del sistema receptor.

Los puntos finales de descarga y las obras correspondientes formarán parte del proyecto hidráulico integral del ámbito, manteniendo coherencia con la zonificación y con las condiciones de intervención establecidas para la Ribera Intervenida y la Ribera No Intervenida.

8.8. Relación del sistema hídrico con la zonificación

Las determinaciones hidráulicas se aplican de manera diferenciada de acuerdo con la zonificación del PAIC.

En el **Sector de Plataforma Logística Integrada (SPL)** se concentran las superficies elevadas e impermeabilizadas y, por tanto, la infraestructura principal de captación, conducción, regulación y tratamiento de escorrentías.

En el **Sector de Ribera Intervenida (SRI)**, las obras hidráulicas se integran a la infraestructura portuaria y a las condiciones específicas de contacto con el río.

En el **Sector de Ribera No Intervenida (SRN)** predomina el mantenimiento de superficies de menor transformación, evitando su incorporación como expansión de plataformas operativas o áreas de almacenamiento. Las obras admitidas se limitan a aquellas necesarias para asegurar el drenaje, la protección y continuidad del sistema hídrico.

Esta diferenciación permite que la zonificación tenga también una expresión hidráulica: la mayor intensidad de transformación se corresponde con mayores requerimientos de control y gestión del agua, mientras los sectores de menor intervención conservan una relación más directa con el funcionamiento de la planicie.

8.9. Condiciones para la materialización de las intervenciones

La ejecución de plataformas, terraplenes, obras viales y sistemas de drenaje queda vinculada a la definición hidráulica del sector correspondiente.

La documentación técnica que desarrolle estas obras deberá establecer las cotas de implantación, comportamiento frente a los eventos hidrológicos de referencia, continuidad de los escurrimientos, capacidad de las obras de cruce, funcionamiento del drenaje interno y condiciones de descarga.

La Memoria de Información identifica precisamente como aspecto pendiente de precisión la caracterización a escala del ámbito de las **cotas, profundidades, permanencias y recurrencias** asociadas a la inundabilidad.

Por ello, el PAIC no sustituye dicha definición por una cota única tomada del anteproyecto. Establece, en cambio, que las soluciones finales de implantación deberán

resultar compatibles con la caracterización hidráulica aplicable y con las determinaciones del instrumento.

La ejecución deberá contar asimismo con las autorizaciones de los organismos competentes cuando las actuaciones involucren cauces, drenajes, obras hidráulicas o afectaciones sometidas a regulación sectorial.

8.10. Determinaciones generales

Como resultado de la ordenación del sistema hídrico se establecen las siguientes condiciones:

1. la inundabilidad se mantiene como condición territorial estructurante del ámbito;
2. las modificaciones topográficas se concentran en los sectores funcionalmente necesarios;
3. las nuevas plataformas y terraplenes no podrán interrumpir la continuidad hidráulica de la planicie;
4. el drenaje pluvial se resuelve mediante un sistema integral de captación, conducción, regulación y descarga;
5. las aguas provenientes de sectores con potencial riesgo de contaminación reciben tratamiento diferenciado previo a su descarga;
6. las superficies de menor intervención mantienen funciones de drenaje, transición y amortiguación;
7. las cotas y soluciones hidráulicas definitivas se determinan mediante los estudios técnicos correspondientes y no quedan fijadas por los valores preliminares del anteproyecto;
8. las intervenciones deberán acreditar compatibilidad hidráulica y ausencia de agravamiento de las condiciones de inundabilidad sobre terceros.

9. Infraestructura portuaria y relación con el sistema fluvial

La infraestructura portuaria constituye el componente de articulación entre la Plataforma Logística Integrada y el sistema fluvial del río Cebollatí.

Dentro del PAIC-NLC, su función territorial consiste en resolver la transferencia de cargas entre el modo terrestre y el fluvial, concentrando las instalaciones vinculadas al atraque y a las operaciones portuarias en el **Sector de Ribera Intervenida (SRI)** definido por la zonificación.

La ordenación distingue entre la infraestructura localizada dentro del ámbito del PAIC y las condiciones externas de navegación necesarias para su funcionamiento. El frente portuario forma parte de la ordenación directa del padrón N.º 10.976, mientras que el canal navegable, las intervenciones de dragado y demás actuaciones sobre el río Cebollatí y la Laguna Merín integran un sistema de infraestructura fluvial relacionado funcionalmente con el Nodo, pero sometido a las competencias y autorizaciones sectoriales correspondientes.

9.1. Frente portuario

El frente portuario se localiza sobre un tramo específico de la margen del río Cebollatí y constituye la interfaz física entre las áreas terrestres de operación y la vía navegable.

La infraestructura prevista comprende el muelle de atraque, las explanadas inmediatas de operación y los equipos e instalaciones directamente necesarios para la carga, descarga y transferencia de mercancías. Este sector constituye

La ocupación portuaria se concentra dentro del SRI, evitando extender las instalaciones de atraque y las superficies operativas sobre la totalidad del frente ribereño.

Esta disposición mantiene la diferenciación establecida por la zonificación entre **ribera intervenida** y **ribera no intervenida**, de modo que las construcciones o instalaciones que no requieran funcionalmente una relación directa con el río se localizan en la Plataforma Logística Integrada.

La infraestructura portuaria se configura, por tanto, como una intervención localizada del borde fluvial y no como una transformación continua de la ribera.

9.2. Organización de la infraestructura portuaria

La terminal se organiza en correspondencia con la secuencia funcional definida para el Nodo:

plataforma logística → área de transferencia → explanada portuaria → muelle → embarcación.

Esta relación determina que las superficies inmediatas al muelle se destinen principalmente a operaciones de transferencia y permanencia transitoria de las cargas.

Los procesos de almacenamiento, consolidación, acopio y servicios generales permanecen concentrados en la Plataforma Logística Integrada, reduciendo la ocupación permanente del borde fluvial.

La propuesta actualmente incorporada al instrumento prevé una ejecución progresiva de las obras de atraque. Para la primera etapa se plantea, a nivel de anteproyecto, un muelle de aproximadamente **60 m**, acompañado por una explanada operativa de 6.475 m², previéndose ampliaciones posteriores. La propia documentación establece que las características estructurales deberán validarse mediante la ingeniería de detalle.

En consecuencia, estas dimensiones se consideran **referencias del anteproyecto portuario** y no parámetros territoriales rígidos del PAIC. La ordenación fija la localización y extensión funcional del sector portuario; la configuración estructural definitiva corresponde al proyecto ejecutivo.

9.3. Relación con la Hidrovía Uruguay-Brasil

El río Cebollatí integra formalmente el sistema de la **Hidrovía Uruguay-Brasil**, junto con la Laguna Merín y los restantes cursos incluidos en el Acuerdo sobre Transporte Fluvial y Lacustre aprobado por la Ley N.º 18.811.

Esta condición establece una relación territorial de escala regional y binacional entre el Nodo y el sistema Laguna Merín-Canal São Gonçalo-Lagoa dos Patos.

Sin embargo, la incorporación formal del río a la Hidrovía no equivale a la existencia de condiciones homogéneas de navegación ni implica por sí misma la habilitación de una terminal portuaria concreta. La propia Memoria de Información diferencia expresamente ambas situaciones y señala que las infraestructuras vinculadas al

transporte fluvial continúan sujetas a la normativa interna y a las autorizaciones correspondientes.

Por tanto, el PAIC incorpora la conectividad fluvial como componente del modelo territorial, sin sustituir las competencias de los organismos responsables de la navegación, las aguas, los puertos, el ambiente y la seguridad de las operaciones.

9.4. Condiciones de navegabilidad

El funcionamiento portuario se encuentra relacionado con las condiciones efectivas de navegabilidad del tramo comprendido entre la terminal y la Laguna Merín.

La Memoria de Información reconoce que las condiciones físicas e infraestructurales del sistema hidroviario no son homogéneas. La operatividad depende, entre otros factores, de la profundidad disponible, las condiciones hidrológicas, el mantenimiento de los canales, la señalización y la existencia de instalaciones de transferencia.

El análisis preliminar de navegabilidad utiliza información batimétrica de 2013 para el río Cebollatí y de 2020 para la Laguna Merín. Como embarcación de referencia se considera una barcaza autopropulsada de 90 m de eslora, 14 m de manga y 3 m de calado, adoptándose preliminarmente una profundidad operativa de 3,30 m.

Estos valores caracterizan la hipótesis técnica considerada para el anteproyecto, pero no configuran por sí mismos una condición permanente del sistema fluvial.

La navegabilidad efectiva dependerá de la actualización de la información batimétrica, de los niveles de agua, de la evolución morfológica del cauce y de las condiciones de mantenimiento que resulten aplicables en cada etapa de funcionamiento.

Por este motivo, el PAIC reconoce como infraestructura funcional asociada al Nodo el corredor de navegación entre el frente portuario y la Laguna Merín, sin fijar desde el instrumento una geometría definitiva del canal navegable.

9.5. Dragado y acondicionamiento de la vía navegable

El análisis técnico identifica sectores en los que serían necesarias intervenciones de dragado para alcanzar las profundidades consideradas en la hipótesis de navegación.

La documentación actualmente incorporada contiene estimaciones preliminares de volúmenes de dragado obtenidas mediante perfiles transversales del río Cebollatí y de la Laguna Merín.

Los volúmenes estimados de dragado no tienen carácter normativo y deberán verificarse y actualizarse en los proyectos y autorizaciones correspondientes.

El PAIC establece, en cambio, que las intervenciones necesarias para acondicionar o mantener la vía navegable deberán:

- limitarse a los sectores requeridos para las condiciones de navegación autorizadas;
- fundarse en información batimétrica e hidrológica actualizada;
- considerar la dinámica sedimentaria y morfológica del sistema;
- contar con las autorizaciones portuarias, hidráulicas y ambientales correspondientes;
- y establecer las condiciones de manejo y destino de los sedimentos extraídos.

La necesidad de dragado inicial tampoco implica que las mismas condiciones de intervención deban mantenerse de forma constante durante la vida útil de la infraestructura. Las operaciones posteriores dependerán de la evolución real del canal y de los requerimientos de mantenimiento determinados por las autoridades competentes.

9.6. Material proveniente del dragado

Se considera la posibilidad de utilizar parte del material extraído mediante dragado para la conformación de rellenos y terraplenes dentro del Nodo.

Esta posibilidad se mantiene como alternativa técnica, pero no se establece como destino obligatorio del material.

Su eventual utilización queda condicionada a la caracterización previa de los sedimentos y a la comprobación de su aptitud geotécnica y ambiental para el uso previsto.

En caso de no resultar aptos para su reutilización, su gestión deberá resolverse mediante las alternativas de disposición o tratamiento que correspondan de acuerdo con sus características y con la normativa aplicable.

De esta forma, el PAIC evita vincular necesariamente dos actuaciones que requieren verificaciones técnicas independientes: **dragado de la vía navegable y conformación de los terraplenes terrestres.**

9.7. Compatibilidad con los usos existentes del río

La operación portuaria deberá mantener las condiciones de coexistencia con los usos preexistentes del sistema fluvial establecidas en el Capítulo 13. Las restricciones

derivadas de la seguridad de las maniobras deberán limitarse espacial y temporalmente a lo estrictamente necesario.

9.8. Relación con el sistema hídrico y ambiental

Las obras y operaciones portuarias deberán cumplir las determinaciones hídricas del Capítulo 8 y las condiciones ambientales y de gestión del riesgo establecidas en el Capítulo 11.

9.9. Infraestructuras externas vinculadas al PAIC

El sistema fluvial permite diferenciar claramente dos escalas de intervención.

Dentro del **ámbito del PAIC**, la ordenación regula el Frente Portuario y las instalaciones asociadas localizadas sobre el padrón N.º 10.976.

Fuera del ámbito, el funcionamiento del Nodo se relaciona con el **sistema de navegación del río Cebollatí y la Laguna Merín**, incluyendo las actuaciones de dragado, señalización, mantenimiento y demás infraestructuras que pudieran ser necesarias para garantizar las condiciones de navegación.

Estas últimas se consideran **infraestructuras externas funcionalmente vinculadas al PAIC**, pero no forman parte de la superficie recategorizada ni de la zonificación interna del padrón.

Su materialización corresponde a los procedimientos, proyectos y autorizaciones sectoriales respectivos.

Esta diferenciación es importante para mantener coherencia con el ámbito definido en el capítulo 1: el PAIC ordena directamente el padrón N.º 10.976, mientras reconoce y articula aquellas infraestructuras externas de las que depende su funcionamiento.

9.10. Condiciones para la ejecución de la infraestructura portuaria

La ejecución progresiva y habilitación de la infraestructura portuaria se regirá por las condiciones establecidas en el Capítulo 14 y por las autorizaciones sectoriales correspondientes.

9.11. Síntesis de las determinaciones

La infraestructura portuaria queda concentrada en el SRI como interfaz entre la Plataforma Logística Integrada y el río Cebollatí. La navegabilidad, dragado y

mantenimiento del corredor fluvial constituyen componentes externos vinculados al Nodo, sujetos a proyectos, condiciones efectivas del sistema y autorizaciones específicas.

10. Redes de infraestructura y servicios

La transformación del ámbito del PAIC-NLC requiere la incorporación de redes e instalaciones de servicio acordes con el carácter logístico-portuario de la actuación.

El padrón N.º 10.976 presenta actualmente una dotación de infraestructura correspondiente a un territorio rural de baja densidad. No dispone de conexión interna a las redes convencionales de abastecimiento de agua y saneamiento, mientras que la infraestructura eléctrica existente responde a los usos rurales desarrollados históricamente. Las telecomunicaciones presentan asimismo las condiciones propias del medio rural, con cobertura variable y sin infraestructura fija equivalente a la existente en los centros poblados próximos.

La propuesta incorpora, por tanto, sistemas específicos de **abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica y telecomunicaciones**, integrados a la organización espacial del Nodo y dimensionados de acuerdo con las necesidades de las actividades previstas.

Las redes e instalaciones principales se concentran en la Plataforma Logística Integrada y en las áreas de soporte, evitando la dispersión de infraestructura permanente sobre los sectores de Ribera No Intervenida.

10.1. Abastecimiento de agua

El abastecimiento de agua se plantea mediante un sistema autónomo, adecuado a la localización rural del ámbito y a la ausencia actual de una conexión interna a la red de OSE.

La solución prevista comprende la **captación superficial de agua del río Cebollatí**, su tratamiento, almacenamiento y posterior distribución dentro del Nodo.

El anteproyecto considera una Unidad Potabilizadora de Agua (UPA) con una capacidad aproximada de **2,5 m³/h**, asociada a una demanda estimada inferior a 20 m³ diarios para una dotación operativa del orden de 80 personas.

Estas capacidades constituyen referencias de dimensionamiento de la solución actualmente propuesta y deberán ajustarse a la demanda efectiva correspondiente a las distintas etapas de funcionamiento.

El sistema se estructura mediante cuatro componentes:

captación → tratamiento → almacenamiento → distribución interna.

La captación y tratamiento deberán asegurar las condiciones de cantidad y calidad exigibles para los usos correspondientes y contar con las autorizaciones de los organismos competentes.

La localización de la toma y de las instalaciones asociadas se coordina con la zonificación y con las condiciones establecidas para la Ribera Intervenida, evitando la ocupación innecesaria del frente fluvial.

La utilización del río como fuente de abastecimiento se incorpora además dentro de un sistema en el que existen otros usos preexistentes. La Memoria de Información identifica al Cebollatí como fuente de abastecimiento de General Enrique Martínez mediante captación superficial y tratamiento de OSE.

En consecuencia, la solución del Nodo se integra al uso múltiple del recurso hídrico y queda sujeta a las condiciones de disponibilidad, calidad y protección que resulten aplicables.

La significancia ambiental de la captación y sus eventuales efectos sobre el recurso hídrico corresponden a la evaluación ambiental y a las autorizaciones específicas, por lo que no se establecen en esta Memoria conclusiones anticipadas sobre su magnitud.

10.2. Saneamiento y gestión de efluentes domésticos

El ámbito no dispone actualmente de red pública de saneamiento, por lo que la propuesta adopta un **sistema autónomo de gestión de efluentes domésticos**.

La alternativa incorporada al anteproyecto consiste en el almacenamiento temporal de los efluentes en depósitos impermeables y estancos, con retiro mediante servicio barométrico y disposición en instalación habilitada.

Para la dotación preliminar de 80 operarios, la documentación estima una generación del orden de **5,76 m³ diarios de efluentes domésticos**.

Este valor constituye una referencia de dimensionamiento y deberá ajustarse a la ocupación efectiva del Nodo y a la etapa de desarrollo correspondiente.

No se admitirá la descarga directa de efluentes domésticos al suelo, al sistema de drenaje pluvial ni al río Cebollatí.

La solución definitiva deberá garantizar la recolección, almacenamiento, tratamiento o disposición de los efluentes de acuerdo con la normativa aplicable y con las autorizaciones correspondientes.

Como alternativa podrá incorporarse un sistema autónomo de tratamiento mediante unidades compactas o soluciones modulares, así como la eventual reutilización de aguas tratadas para usos no potables.

La Memoria de Ordenación no establece una tecnología única para las etapas futuras. Establece como condición que el sistema adoptado sea **autónomo, controlado y compatible con la sensibilidad hídrica del ámbito**, pudiendo adecuarse su solución tecnológica al incremento de la demanda siempre que mantenga las condiciones de tratamiento y disposición requeridas.

10.3. Separación entre saneamiento y drenaje pluvial

El sistema de saneamiento funciona de manera independiente del sistema de drenaje pluvial definido en el capítulo 8.

Los efluentes domésticos, las aguas potencialmente contaminadas provenientes de sectores operativos y las aguas pluviales limpias constituyen corrientes diferenciadas y no deberán ser incorporadas indiscriminadamente a una misma red.

Esta separación forma parte de la estructura de servicios del ámbito y permite asociar a cada corriente el tratamiento y destino correspondiente.

En particular:

- los efluentes domésticos se gestionan mediante el sistema de saneamiento;
- las aguas pluviales limpias se incorporan a la red de drenaje;
- las escorrentías procedentes de sectores con riesgo de contaminación reciben pretratamiento antes de su descarga.

Las determinaciones específicas del sistema pluvial se desarrollan en el capítulo correspondiente al sistema hídrico, evitando su reiteración dentro de la presente sección.

10.4. Suministro de energía eléctrica

El suministro eléctrico se resuelve mediante la conexión del Nodo a la red de distribución de UTE.

La documentación incorporada al proyecto cuenta con viabilidad de suministro para una potencia del orden de **500 kW**, mediante conexión en media tensión de **15 kV**.

La infraestructura prevista comprende la extensión o adecuación de la red de media tensión hasta el ámbito, el correspondiente puesto de conexión y medida y la distribución interna hacia las instalaciones logísticas, portuarias, administrativas y de servicios.

La extensión de la red constituye una **infraestructura externa funcionalmente vinculada al PAIC**, mientras que los sistemas de transformación y distribución localizados dentro del padrón forman parte de la infraestructura interna del Nodo.

Las trazas definitivas se coordinarán con el acceso y con las restantes redes, procurando concentrar los corredores de infraestructura y reducir afectaciones innecesarias sobre las áreas de menor intervención.

La potencia indicada corresponde a la viabilidad actualmente disponible y no constituye un máximo normativo del PAIC. Las ampliaciones que resulten necesarias como consecuencia del desarrollo progresivo de la actividad deberán ajustarse a las condiciones técnicas y autorizaciones que establezca UTE.

10.5. Respaldo energético

La propuesta contempla la posibilidad de incorporar sistemas complementarios de respaldo destinados a asegurar la continuidad de aquellas funciones que requieran alimentación eléctrica permanente.

El suministro de la red pública podrá complementarse con sistemas de generación o respaldo cuando resulte necesario para asegurar la continuidad de las funciones críticas.

Su localización se concentra dentro de las áreas de soporte o infraestructura de la Plataforma Logística y deberá guardar correspondencia con las condiciones de seguridad propias de cada tecnología.

La eventual incorporación de generación distribuida o fuentes renovables podrá integrarse a la infraestructura del Nodo cuando resulte compatible con la ordenación y con las condiciones técnicas establecidas por los organismos competentes.

No resulta necesario definir dentro del PAIC una tecnología específica de respaldo, en tanto ésta constituye una decisión propia del diseño eléctrico y operativo.

10.6. Telecomunicaciones y conectividad

La actividad logística-portuaria requiere infraestructura de comunicaciones que permita operar los sistemas administrativos, de control, seguridad, seguimiento de cargas y coordinación de las operaciones.

La situación actual del ámbito corresponde a un territorio rural con cobertura de telecomunicaciones variable. La Memoria de Información registra señal celular de alcance diferenciado según operador y localización y ausencia de una infraestructura fija equivalente a la disponible en los centros poblados.

El PAIC incorpora, por tanto, la conectividad de telecomunicaciones como un servicio necesario para el funcionamiento del Nodo.

Las instalaciones se integrarán preferentemente con los corredores definidos para las restantes redes de servicio. Las soluciones tecnológicas concretas podrán combinar redes fijas, inalámbricas u otros sistemas disponibles, sin que el instrumento establezca una tecnología determinada.

Cuando sean necesarias estructuras auxiliares –antenas, soportes u otros elementos– su localización se integrará prioritariamente a los sectores de infraestructura y soporte, evitando implantaciones dispersas dentro del ámbito.

10.7. Localización e integración de las redes

Las redes de infraestructura se organizan de manera coordinada con la zonificación.

La **Plataforma Logística Integrada** concentra las instalaciones principales de abastecimiento, saneamiento, energía y telecomunicaciones.

El **Sector de Ribera Intervenida** incorpora únicamente aquellas instalaciones cuya localización resulte necesaria por su relación directa con la captación de agua o la actividad portuaria.

El **Sector de Ribera No Intervenida** mantiene un régimen restrictivo, admitiendo únicamente el cruce puntual de redes cuando resulte necesario y no exista una alternativa funcional razonable dentro de los sectores de mayor intervención.

La disposición de las redes procurará conformar corredores comunes de infraestructura cuando ello resulte técnicamente compatible, reduciendo movimientos de suelo, interferencias y ocupación del territorio.

10.8. Desarrollo progresivo de los servicios

El dimensionamiento y ampliación de los servicios acompañará las etapas de ejecución conforme a las condiciones establecidas en el Capítulo 14. El presente capítulo define la solución general de cada red y sus condiciones territoriales de implantación.

10.9. Condiciones generales de infraestructura

Las redes de infraestructura y servicios se consideran parte integrante de la transformación territorial y deberán estar disponibles en correspondencia con las actividades que habiliten.

La aprobación del PAIC no sustituye las viabilidades y autorizaciones sectoriales correspondientes a cada sistema.

Las soluciones definitivas deberán guardar coherencia con la zonificación, el sistema hídrico, el modelo de ocupación y las etapas de desarrollo establecidas por el instrumento.

En particular, el funcionamiento del ámbito se estructura sobre las siguientes soluciones:

Sistema	Solución general adoptada
Agua	Captación superficial, tratamiento, almacenamiento y distribución interna
Saneamiento	Sistema autónomo, sin descarga directa al suelo o al sistema hídrico
Energía	Conexión a red UTE en media tensión y distribución interna
Telecomunicaciones	Infraestructura propia vinculada a los requerimientos operativos
Drenaje pluvial	Sistema independiente desarrollado en el Capítulo 8

11. Determinaciones ambientales y gestión del riesgo

Las determinaciones ambientales del PAIC-NLC forman parte de la estructura de ordenación del ámbito y se aplican de manera integrada con la zonificación, el sistema hídrico, las condiciones de ocupación, las infraestructuras y las actividades autorizadas.

La propuesta parte de reconocer que el padrón N.º 10.976 se inserta en un territorio caracterizado por la presencia del sistema fluvial del río Cebollatí, su planicie de inundación, ambientes húmedos, una matriz agroproductiva históricamente transformada y un paisaje de baja intensidad de ocupación.

La ordenación incorpora estas condiciones mediante la **concentración de las áreas de transformación**, la diferenciación entre ribera intervenida y no intervenida, la regulación de las actividades con potencial de afectación ambiental y la incorporación de condiciones específicas para la protección del suelo, el agua y los sectores de menor intervención.

Estas determinaciones se aplican sin perjuicio de las exigencias y medidas que resulten de los procedimientos de evaluación y autorización ambiental correspondientes.

11.1. Integración ambiental de la propuesta

La dimensión ambiental no se establece como una actuación independiente o posterior a la implantación del Nodo, sino que forma parte de su organización territorial.

La propia zonificación diferencia sectores con distinta intensidad de intervención: la Plataforma Logística Integrada concentra las actividades logísticas y las principales modificaciones físicas; el Sector de Ribera Intervenida contiene las instalaciones directamente relacionadas con la función portuaria; y el Sector de Ribera No Intervenida mantiene un régimen de ocupación restrictivo.

Esta diferenciación permite localizar las actividades de mayor transformación sobre superficies determinadas y mantener otras áreas con funciones de protección, amortiguación y transición hacia el sistema fluvial.

La Memoria de Información establece como objetivo de la ordenación diferenciar las áreas portuarias, logísticas y de apoyo de aquellas que, por sus condiciones ambientales,

hídricas, paisajísticas o patrimoniales, requieren protección, amortiguación, restricción o tratamiento particular.

11.2. Protección del suelo y control de las transformaciones físicas

Los movimientos de suelo se concentran en las superficies necesarias para la materialización de las plataformas, accesos e infraestructuras definidas por el modelo territorial.

Fuera de estas áreas se evita la remoción o alteración innecesaria del terreno.

Los suelos removidos durante las obras deberán manejarse de manera diferenciada según sus características y destino, procurando su reutilización dentro de las áreas de intervención cuando resulte técnicamente adecuada.

Las superficies temporalmente expuestas deberán incorporar medidas de estabilización y control de erosión, particularmente en los sectores vinculados con drenajes y con el borde fluvial.

El tránsito de maquinaria y el almacenamiento temporal de materiales durante las obras se concentrarán dentro de las áreas destinadas a intervención, evitando la utilización del SRN como espacio auxiliar de obra.

De esta forma, el área efectivamente afectada por movimientos de suelo deberá corresponderse con la estructura espacial prevista por la zonificación.

11.3. Protección del sistema hídrico y calidad del agua

La protección de las aguas superficiales constituye una condición transversal del PAIC debido a la relación directa del ámbito con el río Cebollatí.

Las determinaciones relativas a inundabilidad, drenaje, escorrentía y continuidad hidráulica se establecen específicamente en el Capítulo 8. En materia ambiental, la ordenación incorpora como condición complementaria la **prevención del ingreso directo de contaminantes al sistema hídrico**.

Las aguas provenientes de sectores con circulación intensa, manipulación de cargas, mantenimiento, almacenamiento de combustibles u otras actividades con potencial de contaminación se gestionan separadamente de las aguas pluviales limpias.

Las superficies con potencial de contaminación deberán incorporar, según corresponda, sedimentadores, elementos de retención y separadores de hidrocarburos antes de la descarga.

No se admiten descargas directas al río, drenajes naturales o suelo de efluentes sanitarios, aguas contaminadas, hidrocarburos, productos químicos u otras sustancias provenientes de la actividad.

Esta condición adquiere particular relevancia debido a la multiplicidad de funciones del río, que además de sus componentes ecosistémicos participa del abastecimiento de agua de las poblaciones próximas y sostiene diferentes usos productivos y sociales.

11.4. Sustancias potencialmente contaminantes y almacenamiento de combustibles

Las instalaciones destinadas al almacenamiento y manejo de combustibles, lubricantes u otras sustancias con potencial de afectar el suelo o el agua se concentran dentro de la Plataforma Logística Integrada y fuera del Sector de Ribera No Intervenida.

Su implantación se realizará sobre superficies acondicionadas y contará con sistemas de contención que impidan la dispersión de sustancias hacia el suelo, el drenaje pluvial o el sistema fluvial.

Las áreas de carga, descarga y almacenamiento deberán permitir la contención de derrames y su recuperación antes de alcanzar las redes de drenaje.

La documentación del proyecto contempla actualmente la instalación de cisternas destinadas al almacenamiento de combustible dentro del área de soporte de la plataforma. La capacidad, configuración y condiciones constructivas definitivas corresponden al proyecto específico y a las autorizaciones sectoriales aplicables.

Desde el punto de vista de la ordenación, la determinación principal consiste en **concentrar estas instalaciones en los sectores operativos y mantenerlas fuera de las áreas de protección y amortiguación.**

11.5. Gestión de residuos

La operación del Nodo generará residuos asimilables a urbanos, residuos de embalajes y de las actividades logísticas y, cuando corresponda, corrientes especiales asociadas al mantenimiento de vehículos, equipos e instalaciones.

La gestión se basará en segregación en origen, almacenamiento temporal diferenciado y seguro, retiro mediante operadores habilitados y tratamiento o disposición en instalaciones autorizadas. No se admite la disposición final, enterramiento, quema o abandono de residuos dentro del ámbito del PAIC.

11.6. Emisiones atmosféricas y material particulado

Las principales fuentes potenciales de emisiones atmosféricas corresponden al tránsito sobre superficies no pavimentadas, movimientos de materiales, operaciones de acopio, manipulación de productos pulverulentos y funcionamiento de vehículos y maquinaria.

La ordenación concentra estas actividades dentro de los sectores operativos definidos y prevé la aplicación de medidas de control de material particulado en función de la naturaleza de las cargas y de las condiciones de cada etapa.

Las áreas de almacenamiento o transferencia de materiales susceptibles de dispersión deberán incorporar sistemas compatibles con las características del producto manipulado, evitando su propagación fuera de las áreas operativas.

En la caminería interna y las superficies de operación se aplicarán las soluciones de acondicionamiento y mantenimiento necesarias para limitar la generación de polvo.

El control de material particulado incluirá, según corresponda, mantenimiento de maquinaria, regulación de velocidad, tratamiento de caminos y protección de materiales pulverulentos.

Estas condiciones deberán incorporarse a la gestión operativa del Nodo y adecuarse a los requerimientos que establezca la autorización ambiental correspondiente.

11.7. Ruido

Las fuentes sonoras vinculadas con el Nodo se concentran principalmente en las operaciones de carga y descarga, tránsito de vehículos pesados, funcionamiento de equipos y mantenimiento de instalaciones.

La localización concentrada de estas actividades dentro del SPL y del SRI constituye la primera medida territorial para su control.

Las actividades de mayor emisión sonora deberán mantenerse, en la medida que resulte compatible con la organización funcional, alejadas de los límites del ámbito y de eventuales receptores sensibles.

La necesidad de incorporar medidas adicionales de aislamiento, pantallas, acondicionamiento de equipos o regulación de horarios se determinará de acuerdo con los niveles sonoros de la operación y con la normativa ambiental aplicable.

No se establecen en la Memoria de Ordenación niveles acústicos propios diferentes de aquellos determinados por la regulación correspondiente.

11.8. Iluminación exterior

La iluminación se concentra sobre las áreas operativas, accesos, circulaciones, áreas de seguridad y frente portuario que requieren condiciones de visibilidad para su funcionamiento.

El sistema se dispondrá de forma dirigida hacia las superficies que deban ser iluminadas, limitando la dispersión innecesaria hacia el río, la ribera no intervenida y el territorio rural circundante.

La intensidad y distribución de luminarias deberán corresponder con las necesidades efectivas de seguridad y operación.

Esta condición adquiere relevancia por la baja densidad de ocupación del entorno y por la elevada exposición visual que caracteriza a la planicie.

11.9. Vegetación y biodiversidad

La Memoria de Información reconoce la inserción del ámbito dentro de un sistema territorial de interés ambiental asociado a la Laguna Merín y a los humedales del este, aunque diferencia esta condición regional de la existencia de valores o regímenes jurídicos específicamente constatados dentro del padrón.

En consecuencia, la ordenación evita atribuir al ámbito especies, comunidades o áreas de conservación cuya presencia específica no se encuentre documentada.

Las áreas de menor intervención, particularmente el SRN, mantienen la vegetación existente en tanto ésta resulte compatible con las condiciones de seguridad, drenaje y estabilidad de la ribera.

La remoción de vegetación se concentra en los sectores efectivamente requeridos por las obras e instalaciones.

Cuando los relevamientos ambientales específicos identifiquen dentro del ámbito componentes de biodiversidad que requieran medidas particulares de protección, éstos se incorporarán a las condiciones de diseño, ejecución o manejo correspondientes.

Este criterio resulta consistente con la propia Memoria de Información, que distingue entre la existencia de información regional de interés para la conservación y la necesidad de determinar cuáles ambientes y elementos están efectivamente presentes en el ámbito.

11.10. Humedales y regímenes especiales de protección

La inserción territorial del padrón dentro del sistema Laguna Merín-Bañados del Este se reconoce como componente ambiental de la ordenación.

Esta condición no se asimila automáticamente a la declaración jurídica de Humedal de Importancia Ambiental.

La documentación analizada en la Memoria de Información no contiene constancia que permita afirmar que el padrón N.º 10.976 haya sido individualizado mediante resolución ministerial e inscripto en el Registro correspondiente.

Por tanto, la zonificación ambiental prevista por el PAIC –particularmente el SRN– responde a decisiones propias del instrumento y no implica afirmar una categorización ambiental nacional que no se encuentre acreditada.

En caso de que durante la vigencia del PAIC se produzca una declaración o afectación específica sobre la totalidad o parte del padrón, sus determinaciones se integrarán al régimen de ordenación de acuerdo con los efectos jurídicos establecidos por la normativa correspondiente.

11.11. Gestión de contingencias

Las actividades logísticas y portuarias incorporan riesgos asociados principalmente al tránsito y manipulación de cargas, combustibles, mantenimiento de equipos, almacenamiento de sustancias y operación junto al sistema fluvial.

El funcionamiento del Nodo deberá contar con procedimientos para la prevención y respuesta frente a contingencias, incluyendo derrames, incendios, fallas de instalaciones y demás eventos que puedan generar afectaciones sobre las personas, el suelo o el agua.

Las áreas destinadas a sustancias potencialmente contaminantes deberán disponer de medios de contención y respuesta acordes con los productos manejados.

La organización espacial deberá mantener condiciones de acceso para vehículos y equipos de emergencia y permitir el aislamiento de los sectores afectados cuando corresponda.

Los planes específicos de emergencia y contingencia deberán desarrollarse de acuerdo con las características efectivas de las operaciones autorizadas y con los requerimientos de los organismos competentes.

11.12. Relación con la evaluación y autorización ambiental

Las determinaciones contenidas en el presente capítulo establecen las **condiciones territoriales ambientales propias del PAIC**.

No sustituyen la evaluación de los impactos de las obras ni las autorizaciones ambientales que correspondan de acuerdo con la normativa nacional.

Los proyectos ejecutivos y las diferentes etapas de implantación deberán incorporar las condiciones que resulten de esos procedimientos y mantener compatibilidad con la zonificación y con las restantes determinaciones del instrumento.

Cuando las autorizaciones ambientales establezcan condiciones más restrictivas que las previstas por el PAIC, resultarán aplicables aquellas que correspondan según el régimen sectorial competente.

De esta forma se mantiene diferenciada la función de la **Memoria de Ordenación**, que regula territorialmente la transformación, de la evaluación ambiental, que determina los efectos específicos de los proyectos y las condiciones para su autorización.

11.13. Síntesis de las determinaciones ambientales

La ordenación ambiental del PAIC-NLC se estructura mediante la concentración territorial de las actividades, la protección de los sectores ribereños no afectados a la operativa portuaria, el control de las actividades con potencial de contaminación y la integración de las medidas de prevención al diseño y funcionamiento de las instalaciones.

En particular, quedan establecidas como condiciones generales:

1. mantener el SRN como sector de menor intervención y protección;

2. concentrar movimientos de suelo, almacenamiento y operaciones en los sectores definidos por la zonificación;
3. evitar descargas directas de contaminantes al suelo y al sistema hídrico;
4. localizar combustibles, sustancias potencialmente contaminantes y residuos fuera de los sectores de protección;
5. separar y gestionar de forma diferenciada los residuos comunes y especiales;
6. controlar emisiones de polvo, ruido e iluminación exterior;
7. limitar la remoción de vegetación a las superficies requeridas por las intervenciones;
8. incorporar procedimientos de prevención y respuesta frente a contingencias;
9. aplicar las condiciones y autorizaciones ambientales correspondientes a cada etapa de ejecución.

12. Paisaje y patrimonio

La ordenación del PAIC-NLC incorpora el paisaje y el patrimonio como componentes del modelo territorial, atendiendo a las características identificadas en la Memoria de Información y a la naturaleza de las transformaciones previstas.

El ámbito se inserta en un paisaje predominantemente rural y fluvial, caracterizado por la horizontalidad de la planicie, la baja densidad de construcciones y la continuidad de las visuales. El río Cebollatí, los canales, los campos y los sectores de vegetación asociados a ambientes húmedos constituyen los principales elementos que estructuran actualmente la percepción del territorio.

La implantación de infraestructura logística y portuaria introduce una nueva escala edificatoria y funcional dentro de este contexto. La ordenación adopta, por tanto, criterios dirigidos a **concentrar las transformaciones, evitar su dispersión sobre el padrón y mantener una relación diferenciada entre las áreas operativas, la ribera y el territorio rural circundante.**

En materia patrimonial, no se encuentran registrados en la documentación disponible sitios arqueológicos específicos dentro del padrón N.º 10.976. El ámbito se localiza, sin embargo, dentro de una región con antecedentes arqueológicos vinculados a ocupaciones prehispánicas y particularmente a ambientes de humedales, circunstancia que fundamenta la adopción de un criterio preventivo frente a las intervenciones que impliquen movimientos de suelo.

12.1. Estructura paisajística

La estructura paisajística del ámbito está determinada principalmente por la planicie abierta del bajo Cebollatí.

La baja pendiente y la escasa presencia de barreras topográficas producen visuales extensas y una elevada exposición de los elementos construidos. Esta condición diferencia al ámbito de territorios donde las infraestructuras pueden quedar parcialmente contenidas por el relieve o por estructuras urbanas preexistentes.

En este contexto, las instalaciones del Nodo –naves, depósitos, estructuras de almacenamiento, infraestructura técnica y elementos portuarios– adquieren una presencia territorial que excede su ocupación física inmediata.

La ordenación responde a esta condición mediante un modelo de **implantación concentrada**, en concordancia con la zonificación establecida. Las edificaciones e instalaciones de mayor porte se localizan fundamentalmente en la Plataforma Logística Integrada y en el Sector de Ribera Intervenida, mientras que el Sector de Ribera No Intervenida mantiene una intensidad de ocupación reducida.

La concentración de las instalaciones constituye, por tanto, la principal determinación paisajística del instrumento.

12.2. Integración de las edificaciones e instalaciones

La implantación de las edificaciones deberá mantener correspondencia con la estructura funcional definida para el Nodo, evitando la disposición aislada o dispersa de construcciones dentro del ámbito.

Las instalaciones vinculadas entre sí se organizarán preferentemente formando conjuntos funcionales, reduciendo la fragmentación de las superficies ocupadas y manteniendo claramente identificables las áreas operativas.

Las edificaciones administrativas, de control y de servicios se integrarán a la Plataforma Logística, evitando generar piezas independientes sobre sectores de menor intervención.

Las estructuras cuya altura responda a requerimientos específicos de almacenamiento, transferencia o operación deberán localizarse dentro de los sectores previstos para dichas funciones y ajustarse a las alturas máximas establecidas en el capítulo de parámetros urbanísticos.

De este modo, los parámetros de altura no operan de manera aislada, sino en relación con la localización y función de cada instalación.

12.3. Tratamiento paisajístico del frente fluvial

La diferenciación SRI-SRN establecida por la zonificación constituye la principal medida de ordenación paisajística del frente fluvial: concentra la infraestructura portuaria en un tramo específico y mantiene el resto de la ribera con menor intensidad de intervención, preservando la lectura del paisaje fluvial.

12.4. Transición con el territorio rural

El perímetro del PAIC establece el límite entre una pieza territorial especializada de carácter logístico-portuario y una matriz rural que mantiene predominantemente usos agroproductivos.

La ordenación reconoce esta diferencia mediante la concentración de las construcciones, la aplicación de los retiros establecidos y el mantenimiento de sectores no ocupados en contacto con el entorno.

Las áreas perimetrales no deberán utilizarse como espacios residuales para depósitos, acopios permanentes o instalaciones que puedan localizarse dentro de los sectores específicamente destinados a dichas funciones.

La transición con el territorio rural forma parte, por tanto, de la configuración espacial del Nodo y contribuye a evitar una expansión visual y funcional innecesaria de las instalaciones fuera del núcleo operativo.

12.5. Infraestructuras técnicas y elementos de mayor visibilidad

Las estructuras técnicas necesarias para el funcionamiento del Nodo se integrarán preferentemente a las áreas operativas y de soporte.

Los elementos de mayor desarrollo vertical deberán responder a necesidades funcionales verificables y localizarse dentro de los sectores donde se admiten las actividades que los requieren.

Cuando el proyecto ejecutivo incorpore estructuras que, por su altura, volumen o ubicación, presenten una incidencia visual relevante sobre la planicie o el frente fluvial, su implantación deberá considerar su relación con el conjunto de instalaciones y con las principales visuales del territorio.

Esta determinación no supone ocultar instalaciones propias de una infraestructura logística-portuaria, sino evitar una **dispersión innecesaria de elementos de gran escala** dentro de un paisaje caracterizado por su horizontalidad y elevada exposición visual.

12.6. Publicidad y señalización

Los elementos de identificación, señalización y publicidad deberán guardar relación con las funciones propias del Nodo y concentrarse en los accesos, áreas de control y sectores operativos donde resulten necesarios. No se prevé la utilización del ámbito como soporte de publicidad ajena a las actividades desarrolladas.

La iluminación exterior se regirá por las determinaciones establecidas en el numeral 11.8.

12.7. Patrimonio arqueológico

La documentación analizada no registra sitios arqueológicos conocidos específicamente dentro del padrón N.º 10.976. Esta ausencia de registros no se interpreta como constatación de inexistencia de evidencias arqueológicas.

La cuenca de la Laguna Merín presenta antecedentes regionales vinculados a ocupaciones humanas prehispánicas, incluyendo registros líticos y cerámicos asociados a bañados y terrazas fluviales. La propia Memoria de Información señala además que ni la intervención agroproductiva histórica ni la condición inundable del inmueble permiten descartar por sí mismas la posible presencia de restos arqueológicos.

En consecuencia, la ordenación adopta un **régimen preventivo** para las actuaciones que involucren movimientos de suelo, excavaciones, conformación de terraplenes u otras intervenciones capaces de afectar eventuales evidencias existentes.

12.8. Hallazgos durante las obras

Ante la aparición de materiales, estructuras o evidencias que puedan presentar interés arqueológico durante la ejecución de las obras, las intervenciones se suspenderán en el sector directamente afectado y se dará intervención a la autoridad competente de acuerdo con la normativa aplicable.

La eventual existencia de un hallazgo no determina por sí misma la paralización de la totalidad de la actuación, sino la aplicación de las medidas de protección, registro, evaluación o rescate que correspondan para el sector involucrado.

Este régimen se aplica particularmente a las obras que implican excavaciones o remoción significativa del terreno, sin perjuicio de las condiciones específicas que puedan establecerse durante la evaluación ambiental o patrimonial del proyecto.

12.9. Valores socioculturales vinculados al río

La relación histórica y cotidiana de las comunidades ribereñas con el río constituye un valor sociocultural del territorio, aunque no se encuentre formalizada como bien patrimonial protegido. Su consideración en la ordenación se limita al reconocimiento de esa relación territorial; las condiciones de coexistencia con pesca, navegación y usos recreativos se regulan en el Capítulo 13.

12.10. Determinaciones generales

La ordenación paisajística y patrimonial del PAIC-NLC queda definida por las siguientes condiciones:

1. concentración de edificaciones e instalaciones dentro de los sectores previstos por la zonificación;
2. mantenimiento de una clara diferenciación entre frente portuario y ribera no intervenida;
3. localización de las estructuras de mayor porte dentro de las áreas donde su presencia responda a requerimientos funcionales;
4. mantenimiento de una transición territorial entre las áreas operativas y el suelo rural circundante;
5. control de la dispersión de publicidad, señalización e iluminación;
6. mantenimiento del carácter de menor intervención del SRN;
7. adopción de un criterio preventivo respecto del patrimonio arqueológico;
8. aplicación de procedimientos específicos ante eventuales hallazgos durante las obras.

13. Compatibilidad con los usos y funciones preexistentes del territorio

La incorporación de la función logística-portuaria se realiza en un territorio de usos múltiples. La ordenación concentra la transformación dentro del padrón N.º 10.976 y establece reglas de coexistencia con la matriz agroproductiva, la infraestructura de manejo del agua y los usos preexistentes del sistema fluvial.

La compatibilidad territorial no implica simultaneidad irrestricta de actividades dentro de un mismo espacio operativo. Las interferencias efectivas deberán resolverse de forma proporcional, atendiendo a la seguridad, continuidad funcional y competencias sectoriales.

13.1. Criterio general de compatibilidad

La categorización del padrón N.º 10.976 no modifica el régimen territorial de los predios rurales circundantes ni atribuye al Nodo un uso exclusivo sobre el río Cebollatí. Las infraestructuras externas vinculadas al PAIC mantienen su régimen propio y los usos preexistentes continúan en tanto resulten compatibles con las condiciones de seguridad y funcionamiento aplicables.

13.2. Matriz de compatibilidad territorial

Las principales relaciones de compatibilidad se sintetizan en la siguiente matriz:

Uso o función preexistente	Relación con el NLC	Determinación de compatibilidad
Matriz agroproductiva	La actuación se inserta en un entorno arrocer-ganadero y comparte caminería e infraestructura rural.	Los predios linderos mantienen su régimen rural. El PAIC no habilita extensión de usos logísticos fuera de su perímetro.
Canales, drenajes y manejo productivo del agua	Caminos, terraplenes y redes pueden intersectar infraestructura hidráulica existente.	Se mantendrá la continuidad funcional de canales y drenajes y se adecuarán los cruces necesarios.
Pesca artesanal	Coexiste con la operación portuaria y la navegación comercial.	No se establece exclusión general. Las restricciones serán puntuales, justificadas por seguridad y limitadas al sector y tiempo necesarios.
Navegación local	Comparte el río con las maniobras de las embarcaciones vinculadas al Nodo.	El Nodo no adquiere uso exclusivo del río. La seguridad, señalización y prioridades se regirán por las autoridades competentes.
Abastecimiento de agua	El río constituye fuente de abastecimiento de poblaciones ribereñas y del propio Nodo.	Se protege la calidad del agua mediante saneamiento, drenaje controlado, manejo de combustibles y prevención de derrames.

Uso o función preexistente	Relación con el NLC	Determinación de compatibilidad
Turismo, recreación y usos sociales	Se desarrollan sobre el sistema fluvial y fuera del tramo operativo.	Se mantienen fuera de las áreas directamente afectadas por maniobras; las restricciones deberán ser localizadas y temporales.
Movilidad rural	La caminería de acceso es compartida con actividades agroproductivas.	No se interrumpirán accesos a establecimientos; espera, control y maniobra del transporte de carga se resolverán dentro del ámbito.

13.3. Criterio de resolución de interferencias

Cuando se identifique una superposición efectiva entre una operación del Nodo y un uso preexistente, su tratamiento considerará la localización y duración de la interferencia, la seguridad de las personas y operaciones, el carácter permanente o temporal de la actividad afectada, las competencias sectoriales y la posibilidad de mantener, adaptar o restituir la funcionalidad preexistente.

Las restricciones deberán guardar proporción con la interferencia que las origina y no extenderse espacial o temporalmente más allá de lo necesario para resolverla.

13.4. Actividades externas inducidas

La aprobación del PAIC no implica la habilitación automática de usos logísticos, industriales, comerciales o de servicios sobre los padrones rurales próximos. Toda actuación externa deberá ajustarse a la categorización y régimen territorial aplicable al suelo en el que pretenda implantarse y tramitar los instrumentos o autorizaciones que correspondan.

13.5. Síntesis de las condiciones de compatibilidad

La transformación logística-portuaria queda territorialmente acotada al ámbito del PAIC; se preserva la continuidad de las infraestructuras rurales y del sistema hídrico; la actividad portuaria no atribuye un uso exclusivo del río; y la coexistencia con pesca, navegación local, abastecimiento, recreación y movilidad rural se resolverá mediante condiciones específicas de seguridad y gestión.

14. Etapas y condiciones de ejecución

La materialización del PAIC-NLC podrá desarrollarse de forma progresiva, de acuerdo con la evolución de las necesidades operativas y con la ejecución de las infraestructuras requeridas para cada fase de funcionamiento.

La ejecución por etapas no modifica el Modelo Territorial, la categorización, la zonificación ni las restantes determinaciones establecidas por el instrumento. Cada actuación parcial deberá integrarse a la configuración general prevista y mantener coherencia con las condiciones de ocupación, protección, accesibilidad, funcionamiento hídrico e infraestructura definidas para el ámbito.

La etapabilidad se entiende, por tanto, como una modalidad de **implementación progresiva de una ordenación previamente definida**, y no como la habilitación para transformar sectores al margen de las determinaciones generales del PAIC.

La Memoria de Información establece entre los objetivos del instrumento la definición de condiciones de gestión, ejecución y seguimiento, incluyendo etapas, responsabilidades y mecanismos de coordinación.

14.1. Criterio general de ejecución

La ejecución del Nodo deberá mantener correspondencia entre las áreas que entren en funcionamiento y las infraestructuras necesarias para atenderlas.

No se considera adecuada una secuencia en la que se habiliten usos logísticos o portuarios sin que estén disponibles, en la escala requerida, las soluciones de acceso, drenaje, saneamiento, abastecimiento, energía, seguridad y gestión ambiental necesarias para su operación.

Cada etapa deberá constituir una **unidad funcionalmente operativa**, integrada al modelo general y dotada de las infraestructuras que requieran los usos efectivamente habilitados.

Las ampliaciones posteriores podrán incrementar superficies operativas, capacidad de almacenamiento, instalaciones de transferencia o infraestructura portuaria dentro de los sectores previstos por la zonificación, sin alterar por ello la estructura territorial establecida por el PAIC.

Cuando una ampliación implique modificaciones que excedan los usos, parámetros o condiciones establecidos por el instrumento, deberá tramitarse conforme al régimen de modificación que corresponda.

14.2. Actuaciones previas a la habilitación operativa

La puesta en funcionamiento de las actividades previstas requiere la materialización previa o concurrente de un conjunto de componentes estructurales.

En particular, deberán encontrarse resueltas las condiciones de:

accesibilidad terrestre, mediante la disponibilidad del sistema vial necesario para vincular la etapa operativa con la red exterior;

acondicionamiento hidráulico, incluyendo las obras de drenaje y continuidad de los escurrimientos requeridas por las superficies efectivamente transformadas;

servicios básicos, mediante la disponibilidad de abastecimiento de agua, saneamiento, energía y telecomunicaciones correspondientes a la demanda de la etapa;

gestión ambiental, incluyendo los sistemas de manejo de aguas potencialmente contaminadas, residuos y sustancias de riesgo asociados a las actividades habilitadas;

y, cuando la etapa involucre operación portuaria, las **condiciones de infraestructura y navegación** necesarias para su funcionamiento.

La ejecución de edificios o instalaciones aisladas no implica por sí misma la habilitación de las actividades cuando no se encuentren disponibles los sistemas que permitan su funcionamiento en las condiciones establecidas por el PAIC.

14.3. Proyecto ejecutivo y definición de detalle

Las determinaciones contenidas en la Memoria de Ordenación establecen el marco territorial al que deberán ajustarse los proyectos ejecutivos.

Corresponde a dichas instancias desarrollar las soluciones técnicas de detalle relativas, entre otros aspectos, a:

- niveles y cotas definitivas de implantación;
- geometría y estructura de caminos;
- plataformas y terraplenes;

- redes de drenaje;
- obras de atraque;
- redes de servicios;
- estructuras y fundaciones;
- instalaciones técnicas;
- y demás componentes constructivos.

Las soluciones consignadas en el anteproyecto tienen carácter preliminar. La cota aproximada +6,17 m sobre cero Oficial prevista para la plataforma deberá verificarse mediante estudios hidráulicos e hidrológicos en el Proyecto Ejecutivo y las características estructurales del muelle deberán validarse mediante ingeniería de detalle.

En consecuencia, los valores contenidos en los anteproyectos constituyen referencias técnicas de la solución considerada, salvo aquellos que la presente Memoria establezca expresamente como parámetros de ordenación.

La ingeniería de detalle podrá ajustar las soluciones constructivas siempre que no modifique la estructura territorial, la zonificación, los usos, los parámetros máximos ni las condiciones de protección establecidas por el PAIC.

14.4. Condiciones hídricas para la ejecución

Las obras que impliquen modificación de cotas, terraplenes, plataformas, caminería u ocupación de sectores afectados por la dinámica hídrica deberán desarrollarse en correspondencia con la caracterización hidrológica e hidráulica aplicable.

La ejecución deberá mantener las condiciones establecidas en el Capítulo 8, particularmente en relación con:

- continuidad de los escurrimientos;
- funcionamiento de canales y drenajes;
- incidencia de los rellenos y terraplenes;
- gestión de las aguas pluviales;
- y ausencia de agravamiento de las condiciones de inundación sobre terceros.

La etapabilidad no podrá utilizarse para evaluar aisladamente obras que, por su funcionamiento hidráulico, formen parte de una misma intervención.

Cuando distintas etapas compartan plataformas, drenajes, alcantarillas, obras de regulación o puntos de descarga, la solución deberá considerar el funcionamiento

conjunto previsto para el sistema y no únicamente la demanda inmediata de la primera etapa.

Este aspecto adquiere especial relevancia dado que la Memoria de Información identifica la dinámica hídrica como una de las condiciones estructurantes del territorio y la transformación del ámbito como una actuación que debe ser considerada de forma integrada.

14.5. Ejecución de la infraestructura de acceso

El sistema vial necesario para atender cada etapa deberá encontrarse operativo antes de la habilitación de las actividades generadoras del tránsito correspondiente.

Las obras de adecuación de la caminería existente y la materialización del tramo final de acceso se coordinarán con el desarrollo de la Plataforma Logística y deberán incorporar las condiciones de drenaje, seguridad y capacidad requeridas por el tránsito efectivamente previsto.

La ejecución del sistema de acceso comprende la adecuación de caminos existentes, la apertura o consolidación del tramo final de acceso y las obras de drenaje y cruces sobre canales que resulten necesarias.

Las soluciones de intersección con las vías de mayor jerarquía deberán contar con las aprobaciones de los organismos competentes antes de la puesta en servicio de las actividades asociadas.

La construcción parcial del Nodo no podrá trasladar hacia la caminería rural exterior funciones de espera, estacionamiento o maniobra que el modelo territorial ubica dentro del ámbito.

14.6. Desarrollo progresivo de la Plataforma Logística

La Plataforma Logística Integrada podrá ocuparse progresivamente dentro de los límites definidos por su zonificación.

La incorporación de nuevas áreas de almacenamiento, acopio, consolidación, servicios o maniobra deberá mantener la organización funcional prevista y respetar los parámetros máximos de ocupación e impermeabilización establecidos para el SPL.

La ejecución parcial de la plataforma no habilita el uso temporal de los sectores de Ribera No Intervenida para depósitos, acopios, instalaciones auxiliares, estacionamiento o áreas de obra.

Las áreas aún no incorporadas a la operación mantendrán condiciones compatibles con la función territorial asignada hasta su efectiva transformación.

En caso de que las distintas fases impliquen ampliaciones de las superficies impermeabilizadas, el sistema de drenaje deberá acompañar dichas ampliaciones y mantener capacidad suficiente para las superficies efectivamente incorporadas.

14.7. Etapabilidad de la infraestructura portuaria

La infraestructura portuaria podrá desarrollarse progresivamente dentro del SRI. La primera etapa considera, a nivel de anteproyecto, una explanada de aproximadamente 6.475 m² asociada a un muelle de aproximadamente 60 m, con ampliaciones posteriores sujetas a demanda, condiciones de navegación e infraestructura terrestre disponible.

Las dimensiones indicadas son referencias del anteproyecto y no parámetros normativos; ninguna ampliación podrá extender la intervención hacia el SRN.

14.8. Navegabilidad y ejecución de las etapas portuarias

La habilitación de cada etapa portuaria requerirá condiciones de navegación compatibles con las embarcaciones y operaciones autorizadas. Los escenarios técnicos de dragado no constituyen por sí mismos etapas territoriales del PAIC y deberán definirse según información batimétrica e hidrológica actualizada y las autorizaciones correspondientes.

14.9. Infraestructuras y servicios por etapa

Las redes de agua, saneamiento, energía y telecomunicaciones podrán desarrollarse progresivamente de acuerdo con la demanda de cada etapa, siempre que las soluciones iniciales sean compatibles con la estructura final, cuenten con capacidad suficiente para los usos habilitados y mantengan las condiciones de protección establecidas por el PAIC.

14.10. Coordinación de obras dentro y fuera del ámbito

Las etapas cuya operación dependa de infraestructuras externas no podrán habilitarse hasta que dichas infraestructuras se encuentren ejecutadas o disponibles en las

condiciones necesarias para atenderlas. La definición de responsabilidades, acuerdos y mecanismos de gestión de esas obras se desarrolla en el Capítulo 15.

14.11. Autorizaciones sectoriales

La habilitación de cada etapa quedará sujeta a las autorizaciones ambientales, hidráulicas, portuarias, de navegación, viales, energéticas, sanitarias y demás procedimientos sectoriales que correspondan. Estas autorizaciones deberán integrarse al proyecto manteniendo coherencia con las determinaciones territoriales del PAIC.

14.12. Modificaciones durante la ejecución

Los ajustes derivados de la ingeniería de detalle podrán ser incorporados sin modificar el instrumento cuando mantengan:

- el perímetro del PAIC;
- la categorización y subcategorización establecidas;
- la estructura general del Modelo Territorial;
- la delimitación y función de los sectores de zonificación;
- los usos admitidos;
- los parámetros máximos de ocupación;
- y las condiciones de protección establecidas.

Las modificaciones que impliquen cambios sustantivos en estas determinaciones deberán analizarse conforme al procedimiento de modificación del instrumento que resulte aplicable.

Esta distinción permite evitar que ajustes constructivos propios del proyecto ejecutivo requieran modificar innecesariamente el PAIC y, simultáneamente, impide que mediante sucesivos ajustes de ingeniería se altere la ordenación aprobada.

14.13. Síntesis de las condiciones de ejecución

La ejecución será progresiva y cada etapa deberá constituir una unidad funcional dotada de los accesos, drenaje, servicios, infraestructura y autorizaciones necesarios. Los ajustes de ingeniería serán admisibles mientras no alteren el perímetro, la categorización, la zonificación, los usos, los parámetros máximos ni las condiciones de protección del instrumento.

14.14. Plazo para la efectiva transformación de la categoría de suelo

De acuerdo con el artículo 6 del Decreto N.º 128/026, el PAIC Complementario deberá establecer un plazo cierto para la efectiva transformación de la categoría de suelo, aplicable al total del ámbito o diferenciado por etapas. Vencido dicho plazo sin que la transformación se hubiera efectivizado, corresponde la reversión a la categoría original asignada por el instrumento de ordenamiento territorial previo.

DETERMINACIÓN PENDIENTE PREVIA A LA APROBACIÓN DEFINITIVA: fijar el plazo de efectiva transformación de la categoría de suelo –para el ámbito total o para cada etapa– conforme al artículo 6 del Decreto N.º 128/026.

15. Gestión del PAIC y deberes territoriales

La ejecución del PAIC-NLC requiere la articulación entre las determinaciones territoriales establecidas por el instrumento, la materialización de las infraestructuras necesarias para el funcionamiento del Nodo y las autorizaciones sectoriales correspondientes.

El modelo de gestión se estructura a partir de la responsabilidad de los titulares y responsables de la actuación sobre la ejecución de las obras vinculadas a la transformación, de las competencias de la Intendencia de Treinta y Tres en materia de ordenamiento territorial y control del cumplimiento del instrumento, y de la intervención de los organismos nacionales competentes en aquellas materias sometidas a regulación sectorial.

La Memoria de Información establece expresamente entre los objetivos del PAIC la definición de condiciones de gestión, ejecución y seguimiento, incluyendo responsabilidades y mecanismos de coordinación.

15.1. Criterio general de gestión

La gestión del PAIC tiene por finalidad asegurar que la transformación se ejecute de acuerdo con las determinaciones del instrumento y con las competencias de las administraciones y organismos intervinientes. La ordenación territorial constituye el marco de referencia para los proyectos, autorizaciones, ejecución, habilitación y seguimiento.

15.2. Responsabilidad de ejecución de la actuación

La materialización de las obras necesarias para el desarrollo del ámbito corresponde a los responsables de la actuación, sin perjuicio de aquellas infraestructuras externas cuya ejecución dependa de acuerdos específicos con organismos públicos o titulares de redes.

Dentro del padrón N.º 10.976 se incluyen, entre otros componentes:

- acondicionamiento de las áreas operativas;
- red de circulación interna;
- infraestructura portuaria localizada dentro del ámbito;
- sistemas de drenaje;
- abastecimiento y almacenamiento de agua;
- saneamiento;
- distribución interna de energía;
- telecomunicaciones;
- instalaciones ambientales y de seguridad;
- y demás obras necesarias para el funcionamiento de las actividades habilitadas.

Estas infraestructuras deberán ejecutarse de acuerdo con las etapas y condiciones establecidas en el PAIC y mantenerse en condiciones compatibles con su función.

La transformación no genera por sí misma una obligación de la Intendencia de ejecutar las infraestructuras internas necesarias para el funcionamiento particular del Nodo.

15.3. Infraestructuras externas vinculadas

Parte de las infraestructuras necesarias para el funcionamiento del Nodo se localiza fuera del perímetro del PAIC.

Se incluyen principalmente la adecuación de la caminería de acceso, las extensiones de redes de servicios y las actuaciones que eventualmente resulten necesarias sobre la vía navegable.

La Memoria de Información reconoce expresamente que la propuesta mantiene relaciones que exceden el ámbito predial, vinculándose con las redes de conectividad, el sistema hídrico y las infraestructuras requeridas para su funcionamiento.

Estas actuaciones externas no quedan comprendidas automáticamente dentro de la recategorización del padrón N.º 10.976.

Su materialización deberá resolverse mediante los proyectos, acuerdos, permisos y autorizaciones correspondientes según la titularidad y competencia de cada infraestructura.

La habilitación de las etapas que dependan de dichas obras quedará vinculada a su efectiva disponibilidad.

15.4. Coordinación institucional

La naturaleza logística-portuaria de la actuación determina la intervención concurrente de organismos con competencias diferentes.

La gestión del PAIC deberá articular, según corresponda, las actuaciones de la Intendencia de Treinta y Tres con los organismos responsables de:

- infraestructura vial y transporte;
- navegación e infraestructura portuaria;
- recursos hídricos;
- evaluación y autorización ambiental;
- energía;
- abastecimiento y saneamiento;
- controles aduaneros, fiscales, sanitarios y de seguridad vinculados con la operación.

Esta coordinación no supone trasladar competencias entre organismos.

La Memoria de Información señala expresamente que la condición del Cebollatí como parte de la Hidrovía no sustituye las competencias nacionales y departamentales en materia de ambiente, transporte, seguridad, controles fronterizos y habilitación de las infraestructuras concretas.

Cada organismo actuará dentro de las atribuciones que le correspondan, manteniéndose el PAIC como marco territorial de referencia.

15.5. Control territorial

Corresponde a la Intendencia de Treinta y Tres, dentro de sus competencias, verificar que las actuaciones desarrolladas dentro del ámbito se ajusten a las determinaciones del instrumento.

El control comprende especialmente:

usos del suelo, verificando su correspondencia con el régimen establecido para cada sector;

ocupación, controlando FOS, FIS, alturas, retiros y demás parámetros;

zonificación, evitando la expansión de actividades operativas sobre los sectores de protección;

infraestructuras, verificando la disponibilidad de los sistemas requeridos para la habilitación de las etapas;

y **condiciones territoriales de protección**, particularmente aquellas relacionadas con ribera, drenaje, paisaje y compatibilidad con el entorno.

Este control se realiza sin perjuicio de las actuaciones de inspección y seguimiento correspondientes a los organismos sectoriales.

15.6. Mantenimiento de las infraestructuras internas

La gestión del Nodo comprende el mantenimiento de las infraestructuras necesarias para asegurar la continuidad de las condiciones establecidas por el PAIC.

Deberán mantenerse operativos, entre otros, los sistemas de drenaje, tratamiento de escorrentías, saneamiento, redes internas, pavimentos, áreas de contención, almacenamiento de residuos y demás instalaciones vinculadas a la protección ambiental y al funcionamiento del ámbito.

Las obras ambientales e hidráulicas no podrán considerarse únicamente componentes de la etapa constructiva.

Su funcionalidad deberá conservarse durante la operación del Nodo y adecuarse cuando las ampliaciones de la actividad modifiquen las demandas para las cuales fueron dimensionadas.

El mantenimiento de las áreas de Ribera No Intervenida deberá preservar el régimen de menor transformación establecido por la zonificación.

15.7. Obligaciones territoriales derivadas de la transformación

La inclusión del ámbito dentro de un Programa de Actuación Integrada determina la aplicación de las obligaciones territoriales establecidas por la Ley N.º 18.308.

El artículo 42, en su redacción vigente, establece para los propietarios de suelo cuya categoría se transforma mediante un PAI las obligaciones de:

- a) ejecutar a su costo las obras de urbanización del ámbito;
- b) ceder gratuitamente a la Intendencia o entidad pública que ésta determine los terrenos que el instrumento destine a uso y dominio público;
- c) ceder los terrenos urbanizados edificables o inmuebles mediante los cuales se concrete el derecho de la Intendencia a participar en la distribución de los mayores beneficios;
- d) distribuir equitativamente o compensar entre los interesados los beneficios y cargas derivados de la ejecución del instrumento.

15.8. Obras de transformación e infraestructura

A los efectos del PAIC-NLC, la obligación de ejecución de las obras necesarias para la transformación comprende aquellas infraestructuras requeridas para que los usos habilitados puedan desarrollarse en las condiciones definidas por la ordenación.

La delimitación concreta de las responsabilidades deberá guardar correspondencia con la titularidad y competencia sobre cada infraestructura.

Las obras internas directamente vinculadas con el funcionamiento del Nodo forman parte de las cargas propias de la actuación.

.

15.9. Cesiones de suelo

El artículo 42 de la Ley N.º 18.308 establece la obligación de ceder gratuitamente aquellas superficies que el propio instrumento prevea con destino a uso y dominio público.

Se incorpora Plano con la correspondiente cesión, la cual será autorizado por la Intendencia Departamental del Treinta y Tres, pudiendo ser modificado a solicitud de esta.

Las áreas internas destinadas exclusivamente a circulación, operación, drenaje o servicios propios del Nodo no adquieren carácter público por el solo hecho de cumplir funciones de infraestructura.

15.10. Relación entre aprovechamiento y cumplimiento de obligaciones

Las posibilidades de uso y aprovechamiento derivadas de la nueva categorización deberán desarrollarse conjuntamente con el cumplimiento de las obligaciones territoriales correspondientes.

La ejecución progresiva del Nodo no exime del cumplimiento de las cargas vinculadas con cada etapa.

Por tanto, la habilitación de superficies operativas, edificaciones o instalaciones deberá guardar correspondencia con:

la infraestructura necesaria para su funcionamiento; las condiciones ambientales e hidráulicas requeridas; las obras de acceso asociadas; y las obligaciones territoriales que resulten exigibles para la actuación.

Este criterio evita que la categorización opere como una habilitación abstracta desvinculada de las condiciones mediante las cuales la transformación debe materializarse.

15.11. Documentación de gestión

Durante la implementación del PAIC deberá mantenerse actualizada la documentación necesaria para verificar el cumplimiento de sus determinaciones.

Los proyectos ejecutivos deberán identificar claramente:

- las obras correspondientes a cada etapa;
- su relación con la zonificación;
- las superficies ocupadas e impermeabilizadas;
- las infraestructuras necesarias para su habilitación;
- las autorizaciones sectoriales obtenidas;
- y las condiciones que deban mantenerse durante la operación.

Esta información constituirá asimismo la base para el seguimiento territorial previsto por el instrumento.

16. Seguimiento y evaluación del PAIC

El seguimiento del PAIC-NLC tiene por finalidad verificar la ejecución de las determinaciones establecidas por el instrumento, evaluar la evolución de la transformación territorial y detectar situaciones que requieran medidas de adecuación, gestión o eventual revisión.

El sistema de seguimiento se estructura sobre un conjunto acotado de variables directamente relacionadas con la ordenación: desarrollo de las etapas, ocupación del suelo, funcionamiento del sistema hídrico, mantenimiento de los sectores de protección, accesibilidad, disponibilidad de infraestructuras y servicios y compatibilidad entre las actividades desarrolladas y el territorio circundante.

El seguimiento territorial se complementa con los controles y programas de monitoreo que establezcan las autorizaciones ambientales, portuarias, hidráulicas, viales y demás regímenes sectoriales aplicables.

16.1. Objetivos del seguimiento

El seguimiento permitirá verificar la correspondencia entre la transformación efectivamente materializada y el modelo territorial aprobado.

A estos efectos se controlará principalmente el cumplimiento de la zonificación y del régimen de usos; la evolución de la ocupación e impermeabilización; el mantenimiento de las condiciones asignadas a la Ribera No Intervenida; la disponibilidad y funcionamiento de las infraestructuras requeridas por cada etapa; el comportamiento del sistema de drenaje y de las obras hidráulicas; las condiciones de accesibilidad y movilidad; y la aparición de interferencias territoriales relevantes con los usos preexistentes.

La evaluación no tiene como finalidad volver a diagnosticar periódicamente el territorio, sino comprobar si las **determinaciones de la Memoria de Ordenación están siendo efectivamente cumplidas y continúan resultando adecuadas para ordenar la actuación.**

16.2. Matriz de seguimiento

El seguimiento se organiza mediante una matriz única de indicadores vinculados directamente con las determinaciones del PAIC. Su aplicación permitirá verificar la ejecución por etapas, los usos y parámetros de ocupación, el mantenimiento del SRN,

el funcionamiento del drenaje, la accesibilidad, la suficiencia de los servicios, el desarrollo portuario y la compatibilidad territorial.

Componente	Indicador	Criterio de verificación
Ejecución	Etapas ejecutadas y habilitadas	Correspondencia con infraestructura y autorizaciones requeridas
Zonificación	Usos implantados por sector	Compatibilidad con usos admitidos
Ocupación SPL	Superficie edificada	Cumplimiento del FOS máximo
Impermeabilización SPL	Superficie impermeabilizada	Cumplimiento del FIS máximo
SRI	Superficie ocupada por instalaciones portuarias	Permanencia dentro del sector delimitado
SRN	Superficie afectada por nuevas intervenciones	Mantenimiento del régimen de menor transformación
Drenaje	Incidencias de anegamiento, obstrucción o erosión	Funcionamiento adecuado del sistema
Accesibilidad	Estado del acceso e incidencias asociadas al tránsito	Compatibilidad con la movilidad y seguridad vial
Servicios	Capacidad disponible respecto de la demanda	Suficiencia para la etapa habilitada
Residuos y efluentes	Incidencias o incumplimientos registrados	Gestión mediante sistemas autorizados
Compatibilidad territorial	Conflictos recurrentes con usos preexistentes	Necesidad de medidas de gestión o adecuación
Infraestructura portuaria	Desarrollo efectivo del frente portuario	Correspondencia con SRI y etapas autorizadas

16.3. Registro e información de seguimiento

La información correspondiente a la ejecución del PAIC deberá mantenerse organizada de forma que permita comparar la situación aprobada con la efectivamente materializada.

Los responsables de la actuación deberán disponer de la información técnica necesaria para acreditar superficies ocupadas, impermeabilización, obras ejecutadas, infraestructura disponible, autorizaciones obtenidas e incidencias relevantes.

La Intendencia podrá requerir dicha información en el marco de sus competencias de control territorial y utilizarla como base para la evaluación de las sucesivas etapas.

Cuando existan sistemas de monitoreo establecidos por organismos nacionales, sus resultados podrán incorporarse como antecedentes complementarios cuando resulten relevantes para evaluar las condiciones territoriales del PAIC.

16.4. Periodicidad de la evaluación

El seguimiento territorial se realizará en dos instancias complementarias: antes de la habilitación de cada nueva etapa y durante la operación del Nodo.

Antes de la habilitación de cada etapa se verificará el cumplimiento de las condiciones territoriales, de infraestructura, servicios y autorizaciones requeridas para su funcionamiento.

Durante la operación se realizará una evaluación territorial con frecuencia anual, sin perjuicio de controles extraordinarios cuando se produzcan ampliaciones relevantes, eventos hidráulicos significativos, modificaciones de infraestructura o situaciones de incumplimiento.

La primera evaluación anual se realizará dentro de los doce meses siguientes a la habilitación de la primera etapa operativa.

16.5. Medidas ante desvíos

Cuando el seguimiento identifique desviaciones respecto de las determinaciones del PAIC, deberán adoptarse medidas proporcionales a su naturaleza.

Las situaciones que puedan corregirse mediante ajustes de funcionamiento, mantenimiento o proyecto se resolverán sin modificar el instrumento siempre que no alteren sus determinaciones sustantivas.

Cuando se constate la ocupación de sectores no habilitados, superación de parámetros máximos, insuficiencia de infraestructura, afectaciones hidráulicas derivadas de las obras u otras situaciones incompatibles con la ordenación, deberán adoptarse las medidas necesarias para restablecer las condiciones previstas.

La reiteración o carácter estructural de una situación podrá justificar la evaluación de la necesidad de modificar o revisar el instrumento mediante los procedimientos correspondientes.

16.6. Evaluación de la vigencia del modelo territorial

El seguimiento permitirá también determinar si las condiciones sobre las cuales se estructuró la ordenación continúan siendo válidas durante el desarrollo del Nodo.

La aparición de nuevas determinaciones normativas, modificaciones sustantivas del régimen hídrico, cambios significativos en las infraestructuras regionales o alteraciones de las condiciones funcionales del proyecto podrán requerir una evaluación específica de su incidencia sobre el PAIC.

Esta evaluación no implica una modificación automática del instrumento.

Deberá determinarse previamente si la nueva situación puede ser incorporada mediante las condiciones de gestión y proyecto existentes o si afecta elementos estructurantes tales como la categorización, zonificación, régimen de usos, infraestructura principal o áreas de protección.

17. Síntesis de las determinaciones de ordenación

La presente Memoria de Ordenación establece el marco territorial de referencia para la transformación del ámbito del PAIC-NLC. Sus determinaciones deberán aplicarse de forma conjunta con la cartografía normativa y con las autorizaciones sectoriales que correspondan.

17.1. Cuadro síntesis de determinaciones

Las determinaciones principales se resumen a continuación:

Componente	Determinación principal
Ámbito	Padrón N.º 10.976, aproximadamente 40 ha.
Categoría de destino propuesta	Suelo Suburbano - Subcategoría Suburbano con Destino a Infraestructuras, uso principal logístico-portuario, sujeta a la verificación jurídico-hidráulica del numeral 4.4.
Zonificación	SPL - Plataforma Logística Integrada; SRI - Frente Portuario; SRN - Ribera No Intervenida y amortiguación.
Ocupación SPL	FOS máximo 35 % y FIS máximo 80 %, calculados sobre la superficie definitiva del SPL.
Densidad residencial	0 viviendas/ha y 0 habitantes residentes/ha; uso residencial no admitido.
SRI	Intervención portuaria localizada dentro del polígono normativo; sin traslado automático de FOS/FIS del SPL.
SRN	Sector de menor intervención; no admite depósitos, acopios, estacionamientos ni edificaciones logísticas permanentes.
Sistema hídrico	Inundabilidad como condición estructurante; continuidad hidráulica; cotas finales sujetas a estudio; no agravamiento de condiciones sobre terceros.
Movilidad	Adecuación de accesos y caminería; maniobra, espera y estacionamiento del transporte de carga dentro del ámbito.
Puerto y navegación	Frente portuario dentro del SRI; navegabilidad y dragado como componentes externos sujetos a proyectos y autorizaciones específicas.
Servicios	Sistemas de agua, saneamiento, energía y telecomunicaciones dimensionados por etapas.
Protección	Condiciones ambientales, paisajísticas, patrimoniales y preventivas integradas a la zonificación y ejecución.
Ejecución	Desarrollo progresivo; cada etapa deberá contar con infraestructura, servicios y autorizaciones suficientes antes de su habilitación.
Gestión	Cumplimiento de deberes territoriales, cargas de la actuación, coordinación institucional y retorno de valorizaciones conforme al régimen aplicable.
Seguimiento	Control previo a cada etapa y evaluación territorial anual durante la operación.

17.2. Condiciones a cerrar previo a la aprobación definitiva

- Fijación expresa del plazo para la efectiva transformación de la categoría de suelo, para el ámbito total o por etapas, conforme al artículo 6 del Decreto N.º 128/026.
- Incorporación de la cartografía normativa georreferenciada con límites y superficies de SPL, SRI y SRN, de forma que puedan aplicarse y controlarse inequívocamente los parámetros de ocupación.
- Valoración departamental específica de la aplicación de la subcategoría Suburbano con Destino a Infraestructuras conforme al régimen del artículo 63 de las Directrices Departamentales.

17.3. Cierre

El PAIC-NLC deberá consolidar una relación directa entre texto y cartografía normativa. La aprobación del instrumento establecerá el régimen territorial de la transformación, sin sustituir las autorizaciones ambientales, hidráulicas, portuarias, viales y demás habilitaciones sectoriales exigibles para la ejecución y operación de las obras.