

PROGRAMA MENDOZA TECNOLOGICA PROYECTO N° 3169/OC-AR

OBRA: RUTA PROVINCIAL N° 82

**REFUNCIONALIZACIÓN TRAMO 1 (Calle Ugarte-Corredor
Urbano del Oeste)**

PROVINCIA DE MENDOZA

CAPITULO 1

INTRODUCCIÓN

INDICE CAPITULO 1

1	INTRODUCCIÓN	5
1.1-	RESUMEN EJECUTIVO DEL ESTUDIO	5
1.1.1.	SITUACIÓN ACTUAL DE LA TRAZA	7
1.1.2.	DESCRIPCION DEL PROYECTO.....	11
1.1.3.	ASPECTOS PRINCIPALES DE SENSIBILIDAD O CONFLICTO AMBIENTAL.....	20
1.2-	METODOLOGÍA DEL ESTUDIO	21
1.3.	MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL (Nacional, Provincial, Municipal y del BID).....	23
1.3.1.	DE ORDEN INTERNACIONAL:.....	23
1.3.2.	DE ORDEN NACIONAL:.....	27
1.3.2.1.	Constitución Nacional.....	27
1.3.2.2.	Legislación Nacional sobre el Ambiente	28
1.3.3.	DE ORDEN PROVINCIAL:.....	31
1.3.3.1.	Constitución de la Provincia de Mendoza	31
1.3.3.2.	Legislación de la provincia de Mendoza sobre el Ambiente. (Adjunta en Anexo)	32
1.3.3.3.	Aspectos institucionales de la Dirección Provincial de Vialidad:	33
1.3.3.4.	De Orden Municipal:	34
1.4.	AUTORES DEL ESTUDIO	34
1.5.	ACCIONES DE CONSULTAS. PERSONAS ENTREVISTADAS, ENTIDADES CONSULTADAS Y DOCUMENTACIÓN BÁSICA.....	35
1.6.	RESULTADO DE LAS AUDIENCIAS PÚBLICAS, ENCUESTAS O ENTREVISTAS REALIZADAS.....	36
ANEXO I		38
	RESOLUCIÓN № 323/18: Manifestación de Impacto Ambiental Proyecto Edificio El Ceibo – Chacras Park.....	38
	RESOLUCIÓN № 318/18: Aprobación del Aviso de Proyecto Refuncionalización RP 81/82 Tramo Ugarte – Bajada de la Cuesta Tramo I	38
	RESOLUCIÓN № 52/18: Resolución de Inicio y Categorización Proyecto Refuncionalización RP 81/82 Tramo Ugarte – Bajada de la Cuesta Tramo I	38

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Vista de la Región metropolitana y del A Metropolitana de Mendoza	5
Gráfico 2 Vista del proyecto y su inserción en el sistema vial nacional y Corredor Bioceánico Central.....	6
Gráfico 3: El proyecto y su inserción en el contexto de la conurbación y de la traza de RP N° 82.....	6
Gráfico 4: Vista al sur-este, Sector Sur	7
Gráfico 5: Vista de la rotonda partida actual para bajada a localidad de Chacras de Coria	8
Gráfico 6: Vista de las condiciones actuales de acceso a los predios frentistas, al norte de la rotonda.....	8
Gráfico 7: Vista plan altimétrica del sector donde de la rampa de conexión peatonal	12
Gráfico 8: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta.....	13
Gráfico 9: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta.....	13
Gráfico 10: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta.....	13
Gráfico 11: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta.....	14
Gráfico 12: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta.....	14
Gráfico 13: Inmediaciones de la intersección calle La Cuesta y Darragueira.....	15
Gráfico 14: Vista del terreno de ferrocarril hacia el norte.	15
Gráfico 15: Vista del terreno de ferrocarril desde calle Darragueira hacia el norte. Antes del cortijo	15
Gráfico 16: Vista del terreno de ferrocarril desde calle Darragueira hacia el norte. Luego del Cortijo	16
Gráfico 17: Vista del terreno de ferrocarril desde calle Darragueira hacia el norte. Luego del Cortijo	17
Gráfico 18: Vista plan altimétrica del sector donde de la rampa de conexión peatonal	18
Gráfico 19: Vista de itinerario obligado los viajes con origen en A. Argentina y destino al sur de la intersección con RP N° 82.....	19

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Detalle de Normativa Vigente.....	33
Tabla 2: Red de caminos provinciales: extensión según jerarquía y superficie de rodamiento.....	34

1 INTRODUCCIÓN

1.1- RESUMEN EJECUTIVO DEL ESTUDIO

De acuerdo con la normativa legal vigente en la provincia de Mendoza¹, el proyecto comprende un tramo de la Ruta Provincial N° 81 (RPNº81) que junto a la Ruta Provincial N° 82 (RPNº82) estructuran el sudoeste metropolitano de Mendoza. Las mismas comprenden respectivamente en su desarrollo los tramos: Ugarte - Roque Sáenz Peña y Roque Sáenz Peña - RNNº7.

La denominación Ruta Provincial N° 82 (RP N° 82), en el marco de la gestión del proyecto, se adopta por ser la forma en que popularmente se conoce a la traza. Por lo expuesto, en adelante y a los fines del presente documento, se llamará RP N° 82 a todo el eje vial integrado por las rutas RPNº81 y RPNº82.

El proyecto tiene su emplazamiento en la región metropolitana integrada por los departamentos: Luján de Cuyo, Maipú, Guaymallén, Godoy Cruz, Las Heras y Capital. Dentro de la región se encuentra la única conurbación de la provincia: el área metropolitana (AM); la que comprende el tejido urbano continuo de las cabeceras departamentales y tiene como centro urbano de mayor jerarquía a la Capital provincial.

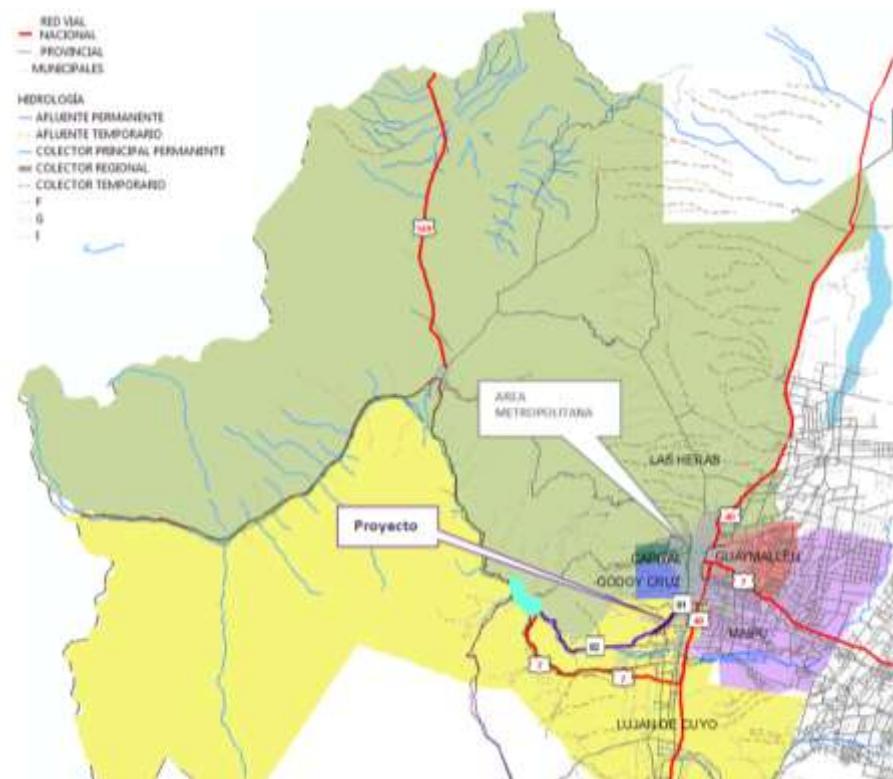


Gráfico 1: Vista de la Región metropolitana y del Área Metropolitana de Mendoza

La traza constituye el nexo que históricamente existió entre la República Argentina y la República de Chile, a través de la Provincia de Mendoza.

¹ Decreto N° 743/94 – Nomenclador de Rutas Provinciales- Adjunto en Anexo I: Leyes/ Normativa de rutas provinciales. Decreto 743

A mediados de los años 90, con la creación del Mercosur, se consolidó el Corredor Bioceánico Central a través de rutas nacionales Ruta Nacional N° 7 (RNN° 7) de acceso este a la provincia, Ruta Nacional N° 40 (RNN°40) de acceso sur y la RNN° 7 de acceso oeste. En el marco de dicho proceso, la RPN°82 o ruta Panamericana, como también se la conoce, perdió valor como vinculación bioceánica y se desconectó del sistema nacional de caminos, el año 1999, por la construcción del embalse Potrerillos. No obstante, la traza mantuvo volúmenes importantes de tráfico asociados a su función dentro de la metrópolis, canalizando los viajes entre la periferia y la Capital y se consolidó junto con el Corredor Urbano del Oeste (CUO) (inaugurado en el año 2000), como el eje estructurador de la expansión metropolitana de los últimos 20 años.



Gráfico 2 Vista del proyecto y su inserción en el sistema vial nacional y Corredor Bioceánico Central

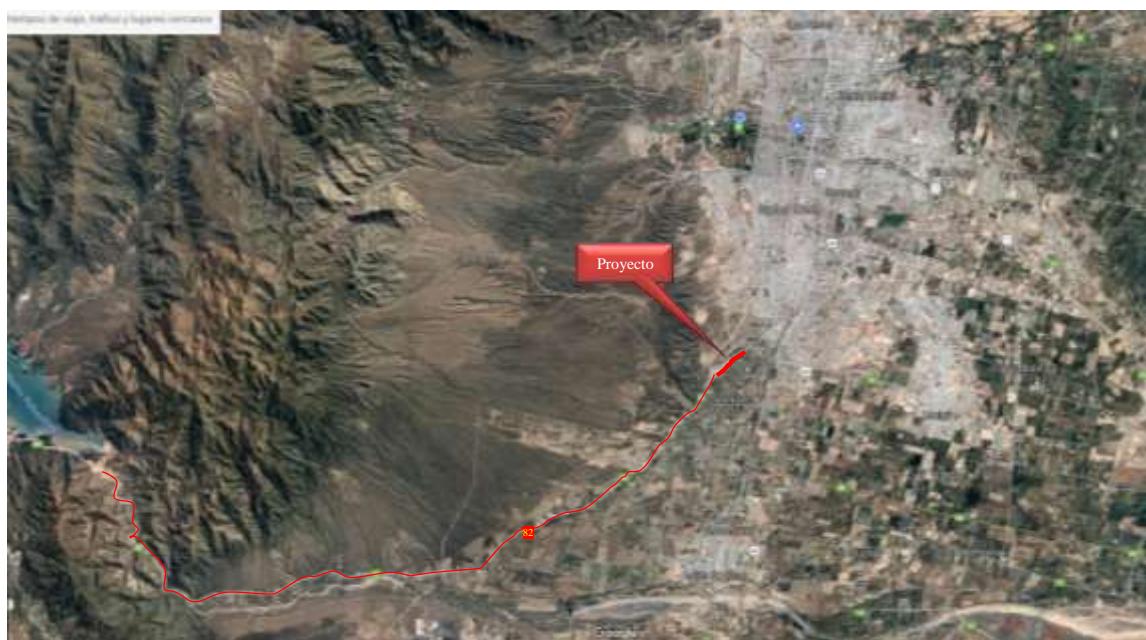


Gráfico 3: El proyecto y su inserción en el contexto de la conurbación y de la traza de RP N° 82

El tránsito de la RPNº82, como consecuencia de la dinámica demográfica descripta, evolucionó de manera creciente y además, la reciente inauguración del túnel que la vincula nuevamente con el Corredor Bioceánico Central – incentiva el tráfico de automóviles, bicicletas y peatones, que aprovechan el camino con fines turísticos, deportivos o recreativos.

El crecimiento de los volúmenes de tráfico, la antigüedad del paquete estructural y la necesidad de actualizar el diseño general del trazado, constituyen los factores más importantes que justifican su intervención.

1.1.1. SITUACIÓN ACTUAL DE LA TRAZA

Generalidades

La sección a intervenir tiene una longitud de 1273 m, entre la calle Ugarte y el Corredor Urbano del Oeste. La misma presenta las características propias de una avenida urbana, con una calzada de dos carriles indivisos y doble sentido de circulación, que se desarrolla en una topografía ondulada, con sectores de pendientes pronunciadas

Entre los elementos o factores relevantes de las condiciones actuales del camino se destacan:

- Circulación de peatones y ciclistas sin infraestructura de uso exclusivo: Esta población de usuarios ha crecido significativamente en la última década y representa un factor de riesgo por la falta de infraestructura destinada a estos viajes.
- Problemas de seguridad e imagen del espacio urbano por espacios baldíos: Predio ferroviario (Ramal A16 del Ferrocarril Gral. Belgrano), espacios remanentes (acceso al aeroclub) y zonas de camino sin mantenimiento.

En cuanto al predio ferroviario, cabe subrayar que posee un uso potencial de carácter estratégico, para el futuro troncal de transporte público de pasajeros, que ha sido contemplado en el Plan Integral de Movilidad Urbana del Gran Mendoza; sin embargo se presenta como un espacio vacío, abierto, sin uso ni mantenimiento y potencialmente expuesto a la usurpación.



Gráfico 4: Vista al sur-este, Sector Sur

- Intersección Antártida Argentina- RP Nº 82: Acceso clandestino al Barrio La Merced que genera conflictos vehiculares sin resolución.



- Intersección calle Darragueira – RPNº82: El encuentro presenta problemas importantes de seguridad vial debido a que los transeúntes que circulan por Darragueira, de sur a norte, ingresan a la calzada de RP Nº 82 de espalda al tránsito, con pendiente ascendente pronunciada y en zona de curva.
- Intersección RPNº82 con prolongación Darragueira y el acceso al aeroclub por calle prolongación Laprida: Este sector presenta problemas de visibilidad, relacionados con la geometría de los encuentros y las características topográficas del sitio.
- Intersección de calle Bajada de la Cuesta – RP Nº 82: La solución del encuentro con una rotonda partida y semáforos, condiciona la fluidez del tráfico vehicular.

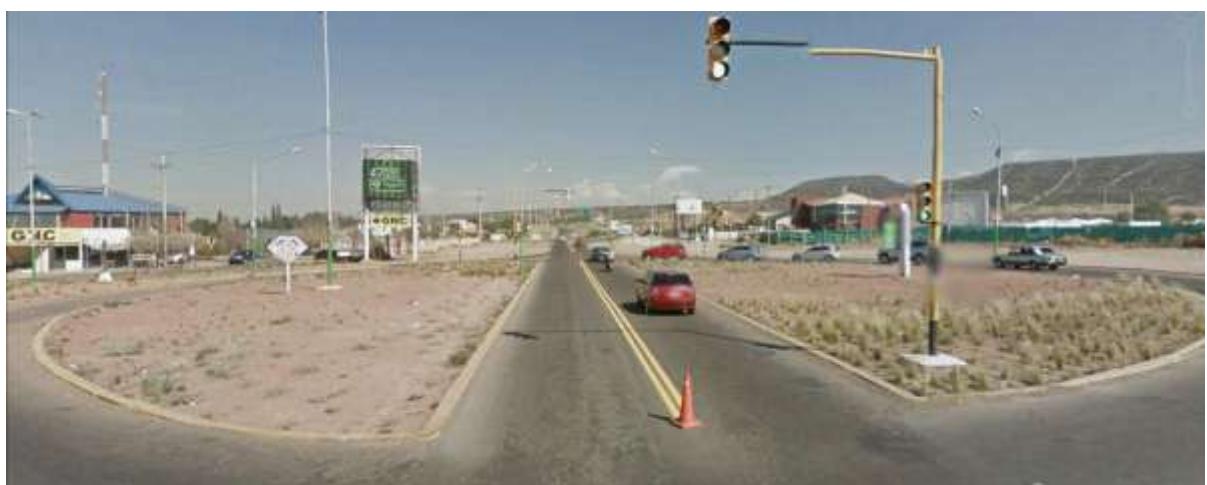


Gráfico 5: Vista de la rotonda partida actual para bajada a localidad de Chacras de Coria

- Acceso directo a emprendimientos comerciales desde la calzada principal: Al norte de la rotonda de Bajada de la Cuesta se generan conflictos de tráfico por giros a la izquierda y ocupación de la zona de camino con estacionamientos.



Gráfico 6: Vista de las condiciones actuales de acceso a los predios frentistas, al norte de la rotonda.

Particularidades funcionales y formales de la zona de camino:

Del análisis perceptual del tramo a intervenir se distinguen dos sectores: El sector norte, entre calle Ugarte (La Puntilla) y el acceso al Aeroclub Mendoza (prolongación calle Laprida) - y el sector sur, entre el acceso al Aeroclub y la Sección III del Corredor Urbano del Oeste.

Sector norte

La calzada tiene un desarrollo rectilíneo y pronunciada pendiente ascendente hacia el sur. La zona de camino está definida por predios frentistas al oeste y un predio ferroviario fuera de servicio al este.

Sobre el costado oeste, entre la calzada y el cierre de las propiedades, existe una arboleda continua muy próxima a la calzada. El arbolado se compone mayormente de álamos y, en menor medida, fresnos, aguaribay y acacias. La línea forestal se interrumpe pocos metros al sur de la intersección con prolongación Laprida.

El entorno presenta baja densidad edilicia con actividad residencial y comercial, que se desarrollan en construcciones tipo chalet o cascos rurales antiguos. La actividad comercial está mayormente dedicada a la gastronomía y a la recreación nocturna.

Sobre el costado este, el terreno del ferrocarril se integra visualmente a la zona de camino y si bien no tiene un uso formal, se utiliza de manera espontánea para viajes peatonales, en bicicleta o en automóvil. Este espacio, también es usado para estacionamiento de vehículos en las inmediaciones de los locales de recreación nocturna.

La zona de acceso al Aeroclub se percibe como un claro en el recorrido, ampliando el campo visual, a partir del cual se discontiña el arbolado urbano y se reduce el espacio circulatorio hacia el sur, debido a la presencia de un cerro en el costado oeste. En este lugar, confluye además una curva vertical y una horizontal y posee paradores de transporte público—sin refugio— a ambos lados de la calzada. El espacio de espera sobre el costado este de la zona de camino, no posee espacio suficiente entre el guardarrail y la calzada, por lo que la seguridad de los usuarios se ve comprometida por las condiciones del lugar.

Sector sur

El proyecto, se extiende sobre una topografía ondulada que tradicionalmente ha conformado la frontera entre la zona habitada y el piedemonte natural, entre el oasis irrigado y la aridez autóctona de Mendoza.

En su desarrollo tiene como límite oeste el cerro contiguo al acceso al Aeroclub, y hacia el sur se extiende la actividad comercial de distinta clase y escala: gastronomía, recreación nocturna, deporte, venta de materiales para la construcción, alojamiento y un emprendimiento de gran envergadura que, si bien actualmente posee locales comerciales y deportivos, prevé el desarrollo de actividad residencial, administrativa y financiera

El límite este del tramo sur está definido por dos barrios cerrados: El Mirador Norte y El Mirador Sur, y una estación de GNC ubicada en el sector sudeste de la rotonda de acceso a Charcas de Coria.

Todas las actividades comerciales descriptas se concentran mayormente en torno a la intersección de la RP Nº 82 con calle Bajada de La Cuesta y el Corredor Urbano del Oeste

Entre el cierre de los barrios antes citados y el extremo norte del tramo sur (acceso al Aeroclub), el límite este de la zona de camino está definido por un guardarrail que acompaña la calzada hasta el encuentro con calle Darragueira. Esta última, presenta un nivel inferior al de la ruta provincial y pertenece a la trama urbana de Chacras de Coria. Este espacio se percibe desde la calzada principal como un balcón sobre el paisaje, debido a la diferencias de nivel entre la ruta y calle Darragueira favoreciendo vistas panorámicas de la arboleda hacia el noreste.

Percepción del usuario según modo de desplazamiento:

a. Automóvil

Sector norte: En horario diurno, por las dimensiones de la calzada, la rectitud de la zona de camino y la topografía, existe una buena amplitud del campo visual, el que sólo se ve reducido en intersección con prolongación Darragueira, por una curva horizontal y vertical y un gran aguaribay sobre el costado este de dicha intersección. En horario nocturno, existen deficiencias en la iluminación. Hacia el norte de la intersección con calle Darragueira, la zona de camino posee luminarias colgantes ubicadas en el centro de la calzada con postes laterales.

La gran afluencia pública en este sector genera congestión vehicular, especialmente los fines de semana, asociada a los locales recreativos, gastronómicos, de expendio de combustible que se adiciona al tránsito de paso con destino a la zona de montaña.

Las actividades señaladas impactan también el entorno por el estacionamiento de vehículos, mayormente en horario nocturno, ocupando grandes extensiones - además de la calzada- y comprometiendo la fluidez del tránsito y la seguridad del usuario.

En general, se aprecia un importante deterioro de la superficie de rodamiento.

Sector sur: El campo visual se amplía y la circulación de vehículos es fluida hasta la intersección con calle Bajada de la Cuesta, aunque existe eventualmente congestión por la circulación de vehículos de carga y la imposibilidad de sobre paso.

Sobresale en este tramo la rotonda partida y semaforizada, como un nodo vehicular y peatonal asociado al uso del suelo del entorno.

La mayor congestión vehicular se produce los fines de semana, en horario nocturno, derivado de la afluencia pública a las discotecas, restaurantes y el salón de eventos. En este lugar, hay una gran cantidad de movimientos irregulares que buscan estacionar su vehículo y que habitualmente son dirigidos - de manera informal - por personas con objetos lumínicos, banderas o elementos móviles. En muchas ocasiones, el estacionamiento se extiende a zonas no permitidas y la confusión del conductor se agudiza también por el cruce sorpresivo de peatones, que de manera aleatoria trasponen la calzada.

A diferencia del sector norte, la zona presenta mejor visibilidad nocturna, provista por luminarias instaladas en el costado este.

En el centro de la rotonda también existe una cámara de seguridad además de los semáforos.

b. Transporte público de pasajeros

Sector norte: En general, las paradas no tienen refugio y en muchos casos no están debidamente señalizadas. Los cruces peatonales para el acceso a los paradores, carecen de seguridad por falta de señalización y resolución formal dentro de la zona de camino. La poca iluminación y la falta de actividad en algunos sectores constituyen condiciones de inseguridad para los usuarios.

El tramo a intervenir posee cuatro (4) paradas del Grupo 1, destacándose el acceso al Aeroclub como la zona con mayor vulnerabilidad, ya que obliga a los pasajeros provenientes del sector este a realizar un cruce desprovisto de la senda peatonal, en un punto donde la visibilidad se reduce por una curva y un frondoso aguaribay. En este mismo lugar, pero del lado este, la parada no posee señalización ni apeadero y los usuarios aguardan el autobús sentados en el guardarrail, prácticamente sobre la calzada.

Sector sur: El tramo sur cuenta con dos (2) paradas de colectivo, una de ellas ubicada en el acceso al local “Nikki” (centro de recreación nocturna), y la otra ubicada en la rotonda de acceso a calle Bajada de la Cuesta. Ambas poseen señalización (poste y cartel) sin refugios.

El acceso a las paradas de colectivo se da de manera informal, sin diferenciación, lo que favorece los cruces en diversos puntos de la ruta.

c. Bicicleta

Sector norte y sur: En todo el desarrollo de la traza se advierte la ausencia de ciclovía, los ciclistas comparten la calzada con los automóviles, lo que implica un riesgo por la velocidad que alcanzan éstos en un carril angosto.

d. Peatonal

Sector norte: En general, los espacios peatonales son estrechos o inexistentes, sin continuidad en su tratamiento superficial y con sectores de suelo natural.

El espacio para la circulación peatonal, sobre el costado oeste, es estrecho por la presencia de una alameda, una cuneta de riego y la proximidad entre el cierre de los predios frentistas y la calzada.

La escasa iluminación dificulta la visualización del espacio peatonal, durante la noche, el que es alumbrado solamente por los vehículos que circulan.

Sector sur: Como en el tramo anterior, no existe espacio peatonal segregado, sin embargo existe mayor amplitud en la zona de camino, lo que permite la circulación peatonal alejada de la calzada en todo el tramo y a ambos lados de la misma.

En horario nocturno, esta forma de desplazamiento está afectada por la iluminación, ya que solo dispone de luminarias sobre el lado este de la zona de camino y la discontinuidad de actividades genera zonas de inseguridad.

En las inmediaciones de la rotonda, existe mayor atracción peatonal asociada al uso comercial, la que resulta poco segura y confortable debido a la ausencia de veredas y al uso de piedra bola en el tratamiento de algunos sectores.

1.1.2. DESCRIPCION DEL PROYECTO

El proyecto propone la materialización de avenida urbana, compuesta por una calzada de dos trochas por sentido de circulación, un cantero central, veredas, ciclovías, señalamiento, iluminación y tratamiento paisajístico del entorno.

El objetivo, es mejorar las condiciones de circulación para todos los modos de desplazamiento, resolviendo las necesidades actuales y futuras, bajo parámetros aceptables de servicio y seguridad. Complementariamente, se mejorará la imagen del espacio urbano a través de una propuesta de paisaje y reforestación.

La velocidad de diseño es de 40 km/h, la que será regulada además por la interacción con otros modos de desplazamiento (cruces peatonales), la geometría del trazado, la señalización vial y la correcta interpretación del conductor sobre las actividades del entorno. Con el mismo propósito se ha previsto además la sobreelevación del nivel de calzada en algunos cruces peatonales y la construcción de un cantero o isleta central, que facilitara el cruce peatonal en dos tiempos, al procurar un espacio de espera para el peatón en el medio de la calzada.

Como estrategia general de seguridad vial, se ha buscado minimizar las interferencias entre los peatones, ciclistas y conductores de vehículos. Por esta razón, se han definido espacios segregados de

uso exclusivo para cada modo de desplazamiento y se ha considerado el campo visual para localizar los cruces peatonales.

Para la circulación en bicicleta se prevé la construcción de una ciclovía separada de la calzada, con 2,40 m de ancho y doble sentido de circulación en el costado este de la zona de camino.

La circulación peatonal se resuelve con una vereda a ambos lados de la calzada hasta la Prog. 580, aproximadamente, desde donde continúa solamente en el costado oeste. El espacio peatonal del costado este, a partir de este sitio, continúa en terreno natural por la zona ferroviaria. Para integrar el proyecto a la trama urbana, se ha contemplado además, la consolidación de senderos peatonales sin pavimentar en la zona adyacente a la calle Bajada de la Cuesta y en el predio ferroviario.

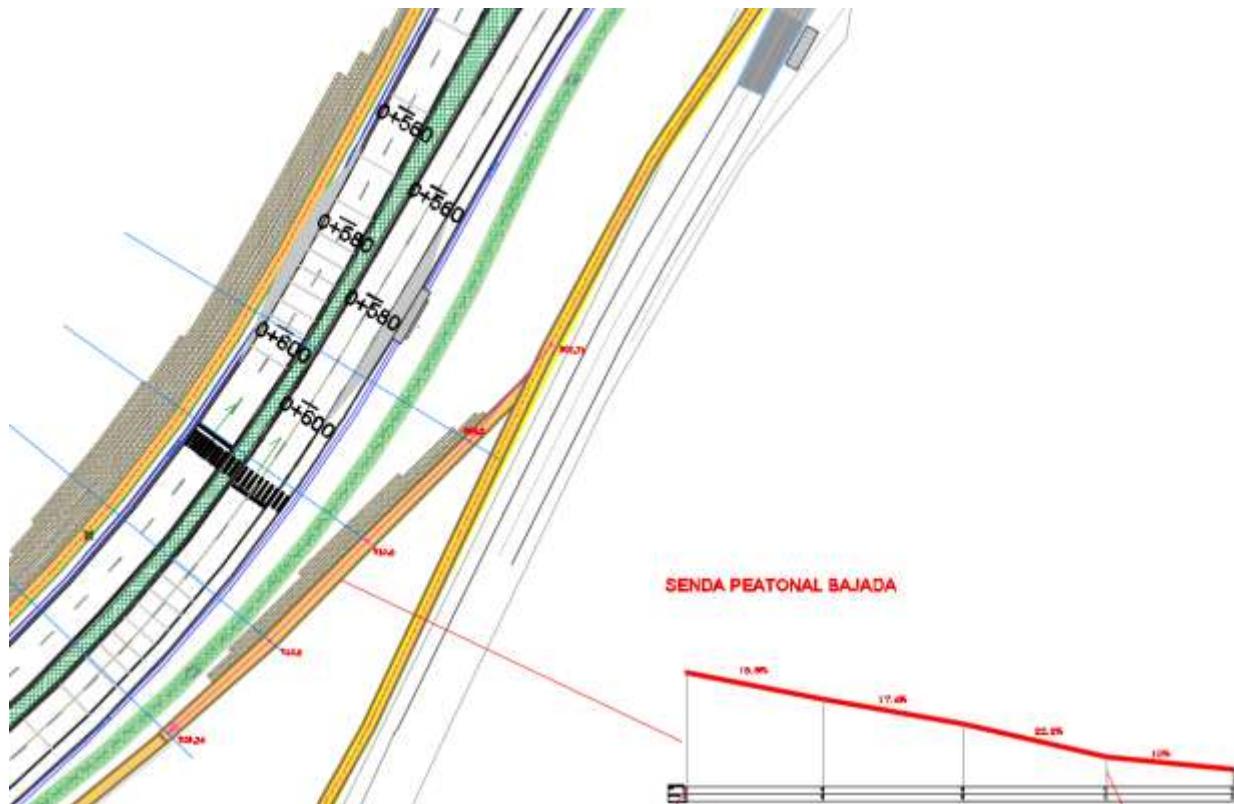


Gráfico 7: Vista plan altimétrica del sector donde de la rampa de conexión peatonal

Para los desplazamientos peatonales se ha previsto, además de las veredas que acompañan a la ruta, la consolidación de senderos peatonales sin pavimentar en la zona adyacente a la calle Bajada de la Cuesta y en el predio ferroviario.



Gráfico 8: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta



Gráfico 9: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta



Gráfico 10: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta



Gráfico 11: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta



Gráfico 12: Vereda peatonal propuesta costado norte bajada de la cuesta



Vista calle Darragueira hacia el norte, se aprecia el espacio destinado a los peatones en la situación sin proyecto y el terreno de ferrocarril en el costado izquierdo.

Gráfico 13: Inmediaciones de la intersección calle La Cuesta y Darragueira



Gráfico 14: Vista del terreno de ferrocarril hacia el norte.



Gráfico 15: Vista del terreno de ferrocarril desde calle Darragueira hacia el norte. Antes del cortijo



Gráfico 16: Vista del terreno de ferrocarril desde calle Darragueira hacia el norte. Luego del Cortijo

El acceso peatonal a la zona de camino de RPNº82, desde la trama urbana – al este del proyecto- se resuelve con una rampa en suelo natural que se desarrolla en terrenos ferroviarios. Dicho sendero actualmente existe y se mejora. (ver Gráfico 16)

El sendero en la zona ferroviaria se materializara mediante una franja consolidada debidamente nivelada en suelo natural y tratamiento superficial con material granular. En las inmediaciones del encuentro de Darragueira con calle Piedras, la trayectoria de los peatones deberá desviarse hacia el este para sortear construcciones ilegales en terrenos del ferrocarril. En este sector los peatones deberán cruzar calle Darragueira y continuar hacia el norte por la vereda este hasta encontrar el sendero peatonal y empalmar con la ciclovía de Godoy Cruz (todas las acciones en zona ferroviaria se desarrollan conforme a lo autorizado por la Dirección de Tierras Fiscales de la Provincia de Mendoza). De esta manera se resuelven las necesidades de circulación peatonal, limpieza y condiciones generales de seguridad urbana, se aporta un espacio para el encuentro social y se evita la posible usurpación de dichos terrenos.

Los espacios de espera y acceso al servicio de transporte de pasajeros, en general, mantienen su ubicación y en algunos casos, se desplazan a lugares más amplios donde es posible la detención autobuses en dársenas, fuera del carril de circulación. También, para mejorar la seguridad de los usuarios, se han localizado los cruces peatonales en lugares visibles del camino y se los ha provisto del señalamiento correspondiente (sendas peatonales y cartelería). De acuerdo con las premisas generales de diseño, la localización de cruces peatonales y paradores no coincide en algunos casos- como en las inmediaciones de la rotonda o del acceso al Aeroclub – y el peatón deberá asumir recorridos más largos para acceder de manera segura a los paradores de transporte público.

Para mejorar la imagen del espacio urbano, el proyecto contempla la intervención de los espacios remanentes o vacíos con criterio paisajístico y la implantación de nuevos forestales (se adjunta en anexo el proyecto de reforestación).

El proyecto propone para la zona vehicular dos calzadas de dos trochas de 3.50 m de ancho - cada una - con cordones y un cantero central de ancho variable. El mencionado cantero se interrumpe en calle Antártida Argentina, en el ingreso al Aeroclub (progresiva 0+470) y en el ingreso al Barrio Mirador Norte (Progresiva 0+860) para permitir el intercambio de vehículos.

En cuanto a las banquinas el proyecto propone dos situaciones distintas, **Zona I**: entre calle Ugarte (Progresiva 0+00) y el inicio de la curva próxima al acceso al Aeroclub (Progresiva 0+300) y **Zona II**: entre (Progresiva 0+300) y la intersección con calle Bajada de la Cuesta (Progresiva 1200).

La zona I: se plantea con cordones y sin banquinas y en la zona II la calzada tiene banquinas internas de 1.00 m y en la calzada este una banquina externa de 2.00 m

Intersecciones:

RP Nº 82 - Bajada de la Cuesta (Progresiva 1+200)

El proyecto propone una rotonda completa, la eliminación de los semáforos y preservación de la calle lateral existente para el ingreso a varios emprendimientos localizados al oeste del proyecto. Complementariamente se modifica el acceso a la estación de GNC, localizada en el sector sudeste.

Para los peatones se prevé una vereda anular que acompaña la calzada y la ciclovía se mantiene separada de la calzada y la vereda sobre el costado este de la zona de camino.



Gráfico 17: Vista del terreno de ferrocarril desde calle Darragueira hacia el norte. Luego del Cortijo

Ingreso al Barrio Mirador Norte

En progresiva 0+840 se interrumpe el cantero central para el ingreso y salida del barrio permitiendo el giro a la izquierda con precaución.

RP Nº 82 – Darragueira.

La actual intersección presenta problemas de seguridad, lo que sumado a la ampliación de calzada de la RP Nº 82 lleva a que en el proyecto dicho encuentro se elimine. Para canalizar ese tránsito se vinculará la calle Darragueira con RP Nº 82 a través de calles Laprida, Tropero Sosa y Antártida Argentina.

Cabe señalar, que la intervención de la intersección de RP Nº 82 con Bajada de la Cuesta (construcción de rotonda y eliminación de semáforos) y la nueva vinculación de Darragueira funcionaran de manera complementaria, ya que incentivará el uso de la rotonda por las ventajas que ofrece al usuario respecto de la conexión de Darragueira con RP Nº 82 a través de las calles citadas.

Por lo expuesto, las condiciones ambientales derivadas del tránsito vehicular, en torno a la intersección, serán mejores que en la situación sin proyecto; no solo por la disminución del tránsito vehicular sino también por las mejoras propuestas para la zona ferroviaria. Así mismo, el proyecto prevé un re encarpetado en las calle Tropero Sosa y Antártida Argentina, ya que la calle Laprida ha sido recientemente intervenida.

Los cambios en la conexión entre Darragueira y RP N° 82, involucrara desvíos en los recorridos de transporte público de pasajeros, los que han sido tratados con referentes técnicos de la Dirección de Transporte de la Provincia.

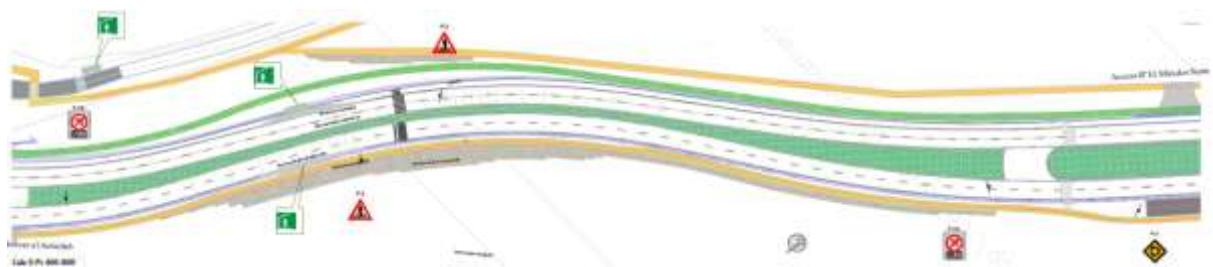


Gráfico 18: Vista plan altimétrica del sector donde de la rampa de conexión peatonal

RPNº81/82 – Acceso al Aeroclub

El proyecto prevé el ingreso y salida del mismo en progresiva 0+470 mediante un corte en el cantero central para permitir los giros a la izquierda y la construcción de una dársena en correspondencia con la parada de transporte público existente.

Se prohíbe el acceso al Aeroclub para los vehículos provenientes del sur. Por dicho motivo, los vehículos provenientes del sur deberán continuar su trayectoria hasta la rotonda de calle Ugarte, donde deberán retornar hasta el acceso y realizar la maniobra de giro hacia la derecha. El movimiento descripto implicaría un mayor recorrido para los usuarios. Esta solución fue adoptada en base a consideraciones técnicas y económicas, mayormente condicionada por las características topográficas, la disponibilidad de terreno y la geometría actual de la traza.

Calle Prolongación Darragueira o Calle Rio Seco Darragueira

Si bien esta calle no tiene un volumen significativo de tránsito, presenta problemas de visibilidad por las características geométricas y topográficas del encuentro. Dichas condiciones se mejoran a partir de las siguientes estrategias:

- Erradicación de forestales que obstaculizan la visión
- Ampliación del encuentro
- Corrección de pendiente (se disminuye) longitudinal de calle prolongación Darragueira.

En este caso, también, se elimina el giro a la izquierda. Por lo que un vehículo que saliendo de Prolongación Darragueira quiera ir hacia el norte deberá continuar hasta el ingreso – egreso del Aeroclub y desde allí retomar hacia el norte. Los vehículos que circulando en dirección norte quieran acceder a esta calle deberán desplazarse hasta la rotonda de Ugarte.

RP N° 82 – Antártida Argentina

En cuanto a los movimientos permitidos en la intersección de la RP N° 82 y Antártida Argentina, cabe señalar que NO se permitirá el giro a la izquierda desde Antártida Argentina hacia el sur. Los vehículos deberán girar a la derecha y tomar la rotonda de Ugarte para dirigirse al sur, tal como se indica en el gráfico 19.



Gráfico 19: Vista de itinerario obligado los viajes con origen en A. Argentina y destino al sur de la intersección con RP N° 82

Intersección RP N° 82 - Ugarte

La rotonda existente en Calle Ugarte fue construida en el marco de la obra Corredor del Oeste IV. La rama sur de la mencionada rotonda finaliza en correspondencia con el límite de una estación de servicio y constituye la progresiva 0+000 de la obra bajo estudio.

La obra prevé la unión entre el separador de las calzadas principales y la isleta sur de la rotonda, lo que impedirá el giro a la izquierda que hoy realizan algunos vehículos.

Interferencia con otros servicios o redes

El proyecto incorpora el traslado de todas las instalaciones que interfieran con la materialización de la obra. En todos los casos se han mantenido reuniones técnicas con referentes de los organismos que tienen jurisdicción sobre la infraestructura o los servicios involucrados por el proyecto, a fin de acordar las estrategias necesarias para su resolución.

De acuerdo a lo anterior, se prevé el traslado de servicio eléctrico de media y baja tensión en algunos tramos, lo mismo para la fibra óptica que posee tres circuitos muy cerca de la calzada actual.

No se prevé la afectación de redes de distribución de agua, cloacas o gas con motivo del proyecto, sin embargo, existen solicitudes de conexión de agua y cloacas por parte de algunos frentistas y por este motivo, se ha emplazado a todos los frentistas para que realicen las conexiones subterráneas que requieran, antes de la realización del pavimento para impedir la rotura de la obra una vez finalizada.

El sistema de riego será afectado por las obras. Por ello, se ha trabajado en conjunto con la Primera Zona de Riego del Río Mendoza (organismo con competencia sobre el sistema de riego en el área de influencia del proyecto) incorporando al proyecto todas las obras necesarias para mantener y mejorar el funcionamiento de red. En este sentido, cabe aclarar que el camino actualmente no tiene un desagüe adecuado, por lo que las tormentas intensas producen daños en el sistema de riego. Este problema se elimina con la obra ya que se construye un adecuado sistema de drenaje.

1.1.3. ASPECTOS PRINCIPALES DE SENSIBILIDAD O CONFLICTO AMBIENTAL

Los aspectos ambientales considerados están mayormente asociados a la componente antrópica, ya que se busca mejorar las condiciones de servicio de una ruta existente: la RP Nº 82.

La traza en cuestión es una ruta provincial primaria que atiende intereses de distinto orden, ya que si bien es un eje estructurador de la metrópolis, también es el nexo entre la Capital provincial y el Corredor Bioceánico Central. Esta condición le confiere implicancias funcionales complejas que involucra factores socioeconómicos y políticos de distinta escala territorial: departamental, metropolitano, provincial y nacional.

Entre aquellos que potencialmente pueden representar conflictos durante la etapa de construcción, sobresalen la accesibilidad de los predios frentistas (parcelas residenciales y comercios) y la conexión que actualmente resuelve el camino, cuyo análisis ha se desarrolla en un estudio específico adjunto en Anexo IV del Capítulo 2.

En todos los casos se mantendrá la accesibilidad a los predios frentistas, sin embargo resulta esperable que los usos comerciales durante la etapa de construcción se vean afectados por las molestias propias de la obra.

Para mitigar este efecto se ha previsto mantener una fluida comunicación con los comerciantes locales a fin de informarles de manera oportuna los cambios en las condiciones de acceso, los plazos previstos para la ejecución y los eventuales desvíos.

En cuanto a la afectación de la conectividad que el camino resuelve, se ha previsto que la obra se desarrolle sin corte de tránsito. Si deberá programarse un Plan de Desvíos y un Plan de comunicaciones con los frentistas y usuarios.

Evidentemente, el proyecto al hacer uso de toda la zona de camino impedirá el estacionamiento en banquina o préstamo. Hoy, si bien está prohibido en las rutas provinciales, los frentistas estacionan frente a sus domicilios y fundamentalmente los clientes de los distintos comercios también lo hacen.

La etapa de difusión del proyecto y la consulta pública servirá para que se entienda que estacionar en la zona de camino ya no será posible y el período de construcción será el inicio de esta restricción.

Sin embargo, cuando se manifestará esta prohibición con mayor intensidad será durante la etapa de funcionamiento. Para evitar el estacionamiento deberá trabajarse en conjunto con la Policía y los agentes de tránsito municipal.

Un conflicto que podría producirse durante la construcción es el de la instalación del obrador y campamento de la Contratista.

En el pliego se fijaran las condiciones que debe cumplir un predio destinado a obrador y campamento. El lugar debe ser propuesto por la Contratista y aprobado por la Inspección.

Debido a la cercanía con la ciudad y la corta duración de la obra se cree que no será necesario establecer un campamento ya que los obreros pueden desplazarse diariamente a la obra contando con servicio de transporte público.

Por la localización de las obras, no se prevé la instalación de plantas de asfalto en las inmediaciones del proyecto, ya que existe la posibilidad de usar plantas existentes en sitios ya habilitados. En caso de que la contratista adopte una decisión distinta deberá cumplir con los requerimientos de la autoridad

municipal de aplicación para su funcionamiento y el Plan de Gestión Ambiental y Social desarrollado a tal fin. Lo mismo se puede aplicar a la planta de hormigón.

La ejecución de la obra requiere el corte de 91 forestales, la mayor parte de ellos situados sobre el costado oeste en los primeros 400 m. La erradicación es necesaria para la ejecución de veredas (hoy no existen) por lo que el replante no será posible en esa zona.

La Dirección de Recursos Naturales Renovables (autoridad de aplicación en el tema forestales públicos) ha intervenido como Organismo Sectorial en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, a nivel provincial – el que está concluido. Ha solicitado como medida de mitigación el replante de dos ejemplares por cada uno erradicado. Por otro lado, Vialidad a través de su Asesoría Forestal ha definido un proyecto paisajístico que involucra el replante como medida de mitigación (Adjunto en Anexo del Capítulo 2)

Finalmente un posible conflicto puede plantearse por la interferencia con otras redes o servicios. Como se describe en el presente documento se ha detectado las interferencias y de común acuerdo con los organismos o empresas con jurisdicción en cada caso se han definido los traslados y obras necesarias.

1.2- METODOLOGÍA DEL ESTUDIO

El presente estudio ambiental se desarrolló a partir de las siguientes acciones:

1. Consideración del proyecto y su inserción territorial a distinta escala

Macro escala (internacional, nacional y provincial) meso escala (metropolitano y departamental) y micro escala (distrital y vecinal).

2. Sinergia con otras acciones y probable evolución de la demanda: Consideración del proyecto y su relación con planes, programas y proyectos, ejecutados o programados.

En base a la información secundaria disponible, las acciones formales o informales iniciadas ante la Dirección Provincial de Vialidad por los distintos actores y la dinámica del área de influencia se infiere un escenario de demanda probable que sirve para orientar la formulación del proyecto y justificar sus acciones.

3. Identificación de problemas y necesidades, formulación de objetivos y alternativas de solución:

Después del análisis de la situación sin proyecto, se realiza una síntesis de los factores involucrados de distinto orden (funcional, formal, físico – natural, económico, social, jurídico, otros), se identifican los problemas y las alternativas de solución. Dichos factores conforman los parámetros que sustentan el planteo de formulación y evaluación de proyecto de inversión.

4. Análisis comparativo de la situación sin proyecto y con proyecto:

4.a- Inventario ambiental (medio natural y socioeconómico) del área de influencia del proyecto:

- **Estudios de topografía, suelo, hidrología, flora, fauna, población, desarrollo edilicio, usos del suelo, identificación de zona patrimoniales o de valor histórico o social, tránsito (vehicular y peatonal), títulos de propiedad y verificación de líneas de cierre):** Se desarrolla con tecnología y cuadros técnicos y profesionales dependientes de la Coordinación Técnica de la Dirección Provincial de Vialidad (Departamento de

Estudios y Proyectos, Departamento Control y Gestión de Tierras y Departamento Planeamiento).

4.b- Interferencias e identificación de actores alcanzados por el proyecto: Se verifica formalmente la afectación de infraestructura, servicios, recursos, población y/o actividades en la zona involucrada por el proyecto (zona de operaciones y zona de influencia). Así también, se consideran las condiciones, instrucciones y recomendaciones de los distintos organismos con jurisdicción o competencia sobre distintos componentes alcanzados por el proyecto.

- **Infraestructuras y servicios:** Red ferroviaria, telecomunicaciones, distribución de energía eléctrica, gas, agua potable y agua de riego, colección de líquidos cloacales, sistema de escurrimiento superficial y desagüe pluvial, transporte público de pasajeros, recolección de residuos, arbolado urbano, otros.
- **Flora, fauna y otros recursos naturales:** relevamiento de forestales a erradicar, mediante observación directa durante el trabajo de campo.
- **Población, actividades humanas y paisaje:** Se considera información secundaria disponible en distintos organismos sobre usos del suelo y población (Censo Nacional de Población) y se complementa con trabajo de campo, registro fotográfico y entrevistas con la población.
- **Patrimonio histórico, arqueológico o arquitectónico,** mediante la consideración de información secundaria.

5. Análisis de la propuesta y de criterios que orientan la aceptación de la solución adoptada y verificación del cumplimiento de las condiciones de interferencia:

En esta instancia se verifica que la propuesta resuelva los problemas antes identificados, se analizan los criterios que sustentan la alternativa de solución adoptada por el proyecto y se verifica el cumplimiento de las condiciones o recomendaciones realizadas por los organismos competentes.

6. Definición del área de influencia del proyecto:

De acuerdo con los parámetros considerados en el análisis territorial y ambiental del proyecto, se define un área de influencia donde se verificarán los potenciales impactos.

7. Identificación, valoración y mitigación de Impactos y riesgos ambientales y sociales asociados al proyecto:

Se realiza en este punto la evaluación ambiental del mismo, mediante la verificación de los efectos de las acciones del proyecto sobre los componentes del sistema ambiental involucrado en el área de influencia, tanto para la Etapa de Construcción como para la Etapa de Funcionamiento.

7- Aplicación de las Salvaguardas del BID asociadas al proyecto, identificando su complementación con la normativa ambiental y social pertinente.

8- Plan de Gestión Ambiental y Social.

Procedimientos, actores y responsables de asegurar la mitigación y prevención de consecuencias ambientales y sociales negativas y maximizar las que son positivas.

1.3. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL (NACIONAL, PROVINCIAL, MUNICIPAL Y DEL BID)

1.3.1. DE ORDEN INTERNACIONAL:

1.3.1.1. Convenios y Pactos Internacionales

Los principales Convenios Internacionales, dentro del marco ambiental, en los cuales la República Argentina ha ratificado adhesión y que muestran incidencia sobre el proyecto en estudio son:

- Convenio Marco sobre Cambio Climático (Ley N° 24.295)
- Convenio de Lucha contra la Desertificación (Ley N° 24.701)
- Acuerdo Marco sobre Medio Ambiente del MERCOSUR (Ley N° 25.841)
- Acuerdo de Paris (Ley N° 27.270)

1.3.1.2. Políticas aplicables del Banco Interamericano de Desarrollo

Políticas aplicables del Banco Interamericano de Desarrollo

Para la preparación de este Estudio de Impacto Ambiental y Social y de la operación en su conjunto, se han considerado las siguientes salvaguardas ambientales y sociales, principalmente dando cumplimiento a los contenidos de los siguientes documentos:

- OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias
- OP-704 Política sobre Gestión del Riesgo de Desastres

Además, se tendrán en cuenta las siguientes políticas de Salvaguarda aplicables a todos los proyectos financiados por el BID.

- OP-761 Política Operativa sobre de Igualdad de Género en el Desarrollo
- OP-102: Política de Acceso a Información

Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703)

El objetivo de esta Política es impulsar la misión del BID en América Latina y el Caribe para lograr un crecimiento económico sostenible y para cumplir objetivos de reducción de pobreza consistentes con la sostenibilidad ambiental de largo plazo.

Los objetivos específicos de la Política son: (i) potenciar la generación de beneficios de desarrollo de largo plazo para los países miembros, a través de resultados y metas de sostenibilidad ambiental en todas las operaciones y actividades del Banco y a través del fortalecimiento de las capacidades de gestión ambiental de los países miembros prestatarios, (ii) asegurar que todas las operaciones y actividades del Banco sean ambientalmente sostenibles, conforme lo establecen las directrices establecidas en la presente Política y (iii) incentivar la responsabilidad ambiental corporativa dentro del Banco mismo.

Dentro de esta Política, para este caso se activan las siguientes Directivas:

Políticas del Banco (B.1). El Banco financiará únicamente operaciones y actividades que cumplan con las directrices de esta Política, y que sean consistentes con las disposiciones relevantes de otras Políticas del BID.

Legislación y regulaciones nacionales (B.2). El Banco requerirá además que el prestatario garantice que la operación en cuestión se diseñe y se lleve a cabo en cumplimiento con la legislación y las normativas ambientales del país en el que se está desarrollando la operación, incluidas las obligaciones ambientales establecidas bajo los Acuerdos Ambientales Multilaterales (AAM). En este sentido, y debido a que el desarrollo del Proyecto implica la realización de actividades susceptibles de contaminar o degradar el ambiente, se ha realizado un Estudio de Impacto Ambiental bajo la modalidad de Aviso de Proyecto que ha dado cumplimiento a las normativas ambientales provinciales. Dicho estudio ha cumplido con el Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental y ha obtenido la Resolución Nº 318/18 de la Secretaría de Ambiente y Ordenamiento Territorial. En el Anexo I se incorporan la Resolución Nº 52/18 que da inicio al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental y la previamente mencionada Resolución Nº 318/18.

Pre-evaluación y Clasificación (B.3). La Política del Banco requiere que todas las operaciones que éste financie deben ser pre-evaluadas y clasificadas de acuerdo con sus impactos ambientales y sociales potenciales. Esta pre-evaluación se ha realizado y se ha clasificado la intervención como “Categoría B” pues, aunque se estima que la operación puede causar ciertos impactos ambientales y sociales negativos localizados y de corto plazo, se dispondrán de medidas de mitigación efectivas para atenuarlos.

Otros factores de riesgo (B.4). Además de los riesgos que representan los impactos ambientales, el Banco identificará y manejará otros factores de riesgo que puedan afectar la sostenibilidad ambiental de sus operaciones. Entre los factores de riesgo figuran elementos como la capacidad de gestión de las agencias ejecutoras/patrocinado-res o de terceros, riesgos derivados del sector, riesgos asociados con preocupaciones sociales y ambientales muy delicadas, y la vulnerabilidad ante desastres. Dependiendo de la naturaleza y gravedad de los riesgos, el Banco diseñará, junto con la agencia ejecutora/patrocinador o terceros, las medidas apropiadas para manejar tales riesgos.

La preparación de evaluaciones ambientales, planes de gestión asociados y su implementación son responsabilidad del prestatario (B5). La evaluación ambiental deberá prepararse con un nivel de detalle adecuado en relación con los posibles efectos y riesgos del proyecto o programa. Las EIA deberán incluir, como mínimo: evaluación previa y caracterización de impactos; consulta adecuada y oportuna y proceso de difusión de información y examen de alternativas, entre las que se incluye como opción la alternativa sin proyecto. La EIA debe estar respaldada por los análisis económicos de las alternativas al programa y, si correspondiera, por evaluaciones económicas de costo-beneficio del impacto ambiental del plan y/o de las medidas de protección pertinentes. En esta directiva se estipulan, además, los requisitos para los programas de gestión ambiental y social (PGAS), incluidos la base institucional, el reforzamiento de la capacidad, los plazos, los presupuestos, las consultas y los procedimientos de seguimiento para el éxito de la implementación. La elaboración del presente documento, el EAS, responde a esta directiva.

Consultas (B.6). Tomando en cuenta esta directriz, se incluyen los procedimientos y alcances de los procesos de consulta y participación ciudadana, para ser aplicados en cada uno de los

subproyectos que se financien con recursos del Proyecto. Los requerimientos o alcance de estos procesos de consulta están en función de la Categoría Ambiental y Social de los subproyectos. Se deberán realizar las consultas con las partes afectadas por las obras propuestas. Las directrices de implementación para la OP-703 definen la consulta como "diálogo constructivo entre las partes afectadas" y observan que: "las consultas provechosas reflejan que las partes involucradas están dispuestas a dejarse influenciar en sus opiniones, actividades y planes". Esta política requiere consultas con las partes afectadas y afirma que otras partes interesadas que expresaron apoyo o dudas sobre un proyecto determinado también pueden ser consultadas para obtener una gama más amplia de especialidades y perspectivas. Se recomienda que las consultas sean precedidas por un análisis de las partes involucradas para identificar a las partes que tienen interés en la cuestión y que pueden ser afectadas por ella. En este caso no se ha identificado población indígena ni población o actividades económicas a reasentar y por ello no será necesario la realización de consultas adicionales.

Supervisión y Seguimiento (B.7). El Banco será el responsable de supervisar el acatamiento de todos los requisitos de salvaguardias y que estarán plasmados en el respectivo acuerdo de préstamo del Programa.

Hábitats Naturales y Sitios Culturales (B.9). De acuerdo a esta directriz, el Banco no apoyará operaciones y actividades que en su opinión afecten negativamente hábitats naturales críticos o sitios de importancia cultural y física. En el área de influencia indirecta del Proyecto no hay afectaciones en este sentido. No se identificaron áreas reconocidas como de interés natural, arqueológico o cultural que con la ejecución de las obras se pudiera afectar.

Materiales peligrosos (B.10). Las operaciones financiadas por el Banco deberán evitar los impactos adversos al medio ambiente, a la salud y a la seguridad humana derivados de la producción, adquisición, uso y disposición final de materiales peligrosos, entre ellos sustancias tóxicas orgánicas e inorgánicas, plaguicidas y contaminantes orgánicos persistentes (COP). Como el desarrollo del Proyecto RP Nº 82 Refuncionalización Tramo I implica la utilización de maquinaria y materiales que generan residuos peligrosos, se han incluido medidas para el manejo adecuado de dichas sustancias en el PGAyS

Prevención y Reducción de la Contaminación (B.11). Se deberán cumplir con los estándares de emisiones y vertimientos reconocidos por los Bancos multilaterales y con base en las condiciones locales y la respectiva legislación y normativas en el ámbito de la Provincia de Mendoza. Esta directiva será cumplida mediante la adopción del Programa de Gestión Ambiental de la Obra y Control de la Contaminación Ambiental detallado en el PGAyS presentado en este documento, el cual incluye medidas para la reducción de contingencias durante la construcción y operación de la vía, con especial atención a minimizar las afectaciones relacionadas con generación de residuos sólidos, ruidos, emisiones a la atmósfera, contaminación de las aguas y movimientos de tierras.

Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales (OP-704)

La política del BID sobre gestión del riesgo de desastres tiene por propósito orientar la acción de la institución para asistir a sus prestatarios en la reducción de riesgos derivados de amenazas naturales y en la gestión de desastres, a fin de favorecer el logro de sus objetivos de desarrollo económico y social.

La política tiene dos objetivos específicos, que están relacionados entre sí:

- Dar mayor eficacia al BID en la tarea de ayudar a sus prestatarios a realizar una gestión sistemática de los riesgos relacionados con amenazas naturales mediante la determinación de esos riesgos, la reducción de la vulnerabilidad y la prevención y mitigación de los consiguientes desastres antes de que ocurran.
- Facilitar la prestación de asistencia rápida y adecuada del BID a sus países miembros prestatarios en casos de desastre, en un esfuerzo por revitalizar eficientemente sus iniciativas de desarrollo y evitar que se vuelva a creer una situación de vulnerabilidad.

Especificamente en el área de influencia del proyecto, se han identificado amenazas de tipo hidroclimáticas (régimen de lluvias con excesos hídricos - tormentas convectivas).

Por lo que, respecto de la ocurrencia de inundaciones o afectaciones a la red de riego y la posibilidad de que las actividades de construcción y mantenimiento de la carretera mejorada y ampliada podrían exacerbar el riesgo de inundación, se han planteado mejoras en las obras de arte del proyecto con el fin de evitar situaciones de este tipo. Por otro lado, tanto las Medidas de Mitigación como el PGAYs que forman parte de la EAS incluyen buenas prácticas para la prevención y control de inundaciones durante la construcción y mantenimiento de las obras.

Política de Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761)

La presente política operativa (GN-2531-10) toma en consideración la experiencia del BID en su apoyo a la integración de las mujeres como líderes, participantes y beneficiarias del desarrollo; refleja los avances en el estatus de la mujer y la igualdad de género ocurridos en la región, así como los desafíos emergentes; integra una perspectiva de género que busca que mujeres y hombres tengan las mismas condiciones y oportunidades para alcanzar su potencialidad en términos sociales, económicos, políticos y culturales; y acuerda mecanismos concretos para asegurar su aplicación efectiva y la evaluación de sus resultados.

El objetivo de la Política es fortalecer la respuesta del BID a los objetivos y compromisos de sus países miembros en América Latina y el Caribe de promover la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer. La Política identifica dos líneas de acción: 1) la acción proactiva, que promueve activamente la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer a través de todas las intervenciones de desarrollo del Banco; y 2) la acción preventiva, que integra salvaguardias a fin de prevenir o mitigar los impactos negativos sobre mujeres u hombres por razones de género, como resultado de la acción del Banco a través de sus operaciones financieras.

La aplicación de esta OP se expresa a en las diferentes etapas de la obra, en la EAS, al identificar los eventuales impactos; al proponer las medidas de mitigación, asegurando equidad en la prevención y en el acceso a los beneficios; en el acceso a la información sobre el proyecto y en las posibilidades de expresar sus opiniones en las instancias de consulta pública.

Política de Acceso a la Información (OP-102)

Mediante la aplicación de esta política el Banco quiere demostrar el uso transparente que hace de los fondos públicos y, al estrechar sus relaciones con los interesados, mejorar la calidad de sus operaciones y actividades de conocimiento y fortalecimiento de capacidad. La

política se aplicará a la información generada por el BID y a cierta información en su poder, con sujeción a una lista de excepciones.

Esta Política se aplica poniendo a disposición del público toda información relevante relacionada al proyecto de la RP Nº 82. Esta información debe ser divulgada en el tiempo y la forma apropiada para mejorar la transparencia.

La Política identifica dos requisitos particulares de divulgación de información: (i) la divulgación de documentos clasificados como “públicos” en el momento de su distribución al Directorio del BID; y (ii) la divulgación de información, por parte de los prestatarios, a las partes afectadas en un lenguaje y formato que permita la realización de consultas de buena fe.

La Divulgación de la Evaluación Ambiental y Social para exposición y revisión pública será implementada a través de los sitios web oficiales del BID y de la DPV de la provincia de Mendoza.

Como parte de la implementación de esta Salvaguarda, se elabora un Plan de Consulta Pública, que en base a un mapa de actores, define las modalidades, alcances, modalidades de convocatoria, lugar y fecha y forma de implementación de la reunión.

En el caso de que durante la fase de ejecución de la operación fueran elaborados nuevos documentos ambientales y sociales relevantes asociados a necesidades de las obras actuales o de eventuales nuevas adecuaciones de obra, también se harán públicos.

1.3.2. DE ORDEN NACIONAL:

1.3.2.1. Constitución Nacional

La Constitución Nacional Argentina, reformada en 1994, ha incorporado el derecho de todos los habitantes a gozar de un ambiente sano y el deber de preservarlo. Si bien sólo un artículo trata en forma específica el tema ambiental, sus disposiciones complementarias son lo suficientemente amplias como para lograr un marco de protección del medio ambiente, creando obligaciones a todos los habitantes, y en especial a quienes desarrollan actividades susceptibles de impactar en el ambiente.

Entre los artículos a considerar en relación al presente EsIA se deben mencionar, el artículo 41, que garantiza el derecho a un ambiente sano, el artículo 43, referido al derecho a presentar Recursos de Amparo, y el artículo 124, que hace referencia al dominio de los recursos naturales en jurisdicciones provinciales.

Así, el artículo 41 en su primer párrafo establece que “*todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo*”. Este artículo introduce el concepto de desarrollo sustentable, señalando en forma clara la protección de los derechos de las generaciones futuras e introduce disposiciones aplicables a quienes ocasionen un daño al ambiente, señalando la recomposición del daño ambiental perpetrado.

En el segundo párrafo del artículo 41, la Constitución contiene en forma específica las obligaciones del Estado en materia ambiental “... *Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica y a la información y educación ambientales...*”. El artículo además de establecer las obligaciones del Estado en cuanto a la protección y preservación de los recursos naturales, el patrimonio cultural y la diversidad biológica, le ordena el cumplimiento de dos obligaciones esenciales que se complementan entre sí para poder lograr la participación ciudadana, pues impone la obligación de educar a la población y brindar la información ambiental que posea. El último párrafo del artículo 41 establece la prohibición del ingreso al territorio nacional de residuos actual o potencialmente peligrosos y de los radiactivos.

Como garantía Constitucional, y a los fines de lograr el cumplimiento efectivo de los derechos receptados en el artículo 41 antes enunciados, el Constituyente instituyó en el artículo 43 la Acción de Amparo, de la siguiente forma: *“Contra todo acto u omisión de las autoridades públicas o particulares, que en forma actual o inminente lesione, restrinja, altere o amenace con arbitrariedad e ilegalidad manifiesta, derechos y garantías reconocidos por la Constitución, un Tratado, o una Ley, podrá interponerse acción de amparo. En cuanto al derecho al ambiente, podrá interponerla tanto el afectado, como el Defensor del Pueblo, como aquellas asociaciones que propendan a esos fines, debidamente registradas conforme lo establecido por la Ley.”*

La Constitución Argentina, en su artículo 124 afirma que el dominio originario de los recursos naturales pertenece a las provincias. En consecuencia, y considerando que quien detenta el dominio de los recursos naturales es quien debe ejercer la jurisdicción ambiental, se infiere que las provincias son quienes ejercen jurisdicción y retienen el poder de policía en materia ambiental conforme lo determina el artículo 75 inc. 30 de la Constitución Nacional.

1.3.2.2. Legislación Nacional sobre el Ambiente

La Constitución de 1994 encarga a la Nación el dictado de normas que contengan los presupuestos mínimos de protección del ambiente y a las provincias el dictado de las normas necesarias para complementarlas, sin que las primeras alteren las jurisdicciones locales.

- Leyes de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental:

Por otra parte, en lo que hace estrictamente a la legislación ambiental, se deben mencionar las normas de presupuestos mínimos de protección ambiental relacionadas con la obra en estudio, que han sido sancionadas y publicadas hasta el presente:

- Ley N° 24.051 de Residuos Peligrosos, promulgada el 8 de enero de 1992.
- Ley N° 25.916 de Gestión de residuos domiciliarios, promulgada el 3 de septiembre de 2004.
- Ley 25.612 para la Gestión de los Residuos Industriales y de Actividades de Servicio, promulgada el 3 de julio de 2002.
- Ley N° 25.675 General del Ambiente, promulgada el 28 de noviembre de 2002.
- Ley N° 25.688 de Presupuestos Mínimos que aprueba el Régimen de Gestión Ambiental de las Aguas, promulgada el 3 de enero de 2003.
- Ley N° 25.743/03. Ley de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico, promulgada el 25 de junio de 2003
- Ley N° 25.831 de Presupuestos Mínimos de Libre Acceso a la Información Pública Ambiental, promulgada el 26 de noviembre de 2003.
- Ley N° 22.421/81 Protección y conservación de la fauna silvestre, 5 de marzo de 1981.
- Ley N° 22.428 de Suelos, 16 de marzo de 1981
- Ley N° 24.449 de Tránsito, promulgada el 6 de febrero de 1995
- Ley N° 19.587 de Higiene y Seguridad en el Trabajo, 21 de abril de 1972

En cuanto a la naturaleza jurídica de estas normas, se dice que las Leyes de presupuestos mínimos son dictadas para regir en todo el territorio de la nación, pero no son federales, sino que podrían resultar asimilables en cierta forma a las leyes de fondo enunciadas en el artículo 75 inciso 12 de la Constitución Nacional (Código Civil, Penal, Comercial, de Minería, etc.), lo que permite que las Provincias las

reglamenten en forma directa sin alterar su letra o sancionen normas en su consecuencia respetando su contenido, pero pudiendo ser más exigentes.

- Ley N° 24.051, Residuos Peligrosos.

La Ley de “Residuos Peligrosos” sancionada en 1991 y publicada en 1992 (reglamentada mediante el Decreto 831/93), regula la “generación, manipulación, transporte, tratamiento y disposición final de residuos peligrosos (...) cuando se trate de residuos generados o ubicados en lugares sometidos a jurisdicción nacional o, aunque ubicados en territorio de una provincia estuvieren destinados al transporte fuera de ella, o cuando, a criterio de la autoridad de aplicación, dichos residuos pudieren afectar a las personas o el ambiente más allá de la frontera de la provincia en que se hubiesen generado, o cuando las medidas higiénicas o de seguridad que a su respecto fuere conveniente disponer, tuvieran una repercusión económica sensible (...”).

El artículo 2 de la Ley de Residuos Peligrosos, señala que “...será considerado peligroso, a los efectos de esta ley, todo residuo que pueda causar daño, directa o indirectamente, a seres vivos o contaminar el suelo, el agua, la atmósfera o el ambiente en general. En particular serán considerados peligrosos los residuos indicados en el Anexo I o que posean alguna de las características enumeradas en el Anexo II de esta ley. Las disposiciones de la presente serán también de aplicación a aquellos residuos peligrosos que pudieren constituirse en insumos para otros procesos industriales”.

- Ley N° 25.675/02. Ley General del Ambiente (LGA):

La Ley General del Ambiente 25.675/02, que responde al artículo 41 de la Constitución Nacional, “establece los presupuestos mínimos para el logro de una gestión sustentable y adecuada del ambiente, la preservación y protección de la diversidad biológica y la implementación del desarrollo sustentable” (art. 1). Define como objetivo una gestión sustentable y adecuada del ambiente, su preservación; la protección de la biodiversidad y la implementación del desarrollo sustentable, y establece también diez principios de la política ambiental: *congruencia, prevención, precautorio, equidad intergeneracional, progresividad, responsabilidad, subsidiariedad, sustentabilidad, solidaridad y cooperación*. Señala también los objetivos y principios que deberá seguir la política ambiental nacional y da intervención al Consejo Federal de Medio Ambiente (COFEMA).

La Ley General del Ambiente N° 25.675, regló en su artículo 6 que, “se entiende por presupuesto mínimo, establecido en el artículo 41 de la Constitución Nacional, a toda norma que concede una tutela ambiental uniforme o común para todo el territorio nacional, y tiene como objeto imponer condiciones necesarias para asegurar la protección ambiental. En su contenido debe prever las condiciones necesarias para garantizar la dinámica de los sistemas ecológicos, mantener su capacidad de carga, y en general asegurar la preservación ambiental y el desarrollo sustentable”. Asimismo, instituye y define una serie de instrumentos de política y gestión ambiental, tales como el ordenamiento ambiental del territorio, la evaluación de impacto ambiental, el sistema de control sobre el desarrollo de las actividades antrópicas, la educación ambiental, el sistema de diagnóstico e información ambiental y el régimen económico de promoción del desarrollo sustentable.

Con relación al proceso de Evaluación de Impacto Ambiental, la ley establece en su art. 11 que “toda obra o actividad que, en el territorio de la Nación, sea susceptible de degradar el ambiente, alguno de sus componentes, o afectar la calidad de vida de la población, en forma significativa, estará sujeta a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental, previo a su ejecución.”

Por su parte en el art. 12 establece que “Las personas físicas o jurídicas darán inicio al procedimiento con la presentación de una declaración jurada, en la que se manifieste si las obras o actividades afectarán el ambiente. Las autoridades competentes determinarán la presentación de un estudio de impacto ambiental, cuyos requerimientos estarán detallados en ley particular y, en consecuencia, deberán realizar una evaluación de impacto ambiental y emitir una declaración de impacto ambiental en la que se manifieste la aprobación o rechazo de los estudios presentados.”

Finalmente, en su art. 13 establece que *“Los estudios de impacto ambiental deberán contener, como mínimo, una descripción detallada del Proyecto de la obra o actividad a realizar, la identificación de las consecuencias sobre el ambiente, y las acciones destinadas a mitigar los efectos negativos.”*

El artículo 27 define el daño ambiental de incidencia colectiva y el artículo 28 establece la recomposición del daño ambiental.

Seguro Ambiental

El Seguro Ambiental Obligatorio (SAO) es la garantía financiera exigible a toda persona física o jurídica, pública o privada, que realice actividades riesgosas para el ambiente, los ecosistemas y sus elementos constitutivos, según lo establece la Ley General del Ambiente (LGA) –Ley Nacional N° 25.675- y su decreto reglamentario 1.638/12. La LGA dispone en su artículo 22 que *“toda persona física o jurídica, pública o privada, que realice actividades riesgosas para el ambiente tendrá la obligación de contratar un seguro de cobertura con entidad suficiente para garantizar el financiamiento de la recomposición del daño que en su tipo pudiere producir...”*. La norma define al daño ambiental colectivo en su artículo 27 como *“toda alteración relevante que modifique negativamente el ambiente, sus recursos, el equilibrio de los ecosistemas, o los bienes o valores colectivos”*. En este sentido, en el artículo 28 se establece que *“el que cause el daño ambiental será objetivamente responsable de su restablecimiento al estado anterior a su producción. En caso de que no sea técnicamente factible, la indemnización sustitutiva que determine la justicia ordinaria interviniente, deberá depositarse en el Fondo de Compensación Ambiental”*.

- Ley N° 25.916/04. Gestión de Residuos Domiciliarios

Establécese presupuestos mínimos de protección ambiental para la gestión integral de residuos domiciliarios. Disposiciones generales. Autoridades competentes. Generación y Disposición inicial. Recolección y Transporte. Tratamiento, Transferencia y Disposición final. Coordinación interjurisdiccional. Autoridad de aplicación. Infracciones y sanciones. Disposiciones complementarias.

- Ley N° 25.688/03. Ley de Gestión Ambiental de las Aguas:

Por su parte, la Ley de Gestión Ambiental de las Aguas 25.688/03 establece *“los presupuestos mínimos ambientales, para la preservación de las aguas, su aprovechamiento y uso racional”* (art. 1), mientras que en su art. 6 señala que *“para utilizar las aguas objeto de esta ley, se deberá contar con el permiso de la autoridad competente. En el caso de las cuencas interjurisdiccionales, cuando el impacto ambiental sobre alguna de las otras jurisdicciones sea significativo, será vinculante la aprobación de dicha utilización por el Comité de Cuenca correspondiente (...)”*.

- Ley N° 25.743/03. Ley de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico:

Establece como objeto en su art. 1 la *“preservación, protección y tutela del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico como parte integrante del Patrimonio Cultural de la Nación y el aprovechamiento científico y cultural del mismo. El decreto reglamentario de esta última establece en su art. 13 que La obligación de denunciar el descubrimiento a que se refiere el artículo 13 de la ley implica la de suspender toda actividad en el lugar hasta tanto la autoridad competente, según la jurisdicción de que se trate, tome la intervención prevista legalmente, debiendo adoptarse, hasta entonces por responsables del predio, todas las medidas tendientes a la conservación del yacimiento y/o los objetos arqueológicos o paleontológicos. En los casos en que corresponda, se convendrá con los propietarios de los inmuebles, el tiempo y las características de la ocupación y, de no lograrse un acuerdo, se tramitará la ocupación temporánea o la imposición de servidumbre, mediante la sanción de una ley por las respectivas jurisdicciones, sin perjuicio de las medidas judiciales que puedan solicitarse cuando razones de urgencia así lo exijan. Las personas físicas o jurídicas, responsables de emprendimientos deberán prever la necesidad de realizar una prospección previa a la iniciación de las obras con el fin de detectar eventuales restos, yacimientos u objetos arqueológicos o paleontológicos. De verificarse su*

existencia, deberán facilitar el rescate de los mismos. Las tareas que se realicen a ese efecto deberán ser aprobadas por la autoridad de aplicación jurisdiccional. (...) Si en el curso de ejecución de obras públicas o privadas, que implique movimientos de tierra, se hallaren fósiles u objetos arqueológicos, o se supiera que determinados sectores, regiones o zonas, constituyen yacimientos paleontológicos y/o arqueológicos, que por su tamaño, valoración patrimonial, científica y/o estado de preservación requieran especial cuidado, protección absoluta o parcial, trabajos de rescate o preservación, la autoridad de aplicación jurisdiccional podrá solicitar la intervención del Poder Ejecutivo Nacional, a fin de adoptar medidas tendientes a lograr la suspensión de las obras o proyectos en forma definitiva o temporal, según el caso”

- Ley N° 25.831/04. Ley de Libre Acceso a la Información Pública Ambiental:

En cuanto a la Ley de Libre Acceso a la Información Pública Ambiental 25.831/04, establece “los presupuestos mínimos de protección ambiental para garantizar el derecho de acceso a la información ambiental que se encuentre en poder del Estado, tanto en el ámbito nacional como provincial, municipal y de la Ciudad de Buenos Aires, como así también de entes autárquicos y empresas prestadoras de servicios públicos, sean públicas, privadas o mixtas.” Señala que “el acceso a la información ambiental será libre y gratuito para toda persona física o jurídica, a excepción de aquellos gastos vinculados con los recursos utilizados para la entrega de la información solicitada” (art. 3). Cabe acarar que “se considerarán infracciones a esta ley, la obstrucción, falsedad, ocultamiento, falta de respuesta en el plazo establecido en el artículo anterior, o la denegatoria injustificada a brindar la información solicitada, y todo acto u omisión que, sin causa justificada, afecte el regular ejercicio del derecho que esta ley establece” (art. 9).

- Ley N° 22.421/81 Protección y conservación de la fauna silvestre

Protección, Conservación, Propagación, Repoblación y Aprovechamiento Racional de la Fauna Silvestre.

-Ley N° 22.428/81 Conservación y recuperación de la capacidad productiva de los suelos.

Declara de interés general la acción privada y pública tendiente a la conservación y recuperación de la capacidad productiva de los suelos.

-Ley N° 24.449/95 y Decreto N° 779/95. Ley Nacional de tránsito

Límites sobre emisiones contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas.

-Ley N° 19.587/72 y Decreto N° 351/79. De Higiene y Seguridad de Trabajo.

Las condiciones de higiene y seguridad en el trabajo se ajustaran en todo el territorio de la república argentina a las normas de la presente ley y de las reglamentaciones que en consecuencia se dicten.

1.3.3. DE ORDEN PROVINCIAL:

1.3.3.1. Constitución de la Provincia de Mendoza

La Constitución de Mendoza fue sancionada en 1.916 y reformada en 1.991 por ley provincial N 5.557. En su art. 1º establece que los recursos naturales renovables y no renovables pertenecen al patrimonio exclusivo, inalienable, imprescriptible del Estado Provincial, debiéndose velar por el uso racional y sustentable de dichos recursos, con el fin de preservarlos para las generaciones futuras.

1.3.3.2. Legislación de la provincia de Mendoza sobre el Ambiente. (Adjunta en Anexo)

En el siguiente cuadro se sintetizan las normativas más relevantes de la legislación ambiental de la Provincia de Mendoza relacionadas con el proyecto en estudio.

Normativa Descripción/Detalle	
Estudios de Impacto Ambiental	
Ley N° 5.961/92	Ley Provincial de Preservación, Conservación, Defensa y Mejoramiento del Ambiente
Decreto N° 2.109/94	Reglamentario de la ley N° 5.961. Disposiciones Generales y Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental
Conservación de los recursos	
Ley N° 5.100 y Decreto N° 2.404/89	Preservación del recurso aire
Ley N° 4.602/81	Conservación de fauna
Ley N° 4.386/79	Conservación de fauna silvestre
Ley N° 4.609/81	Conservación de la flora
Suelos y Ordenamiento Territorial	
Ley N° 8.051/09	Ley de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo
Ley N° 4.597	De adhesión a la ley nacional 22.428 de conservación de suelos
Residuos	
Ley N° 5.917	Gestión, manipulación, transporte, tratamiento y disposición final de residuos peligrosos
Resolución N° 534/01	Registro Provincial de Generadores de Residuos Peligrosos
Ley N° 5.970	De Residuos Urbanos
Flora	
Ley N° 2.088 y 4.258	De adhesión a la ley nacional 13.273 de defensa y protección de la riqueza forestal.
Ley N° 7.874	Régimen de preservación y control de arbolado público
Ley N° 5.733	De creación de un inventario forestal
Ley N° 5.753	De plan de reforestación
Fauna	

Ley N° 4.602	De adhesión a la ley nacional de fauna 22.421 y su decreto reglamentario
Patrimonio	
Ley N° 6.034 y su modificatoria Nº 6.133	Ley de Protección del Patrimonio Natural y Cultural
Tránsito	
Ley N° 6.068, Decreto 867/94	Tránsito y Seguridad Vial

Tabla 1: Detalle de Normativa Vigente

1.3.3.2.1. Resol. Nº 323 del 3 de agosto de 2018, de la Secretaría de Ambiente y Ordenamiento Territorial, sobre proyecto: Edificio El Ceibo – Chacras Park

La presente norma legal, (incorporada en anexo) forma parte de las instrucciones de la Autoridad de aplicación impartidas sobre las acciones programadas en un predio frentista (Edificio El Ceibo- Chacras Park) que forma parte de las acciones previstas en la zona operativa del proyecto. Se adjunta copia en el Anexo I.

En ella se le ordena al proponente ejecutar a su cargo un puente de cruce peatonal sobre RP Nº 82 de acuerdo al diseño de Vialidad Provincial.

1.3.3.3. Aspectos institucionales de la Dirección Provincial de Vialidad:

La DPV Mendoza, con jurisdicción sobre caminos provinciales, es un ente autárquico con personería jurídica y capacidad para actuar privada y públicamente, de acuerdo con las leyes generales de la nación y la provincia y las especialidades que reglan su desenvolvimiento. Depende funcionalmente del Ministerio de Economía, Infraestructura y Energía del Gobierno de Mendoza. La Dirección y Administración está a cargo de un Consejo Ejecutivo compuesto por un (01) Administrador, un (01) Subadministrador y cinco (05) Consejeros, de acuerdo a lo reglamentado por Ley 6063/93, Decreto Reglamentario 2221/94, Ley 7424/05 y Decreto 1983/05. La estructura organizacional está compuesta por cuatro Gerencias / Coordinaciones (RR.HH. y Administración, Operativa, Técnica y Economía y Finanzas) de las cuales dependen las distintas dependencias técnicas, operativas y administrativas, como así también, de tres (03) unidades organizativas de staff (Asuntos Institucionales, Informática y Control de Gestión o Auditoria Interna) aprobada por Res. Nº 90/98 y Dcto. 451/99, también cuenta con un Área de Auditoria General Técnica creada por Res. 156/00. El Administrador, Subadministrador, cuatro (04) de los Consejeros y los Gerentes son designados por el Poder Ejecutivo Provincial mediante decreto, en tanto que el quinto Consejero, es el representante de los trabajadores y es elegido por los agentes. Cabe destacar que ha habido modificaciones sectoriales, y se tramita el Organigrama Interno de la Repartición por Acto Resolutivo.

Operativamente, la DPV, ha organizado las políticas de conservación a través de delegaciones regionales emplazadas en cada zona productiva, las que territorialmente involucran distintas jurisdicciones municipales:

ZONA OPERATIVA VIAL NORTE: Departamento de Lavalle y las jurisdicciones municipales de la región metropolitana (Capital; Las Heras; Guaymallén; Godoy Cruz; Luján de Cuyo; Maipú).

ZONA OPERATIVA VIAL ESTE: Deptos. San Martín; Junín; Rivadavia; Santa Rosa y La Paz.

ZONA OPERATIVA VIAL CENTRO: Deptos. Tupungato; San Carlos y Tunuyán

ZONA OPERATIVA VIAL SUR: Deptos. San Rafael; Gral. Alvear y Malargüe

De acuerdo con el desarrollo anterior, cabe señalar que si bien las zonas viales operativas coinciden con las zonas productivas de la provincia, son delegaciones que tienen a cargo las trazas viales que se encuentran dentro y fuera de los oasis productivos.

La Dirección Provincial de Vialidad tiene bajo su jurisdicción el mantenimiento de aproximadamente 13.681,95 Km de rutas y caminos provinciales.

En la actualidad cuenta con el relevamiento de estas Rutas Provinciales, las mismas se encuentran sistematizadas en formato SIG estando incorporadas en una Geodatabase georeferenciada en sistema oficial de la República Argentina: Marco de referencia POSGAR 2007.

RED VIAL PROVINCIAL:

	TOTAL	Primaria	Secundaria	Terciaria
Km de Pavimento	3.385,95	1.582,95	1.275,00	
HORMIGÓN	159,33	122,14	37,19	
CONCRETO ASFALTICO	1.465,82	1.009,8	456,02	
TRATAMIENTO SUPERFICIAL	833,41	451,01	382,4	
SIN ASIGNAR	927,39		399,39	528,00
Km de Ripio	3.967,00	1.498,00	2.119,00	350,00
Km de Tierra	6.329,00	2.491,00	3.480,00	358,00
Km Total	13.681,95	5.571,95	6.874,00	708,00

Tabla 2: Red de caminos provinciales: extensión según jerarquía y superficie de rodamiento

1.3.3.4. De Orden Municipal:

DEPARTAMENTO DE LUJÁN DE CUYO

Ordenanza Municipal N°1519/99 de usos del Suelo.

NOTA: Si bien la Secretaría de Ambiente y Ordenamiento Territorial en la Resolución N°318/2018 afirma que el proyecto se ubica “en los Departamentos de Godoy Cruz y Luján de Cuyo”, la jurisdicción municipal quedó firmemente definida por la Suprema Corte de Justicia mediante el fallo correspondiente en Luján de Cuyo.

Esta situación, originalmente planteada, se relaciona con un litigo limítrofe que mantenían los Municipio de Luján de Cuyo y Godoy Cruz al momento de la Resolución.

1.4. AUTORES DEL ESTUDIO

RESPONSABLE DEL ESTUDIO AMBIENTAL:

RPNº82 REFUNCIONALIZACIÓN TRAMO 1(Calle Ugarte – Corredor Urbano del Oeste)
PROVINCIA DE MENDOZA. Dirección Provincial de Vialidad - Depto. Planeamiento

Arq. Diego Kotlik, en su carácter de Sub Administrador de la Dirección Provincial de Vialidad

Domicilio: DEPARTAMENTO DE PLANEAMIENTO – DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD: Carlos W. Lencinas 842 – Parque Gral. San Martín – Ciudad de Mendoza- Teléfono: 4411900 interno 1201 E-mail: mvescudero@mendoza.gov.ar

PROFESIONALES Y TÉCNICOS INTERVINIENTES EN EL PROYECTO:

Diseño Geométrico: Departamento de Estudios y Proyectos- DPV- Ing. José Giunta – Ing. Omar Valdivia

Forestación y Riego: Asesoría Forestal – DPV- Ing. Agr. Eduardo Fernández

Gestión de Tierras: Departamento de Gestión y Control de Tierras y Depto. Jurídico de la Dirección Provincial de Vialidad.

Hidrología: Ing. Sara Rodríguez

Evaluación Económica: Ing. José Luis Expósito- Lic. Pablo Martínez

Censo de Transito: Arq. Graciela Chiantello

Descripción del medio natural y relevamiento forestal: Lic. Jorge Barranco

Ánálisis del medio antrópico: Arq. Verónica Escudero

1.5. ACCIONES DE CONSULTAS. PERSONAS ENTREVISTADAS, ENTIDADES CONSULTADAS Y DOCUMENTACIÓN BÁSICA.

Los organismos y entidades públicas involucradas por el proyecto han sido formalmente consultados por la Unidad de Evaluaciones Ambientales de la Secretaría de Ambiente y Ordenamiento Territorial de la Provincia de Mendoza, en el marco del procedimiento ambiental del proyecto.

El procedimiento ambiental está definido por la normativa legal vigente -Ley General del Ambiente Nº 5961 / 92 de Preservación, Conservación, Defensa y Mejoramiento del Ambiente y su Decreto Reglamentario Nº 2.109 / 94.

La caracterización ambiental del proyecto ha sido definida por la Autoridad de Aplicación, mediante Resol. 52/2018 SAYOT, en el marco de la cual se fijó el procedimiento de Aviso de Proyecto para cumplir con los requerimientos necesarios de su construcción.

El Art. 11 del Decreto 2109/94 reglamentario de la Ley 5961/92 (ANEXO VII) define para el Aviso de Proyecto, el desarrollo de los puntos que a continuación se detallan y NO requiere de Audiencia Pública:

- 1 - Datos del proponente.
- 2 - Nombre de la persona física y jurídica.
- 3 - Domicilio Legal y real. Teléfonos.
- 4 - Datos y domicilio real y legal del responsable profesional.
- 5 - Denominación y descripción general del proyecto.
- 6 - Objetivos y beneficios socioeconómicos.
- 7- Localización con indicación de la jurisdicción municipal o municipales comprendidas.
- 8 - Población afectada.
- 9 - Superficie del terreno.
- 10 - Superficie cubierta existente y proyectada.

- 11 - Inversión total a realizar.
- 12 - Etapas del proyecto y cronogramas.
- 13 - Consumo de energía por unidad de tiempo en las diferentes etapas.
- 14 - Consumo de combustible por tipo, unidad de tiempo y etapa.
- 15 - Agua, Consumo u otros usos, Fuente, calidad y cantidad.
- 16 - Detalle exhaustivo de otros insumos.
- 17 - Tecnología a utilizar.
- 18 - Necesidades de infraestructura y equipamiento que genera directa o indirectamente el proyecto.
- 19 - Ensayos, determinaciones, estudios de campo y/o laboratorios realizados.
- 20 - Residuos y contaminantes. Tipos y volúmenes por unidad de tiempo.
- 21 - Principales organismos, entidades o empresas involucradas.
- 22 - Normas y/o criterios nacionales y/o extranjeros consultados.
- 23 - Razones o motivos que, a juicio del proponente, justifica en la exención de

En los términos establecidos, la Dirección Provincial de Vialidad presentó el Aviso de Proyecto² a la Unidad de Evaluaciones Ambientales, quien a su vez- lo remitió para Dictamen Técnico a la Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional Mendoza.

El Dictamen Técnico, junto con el Estudio Ambiental y el Proyecto, fue remitido por la Unidad de Evaluaciones Ambientales a todos los organismos y entidades involucradas, a quienes se solicitó la emisión de un dictamen sectorial.

En el marco del procedimiento descripto en el punto anterior, los organismos a los que se les solicito Dictamen Sectorial son:

1. Municipalidad de Luján de Cuyo
2. Municipalidad de Godoy Cruz
3. Dirección de Recursos Naturales Renovables
4. Dirección de Hidráulica
5. Departamento General de irrigación
6. EPRE (Ente Provincial Regulador Eléctrico)
7. EPAS (Ente Provincial Regulador de Agua y Saneamiento)

En el marco de lo expuesto, cabe agregar que la Dirección Provincial de Vialidad (DPV) ha mantenido entrevistas con técnicos de cada organismo en las instancias de formulación y elaboración del proyecto, a fin de contemplar y resolver los requerimientos sectoriales en la elaboración de la propuesta.

1.6. RESULTADO DE LAS AUDIENCIAS PÚBLICAS, ENCUESTAS O ENTREVISTAS REALIZADAS.

Resultado del procedimiento ambiental de la Provincia y de los dictámenes sectoriales sobre el proyecto:

Una vez cumplidas las acciones previstas y luego de analizar la documentación y los dictámenes correspondientes (Dictamen Técnico y Dictámenes Sectoriales), la Unidad de Evaluaciones Ambientales emitió la Resolución Nº318/2018 SAYOT.

² Expediente electrónico Nº 2018-00207826-GDEMZA-SAYOT

El procedimiento ambiental del proyecto se encuentra cumplido en los términos definidos por la resolución y la normativa provincial correspondiente.

Resultado de la reunión con pobladores locales:

Respecto de entrevistas o consultas realizadas a la población local, cabe señalar que se realizó una reunión con la Delegada Municipal del Distrito La Puntilla, los representantes de las Asociaciones Vecinales del área de influencia, los profesionales a cargo del proyecto y del estudio ambiental. La reunión se realizó en las instalaciones de la DPV durante la mañana del día 20 de octubre de 2017, con el objeto de exponer preliminarmente el anteproyecto a la población y conocer inquietudes, salver dudas y verificar aspectos funcionales de la zona.

Durante la reunión se identificaron tres aspectos que son observados por la población con mayor interés:

1. El probable incremento del tránsito vehicular en el barrio La Merced, con motivo del nuevo esquema de circulación propuesto por el proyecto (desvío por calles Laprida, T. Sosa y A. Argentina)
2. La resolución de las condiciones actuales de acceso al parador de transporte público en las inmediaciones del ingreso al aeroclub.
3. El tratamiento del predio ferroviario, el que actualmente genera preocupación en la población por cuestiones de seguridad y limpieza.
4. Problemas funcionales del trazado municipal, como la estrecha zona de camino de calle Darragueira, que además está muy condicionado por “El Cortijo”- antigua casona de valor patrimonial.

En cuanto a los últimos dos puntos, cabe subrayar que están relacionados, ya que para acceder parador de transporte emplazado en el acceso al aeroclub desde la zona residencial - al este de la RPNº82- es necesario trasponer el predio ferroviario y sortear un pronunciado desnivel, antes de cruzar la RPNº82 en la curva. Esta situación también ha sido planteada por residentes locales a los profesionales de la DPV durante el trabajo de campo, por lo que se ha decidido la incorporación de acciones en el predio ferroviario en la propuesta, a través de la consolidación de un sendero peatonal y la limpieza del mismo, además de la rampa peatonal de acceso a la zona de camino de la RPNº82 y la localización de cruce peatonal dentro de la curva que describe la traza en este sector.

En cuanto a lo expresado en primera instancia, sobre el incremento del tránsito en el barrio La Merced, los profesionales de la DPV informaron a la población que se estima que tal situación no será significativa, debido a las mejoras en la conexión entre bajada de la Cuesta con RPNº82 y las características del desvío propuesto para la conexión de Darragueira con la RPNº82, a través de calle Laprida, T- Sosas y A. Argentina.

Luego de la reunión, que finalizó en buenos términos, no se han recibido inquietudes nuevas de la población o la Delegada Municipal del distrito con motivo del proyecto. Así también, cabe aclarar que no se han expuesto a los vecinos formalmente la propuesta terminada que incluye el tratamiento en el predio ferroviario y las acciones antes descriptas, por lo que se espera que el proyecto tenga un buen nivel de aceptación por parte de la población local.

ANEXO I

RESOLUCIÓN N^a 323/18: Manifestación de Impacto Ambiental Proyecto Edificio El Ceibo – Chacras Park

RESOLUCIÓN N^a 318/18: Aprobación del Aviso de Proyecto Refuncionalización RP 81/82 Tramo Ugarte – Bajada de la Cuesta Tramo I

RESOLUCIÓN N^a 52/18: Resolución de Inicio y Categorización Proyecto Refuncionalización RP 81/82 Tramo Ugarte – Bajada de la Cuesta Tramo I