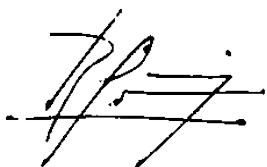
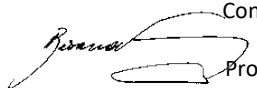

**ESTUDIO DE PROYECTO EJECUTIVO DE LA NUEVA CONEXIÓN
FÍSICA ENTRE LAS CIUDADES DE RESISTENCIA (CHACO) Y
CORRIENTES, (CORRIENTES).**

ANTEPROYECTO, ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

CAPÍTULO 1



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la
RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-1

INDICE

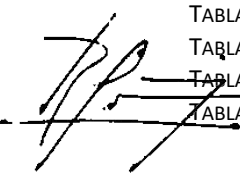
CAPITULO 1. INTRODUCCIÓN.....	3
1.1. RESUMEN EJECUTIVO	3
1.2. ORGANIZACIÓN DEL INFORME	19
1.3. METODOLOGÍA DEL ESTUDIO	19
1.4. PROCESO DE APROBACIÓN	22
1.4.1. PROVINCIA DE CORRIENTES	22
1.4.2. PROVINCIA DE CHACO	27
1.5. MARCO LEGAL Y POLÍTICO DE REFERENCIA	28
1.5.1. LEGISLACIÓN INTERNACIONAL	28
1.5.2. LEGISLACIÓN NACIONAL.....	28
1.5.3. LEGISLACIÓN CORRESPONDIENTE A LA PROVINCIA DEL CHACO.....	36
1.5.4. LEGISLACIÓN CORRESPONDIENTE A LA PROVINCIA DE CORRIENTES	42
1.5.5. SÍNTESIS DE LA MATRIZ LEGAL NACIONAL Y DE LAS PROVINCIAS DEL CHACO Y CORRIENTES	46
1.6. AUTORES DEL ESTUDIO	59
1.7. ACCIONES DE CONSULTA. PERSONAS ENTREVISTADAS, ENTIDADES CONSULTADAS, Y DOCUMENTACIÓN BÁSICA. PREGUNTAS FORMULADAS Y RESPUESTAS.	60
1.7.1. REUNIONES DE TRABAJO	60
1.7.2. RESULTADO DE LAS ENTREVISTAS REALIZADAS A ACTORES SOCIALES GUBERNAMENTALES Y DE LA SOCIEDAD CIVIL.	63
1.7.2.1. LA CUESTIÓN METODOLÓGICA: SUS DIFERENTES PASOS	64
1.7.2.2. RESULTADOS	66
1.7.2.3. RESUMEN Y COMENTARIOS FINALES	84
BIBLIOGRAFÍA.....	85

Índice de Figuras

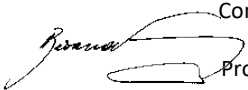
FIGURA 1. ALTERNATIVAS DE CONEXIÓN ENTRE RESISTENCIA Y CORRIENTES	5
FIGURA 2. TRAZA DEL PUENTE SELECCIONADA (ALTERNATIVA 3)	5
FIGURA 3. SECTORES FACTIBLES PARA EL PLANTEO DE LAS ALTERNATIVAS DE BYPASS A LA CIUDAD DE RESISTENCIA	6
FIGURA 4. SECTOR FACTIBLE DE EJECUTAR EL BYPASS A LA CIUDAD DE CORRIENTES	7
FIGURA 5. ALTERNATIVA DE CIRCUNVALACIÓN SELECCIONADA.....	8
FIGURA 6. ALTERNATIVA DE CIRCUNVALACIÓN SELECCIONADA.....	9
FIGURA 7. ESQUEMA METODOLÓGICO.....	22
FIGURA 8. ESQUEMA DE APROBACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PARA LA PROVINCIA DE CORRIENTES.	26
FIGURA 9. MAPA DE ACTORES SOCIALES DE ORGANISMOS PÚBLICOS	71
FIGURA 10. MAPA DE ACTORES SOCIALES NO GUBERNAMENTALES Y ORAS INSTITUCIONES.....	76

Índice de tablas

TABLA 1. PERMISOS REQUERIDOS PARA OBRAS EN LA PROVINCIA DE CORRIENTES.....	27
TABLA 2. ESQUEMA METODOLÓGICO GENERAL	65
TABLA 3. MUNICIPIOS BENEFICIADOS POR LA OBRA. FUENTE: INDEC, 2010.	67
TABLA 4. ACTORES SOCIALES DE ORGANISMOS PÚBLICOS.....	71
TABLA 5. ACTORES SOCIALES ENTREVISTADOS DE LA SOCIEDAD CIVIL	75
TABLA 6. VISIÓN DE RIESGOS Y OPORTUNIDADES DE LOS ACTORES SOCIALES GUBERNAMENTALES.....	77
TABLA 7. VISIÓN DE RIESGOS Y OPORTUNIDADES DE LOS ACTORES SOCIALES DE LA SOCIEDAD CIVIL Y ASOCIACIONES	78



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Trazas Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la
RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-2

CAPITULO 1. INTRODUCCIÓN

1.1. Resumen Ejecutivo

▪ Caracterización del proyecto

El Proyecto se incluye en un marco Regional Latinoamericano de vinculación Atlántico-Pacífico cuyo objetivo de integración territorial-funcional viene siendo un eje de trabajo y acción de los países y gobiernos en los últimos 10 años.

Ese espacio, que incluye el área en que se desarrollará el Nuevo Puente y las Circunvalaciones, está conformado por cuatro regiones que suman el 17,21% de la población total de los países que la integran lo que significa un mercado potencial de 45 millones de habitantes y en su territorio de desarrolla el 21% del total de las redes viales de los cinco países que aportan superficie.

Dicha área está integrada por la Región Litoral Atlántico de Brasil; la Región Nordeste, de Argentina junto con la región Oriental del Paraguay; la Región Noroeste de Argentina y la región Occidental del Paraguay y sur de Bolivia (Tarija); y la Región Litoral Pacífico (norte de Chile).

A nivel regional nacional el Proyecto del Segundo Puente y la Circunvalaciones, conforma un corredor vinculante que incluye las Rutas Nacionales N° 11, 12 y 16 de aproximadamente 760 km entre las provincias del nordeste. se relaciona con proyectos que integran la red vial nacional y específicamente la interconexión entre las provincias del NEA (Chaco, corrientes, Formosa y Santa Fe).

En ese marco se acaban de inaugurar y/o licitar tramos importantes de dichas rutas, mientras que otros se encuentran en ejecución.

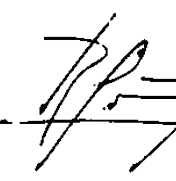
Asociados con la construcción del Puente y las circunvalaciones debe tenerse en cuenta la reactivación de tramos clave del Ferrocarril Belgrano Cargas (ramal C-3 y C-14) en ejecución, así como la posibilidad de efectuarse inversiones para aumentar la capacidad operativa del Puerto de Barranqueras que podrían, junto a la Hidrovía, generar un nuevo polo logístico, con la posibilidad de potenciar la economía del Norte Argentino.

El proyecto incluye la **interconexión física entre las ciudades de Resistencia y Corrientes y las circunvalaciones respectivas** a dichas áreas urbanas y tiene por objetivo primario permitir que el transporte automotor regional de cargas, sin restricciones por volumen, tipo de carga o por condiciones geométricas, pueda eludir o minimizar las interferencias con los sectores urbanos del área metropolitana conformada por dichas ciudades de Resistencia y Chaco vinculadas hoy por la RN N° 16 y el actual puente.

La nueva interconexión vial que propone el Proyecto, entre las ciudades de Resistencia y Corrientes, tiene por objeto interpretar y resolver esta problemática contemplando la vinculación a través del puente y dos circunvalaciones a ambas ciudades que conectan con las redes viales de ambas provincias y a nivel regional/nacional a través de la ruta Nacional N°11 en la provincia del Chaco y la ruta Nacional N° 12 en la provincia de Corrientes.

Para efectivizar dicha Conexión se consideraron aspectos de Tránsito/Movilidad, Ambientales, Urbanos y de Vulnerabilidad Hidráulica.

La obra proyectada incluye el puente interprovincial sobre el Río Paraná, ubicado aproximadamente unos 9 km al sur del actual Puente General Belgrano (R.N. N°16), así como las



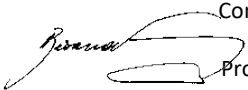
Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-3



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EslA

circunvalaciones a las ciudades de Resistencia y Corrientes hasta conectar con las rutas nacionales N°11 y 12.

La nueva Conexión vial (Puente Nuevo) nace en la Ruta Nacional N°11, en la provincia de Chaco, y se desarrolla hacia el sudeste y luego hacia el este, cruza el río Paraná a la altura de la Isla La Palomera, en un sector donde posee dos brazos principales, para ingresar en la provincia de Corrientes, y culmina en la intersección con la Ruta Nacional N°12.

La Dirección Nacional de Vialidad ha definido que los tramos circunvalatorios deberán brindar continuidad tanto con la RN N°11 en Chaco como con la RN N°12 en Corrientes con las que empalmarán las variantes en sus extremos, sin atravesar las respectivas ciudades de Resistencia y Corrientes.

En dicho marco se efectuó un análisis de alternativas que garanticen la conexión vial del puente con las respectivas RN N°11, en Chaco y RN N°12 en Corrientes.

El Proyecto de ingeniería para la Variante de paso por Resistencia, responde a la necesidad de considerar las alternativas requeridas, por lo tanto, el diseño de ingeniería ha realizado los estudios necesarios para evaluar las características y condiciones para el desarrollo de las mismas.

La circunvalación en la provincia de Chaco contempla un trazado de 20.07 km de longitud que se inicia en la RN N°11 en correspondencia con el trazado de la nueva vinculación Chaco – Corrientes por el nuevo puente (mojón kilométrico 998), para pasar por el extremo suroeste del Aeropuerto Internacional de Resistencia, cruzando luego el Ferrocarril Belgrano Cargas, en proximidades de la localidad de Puerto Tirol, continuando hasta Avenida Moreno. Luego de atravesar el Río Negro, pasa por la intersección de la RNN16 y cercanías del Parque Industrial Puerto Tirol, hasta finalizar en la RNN11, en las inmediaciones del mojón kilométrico 1013.

Por el lado de la provincia de Corrientes la Circunvalación contempla un trazado de 24,59 km de longitud, iniciando su trazado en la RNN12 y desarrollándose hacia el este continuando con su trazado, en arco, hasta la RP N°5, en proximidades de la Laguna La Brava.

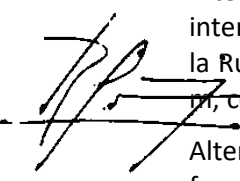
La Interconexión Física (Puente) ha sido objeto del estudio de cuatro alternativas buscando, básicamente, el mejor trazado ferro-vial que pueda realizarse, atravesando el río Paraná en los sectores donde la cercanía de las orillas sea la mayor posible, para disminuir las longitudes de los viaductos vinculantes al puente principal, a saber, y adecuándose a los proyectos existentes para las provincias:

▪ **Alternativas de la Interconexión física**

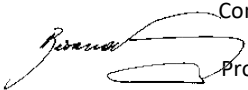
Alternativa 1: trazado al norte de las ciudades de Resistencia y Corrientes, con vinculación a la Ruta Nacional N°11 en la provincia de Chaco, y la Ruta Nacional N°12 en la provincia de Corrientes. El trazado contempla una longitud de 37701 m, con 600 m de puente principal y 2272 m de viaducto.

Alternativa 2: trazado al norte de las ciudades de Resistencia y Corrientes, con vinculación a la intersección rotacional de Ruta Nacional N°16 y la Avenida Sarmiento en la provincia de Chaco, y la Ruta Nacional N°12 en la provincia de Corrientes. El trazado contempla una longitud de 35605 m, con 600 m de puente principal y 2306 m de viaducto.

Alternativa 3: trazado al sur de las ciudades de Resistencia y Corrientes, paralelo al trazado ferroviario de la ciudad de Resistencia a aproximadamente 6500 m, y conectado a la Ruta



Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EslA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-4

Nacional N°11 en la provincia de Chaco, y la Ruta Nacional N°12 en la provincia de Corrientes. El trazado contempla una longitud de 33737 m, con 600 m de puente principal y 8518 m de viaducto

Alternativa 4: trazado al sur de las ciudades de Resistencia y Corrientes, conectado a la intersección de la Ruta Nacional N°11 y vinculación a la Ruta Nacional N°89, en la provincia de Chaco, y la Ruta Nacional N°12 en la provincia de Corrientes. El trazado contempla una longitud de 42585 m, con 600 m de puente principal y 4315 m de viaducto

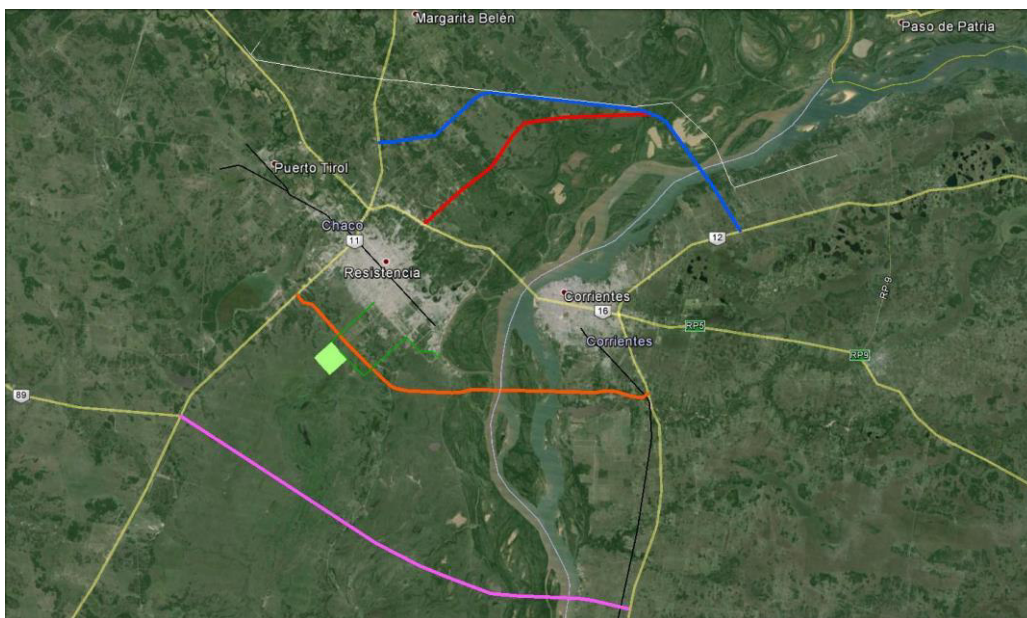


Figura 1. Alternativas de conexión entre Resistencia y Corrientes

La traza del Puente responde a la Alternativa N°3 “Centro” (ver Capítulo 2) considerada por la DNV como la más conveniente, cuya traza se ubica al sur de las ciudades de Resistencia y Corrientes, conectado a la intersección de la Ruta Nacional N°11 y vinculación a la Ruta Nacional N°89, en la provincia de Chaco, y la Ruta Nacional N°12 en la provincia de Corrientes.

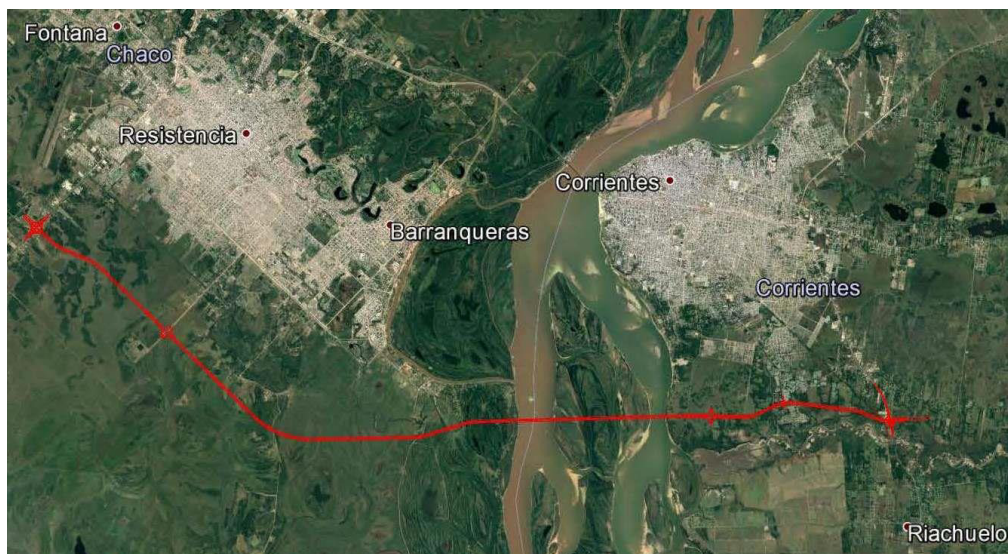
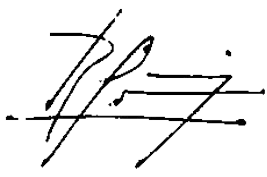
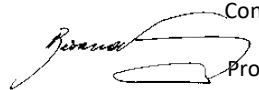


Figura 2. Taza del Puente seleccionada (Alternativa 3)


Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto


MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Taza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la
RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-5

■ Alternativas de las Circunvalaciones

Por otra parte, las circunvalaciones a las ciudades de Resistencia y Corrientes también fueron objeto de análisis de alternativas relevándose para ello sectores factibles de ejecutar un bypass

Para la ciudad de Resistencia se tomó como base del bypass un arco de 50m de ancho de camino cuyos extremos lo constituye la RN N° 11 al norte y sur de la ciudad y hacia oeste y sudoeste las localidades de Fontana y Puerto Tirol.

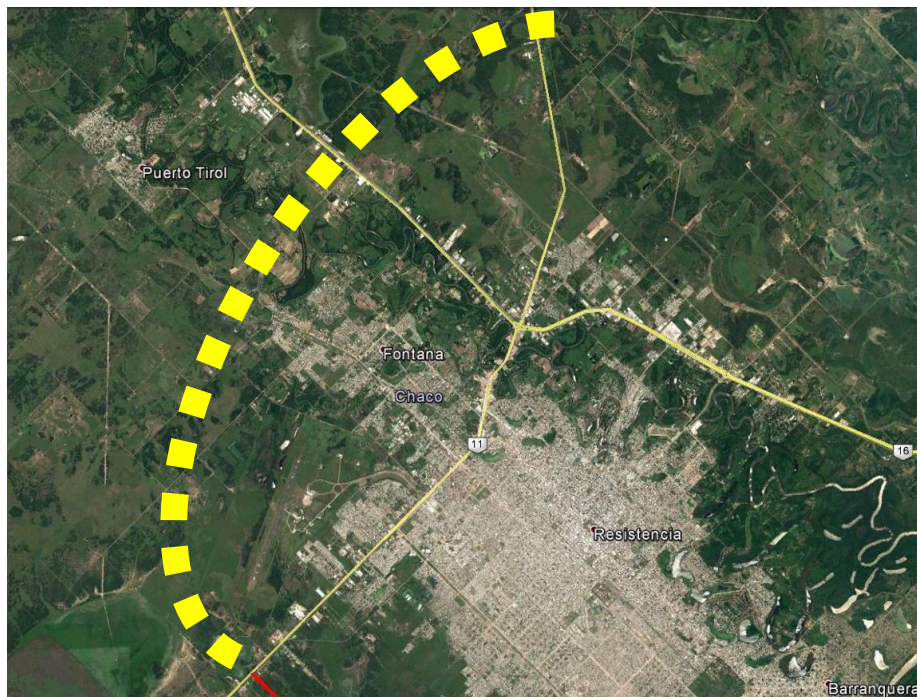


Figura 3. Sectores factibles para el planteo de las alternativas de bypass a la ciudad de Resistencia

Las 4 variantes estudiadas tienen una extensión que varían entre longitudes de 17.857,74m (alternativa 1) y 20.068.86m (alternativa 3)

En cuanto a la ciudad de Corrientes, el relevamiento de sectores posibles para la ejecución del bypass, con un ancho de camino de 70m, constituyen un arco de sur a norte pasando entre el borde oeste del ejido urbano de dicha ciudad y la localidad de Laguna Brava.

Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad



Figura 4. Sector factible de ejecutar el bypass a la ciudad de Corrientes

Las 4 variantes estudiadas tienen una extensión que van entre longitudes de 12.138m (alternativa 1) y 24.795m (alternativa 3)

Todas las alternativas fueron sometidas a un análisis comparativo técnico – económica – ambiental – social a través de matrices multicriterio que luego fueron ponderados con indicadores específicos.

En lo referente al componente Urbano-Ambiental los criterios utilizados se refieren a:

Afectación de áreas sensibles (humedales, reservas naturales, etc.)

Afectación (expropiación) de predios privados

Afectación de superficies boscosas

Paso por pasivos ambientales

Afectación de suelos productivos

Integración al paisaje urbano y natural

Calidad de la conectividad con los ejidos urbanos de Resistencia

Concordancia con las políticas de desarrollos y ordenamiento territorial de Resistencia

Adaptabilidad de la red vial existente

Ing. Rodolfo González
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-7

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

La circunvalación en la provincia de Chaco seleccionada (Variante N°4) contempla un trazado de 20.07 km de longitud que se inicia en la RN N°11 en correspondencia con el trazado de la nueva vinculación Chaco – Corrientes por el nuevo puente (mojón kilométrico 998), para pasar por el extremo suroeste del Aeropuerto Internacional de Resistencia, cruzando luego el Ferrocarril Belgrano Cargas, en proximidades de la localidad de Puerto Tirol, continuando hasta Avenida Moreno. Luego de atravesar el Río Negro, pasa por la intersección de la RNN16 y cercanías del Parque Industrial Puerto Tirol, hasta finalizar en la RNN11, en las inmediaciones del mojón kilométrico 1013.

Con base en los estudios realizados y atendiendo a las observaciones de la DNV mediante notas 072-18 / 118-18 y 173-18 se dio por aprobada la taza de la Alternativa 4 mediante Nota NO-2018-39262489-APN-PYO#DNV, que se muestra en la figura siguiente:

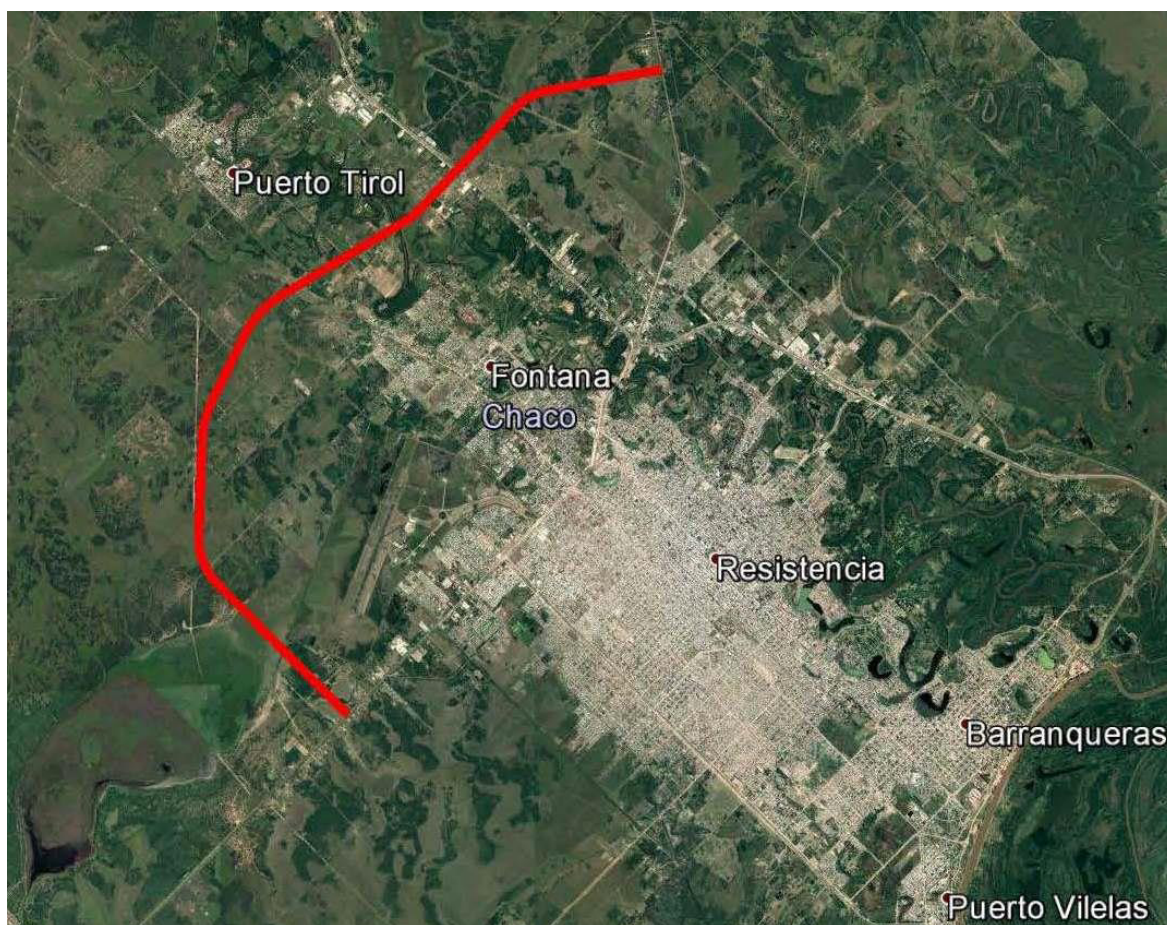


Figura 5. Alternativa de circunvalación seleccionada

Por el lado de la provincia de Corrientes, la Circunvalación contempla un trazado de 24,59 km de longitud (Alternativa 4), iniciando su trazado en la RNN12 desarrollándose hacia el este continuando con su trazado, en arco, hasta la RP N°5, en proximidades de la Laguna La Brava.

La misma atiende los condicionantes observados, como así también los comentarios de los profesionales que participaron de las reuniones efectuadas en el 10º Distrito de la DNV.

Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-8

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

Con este trazado se ha evitado la intervención y consecuente modificación de un sector N-NE, próximo a la ciudad de Corrientes, limitando la obra nueva con un completamiento de traza que permite el acceso a RN N°12 a través de la RP N°5.

El trazado se muestra en la imagen siguiente, destacándose la Alternativa 4 (señalada en rojo).

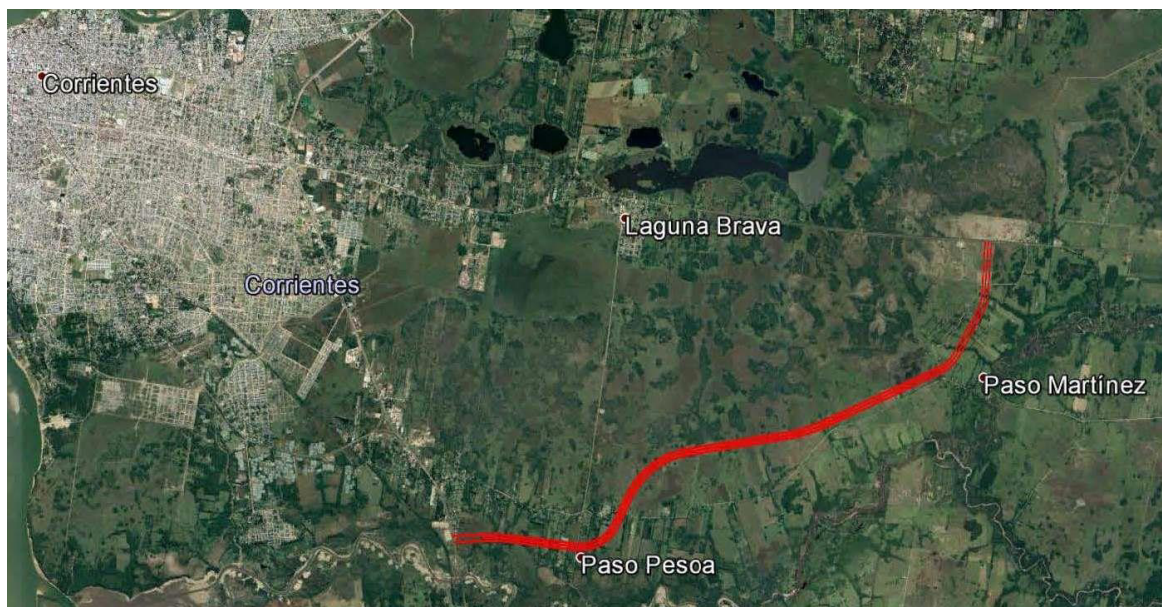


Figura 6. Alternativa de circunvalación seleccionada

▪ AREA DE INFLUENCIA

El área involucrada en el proyecto, como se dice en el Diagnóstico, muestra problemas comunes y recurrentes que exceden las competencias de los gobiernos locales como son, por ejemplo: el ordenamiento territorial regional, el manejo de las costas y riberas, el saneamiento de cuencas hídricas, la problemática ambiental en general, el transporte público interurbano, la infraestructura ferroviaria, aérea y de vías navegables, así como los mecanismos de toma de decisiones sobre planes y proyectos que superan la jurisdicción o su capacidad financiera, pero que inciden directamente en su desarrollo.

Las condiciones geomorfológicas y climáticas de la región determinan la complejidad hidrológica del área de estudio, motivo por el cual se pueden observar un gran número y diversidad de ecosistemas lacustres lenticos y loticos, incluyendo zonas de escurrimiento laminar y encausado, humedales y esteros, y planicies de inundación del río Paraná y afluentes.

La zona estudiada, que abarca en particular el sector Este de la provincia de Chaco y el Noroeste de la provincia de Corrientes, está formada por extensas llanuras y sectores menores de colinas suaves, todos ellos compuestos por sedimentos cuaternarios, además de sistemas fluviales de diversa complejidad.

La zona del proyecto se ubica en una porción oriental del área chaqueña denominada "Bajos Submeridionales", una región extensa de tierras bajas y anegadizas que abarca el Norte de la provincia de Santa Fe y el Sur de la provincia de Chaco, y que es atravesada por cauces, algunos menores, que en general desembocan en el sistema fluvial del río Paraná. Los depósitos de esta

Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-9

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EslA

zona, en las zonas más cercanas al río Paraná, han sido afectados por los procesos de erosión y sedimentación del mismo.

Por otro lado, la zona del proyecto en la provincia de Corrientes, se ubica en una zona de lomas y planicies atravesadas por cauces menores, con la excepción del arroyo Riachuelo que es de mayor importancia, y con presencia de zonas bajas e inundables pantanosas.

En el Area de Proyecto se han delimitado seis unidades geológicas:

Limos y arenas de esteros de la región de los bajos submeridionales del Chaco.

Limos y arenas de cauces de la región de los bajos submeridionales del Chaco.

Arenas y limos fluviales de cauce y llanura aluvial del río Paraná.

Formación Toropí-Yupoí.

Depósitos fluviales.

Depósitos finos de bajos y bañados.

El río Paraná fluye en su tramo medio dentro de una llanura aluvial bien desarrollada cuya dirección general es Norte-Sur, cruzando varios bloques tectónicos en forma perpendicular o diagonal generando varios segmentos con diferentes direcciones y pendientes dentro del sistema.

El cauce principal del Paraná es típicamente anastomosado y está compuesto por una sucesión de segmentos anchos con dos o más brazos, islas y bancos de arena que presentan gran actividad morfogenética, erosión lateral y sedimentación. Dichos segmentos están limitados por "contracciones" cortas, en las cuales el río corre en un cauce único, bien definido, planimétricamente estables en las cuales no ha habido migración en los últimos cien años.

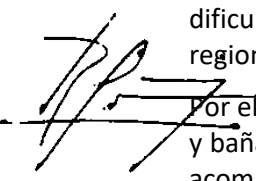
Los segmentos anchos miden de 20 a 30 Km de longitud y 4 a 8 Km de ancho incluyendo islas y bancos; el ancho sumado de brazos varía entre 2 y 5 Km. Sus profundidades típicas oscilan entre 5 y 10 m. En las contracciones el ancho es menor, entre 500 y 1500 m, pero la profundidad oscila entre 15 y 30 m.

La dinámica fluvial en la llanura aluvial es compleja presentando una dinámica de cauce, caracterizada por alta velocidad del agua, turbulencia y considerable carga sedimentaria, de la de inundación, con flujo mucho más suave, errático y profundidades menores, casi sin sedimentos en arrastre o suspensión. Asimismo, pueden identificarse riachos adventicios (derrames), lagunas, brazos abandonados, albardones, etc.

Las características hidrológicas superficiales difieren según el lado del río, debido a la historia geológica regional.

La costa este del Paraná, se encuentra elevada unos metros de la costa vecina, con cotas superiores a 58 msnm con un abarranca que desciende abruptamente hacia el este. La costa Oeste (Chaquerna), por otro lado, presenta una superficie de muy baja energía de relieve, lo cual dificulta el encauce de la escorrentía superficial, llegando incluso a ser de tipo laminar en ciertas regiones cercanas a la costa.

Por el tipo de suelo con características hidromórficas, se observan ambientes palustres de esteros y bañados que acompañan e interconectan arroyos y lagunas locales, en particular una franja que acompaña la costa del Río Paraná al este de la ciudad de Corrientes.



Ing. Rodolfo Goni
Director de Proyecto

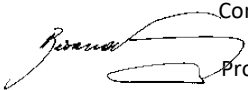
Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.

Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-10



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Los principales ríos de la zona al llegar a la planicie chaqueña se tornan en ríos meandrosos y generando abanicos aluviales al desembocar al río Paraná, como el caso del Río Negro con lagunas meándricas en sus proximidades.

Las tendencias del Cambio Climático-Hidrológico muestran para los últimos 50 años una tendencia cuya modificación (aumento) es del orden de los 0.5°C de la temperatura media anual. Para ese mismo período de tiempo puede decirse que en el área de influencia del proyecto, hubo aumentos de la precipitación que oscilaron en cercanías a los 100 mm;

Al analizar los escenarios del clima futuro, respecto a la temperatura, tanto para el futuro cercano como lejano en el área de estudio, marca una tendencia al calentamiento con respecto al período 1960-2010 que va de 0 a 1°C en el futuro cercano, hasta 2,5 a 3,5°C en el futuro lejano.

En cuanto a las proyecciones de precipitación media, se estiman aumentos, aunque poco relevantes (0a 10%) y se pueden esperar precipitaciones algo superiores en la próxima década, con una disminución leve hacia mitad de siglo; asimismo, se estiman aumentos de valores de la precipitación extrema

Puede decirse, en resumen, que se observa que los mayores riesgos asociados al cambio climático para el área de influencia del proyecto son las olas de calor debido a las temperaturas extremas y las precipitaciones más intensas y más frecuentes, lo cual podría traer aparejado inundaciones.

A este respecto el Estudio contiene un exhaustivo trabajo sobre Las principales crecidas ocurridas en el tramo del Río Paraná en estudio, teniendo en cuenta la recurrencia de períodos críticos para el área con efectos, en algunos, casos graves para las comunidades afectadas. Al respecto se toma como referencia el evento de crecida de 1982/83.

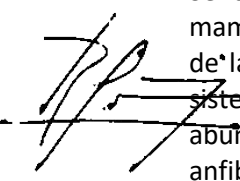
Dicho evento aarcó un período de aproximadamente diez meses afectando a las comunidades de Resistencia, Barranqueras, Puerto Vilelas y Fontana con muy altos niveles de agua de los ríos Paraná y Negro, que incluyó un Plan de evacuación total de la capital Chaqueña ante los riesgos de vulnerabilidad ambiental, los riesgos naturales y la calidad de vida.

La gran inundación resultante mantuvo su efecto durante el período, con cotas de 50,40 resultado de la combinación de varios factores: creciente del Río Paraná, creciente del Río Paraguay, lluvias a lo largo de la cuenca del Trío Negro, tributario del Paraná y lluvias en el Gran Resistencia.

Como consecuencia de ese evento la ciudad de Resistencia cuenta hoy con el sistema de defensa coronada a cota 54m s/NM y se ha construido un nuevo dique sobre el Río Negro, con el objetivo de regular el comportamiento de las aguas del mismo ante situaciones de amenazas de riesgo de inundación, para el Área Metropolitana que incluye un sistema de bombeo.

El Área de Estudio pertenece a mas de una Ecorregión (Chaco Húmedo, Delta e Islas del Paraná y Esteros de Iberá) y complejos ecosistémicos (Chaco de cañadas y bosques, Parque Chaqueño Correntino y Valle Fluvial de los Ríos Paraná y Paraguay)

Se considera una región significativa de biodiversidad debido a su alta diversidad de aves, mamíferos, anfibios y reptiles, determinando su carácter de área prioritaria para la conservación de la biodiversidad la que está relacionada, esencialmente, a los humedales, con un complejo sistema de esteros, lagunas y madrejones, donde las distintas formaciones vegetales y la abundancia de sitios de refugio y alimento, hacen que numerosas especies de algas, peces, anfibios y reptiles vivan en ellos, atrayendo a muchas especies de aves y mamíferos acuáticos.

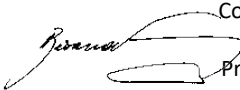

Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-11


MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

La característica de la biodiversidad de este sistema, es que presenta variabilidad estacional en función de la variedad de ambientes acuáticos, la rápida evaporación de los cuerpos de agua poco profundos, los diferentes pulsos de aguas altas y bajas, la salinidad y el gradiente térmico en sentido este-oeste.

Su estado de conservación muestra un valor de biodiversidad medio-alto un valor de endemismos medio, un nivel de degradación alto, un nivel de singularidad baja y una serie de problemas de conservación debido esencialmente a la intensa tala de árboles, de erosión por sobrepastoreo, y una recuperación difícil y lenta de ambientes por inundaciones, salinización, avance de frontera agropecuaria, entre otros.

El Área forma parte de la Región de Humedal 5 de Argentina incluida como Sitio Ramsar, constituida por los humedales del Corredor Fluvial Chaco-Mesopotámico, por lo que la incidencia de un sector del proyecto sobre áreas vulnerables hidricamente, en particular en territorio Chaqueño, han sido particularmente observadas, evaluadas y mitigados sus efectos ajustando el diseño del proyecto a través de la ampliando el tramo con apoyos y liberando el terreno.

La influencia del agua en este humedal es su rasgo característico, a través de su patrón estacional o régimen hidrológico, principal condicionante del ambiente, la vegetación y la fauna de estos ecosistemas. Genera importantes excedentes de agua que fluyen en forma laminar o encauzada lo que da lugar a eventos periódicos de inundaciones

Asimismo, el área de estudio es considerada como una región significativa de biodiversidad debido a su alta diversidad de aves, mamíferos, anfibios y reptiles, determinando su carácter de área prioritaria para la conservación cuya mayor biodiversidad está relacionada a los humedales, con un complejo sistema de esteros, lagunas y madrejones, donde las distintas formaciones vegetales y la abundancia de sitios de refugio y alimento, hacen que numerosas especies de algas, peces, anfibios y reptiles vivan en ellos, atrayendo a muchas especies de aves y mamíferos acuáticos.

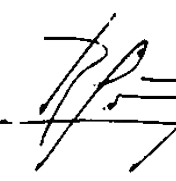
El proyecto, por otra parte, en el lado correntino ha procurado salvar la intervención y consecuente modificación de un sector N-NE de su territorio perirubano, próximo a la ciudad de Corrientes limitando la obra nueva con un completamiento de traza que permite el acceso a RN N°12 a través de la RP N°5

Por lo expuesto, los problemas derivados de la vulnerabilidad natural de algunos sectores de la traza y la afectación de parcelas y/o construcciones de algunos sectores de la misma, se consideran los aspectos socioambientales más sensibles del proyecto, lo que requiere medidas de mitigación, incluidas en el PMAS, que contemplan el manejo de inundaciones recurrentes en el área.

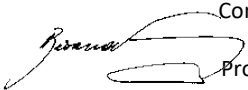
▪ COMUNICACIÓN Y CONSULTAS A PERSONAS Y ENTIDADES

El desarrollo de los estudios técnicos y ambientales ha tenido un intenso proceso interactivo con la DNV en primer lugar a través de los diferentes estamentos de su estructura nacional y regional así como con representantes de los sectores con competencia y decisión a nivel provincial.

En este proceso, que lleva alrededor de dos años, se incluyen 8 reuniones relevantes con autoridades y profesionales de la DNV así como con autoridades y técnicos de BID y de las provincias implicadas, que incluyó a Ministros, Secretarios y Subsecretarios de los respectivos gobiernos. Las mismas permitieron avanzar en base a informes y discusiones relevantes sobre el



Ing. Rodolfo Goggin
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EslA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

proyecto y sus consecuencias que orientaron en la toma de decisiones para la resolución del Proyecto.

Asimismo, se llevó a cabo un proceso de comunicación y consultas realizado a través de un mapeo, relevamiento y entrevistas a actores sociales gubernamentales y de la sociedad civil. A este respecto los actores sociales o “stakeholders” consultados constituyen personas o grupos, organizaciones que tienen interés en el proyecto y pueden influenciar significativamente o son muy importantes para que en una determinada situación se manifiesta de determinada forma.

El enfoque metodológico fué estructurado en una sucesión de pasos: 1) propuesta inicial de clasificación e identificación del territorio, 2) funciones y roles de cada actor, teniendo en cuenta sus intereses políticos por participar en la gestión local o provincial o intereses de la comunidad, por ser referente de asociaciones, fundaciones, cámaras o colegio de profesionales, 3) análisis de actores sociales de las problemáticas ambientales teniendo en cuenta los riesgos y oportunidades de la obra en cuestión, 4) elaboración de una matriz, en la que se señala el alcance, la aceptabilidad de la Obra, y la factibilidad entre otros indicadores.

El listado integró los siguientes estamentos de gobierno y de la sociedad:

- Actores territoriales de gobierno, prevaleciendo el estamento local y provincial.
- Sector Académico, en general estamentos propios de la Universidad, (Nacional del Nordeste y la Universidad Tecnológica Nacional) como también CONICET.
- Sector Sindical, es decir los estamentos u organizaciones de tipo sindical.
- Sector de instituciones de la sociedad civil, como fundaciones, ONG, tanto específicamente orientadas al tratamiento directo de cuestiones ambientales o de bien público, local o regional, como también colegios de profesionales.

Las entrevistas, que incluyeron un total de 38 actores, contienen 19 de ellas realizadas a funcionarios públicos y otras 19 a referentes de la sociedad civil de ambas provincias.

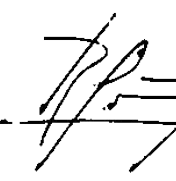
Así, se identificaron situaciones de oportunidades y riesgo de origen socio -económico, ambiental y simbólico, por los actores de Organismos Públicos y extrajo el modo en que los diferentes actores perciben dichas oportunidades y riesgos.

El procesamiento, lectura y análisis de la información obtenida permiten esbozar la percepción de aquellos con relación a la obra en cuestión a través de la valoración y expectativas de los grupos primarios de actores, así como las preocupaciones diferentes respecto a la escala, las problemáticas, la priorización de factores, ventajas y beneficios.

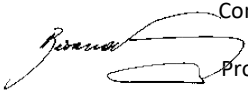
Respecto a los resultados resaltamos en el Resumen:

Para la casi totalidad de los Actores Sociales entrevistados, el Puente en proyecto, es señalado como una de las obras más importante para ejecutar en el Norte Argentino, mostrando una consistente opinión respecto a la necesidad de construcción de la Obra.

Destacan al respecto el potencial de la enorme mano de obra que va a requerir la empresa adjudicataria en estas dos provincias y destacan la construcción como fuente generadora de empleo, que coadyuvará al desarrollo entre otras actividades, del turismo entre las ciudades, así como el regional e internacional.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014
Dirección Nacional de Vialidad
Cap 1-13

En el plano de la gestión local, se mostraron preocupaciones, como tener en cuenta en las áreas próximas al proyecto, la posible afectación a predios de unidades productivas o personas planteándose en tales casos una actuación conjunta y coordinada de actores públicos y privados.

Se registró, asimismo, preocupaciones sobre la, potencial, afectación, durante la etapa de construcción, de atributos del sistema natural, del recurso río Paraná junto a la necesidad de adoptar medidas sobre las áreas de humedales del sitio Ramsar.

▪ **IMPACTOS AMBIENTALES**

El estudio de los impactos ambientales se realizó para la traza de las alternativas seleccionadas tanto del Puente como de las Circunvalaciones, tomándose en consideración:

- el área operativa con relación a las actividades dominantes y los asentamientos asociados, los usos del suelo, las redes de infraestructura de servicios y vial (circulaciones vehiculares y peatonales), accesibilidad y el sistema de transporte;
- los aspectos de ingeniería de la obra que relacionan las cuestiones de diseño, vinculadas con la factibilidad de un Proyecto que minimice riesgos y efectos negativos y neutralice posibles demandas sociales;
- las posibles restricciones temporales que se imponen a la movilización e intercambio de bienes y de personas y las etapas de desarrollo de la obra y la programación específica de su ejecución, lo que se encuentra indisolublemente relacionada con el desenvolvimiento dentro de parámetros aceptables para las diferentes actividades.

Un análisis de los Impactos Ambientales Potenciales muestra que de los factores del medio natural agua, suelo y aire, las acciones a llevarse a cabo en la construcción del Proyecto, entendiendo como tal el Puente y Circunvalaciones, tendrán en el factor agua los efectos más sensibles.

En su conjunto las obras a realizarse afectarán el ecosistema que conforma el humedal en el cual se desarrolla la casi totalidad del Proyecto. Si bien la necesidad de hacer operativa la matriz requiere la fragmentación de componentes de dicho ecosistema habrá que tener en cuenta el comportamiento interactivo de estos dentro del ecosistema.

Atendiendo a las características del Proyecto y del medio, se reconocen como factores soporte de la Evaluación de Impacto Ambiental indicadores tales como Características ambientales relevantes; Unidades identificables; Normativas urbanas actuantes; Infraestructura; Características de los suelos; Sistema de desagües pluviales superficiales; Actividades existentes en las zonas donde se localizarán las obras; Potencialidades y restricciones del área

Con este marco, se señalan dentro de los impactos más destacables, para la **etapa de obra**:

- La afectación de recursos hídricos superficiales, vegetación y fitoplacton, fauna y peces por efecto de la potencial contaminación del agua superficial o la modificación del proceso de sedimentación de materiales transportados por el fluvio durante los períodos de crecidas (efecto embalse)

El aumento de la turbidez de las aguas por efecto del dragado y la línea de pilotes en el río;

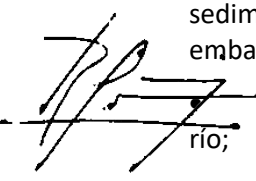
Los posibles cambios en la susceptibilidad de anegamiento como consecuencia de los cambios en drenaje que podrían producir los terraplenes;

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

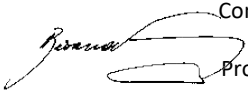
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-14



Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyecto



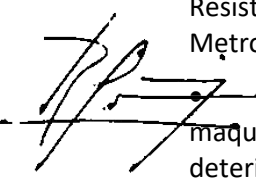
MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

- La potencial contaminación por líquidos cloacales procedente de campamentos y obradores;
- La alteración de la vegetación acuática durante la fase de construcción en una franja sobre la planicie lateral de inundación, por el terraplén y el pasaje de camiones y maquinaria.
- Las modificaciones en la conducta de la fauna, en particular de algunas especies, por limitación en la libre movilidad de las mismas o la afectación de corredores biológicos o biogeográficos;
- La reducción del área de humedales por efecto de los movimientos de suelos, como desmonte y apertura de accesos, la construcción de obras de drenaje, de terraplenes, de puentes y las circunvalaciones;
- La alteración de la biodiversidad con disminución de la riqueza específica por extracción de materiales para la construcción de terraplén como efecto del canal de dragado y refulado constituirá un impacto negativo considerado elevado porque intervendrá diversos ecosistemas que van desde pajonales hasta selva altamente diversificada
- El incremento del uso del área como consecuencia de que la obra vial permitirá el aumento del uso del área y de las actividades humanas, lo que podrá generar modificaciones persistentes en el tiempo (extracción de vegetación, mayor frecuencia de incendios, cacería de fauna local, etc.).
- El incremento de accidentes en la red vial producto que, durante la construcción de la Interconexión, la circulación de camiones y maquinaria especial, la instalación de desvíos por el posible corte de caminos, rutas o calles vecinales, afectarán el normal funcionamiento del tránsito pasante, ocasionando demoras, molestias en los conductores, y la probabilidad de ocurrencia de accidentes.
- Interferencias en el tránsito fluvial y riesgo de accidentes náuticos producidas porque durante la etapa de construcción, la presencia de los equipos flotantes genera un aumento en la probabilidad de accidentes náuticos. Actividades como dragado del canal de servicio, refulado y construcción del terraplén y las tareas constructivas de los puentes generarán interferencias en el tránsito fluvial con probabilidad de ocurrencia de accidentes y/o provocar daños al puente.

De la misma manera para la **etapa de funcionamiento** se consideran dentro de los más significativos:

- Reactivación de la economía local motivado en la inversión de capital destinado al proyecto lo que podrá generar una reactivación de la economía local en las actividades agrícola-ganadera, industrial, consumo de energía, comunicaciones, obras de reparación, personal, materiales, etc. Esto generará un impacto socioeconómico positivo.
- Aumento del turismo como efecto de las mejoras en la conectividad entre las ciudades de Resistencia y Corrientes lo que permitirá atraer mayor cantidad de visitantes al Área Metropolitana Gran Corrientes-Resistencia.

Afectación a la infraestructura vial existente como resultado del movimiento de maquinarias y materiales de construcción hacia el área operativa lo que podrá provocar el deterioro progresivo de la misma, en particular, con mayor implicancia sobre las Rutas nacionales N° 12, 16 y 11.



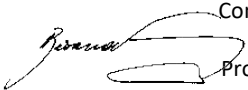
Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-15



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EslA

- Afectación del valor del suelo el que se incrementará como consecuencia de la cercanía con una vía de conexión internacional en particular el área linder a al puente y desde el mismo hacia el área metropolitana Resistencia-Corrientes.
- Modificación del paisaje ya que la presencia física de la Interconexión Vial significará un impacto paisajístico significativo, provocando una intrusión visual en un escenario ligado a la naturaleza. Esta modificación junto a la intrusión visual permitirá por otra parte la observación de singularidades del paisaje preexistente desde nuevas perspectivas y puntos de vista.
- Interferencias en el tránsito fluvial y riesgo de accidentes náuticos en razón de que durante la etapa de funcionamiento el tránsito fluvial, especialmente embarcaciones de carga que transitan la Hidrovía Paraguay-Paraná) relacionado a actividades turístico-recreativas, traslado de ganado, pesca (estos, principalmente en los cursos secundarios) y circulación de mercancías con barcas de empuje agrupadas.
- Incremento de accidentes en la red vial resultado de la incorporación de una nueva vía la que, si bien aliviará el tránsito en algunas redes, se incrementará el mismo en otras que hasta el momento no eran utilizadas con la intensidad que se proyecta.

▪ MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Las medidas propuestas se ajustan a cuatro características cuyos criterios (en línea con los del Banco Mundial) son:

- a. **Condición:** Preventiva / Mitigatoria / Correctiva / Compensatoria
- b. **Carácter:** Alternativa / Complementaria / Obligatoria.
- c. **Duración:** Permanente / Temporal
- d. **Extensión:** Puntual / Local / Regional / Provincial.

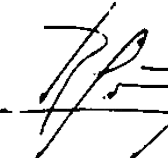
Estos criterios se aplican tanto a las medidas derivadas de impactos negativos como a los positivos.

Se considera preventiva cuando se propone evitar, o en su defecto, minimizar o disminuir, la probabilidad de ocurrencia de un impacto; Mitigatoria cuando se aplican para reducir o disminuir un impacto negativo cuando este ya se ha producido; Correctiva cuando se aplica para restablecer, rehabilitar o reparar factores ambientales afectados por la intervención; y Compensatorias son las que aplican como forma de resarcimiento ante la imposibilidad de una mitigación aceptable en las características negativas de un impacto.

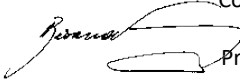
En cuanto al carácter, las medidas se consideran alternativas cuando no existe obligatoriedad de aplicación ya que pueden existir más de una aplicable para el mismo fin condicionada la elección a cuestiones de costo y facilidad de aplicación; el carácter de obligatorio esta condicionado en que minimiza notablemente la magnitud del impacto. Y es complementaria cuando indica una necesaria asociación con otra u otras medidas.

La extensión, característica asignada al componente espacial de la misma es puntual cuando se refiere a un área restringida referida al área de obra; es local cuando se refiere al área de influencia directa del Proyecto, y es regional cuando la medida trasciende esta última área.

En particular se destacan las medidas relacionadas con acciones que afectan el recurso hídrico superficial y al suelo, teniendo en cuenta el grado de sensibilidad evidenciado por estos factores físico-naturales, tanto en la etapa de construcción como de funcionamiento.



Ing. Rodolfo Goni
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Las medidas de mitigación se dirigen, principalmente, al tratamiento de excedentes de excavaciones y movimientos de suelos (terraplén de avance, fundaciones del puente, pilas, estribos, etc.), disposición transitoria de residuos y efluentes, derrames accidentales de hidrocarburos u otros líquidos, afectación de lecho del río; a la preservación de vegetación y fauna condicionando la circulación vehicular, minimizando ruidos y gases, revegetando en franjas laterales de circulación interna, entre otras medidas.

El Estudio ha considerado la elaboración de fichas de descripción de las Medidas de Mitigación y ha incluido aquellas que tengan por objeto los impactos negativos de importancia media y alta ya que las acciones que generan la aplicación de las medidas son las que mas afectan el medio receptor.

Cada ficha contiene siete componentes para su caracterización que parten del componente afectado, el impacto al que corresponde la medida, la medida propiamente dicha y tres criterios de caracterización de la misma y, finalmente, las responsabilidades para su ejecución.

La ficha para la etapa de Construcción muestra como resumen una fuerte preminencia (algo más del 50%), de medidas mitigatorias, es decir aplicables, habitualmente, para controlar un impacto negativo una vez que se produzca, como por ejemplo mantenimiento preventivo de maquinaria y equipos generadores de ruido y vibraciones, humectar mediante riego superficies de suelo desnudo, establecer un cronograma de cortes, alternativas de circulación e informarlo a la comunidad y autoridades municipales competentes para su adecuada difusión, etc.

Junto a estas el resto de las medidas a aplicar corresponden en su mayoría (más del 32%) a aquellas de carácter preventivo como realizar operaciones que impliquen riesgos de vertidos, filtros, cambios de aceites o derivados de hidrocarburos, en lugares especializados; realizar una completa gestión del conjunto de residuos y efluentes; planificar las obras de movimientos de suelos para la época de estiaje; uso racional del recurso hídrico, entre otras.

Más del 90% del total de las medidas a aplicar presentan el carácter de obligatorias y/o complementarias y en lo referente a la extensión dominan aquellas medidas de alcance puntual o local es decir cuyo ámbito de aplicación no excede el área de influencia directa.

Un último indicador utilizado para la caracterización de las medidas de mitigación hace referencia a la responsabilidad de su aplicación. Al respecto, prácticamente la totalidad de la aplicación de las medidas es responsabilidad, en este caso, de la Contratista y la Inspección de las obras.

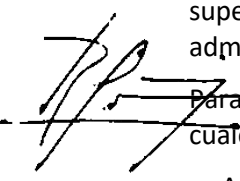
▪ PLAN DE MANEJO SOCIO AMBIENTAL

El Plan de Manejo Socio Ambiental previsto para la Interconexión Vial será de aplicación obligatoria en el Área Operativa y en las Áreas de Influencia Directa e Indirecta definidas en el Estudio de Impacto Ambiental.

El Contratista debe profundizar y aplicar el Plan de Manejo Socio Ambiental de su futuro accionar, de forma tal de permitir el monitoreo y control de aquellas variables ambientales que puedan superar los límites tolerables identificando los recursos humanos, técnicos, económicos y administrativos para su implementación.

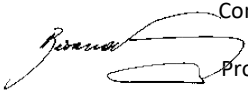
Para ello deberá, en la Etapa Constructiva, cumplimentar una serie de requisitos de entre los cuales se destacan:

- Asegurar el cumplimiento de las normas vigentes en materia ambiental, territorial, de seguridad, higiene y salud ocupacional.



Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

Dirección Nacional de Vialidad

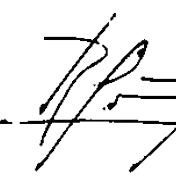
- Materializar, monitorear y controlar la ejecución de las acciones de prevención y mitigación identificadas y toda otra que surja como necesaria, durante las distintas etapas de su desarrollo.
- Asegurar una relación fluida entre los responsables de la construcción de las obras y las autoridades competentes, en los diferentes niveles jurisdiccionales.
- Materializar adecuados mecanismos de información a la comunidad, así como la participación organizada de la misma en aspectos de interés para el proyecto.

El PMSA establece las directrices, criterios, metodologías y normas de procedimiento para prevenir, mitigar o compensar, dentro de los límites tolerables, los eventuales impactos ambientales negativos que puedan producirse durante la ejecución y operación de las obras a los fines primarios de

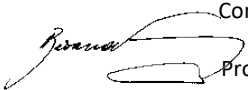
- Implementar prácticas adecuadas en tareas que puedan afectar la vegetación natural y la fauna terrestre e ictícola.
- Implementar prácticas adecuadas tendientes a prevenir la erosión de los suelos, la sedimentación en los cursos de agua y conductos pluviales, alcantarillas, drenajes, etc.
- Gestionar todos los residuos generados de cualquier naturaleza y en cualquier estado de agregación de acuerdo con la normativa vigente en la materia.
- Implementar prácticas apropiadas para la eliminación de desechos o materiales
- Utilizar las tecnologías más apropiadas bajo criterios de calidad ambiental.
- En caso de hallazgos arqueológicos y/o paleontológicos cumplimentar los procedimientos apropiados para su manejo.

Para ello incluye una serie de programas de Acción específicos que se enuncian a continuación:

1. Programa de Aspectos Legales
2. Programa de Capacitación
3. Programa de Protección del Patrimonio Natural
 - 3.1. Sub Programa de Protección para la Flora y la Vegetación
 - 3.2. Sub Programa de Protección para la fauna silvestre
 - 3.3. Sub Programa de Protección para la Fauna Íctica
 - 3.4. Sub Programa de Protección del Recurso Suelo
 - 3.5. Sub Programa de Protección para los Recursos Hídricos / Agua
 - 3.6. Subprograma de Protección del aire
 - 3.7. Subprograma Control de la Contaminación por Ruido y Vibraciones
4. Programa de Manejo de Obradores
5. Programa de manejo ambiental de materiales, yacimientos, canteras y préstamos
6. Programa de Seguridad Vial
7. Programa de Materiales Peligrosos
8. Programa de Residuos Asimilables a Urbanos y Especiales de Obra



Ing. Rodolfo Goni
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

9. Programa de Manejo de Humedales
10. Programa de Manejo de Contingencias Ambientales
11. Programa Socioeconómico y Cultural
12. Programa de relaciones con la comunidad
13. Programa de Reasentamiento involuntario (PRI)
14. Programa de manejo de Pasivos Ambientales
15. Programa de Monitoreo
16. Plan de Cierre

Asimismo, y con el objeto de detectar y corregir oportunamente las posibles fallas de manejo, el CONTRATISTA debe implementar los mecanismos y acciones que permitan un adecuado seguimiento del PMSA tales como el monitoreo permanente de los parámetros ambientales indicados en las medidas de mitigación, que garantice la buena operación de las tecnologías de construcción, el tratamiento de aguas para consumo, los vertidos de agua producto de sus operaciones, la afectación de la calidad del aire /ruido y polvo), entre otros aspectos.

Por otra parte, elaborará Informes periódicos en la etapa constructiva sobre el avance y estado de cumplimiento del PMSAc, que resuma problemas, incidentes y accidentes ambientales y las medidas aplicadas al respecto.

1.2. Organización del Informe

El presente Informe se enmarca en la Etapa 2A, -Evaluación de Impacto Ambiental - correspondiente a los Estudios de Detalle de la Alternativa Seleccionada del Proyecto de Puente entre las ciudades de Resistencia (provincia del Chaco) y Corrientes (provincia de Corrientes) y sus correspondientes circunvalaciones.

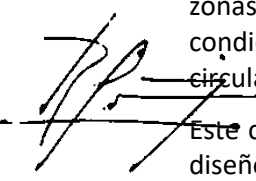
Siguiendo lo sugerido por los Términos de Referencia (Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14) el Informe ha seguido los lineamientos generales propuestos por el Manual de Evaluación y Gestión Ambiental (MEGA) de la Dirección Nacional de Vialidad.

1.3. Metodología del Estudio

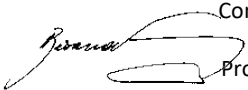
El estudio cuenta con una primera fase de recopilación y análisis de la información, que permite identificar y predecir las posibles alteraciones que pudieran producirse en las distintas etapas de la obra en proyecto.

Esta primera Fase adopta la forma de diagnóstico ambiental y es el marco para el tratamiento del impacto ambiental del proyecto, en el que se incorporan todos aquellos insumos contextuales provenientes de la fase de planificación integral del mismo, así como aquellos insumos ambientales condicionantes del proceso de diseño, entre los que se destacan la identificación de zonas de interés ecológico o recreativo, focos posibles de contaminación, situaciones de riesgo, condiciones del terreno para el trazo de la obra, condicionantes derivados de la trama circulatoria, de la infraestructura y la provisión de servicios.

Este criterio metodológico implica un estrecho trabajo interactivo entre el equipo de EIA y el de diseño, destacándose como puntos concurrentes del estudio, los aportes derivados del diagnóstico ambiental, como la identificación de factores limitantes y potenciales, las



Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

recomendaciones de ajuste del diseño provenientes de una predicción preliminar de impactos y la relación Plan de Manejo Ambiental - propuesta final del Proyecto.

La Segunda Fase constituye la identificación y ponderación de los impactos más significativos a ser considerados, los que serán el resultado de la incidencia de las acciones del Proyecto, en sus fases de construcción y de operación, sobre los factores ambientales identificados como más sobresalientes.

Para la identificación de impactos se toma como base el Método Cualitativo Matricial de Leopold, que utiliza matrices causa-efecto, con adaptaciones que se definieron para el caso particular del estudio en curso, tomando como ejemplo los modelos de matriz de evaluación de impacto ambiental sugeridas por DNV. En ellas se identifican las interrelaciones que pueden ocurrir entre las principales acciones producidas y las principales componentes del medio natural y socioeconómico.

La evaluación de los impactos significativos y los cambios a que den lugar será analizada siguiendo la metodología de valoración de importancia de impactos ambientales desarrollada por Conesa Fernández-Vitória (2010), estos criterios y ponderaciones que dan por resultado el valor de importancia del impacto se enuncian a continuación:

NATURALEZA (SIGNO)			
Beneficioso		+	
Perjudicial		-	
INTENSIDAD (I)		EXTENSION (EX)	
Baja	1	Puntual	1
Media	2	Parcial	2
Alta	4	Extenso	4
Muy Alta	8	Total	8
Total	12	Critica	12
MOMENTO (MO)		PERSISTENCIA (PE)	
Largo plazo	1	Fugaz	1
Medio plazo	2	Temporal	2
Inmediato	4	Permanente	4
Critico	8		
REVERSIBILIDAD (RV)		SINERGIA (SI)	
Corto plazo	1	Sin sinergismo	1
Medio plazo	2	Sinérgico	2
Irreversible	4	Muy sinérgico	4
ACUMULACIÓN (AC)		EFECTO (EF)	
Simple	1	Indirecto (secundario)	1
Acumulativo	4	Directo	4
PERIODICIDAD (PR)		RECUPERABILIDAD (MC)	
Irregular o aperiódico y discontinuo	1	Rec. de manera inmediatez	1
Periódico	2	Recuperable a medio plazo	
Continuo	4	Mitigable	2
		Irrecuperable	4
			8
Importancia del impacto			
$I: \pm [3I + 2EX + MO + PE + RV + SI + AC + EF + PR + MC]$			

Ing. Rodolfo Gobi
 Director de Proyecto

a. Naturaleza: Se refiere a la calidad del impacto. + Positivo; -Negativo

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.

Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-20

MSc. Rosana Ferraro
 Ecóloga
 Coordinadora del EsIA

b. Intensidad: Se refiere al grado de incidencia de la acción sobre el factor, en el ámbito específico en que actúa.

c. Extensión: Es el área de influencia teórica del impacto en relación con el entorno del proyecto (% de área, respecto al entorno, en que se manifiesta el efecto).

d. Momento: Es el plazo de manifestación del impacto, es decir, el tiempo que transcurre entre la aparición de la acción y el comienzo del efecto sobre el factor del medio considerado.

e. Persistencia: Se refiere al tiempo que, supuestamente, permanecería el efecto desde su aparición y, a partir del cual el factor afectado retornaría a las condiciones iniciales previas a la acción por medios naturales, o mediante la introducción de medidas correctoras. La persistencia es independiente de la reversibilidad.

f. Reversibilidad: Se refiere a la posibilidad de reconstrucción del factor afectado por el proyecto, es decir, la posibilidad de retornar a las condiciones iniciales previas a la acción, por medios naturales, una vez que aquella deja de actuar sobre el medio.

g. Recuperabilidad: Es la posibilidad de reconstrucción, total o parcial, del factor afectado como consecuencia del proyecto, es decir, la posibilidad de retornar a las condiciones iniciales previas a la actuación, por medio de la intervención humana (introducción de medidas correctoras). En ciertas ocasiones es posible, mediante la aplicación de medidas correctoras, disminuir el tiempo de retorno a las condiciones iniciales previas a la implantación de la actividad, por medios naturales, o sea acelerar la reversibilidad y, consecuentemente, disminuir la persistencia.

h. Sinergia: Este atributo contempla el reforzamiento de dos o más efectos simples. La componente total de la manifestación de los efectos simples, provocados por acciones que actúan simultáneamente, es superior a la que cabría de esperar de la manifestación de efectos cuando las acciones que las provocan actúan de manera independiente y no simultánea.

i. Acumulación: Da idea del incremento progresivo de la manifestación del efecto, cuando persiste de forma continuada o se reitera la acción que lo genera.

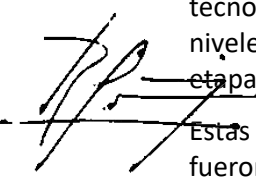
j. Efecto: Se refiere a la relación causa-efecto, o sea a la forma de manifestación del efecto sobre un factor, como consecuencia de una acción.

k. Periodicidad: Se refiere a la regularidad de manifestación del efecto, bien sea de manera cíclica o recurrente, de forma impredecible en el tiempo, o constante en el tiempo.

Esta evaluación permite la definición de parámetros ambientales de diseño ajustado del proyecto, y da lugar al desarrollo de la Tercera Fase en la que se plantean las medidas de mitigación a aplicar para minimizar los impactos negativos y potenciar los positivos, las que se incluyen en la elaboración de un plan de manejo ambiental.

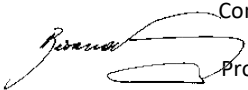
Las medidas de mitigación, tanto para la etapa de obra como para la etapa de operación o explotación incorporan, aquellas acciones correctoras, protectoras o compensatorias de orden tecnológico, operativo, de tamaño, de diseño, o de localización, etc., necesarias para conducir a niveles aceptables aquellas situaciones donde se rebasen límites ambientales, tanto durante la etapa de obras como durante la etapa de operación o funcionamiento del proyecto.

Estas medidas, representan el insumo más importante para el ajuste ambiental del Proyecto, fueron identificadas según el tipo y gravedad del impacto y fueron definidas en un nivel de detalle en el que se consigna la definición de la medida, el momento de su inclusión, los indicadores de


Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014


MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-21

seguimiento y control. En el esquema siguiente se resume el procedimiento metodológico (Figura Nº 7).

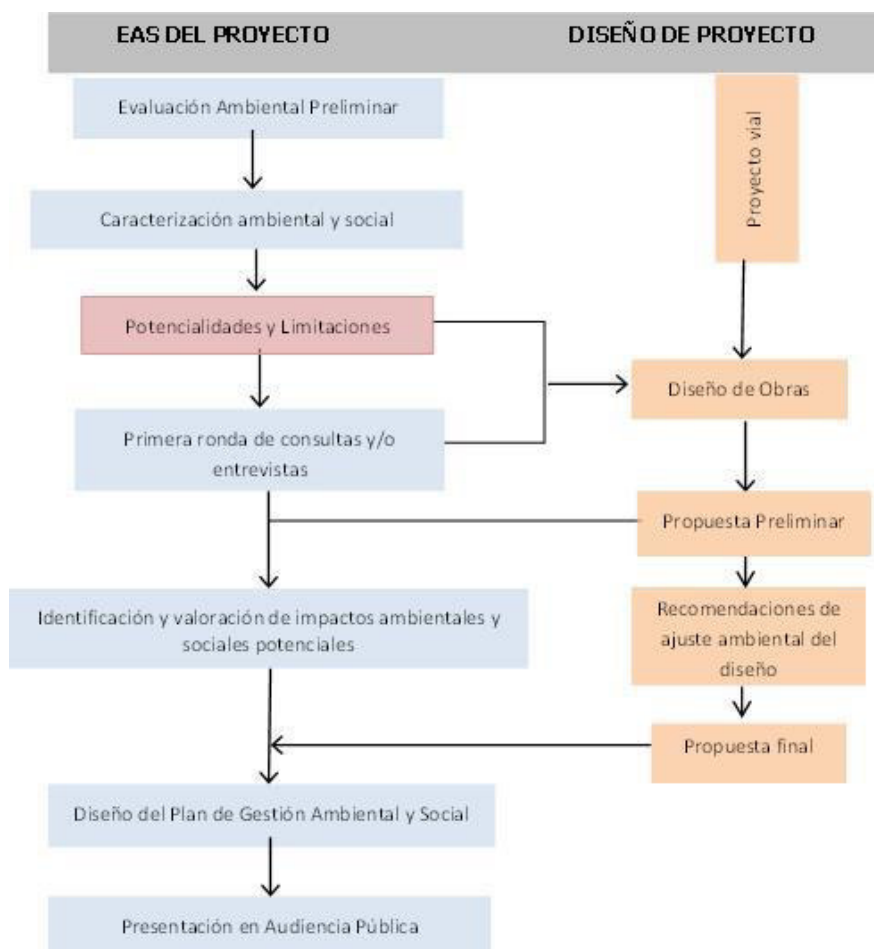


Figura 7. Esquema metodológico

1.4. Proceso de Aprobación

En lo que respecta a la gestión de trámites para la obtención de licencias o autorizaciones ambientales para la construcción del Proyecto aquí planteado, se requiere la Aprobación Ambiental del Proyecto por parte de la Dirección Nacional de Vialidad, dependiente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

La Dirección Nacional de Vialidad, exige que el Proyecto tenga la Declaración de Impacto Ambiental del Organismo Ambiental de la/las provincia/a correspondientes al territorio del Proyecto.

De este modo y siguiendo los lineamientos de Política Ambiental, el Proyecto deberá obtener la Declaración de Impacto Ambiental de la provincia de Corrientes y de la provincia del Chaco.

1.4.1. Provincia de Corrientes

En el caso de la provincia de Corrientes, la Declaración de Impacto ambiental es emitida por el Instituto Correntino del Agua y del Ambiente, que lo define como:

Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyecto

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Es el acto administrativo por el cual todos los proyectos de obras o actividades, públicas o privadas, que sean susceptibles de producir algún efecto significativo al ambiente y/o a la calidad de vida de la población, que comienza con la presentación de un Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) que luego será sometido al procedimiento de Evaluación del Impacto Ambiental (EIA) para la obtención de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) o Viabilidad Ambiental.

Debe realizarse como requisito previo a la ejecución de toda obra o actividad susceptible de degradar el ambiente o sus componentes, o afectar la calidad de vida de la población en forma significativa.

El Estudio de Impacto Ambiental sigue el procedimiento que se desarrolla a continuación:

Presentación

Por la Oficina Mesa de Entrada, quien es la encargada de recibir el EsIA del Proyecto. Debe ser presentado por el Titular del Proyecto o persona autorizada a tal efecto por aquél y aquellos que cumplan la siguiente presentación:

Sellado Banco de Corrientes – Valor según código fiscal

Arancel para presentaciones de estudios técnicos afectadas a este Organismo (se podrá hacer abonar en el Área contable del ICAA). El Cuadro de Aranceles se encuentra disponible en la web: <http://icaa.gov.ar/>.

Estudio de Impacto Ambiental: Un original (en formato impreso en papel sin anillar) del Estudio confeccionado y rubricado en todas sus fojas por profesionales con incumbencia en las áreas específicas e inscripción actualizada en el Registro de Consultores/as Ambientales de este Organismo. En formato “tapas duras” debidamente encuadernado o en bibliorato.

En este trámite, al momento de presentar y siempre que la documentación cumpla con lo anterior, se asignará un número de Expediente que se entregará al Presentante. Éste le será necesario si desea verificar la situación o estado del proceso administrativo de la gestión o agilizar todo trámite que demande el mismo.

Datos

Los siguientes datos legales deberán ser cumplimentados según corresponda. Cualquier cambio de los datos identificatorios deberá ser comunicado formalmente al ICAA en un plazo de 10 días hábiles.

A. Titular del emprendimiento:

b) Proyecto Público:

Organismo.

Autoridad máxima.

Copia del acto administrativo que autoriza al funcionario actuante.

Equipo técnico: datos y antecedentes (consignando además la responsabilidad de cada uno de ellos).

Representante /s técnico: datos y antecedentes.

Fuente de financiamiento.

B. Profesionales responsables para a) y b):

Consignar nombre y apellido de los mismos, DNI, Domicilio, Teléfono/ Fax /E-mail.

Responsables Técnicos del EsIA (Consultor/a registrado en el Registro Provincial de Consultores Ambientales del ICAA).

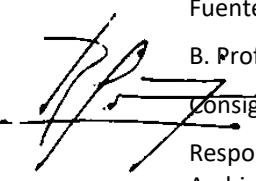
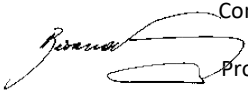
Responsables de ejecución del proyecto.

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-23


Ing. Rodolfo González
Director de Proyecto
MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Responsables de la operación del proyecto.

Representante Legal.

Representante Ambiental.

Constancias

Números de registros, contratos, concesiones, habilitaciones u otras formas de otorgamiento, etc., nacionales, provinciales y/o municipales según correspondiere.

Requerimientos y formato de la presentación del EsIA.

Tanto la documentación del EsIA como los Informes de Avance y de Ampliación de Información (cuando correspondieren estos últimos) serán confeccionados de acuerdo a las siguientes formalidades:

Textos: Serán realizados en MS Word 97 o superior, en formato A4, fuente Times New Roman o Arial 11 o 12 puntos, interlineado sencillo y a doble espacio entre párrafos y títulos; además con márgenes superior, inferior y derecho de 2,5 cm y, de 3,00 cm el izquierdo. La información técnica detallada y muy específica puede ser presentada como Anexo, siempre y cuando se haga debida referencia en el texto del EsIA.

Planillas: Se diseñarán en planilla de cálculo MSEXCEL o procesador de texto MS Word 97 o superior.

Planos: Se confeccionarán preferentemente en CAD (formato dwg).

Las versiones impresas de los informes deberán utilizar calidad de impresión óptima y papel adecuado para el tipo de documento de que se trate (texto, planos).

Todas las páginas deberán estar numeradas (en original y copias) así como los títulos y subtítulos del mismo. Ídem el Índice.

Los mapas pueden ser despleables, pero deben ser incluidos dentro del informe, y no como pliegos separados.

Las figuras, cuadros y mapas deben ser claros, con sus respectivos títulos, escalas, leyendas referencias y simbologías. Se recomienda que las figuras cartográficas con información temática sobre el terreno y el proyecto, obra o actividad a desarrollar, sean digitalizadas en un programa de cómputo de fácil acceso y que la información se disponga en "capas" homogéneas, representada por colores diferentes.

Todos los mapas temáticos y fotografías incluidas en el EsIA, deben ser presentadas a color, tanto en el original como en la copias.

Toda la información presentada en el EsIA, inclusive la de las figuras y Anexos, debe ser presentada en idioma español.

Bibliografías y referencia de fuentes de la información utilizada.

Los datos identificatorios, tanto de titular/es como de inmueble/s deberán ser legalizados por Escribano Público o bien presentarán los originales para ser en el acto verificados como copia fiel en el ICAA.

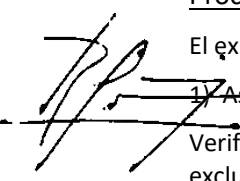
Toda foja que se presente estará firmada por el Titular y el o los Profesionales intervinientes en su respectiva elaboración.

Procedimiento – Pre-Evaluación

El expediente caratulado será remitido a:

1) Asesoría Jurídica a efectos de que dictamine sobre la documentación legal presentada para lo cual:

Verificará si el EsIA es elaborado por Consultor inscripto en el Registro ICAA de Consultores/as (requisito excluyente), debidamente autorizado a tal efecto por ser el mismo responsable de la veracidad del estudio conjuntamente con el Titular.

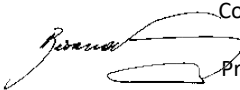

Ing. Rodolfo Goni
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-24


MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Verificará la validez de los datos personales del Titular y de sus Representantes Legales y Ambientales que el mismo designe como así también de la propiedad en que se localice el proyecto.

2) Gerencia de Gestión Ambiental (GGA) del ICAA realizará la Pre-evaluación ambiental del EsIA que será rechazado si no cumple con éstos requerimientos mínimos para proceder a la Evaluación, para lo cual el/los Evaluador/es deberá/n:

Verificará si la documentación reúne todos los requisitos.

Determinará si a grandes rasgos el proyecto se ajusta a los requisitos mínimos establecidos por la normativa ambiental para la Evaluación.

Evaluación:

La Evaluación del Estudio del Impacto Ambiental (EIA) que debe realizar la Gerencia de Gestión Ambiental (GGA) tendrá por objeto la valoración del mismo. A tal efecto, se controlará la suficiencia, atinencia y veracidad de los datos incluidos en el Estudio.

El/los Evaluador/es verificará/n además la consistencia del Proyecto con las prioridades de protección del ambiente y del desarrollo sostenible, conforme a las leyes nacionales, provinciales y municipales y los tratados internacionales que resulten aplicables en la materia;

Como consecuencia de la EIA, la GGA se expedirá sobre la documentación presentada, y podrá:

Solicitar modificaciones, ampliaciones y/o explicaciones a la documentación presentada, para lo cual le otorgará el término que considere necesario de acuerdo a la complejidad del requerimiento. El término concedido ante dichas solicitudes suspende el plazo previsto para expedirse como Autoridad Ambiental hasta tanto se dé cumplimiento a lo requerido.

Asimismo, podrá efectuar las consultas que crea convenientes, brindará información y asegurará publicidad y participación al público interesado, adoptando las medidas necesarias para resguardar los derechos de propiedad intelectual y los secretos comerciales asociados al proyecto de obra o actividad. Dará intervención a otras autoridades con competencia ambiental sectorial, si correspondiere, para que tome conocimiento y se expida sobre el mismo.

Cuando la GGA lo considere conveniente, debido a la complejidad que presenten determinados aspectos específicos de una Evaluación de Impacto Ambiental, podrá solicitar apoyo técnico a organismos e institutos de indudable solvencia científico-técnica, e imparcialidad en sus juicios y consideraciones. Así también se podrá convocar a entidades intermedias que además de brindar apoyo técnico, puedan colaborar en establecer un correcto sistema de información pública.

Convocatoria a Audiencia Pública Ambiental: se convocará y efectuará la Audiencia, de considerarlo necesario la Autoridad de Aplicación, en los términos del Decreto 876. Sus resultados, si bien no vinculantes, serán considerados en la EIA.

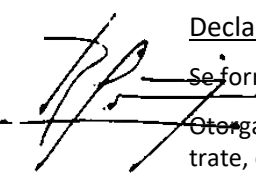
Dictamen Técnico. En relación a la Evaluación del Estudio de Impacto Ambiental, el dictamen debe culminar con un pronunciamiento que señale las principales conclusiones, recomendaciones y condiciones de autorización del proyecto. En caso de que tales proyectos no satisfagan los requisitos de resguardo ambiental técnicamente admisibles, el correspondiente pronunciamiento propondrá denegar la autorización de las obras y/o acciones propuestas, con indicación de las razones que lo fundamentan.

Declaración de Impacto Ambiental.

Se formulará la Declaración de Impacto Ambiental la que puede:

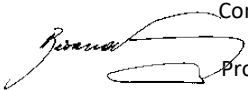
Otorgar la autorización para la ejecución de la actividad, proyecto, programa y/o emprendimiento de que se trate, en los términos solicitados.

Rechazar dicha autorización.


Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014


MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Dirección Nacional de Vialidad

Otorgar la autorización de manera condicionada a su modificación. En tal caso, se señalarán los requerimientos que deberán cumplirse para la ejecución y operación de la actividad, proyecto, programa y/o emprendimiento.

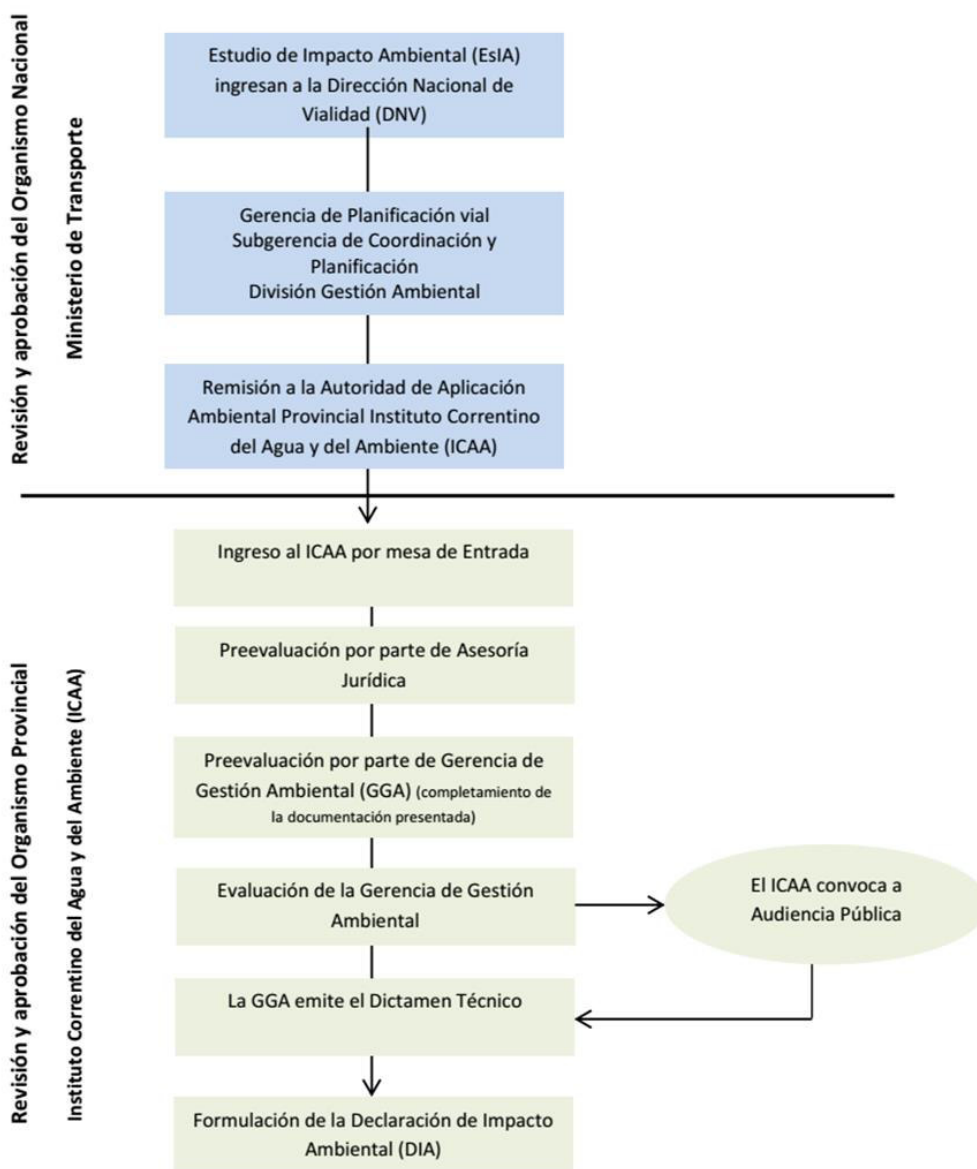


Figura 8. Esquema de Aprobación del Estudio de Impacto Ambiental para la provincia de Corrientes.

Permisos	Otorgamiento
Liberación de traza	Ley Nacional 21.449 y 21.626.
Declaración de Impacto Ambiental de las canteras (Marco jurídico Ambiental para la Actividad Minera).	Resolución ICAA Nº 417/06.

Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Permisos	Otorgamiento
Inscripción en el Registro de áridos	Gerencia de Tierras Fiscales, Suelos y Minería del ICAA.
Programas de contingencia para cortes de rutas provinciales.	Dirección Provincial de Vialidad.
Ubicación de campamentos y Obrajes	Municipalidad de Corrientes
Habilitación del Obrador	Municipalidad de Corrientes
Disposición de residuos comunes	Municipalidad de Corrientes
Disposición de residuos peligrosos.	ICAA. Ley Provincial 5394 de adhesión a la Ley Nº 24.051. Residuos Peligrosos.
Disposición de efluentes	ICAA. Resolución 687/13. Municipio de Monte Caseros
Autorización para el transporte y volcamiento de los residuos sólidos domiciliarios generados	Municipalidad de Corrientes
Habilitación de los tanques de combustible.	ICAA. Se plantea en el Aviso de Proyecto
Programa de contingencia en caso de cortes de calles.	DPV/Municipio/Propietario
Permisos de captación de agua. Uso del agua con fines constructivos.	ICAA-Código de Aguas. Decreto 191/01.
Obtención de material de préstamo	ICAA-Gerencia de Tierras Fiscales, Suelos y Minería.
Transporte de Sustancias Peligrosas	ICAA. Ley Provincial 5394 de adhesión a la Ley Nº 24.051. Residuos Peligrosos
Relocalización de Servicios Públicos	Empresa responsable
Habilitación de Plantas asfálticas y hormigoneras.	ICAA. Se plantea en el Aviso de Proyecto
Obtención del Seguro Ambiental Obligatorio	La provincia de Corrientes no tiene Seguro Ambiental Obligatorio.

Tabla 1. Permisos requeridos para obras en la provincia de Corrientes

1.4.2. Provincia de Chaco

La Autoridad de Aplicación en la provincia del Chaco es el Ministerio de Planificación, medio ambiente y Tecnología. A continuación, se sintetiza el procedimiento para un proyecto normal. El caso del Puente y anexos puede tener un tratamiento diferencial si la Sub Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable lo considera necesario.

Ing. Rodolfo Goñi
 Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
 Licitación Pública Nacional Nº 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-27

MSc. Rosana Ferraro
 Ecóloga
 Coordinadora del ESIA

1. En Mesa de Entradas del Ministerio de Planificación, Medio Ambiente y Tecnología se presenta el Aviso de Proyecto
2. de allí se pasa a la Sub SSecretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable que tiene 20 días para definir la Clase (grado de complejidad) del Proyecto y con ello si debe ser sometido al procedimiento de EIA.
3. La presentación del Aviso deberá pagar un arancel establecido en Anexo VI de la Resolución N°674.
4. Si es clase D (seguramente el presente proyecto estará en esta Clase, la de mayor complejidad) debe realizarse el Estudio de EIA completo (Ver Anexo III de la Resolución 674).
5. Una vez notificado el proponente de la categorización dispone de 120 días corridos para presentar el EsIA.

6. Una vez concluido el EsIA se vuelve a ingresar por Mesa general de Entradas del Ministerio. La Sub Secretaria de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable revisa el Documento y lo gira a otras dependencias (RRNN, Fauna, Flora, Suelo, Areas protegidas, industria, etc.).

Para ese trámite dispone de 90 días para expedirse.

En este momento se está publicando el “edicto para vista publica”, eso habilita la corrección de cuestiones que sino, se alargarían y también define si corresponde o no Audiencia Pública.

7. La revisión puede incluir solicitud de modificaciones o ajuste o bien aprobarse en cuyo caso se otorga la DIA por Resolución Ministerial.

1.5. Marco Legal y Político de Referencia

1.5.1. Legislación Internacional

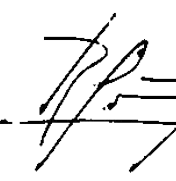
Sitio Ramsar

El Convenio de Ramsar, fue firmado el 2 de febrero de 1971 en la ciudad de Ramsar (Irán) y entró en vigor en 1975. En febrero de 2004 se hace la inclusión en la Lista Ramsar de humedales de importancia internacional en el lugar N° 1366 a los Humedales del Chaco.

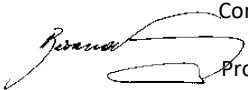
1.5.2. Legislación Nacional

Constitución Nacional. Año 1994

Ley Fundamental de la Nación Argentina, reformada en 1994, en su Artículo 41 establece en materia ambiental que “... corresponde a la Nación, el dictado de las normas que contengan los presupuestos mínimos de protección, y a las Provincias, las necesarias para complementarlas”. De este modo, las leyes de presupuestos mínimos determinan los lineamientos básicos para la gestión ambiental aplicables para todo el territorio nacional y conforman los cimientos jurídicos sobre los cuales se construye una política de estado en materia de protección del entorno y desarrollo sustentable, definiendo las áreas prioritarias para la gestión pública y los instrumentos para lograr los objetivos definidos por dicha política ambiental. Los ejes del art. 41 son: Derecho de todos los habitantes a gozar de un ambiente sano; desarrollo sustentable; la protección del patrimonio natural y cultural; relación entre las legislación nacional y las provinciales, teniendo estas últimas la función de complementar las primeras; la prohibición de ingresar Residuos Peligrosos Radioactivos al territorio Nacional y La obligación de revertir el daño ambiental por parte de quien lo produzca.



Ing. Rodolfo González
Director de Proyectos



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Debe tenerse presente, que las estipulaciones formales entre los Estados es decir, los Tratados Internacionales que se encuentren en vigencia, constituyen derecho internacional positivo para los que son parte contratante y, en los casos establecidos específicamente en el Artículo 31, son considerados como ley nacional.

Existen también otros aspectos establecidos por la Constitución Nacional que serían aplicables al manejo de los recursos hídricos, tales como las referidas a la atribución de funciones a los poderes de gobierno y la distribución de competencias, así como lo relativo a tratados de integración (Artículo 75, Incisos 10, 12, 13, 18, 22, y 24 y Artículo 31).

Asimismo, los Artículos 121 y 124 disponen que las provincias son las titulares de dominio de los recursos naturales existentes en su territorio y, por lo tanto, les cabe el ejercicio de todos los derechos relacionados con esa titularidad, incluso los relativos a su uso. De esta manera, las provincias conservan todo el poder no delegado por la Constitución Nacional al Gobierno Federal, y el que expresamente se hayan reservado.

Conforme lo establecido en el Artículo 125, las provincias pueden celebrar tratados parciales para fines de administración de justicia, de intereses económicos y trabajos de utilidad común, con conocimiento del Congreso Federal; y promover su industria, la inmigración, la construcción de ferrocarriles y canales navegables, la colonización de tierras de propiedad provincial, la introducción y establecimiento de nuevas industrias, la importación de capitales extranjeros y la exploración de sus ríos, por leyes protectoras de estos fines, y con recursos propios.

Código Civil

El artículo 478 expresa que los puentes, canales y demás obras públicas, construidas y conservadas a expensas de la Nación, son bienes Nacionales de uso Público.

El artículo 479. Especifica que el uso y goce que para el tránsito, riego, navegación y cualesquiera otros objetos lícitos, corresponden a los particulares en las calles, plazas, puentes y caminos públicos, en el mar y sus riberas, en los ríos y arroyos y generalmente en todos los bienes nacionales de uso público, estarán sujetos a las disposiciones de este Código y leyes especiales.

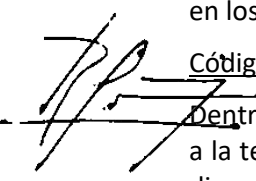
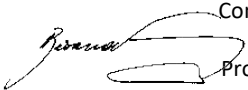
En su Sección IV – artículos 612 al 615 inclusive, establece la distancia y obras intermedias que se requieren para ciertas construcciones y plantaciones. Mencionando específicamente en su artículo 615 que todo lo concerniente a mantener expedita la navegación de los ríos, la conservación y reparación de los caminos y otras obras públicas, se determina por leyes o reglamentos especiales.

En el artículo 672 se manifiesta los derechos de los poseedores del suelo, aclarando también que estos no podrán prohibir las obras necesarias para precaver la ruina de un edificio, acueducto, canal, puente, acequia, etc., siempre que se reduzcan a lo estrictamente indispensable y que, terminadas, se restituyan las cosas al estado anterior, a costa del dueño de las obras.

Tampoco tendrá derecho para embarazar los trabajos conducentes a mantener la debida limpieza en los caminos, acequias, cañerías, etc.

Códigos de fondo

Dentro de los llamados Códigos de Fondo, existen numerosas disposiciones que hacen referencia a la temática ambiental y que, por ser tales, se aplican en todo el territorio de la República. Estas disposiciones, que se encuentran en plena vigencia, además de encontrarse en el Código Civil ya


Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyecto
MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

mencionado, está el Código Penal que refiere, entre otros, a los delitos de contaminación de aguas y sustancias alimenticias.

Ley Nº 25.675/02. Decreto Nº 2.413/02

Trata sobre los principios de la política ambiental nacional como así también define a los presupuestos mínimos y al daño ambiental. El bien jurídico protegido por esta Ley es el ambiente. Establece además, medidas precautorias para casos de urgencia y contiene un régimen de responsabilidad civil especial. Establece que el generador de efectos degradantes del ambiente, es responsable de las acciones preventivas y correctivas de recomposición. Establece como instrumento de la política y la gestión ambiental a la evaluación de impacto ambiental y la obligación de proporcionar información.

Enumera los instrumentos de la política y la gestión ambiental, tales como el ordenamiento territorial, la educación ambiental, la información ambiental, la participación ciudadana y la Evaluación de Impacto Ambiental de los proyectos, como herramienta idónea para evitar o minimizar el daño ambiental que pudieran causar.

La Ley regula estos instrumentos en forma general, estableciendo el “marco” institucional de toda regulación, ya sea de índole sectorial, ya sea de índole local general. El artículo 11 de la ley declara sujeta al procedimiento de evaluación ambiental “...toda obra susceptible de degradar el ambiente, alguno de sus componentes, o afectar la calidad de vida de la población, en forma significativa...”. El régimen sectorial o el de la jurisdicción donde se ejecute la obra define cuáles son aquellas actividades susceptibles de producir un impacto ambiental al que se refiere este artículo.

Complementariamente al EIA, se debe asegurar la participación ciudadana como requisito de validez de este procedimiento. En tal sentido, el artículo 20 establece que “Las autoridades deberán institucionalizar procedimientos de consultas o audiencias públicas como instancias obligatorias para la autorización de aquellas actividades que puedan generar efectos negativos y significativos sobre el ambiente...”

Ley Nº 25.688/02. Régimen de Gestión Ambiental de Aguas

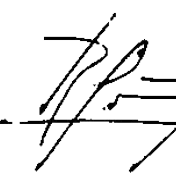
Define los términos “agua”, “cuenca superficial” y “utilización de aguas”. Crea los comités de cuencas hídricas a fin de asesorar a la autoridad competente en materia de recursos hídricos y colaborar en la gestión ambientalmente sustentable de las cuencas hídricas.

Entre las obligaciones de la Autoridad de Aplicación se encuentra la de elaborar y actualizar el Plan Nacional para la preservación, aprovechamiento y uso racional de las aguas, que deberá ser aprobado por ley del Congreso de la Nación. La Autoridad de Aplicación podrá, a pedido de la autoridad jurisdiccional competente, declarar zona de protección especial a determinadas cuencas, acuíferas, áreas o masas de agua por sus características naturales o de interés ambiental. Impone, con criterio de uniformidad, el previo permiso de la autoridad competente para los distintos usos que establezcan los códigos de aguas provinciales.

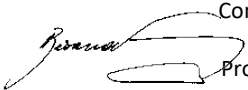
Esta ley no está reglamentada; sin embargo, por estar vigente deben tenerse en cuenta sus preceptos.

Ley Nº 25.831/02. Régimen de Libre Acceso a la Información Pública Ambiental

Establece los presupuestos mínimos de protección ambiental para garantizar el derecho de acceso a la información ambiental que se encontrare en poder del Estado, tanto en el ámbito



Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyectos



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional Nº 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

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. Establece los sujetos obligados y los procedimientos. Prevé el procedimiento a seguir en los casos de denegación de la información.

Ley Nº 26.331/07. Ley de Bosques Nativos

Establece los presupuestos mínimos de protección ambiental para el enriquecimiento, la restauración, conservación, aprovechamiento y manejo sostenible de los bosques nativos y de los servicios ambientales que éstos brindan a la sociedad. Entendiendo por éstos a los beneficios tangibles e intangibles generados por los ecosistemas del bosque nativo, necesarios para el concierto y supervivencia del sistema natural y biológico en su conjunto (regulación hídrica, conservación de la biodiversidad, conservación del suelo y calidad del agua, etc.). Se definen 3 rangos distintos de bosques y el manejo de cada uno de los rangos. Establece la obligatoriedad de ordenamiento territorial previo a cualquier tipo de desmonte. Asimismo, los procedimientos previos.

Ley Nº 22.421/81. Ley de Conservación de la Fauna

Se declara de interés público la fauna silvestre que temporal o permanentemente habita el Territorio de la República, así como su protección, conservación, propagación, repoblación y aprovechamiento racional.

Todos los habitantes de la Nación tienen el deber de proteger la fauna silvestre, conforme a los reglamentos que para su conservación y manejo dicten las autoridades de aplicación.

Los estudios de factibilidad y proyectos de obras tales como desmonte, secado y drenaje de tierras inundables, modificaciones de cauce de río, construcción de diques y embalses, que puedan causar transformaciones en el ambiente de la fauna silvestre, deberán ser consultados previamente a las autoridades nacionales o provinciales competentes en materia de fauna. La misma es modificada por Ley Nº 6.447.

Decreto Nº 674/89. Reglamenta a Ley Nº 13.577/49 de Obras Sanitarias de la Nación

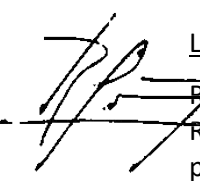
Sus objetivos principales son conseguir y mantener un adecuado nivel de calidad de las aguas superficiales y subterráneas, evitar cualquier acción que pudiera ser causa directa o indirecta de degradación de los recursos hídricos, favorecer el uso correcto y la adecuada explotación de los recursos hídricos superficiales y subterráneos. Impedir la acumulación de compuestos tóxicos o peligrosos capaces de contaminar las aguas subterráneas y superficiales y proteger la integridad y buen funcionamiento de las instalaciones de la Empresa Obras Sanitarias de la Nación.

Ley Nº 20.284/73. Ley de calidad de aire

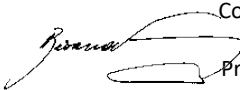
Contiene en su texto las "Normas para la Preservación de los Recursos del Aire" para todas las fuentes capaces de producir contaminación atmosférica ubicadas en jurisdicción federal. La misma no se encuentra reglamentada.

Ley Nº 19.587. Ley de Seguridad, Higiene y Medicina del Trabajo

Reglamentada por Decreto Nº 351/79, es de aplicación en el ámbito de todo el territorio de la República Argentina. La materia legislada está definida, esencialmente, por la preocupación de proteger y preservar la integridad de los trabajadores, pretendiendo prevenir y disminuir los accidentes y enfermedades del trabajo, neutralizando o aislando los riesgos y sus factores más determinantes. Desde su sanción, esta Ley ha sido actualizada y complementada por otras



Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional Nº 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

normativas, entre las que puede mencionarse el Decreto N° 911/96, Reglamentario de los aspectos de Higiene y Seguridad en la Construcción. (Capítulo 7 Normas Higiénico Ambientales en Obra - Art N° 127).

Ley N° 23.919/91

En Marzo de 1991 se aprueba la Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional. El estado argentino Deberá designar zonas de humedales de importancia internacional y fomentar, proteger, planificar y custodiar los humedales designados.

Ley N° 25.335/00

Aprueba las enmiendas a la Convención sobre los Humedales, adoptadas por la Conferencia Extraordinaria de las Partes Contratantes en la ciudad de Regina, Canadá y el texto ordenado de la Convención sobre los Humedales.

Resoluciones Conjuntas Secretaría de Transporte y Secretaría de Industria. N° 96/94 Y N° 58/94, Anexos I, II y III

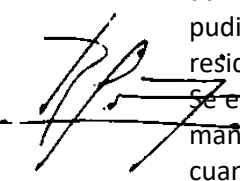
Apruébanse valores límites de emisión de humo, gases, contaminantes y material particulado.

LEY N° 25.612/02. Gestión Integral de Residuos Industriales

Establece los presupuestos mínimos de protección ambiental sobre la gestión integral de residuos de origen industrial y de actividades de servicio, que sean generados en todo el territorio nacional y derivados de procesos industriales o de actividades de servicios. Establece niveles de riesgo de los distintos residuos industriales. Define que son los generadores de residuos industriales. Establece las características mínimas de las tecnologías para aplicar al tratamiento de los residuos. Indica la obligatoriedad de los registros como generadores, transportadores y disposición final de los residuos industriales. Determina las características mínimas del manifiesto para transportistas, plantas de tratamiento y disposición final. Establece la responsabilidad civil, administrativa y penal. Establece como jurisdicción a la Justicia Ordinaria. Establece que la Autoridad de Aplicación será el área que el Poder Ejecutivo indique.

Ley 24.051/91. Residuos Peligrosos

Referida a la generación, manipulación, transporte, tratamiento y disposición final de residuos peligrosos. La ley establece que quedarán sujetos a ella, los residuos generados o ubicados en lugares sometidos a jurisdicción nacional o destinados al transporte fuera de una provincia o que puedan afectar a las personas o al ambiente más allá de la frontera de la provincia, a criterio de la Autoridad de Aplicación; o cuando las medidas higiénicas o de seguridad que a su respecto fuese conveniente disponer, tuvieren una repercusión económica sensible tal que tornare aconsejable uniformarlas en todo el territorio de la Nación, a fin de garantizar la efectiva competencia de las empresas que debieran soportar la carga de dichas medidas. Considera peligroso a todo residuo que pueda causar daño directo o indirectamente a seres vivos, o contaminar el suelo, el agua, la atmósfera o el ambiente en general. Se aplicará también a aquellos residuos peligrosos que pudieren constituirse en insumos para otros procesos industriales. Excluye de sus alcances a los residuos domiciliarios, los radioactivos y los derivados de las operaciones normales de los buques. Se encuentra regulada por el Decreto Reglamentario N° 831/93, que legisla y reglamenta sobre la manipulación, generación, tratamiento, transporte y disposición final de residuos peligrosos cuando se tratare de residuos generados o ubicados en lugares sometidos a jurisdicción nacional.

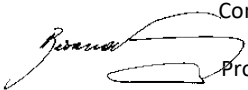

Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-32


MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EslA

Resolución SRN y AH 413/93: Habilitar el Registro Nacional de Generadores y Operadores de Residuos Peligrosos, previsto en la Ley 24.051 y su reglamentación.

Resolución SRN y AH Nº 224/94: Establece los parámetros y normas técnicas tendientes a definir los residuos peligrosos de alta y baja peligrosidad.

Resolución SRN y AH Nº 250/94: Establece categorías de generadores de residuos líquidos.

Resolución SRN y AH Nº 315/94: Estándares de calidad para los vertidos líquidos directos a cuerpos de agua.

Resolución SRN y AH Nº 123/95: Incorporación al ítem 24 Operador del Glosario que integra el Anexo I del Decreto Nº 831/93.

Resolución MDS y MA Nº 97/01: Aprueba el Reglamento para el Manejo Sustentable de Barros Generados en Plantas de Tratamiento de Efluentes Líquidos.

Normas referidas al tránsito, la seguridad vial y la seguridad en el trabajo

Ley Nº 24.449/95.

Referida al tránsito. Esta ley y su Decreto Reglamentario su Decreto Reglamentario Nº 779/95, regulan el uso de la vía pública y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito. Excluyen los ferrocarriles.

Ley Nº 25.456/01.

Referida al tránsito y seguridad vial. Modifica el artículo 47 de la Ley Nº 24.449. En la vía pública los vehículos deben ajustarse a lo dispuesto en los artículos 31 y 32 y encender sus luces observando las siguientes reglas: a) Luces bajas: mientras el vehículo transite por rutas nacionales, las luces bajas permanecerán encendidas, tanto de día como de noche, independientemente del grado de luz natural, o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda la alta y en cruces ferroviarios; b) Luz alta: su uso es obligatorio sólo en zona rural y autopistas siempre y cuando la luz natural sea insuficiente o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclame; c) Luces de posición y de chapa patente: deben permanecer siempre encendidas; d) Destello: deben usarse en los cruces de vías y para advertir los sobrepasos; e) Luces intermitentes de emergencias: deben usarse para indicar la detención en estaciones de peaje, zonas peligrosas o en la ejecución de maniobras riesgosas; f) Luces rompenieblas, de retroceso, de freno, de giro y adicionales: deben usarse sólo para sus fines propios; g) Las luces de freno, giro, retroceso o intermitentes de emergencia deben encenderse conforme a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente; h) A partir de la vigencia de la presente, en la forma y plazos que establezca la reglamentación, los fabricantes e importadores deberán incorporar en los vehículos un dispositivo que permita en forma automática el encendido de las luces bajas en el instante en que el motor del mismo sea puesto en marcha; i) En todos los vehículos que se encuentren en uso, se deberá, en la forma y plazo que se establezca, incorporar el dispositivo referido antes.

Ley Nº 26.363/08.

Crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial, establece sus funciones y modifica artículos de la Ley Nº 24.449. Entre las funciones indicadas en el artículo 4, se establecen: a) Coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un

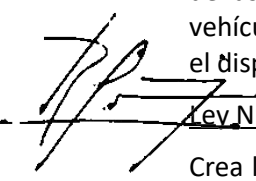
Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.

Licitación Pública Nacional Nº 75/14 – Expediente 21982-V-14

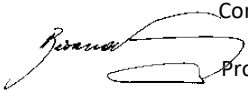
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-33

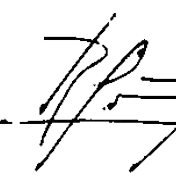


Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyecto

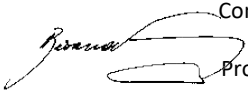


MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

tránsito seguro en todo el territorio nacional; b) Propiciar la actualización de la normativa en materia de seguridad vial; c) Proponer modificaciones tendientes a la armonización de la normativa vigente en las distintas jurisdicciones del país; d) Evaluar permanentemente la efectividad de las normas técnicas y legales; e) Crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional; f) Autorizar a los organismos competentes en materia de emisión de licencias de conducir de cada jurisdicción provincial, municipal y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a otorgar la Licencia Nacional de Conducir, certificando y homologando, en su caso, los centros de emisión y/o impresión de las mismas; g) Colaborará con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos y el Consejo de Seguridad Interior, para coordinar las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad, tanto federales como de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial; h) Diseñar el sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir, conforme a los principios generales y las pautas de procedimiento establecidos en la presente ley y su reglamentación; i) Coordinar el funcionamiento de los organismos integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y representar, con la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, al Estado nacional en el Consejo Federal de Seguridad Vial; j) Entender en el Registro de las Licencias Nacionales de Conducir; k) Entender en el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito; l) Entender en el Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial; m) Crear un modelo único de acta de infracción, disponiendo los procedimientos de emisión, entrega, carga y digitalización así como el seguimiento de las mismas hasta el efectivo juzgamiento, condena, absolución o pago voluntario n) Coordinar con las autoridades competentes de todas las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la puesta en funcionamiento del sistema de revisión técnica obligatoria para todos los vehículos; ñ) Autorizar la colocación en caminos, rutas y autopistas de jurisdicción nacional de sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones y el uso manual de estos sistemas por las autoridades de constatación; siendo la máxima autoridad en la materia, sin perjuicio de la coordinación de las pautas de seguridad, homologaciones y verificaciones de los mismos con los demás organismos nacionales competentes en la materia y de conformidad con las Leyes 19.511 y 25.650; o) Coordinar el Sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionadas conforme lo determine la reglamentación, para lo cual las empresas concesionarias deberán facilitar la infraestructura necesaria para su efectivización; p) Participar en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial; q) Coordinar la emisión de los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, como requisito para gestionar la Licencia Nacional de Conducir, la transferencia de vehículos, con los organismos que otorguen la referida documentación; r) Coordinar con los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial y los organismos nacionales con competencia en la materia, la formulación de un sistema de control de jornada y descanso laboral, su implementación y fiscalización. Tendrá por objeto registrar por medios comprobables el cumplimiento de la jornada laboral, de las horas de efectiva conducción y del descanso mínimo previsto por la reglamentación por parte de los conductores de vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional; s) Elaborar, coordinar, supervisar y ejecutar un programa anual de control efectivo del tránsito para el eficaz cumplimiento de la presente ley, encontrándose facultada a consultar, requerir la asistencia, colaboración y opinión de organismos relacionados con la materia. El mismo deberá ser informado anualmente al Honorable Congreso de la Nación, tanto de su contenido como de los resultados obtenidos en su ejecución; t) Diseñar e implementar un Sistema de Auditoría Nacional


Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyectos

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014


MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Dirección Nacional de Vialidad

de Seguridad Vial; u) Realizar y fomentar la investigación de siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas pertinentes y promoviendo la implementación de las mismas, por intermedio del Observatorio Permanente en Seguridad Vial, a crearse conforme el artículo 18 de la presente ley; v) Realizar recomendaciones a los distintos organismos vinculados a la problemática de la seguridad vial en materia de seguridad de los vehículos, infraestructura, señalización vial y cualquier otra que establezca la reglamentación; w) Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial; x) Elaborar campañas de concientización en seguridad vial y coordinar la colaboración, con los organismos y jurisdicciones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y locales competentes en la materia, en la elaboración de campañas de educación vial destinadas a la prevención de siniestros viales; y) Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos, instituciones y cualquier otra entidad, nacional y/o internacional, a los efectos de realizar programas de investigación y capacitación de personal en materia de seguridad vial; y fomentar la creación de carreras vinculadas a la materia de la presente ley.

Ley N° 24.557/95.

Refiere al riesgo del trabajo. Esta ley nace con la finalidad de diseñar un subsistema de la seguridad social, autónomo, integrado y cerrado, con desplazamiento de la responsabilidad patronal que es absorbida por el sistema a través de las aseguradoras de riesgo de trabajo, lo que permite licuar los costos que debe afrontar aquel para reparar los daños incapacitantes derivados de un siniestro laboral que la ley denomina "contingencias" (accidente o enfermedad profesional) sociabilizando los riesgos al ser afrontados por fondos administrados por aquellas entidades, los que a su vez se forman con los aportes efectuados por el empleador al instituirse un seguro obligatorio. Esta ley se encuentra regulada y modificada por varios Decretos Reglamentarios (84/96; 334/96; 585/96; 658/96; 659/96; 911/96; 491/97; 559/97 y 410/0). Entre ellos, el Decreto Reglamentario N° 911/96, refiere específicamente a la industria de la construcción. En relación con ello, se incluye en el concepto de obra de construcción a todo trabajo de ingeniería y arquitectura realizado sobre inmuebles, propios o de terceros, públicos o privados, comprendiendo excavaciones, demoliciones, construcciones, remodelaciones, mejoras, refuncionalizaciones, grandes mantenimientos, montajes e instalaciones de equipos y toda otra tarea que se derive de, o se vincule a, la actividad principal de las empresas constructoras.

Ley N° 19.587/72.

Referida a higiene y seguridad del trabajo. Es una ley de carácter general en la materia. Se considera su ámbito de aplicación a todos los establecimientos y explotaciones del país. Define los bienes jurídicos protegidos, principios y métodos de ejecución de sus postulados, las normas reglamentarias y las obligaciones fundamentales del empleador y del trabajador, considerando en particular a la Contaminación Ambiental y los efluentes industriales. El Decreto Reglamentario N° 351/79 fija los límites de las concentraciones ambientales de los gases, límites permisibles de carga térmica, límites sonoro continuo equivalente, etc.

Ley N° 24.653/96.

Se refiere al transporte automotor de cargas. Es objeto de la ley obtener un sistema de transporte automotor de cargas que proporcione un servicio eficiente, seguro y económico, con la capacidad necesaria para satisfacer la demanda y que opere con precios libres.

Resolución N° 1.069/91.

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

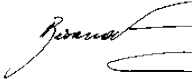
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-35



Ing. Rodolfo Goni
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EslA

Refiere a la salud y seguridad en la construcción. Normaliza la actividad de la construcción en las distintas etapas y características, desde la preparación de las obras hasta la conclusión del proyecto incluyendo los equipos, medios y elementos que utiliza.

1.5.3. Legislación Correspondiente a la Provincia del Chaco

Constitución Provincial Año 1994

Artículo 37° Pueblos indígenas

La Provincia reconoce la preexistencia de los pueblos indígenas, su identidad étnica y cultural; la personería jurídica de sus comunidades y organizaciones; y promueve su protagonismo a través de sus propias instituciones; propiedad comunitaria inmediata de la tierra que tradicionalmente ocupan y las otorgadas en reserva. Dispondrá la entrega de obras aptas y suficientes para su desarrollo humano, que serán adjudicadas como reparación histórica, en forma gratuita exentas de todo gravamen. Serán inembargables, imprescriptibles indivisibles e intransferibles a terceros.

El Estado les asegurará: la participación en la protección, preservación, recuperación de los recursos naturales y de los demás intereses que los afecten y en el desarrollo sustentable. Además de su elevación socio-económica con planes adecuados.

Artículo 38° Ecología y Medio ambiente

Establece que todos los habitantes de la provincia tienen el derecho inalienable a vivir en ambiente sano, equilibrado, sustentable y adecuado para el desarrollo humano, y participar en las decisiones y gestiones públicas para preservarlos, así como el deber de conservarlo y defender.

Fijación de políticas de reordenamiento territorial, desarrollo urbano y salud ambiental, con la participación del municipio y entidades intermedias. El poder público deberá exigir estudios previos sobre impacto ambiental para autorizar emprendimientos públicos o privados.

Artículo 41° Recursos Naturales

La Provincia tiene la plenitud del dominio, imprescriptible e inalienable, sobre las fuentes naturales de energía existentes en su territorio. Podrá realizar por sí, o convenir, previa ley aprobada por los dos tercios de la totalidad de los miembros de la legislatura, actividades de prospección, cateo, exploración, identificación, extracción, explotación, industrialización, distribución y comercialización, fijando el monto de las regalías o contribuciones por percibir.

Artículo 50° Recursos hídricos

Establece que la Provincia protege el uso integral y racional de los recursos hídricos de dominio público destinados a satisfacer las necesidades de consumo y protección.

Ley Nº 3.912/93. Decreto Nº 1.396/93. Pacto Federal Ambiental

Ratificación del Pacto Federal Ambiental entre la Nación y las Provincias, para la preservación, conservación, mejoramiento y recuperación del ambiente, promover a nivel provincial la unificación y/o coordinación de los organismos que se relacionen con la temática ambiental.

Ley Nº 3.964/93. Decreto Nº 1.730/94. Principios de preservación, recuperación, defensa y mejoramiento ambiental

Su objeto es la preservación, conservación, defensa y mejoramiento del medio ambiente, en todo el territorio provincial, para lograr y mantener la biodiversidad y una óptima calidad de vida.

Establece la obligatoriedad de la realización de una Evaluación de Impacto Ambiental para todas

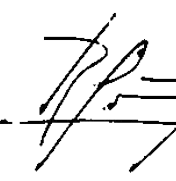
Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.

Licitación Pública Nacional Nº 75/14 – Expediente 21982-V-14

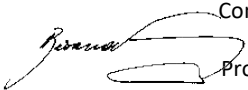
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-36



Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

las personas físicas o jurídicas y los organismos que proyecten obras, acciones o actividades capaces de modificar directa o indirectamente el ambiente. Autoridad de Aplicación: Ministerio de Producción y Ambiente a través de la Subsecretaría de Medio Ambiente.

Ley Nº 5.562/05. Programa de Evaluación Ambiental Estratégica de Planes y Programas

En el marco de la Ley Nº 3.964 se crea el Programa de Evaluación Ambiental Estratégica de Planes y Programas. Establece que la Evaluación Ambiental Estratégica es el procedimiento establecido para evaluar, corregir y controlar los efectos que sobre el ambiente puedan tener determinados planes o programas, con el fin de conseguir elevado nivel de protección ambiental y promover el desarrollo sustentable, a través de la integración de la variable ambiental. Determina la necesidad de prevenir las conductas o acciones que produzcan impactos ambientales susceptibles de degradar el ambiente y establecer responsabilidades, criterios y directrices para la evaluación del impacto ambiental. Autoridad de Aplicación: Ministerio de Producción y Ambiente a través de la Subsecretaría de Medio Ambiente.

Decreto Reg. 1.726/07. Programa de aplicación Estudios de Evaluación de Impacto ambiental

Aprueba la reglamentación en el marco de las Leyes Nº 3.964 y Nº 5.562 con el objeto de prevenir las conductas, acciones u omisiones que puedan producir impactos susceptibles de degradar el ambiente, estableciendo y reglamentando métodos y procedimientos para la aplicación del programa de Evaluación Ambiental y el Anexo I que forma parte del presente decreto.

Define a la EIA como el procedimiento técnico administrativo que tiene como objeto identificar y predecir los impactos ambientales que determinadas políticas, proyectos o programas pudieran causar a la salud de las personas o al ambiente, quedando comprendida en el procedimiento la documentación definida por la AA, constituido por un aviso de proyecto y un EsIA a presentar por el proponente con carácter de declaración jurada. Modificada por resolución ministerial 190 y 214.

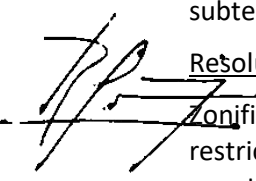
Ley 3.230/86 y su modificatoria Ley 4.255/96. Decretos 173/90 y 174/90

Código de aguas, integra el sistema normativo que orienta la política hídrica y regula las relaciones jurídico-administrativas que tienen por objeto los recursos hídricos y las obras necesarias para su aprovechamiento. La Administración Provincial del Agua (APA) es la Autoridad de Aplicación del sistema normativo hídrico, con facultad y atribución jurisdiccional y de policía administrativa. Este poder comprende la administración, control y vigilancia del aprovechamiento, uso, conservación y preservación de los recursos hídricos y las actividades que puedan afectarlos.

Decreto Reg. Nº 847/92

Aprueba Reglamento de las condiciones físico-químicas a que deben ajustarse las descargas de líquidos residuales, industriales y/o cloacales, agua p/riego cultivos, derrames a cursos, aguas lacustres y las aguas que se infiltran a través de suelos permeables hacia los acuíferos subterráneos. Aprueba Reglamento de Multas por Contaminación del recurso hídrico.

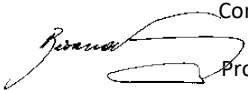
Resolución 1.111/98 del APA


Zonificación de las restricciones al uso de la tierra, según el detalle de zona prohibida, zona de restricción severa, zona de restricción leve y zona de advertencia principalmente teniendo en cuenta el peligro de inundación, trata de orientar la urbanización hacia los lugares protegidos por su altura, no permitiendo la misma hacia zonas que naturalmente se inundan.

Ing. Rodolfo González
Director de Proyectos

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional Nº 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014


MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-37

Ley N° 3.946/93. Decreto N°578/05

Trata de la generación, manipulación, transporte y disposición final de los residuos considerados peligrosos, cuando se tratare de residuos generados o ubicados en lugares sometidos a jurisdicción provincial. Siendo considerados peligrosos todos aquellos residuos que pueden causar daños directa o indirectamente a seres vivos o contaminar el suelo, la atmósfera ambiental en general, como así también aquellos otros residuos que puedan constituirse en insumos para otros procesos industriales excluyéndose de las mismas los residuos domiciliarios, los radioactivos, prohibiéndose la importación, introducción y transporte de todo tipo de residuos provenientes de otros países al territorio provincial y sus espacios aéreo y fluvial. Autoridad de Aplicación: Ministerio de Producción y Ambiente a través de la Subsecretaría de Medio Ambiente.

Decreto-Ley N° 2.160/77. Preservación del Paisaje Urbano, Rural e Industrial

Trata sobre el estudio y realización de un programa de preservación y mejoramiento del paisaje urbano, rural e industrial, dentro del marco de una acción integral tendiente a elevar la calidad de vida de la población. Comprenderá aspectos de ordenamiento de la estructura urbanística de uso de suelo, de protección ecológica y de defensa del marco natural y conservación del patrimonio histórico, turístico y cultural de la provincia, que lleven a cabo los organismos competentes, complementándose con la plantación reemplazo y cuidado de árboles y plantas decorativas en calles, plazas públicas, espacios verdes, paseos, campos de deportes, entre otros.

Ley N° 2.494/80. Adhesión a la Ley Nacional N° 20.284/73 de Preservación de los Recursos del Aire

Determina que la Dirección de Saneamiento Ambiental de la Provincia es la autoridad de aplicación de la citada Ley Nacional. Esta declara sujetas a las disposiciones de esta Ley, a todas las fuentes capaces de producir contaminación atmosférica en jurisdicción nacional y en la de las provincias que adhieran a la misma.

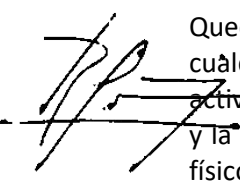
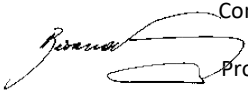
Ley N° 4.076/86. Protección del Patrimonio Cultural y Natural

Establece la normativa, cuya finalidad es la protección y conservación del patrimonio cultural y natural del Chaco, por parte del poder Ejecutivo provincial, a través del ministerio de educación, cultura, ciencia y tecnología, subsecretaria de cultura y organismos considerados necesarios para este fin.

Determina como integrante del patrimonio cultural y natural los inmuebles, objetos muebles de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico y técnico, como así también los elementos inmateriales que testimonian y perpetúan la base histórico-cultural; el patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos meteoritos y los sitios naturales de valor histórico, paleontológico y arqueológico además de los previstos en la Ley N°3964.

Ley N° 635/64 y modif. Ley N° 1.313/11, 2.096/11 y 2.367/11. Decreto 226/75 Conservación de la Fauna

Quedan sometidas a esta ley toda actividad destinada a la captura de animales silvestres, cualquiera sea sus fines, así como la crianza y aprovechamiento de dicha fauna, como también la actividad que tenga por objeto la aprehensión de la fauna y flora acuática, con cualquier finalidad y la defensa y conservación de las aguas de uso público de la provincia, como su mantenimiento físico, químico y biológico originales, tendiente a la conservación de la ictiofauna. Son considerados aguas de uso público los ríos, los demás que corren por cauces naturales, los lagos navegables y toda otra agua que tenga cualquier otra aptitud de satisfacer usos de interés


Ing. Rodolfo Goni
Director de Proyecto
MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

general. Prevé sanciones que van desde multas, decomisos y posterior remate de los elementos secuestrados. En el Decreto N° 39/79 se establece la prohibición del empleo de sustancias venenosas para los peces y desoxigenadoras de las aguas, reducción arbitraria del caudal de las aguas, alteración de los cauces y destrucción de la vegetación acuática, cuando ella no se considere perjudicial por el organismo competente.

Ley N° 2.386/79. Decreto N°1.195/80

Quedan sometidos a la presente ley y a su reglamentación todos los bosques y tierras forestales de la provincia. Reglamenta y define los aspectos que hacen al manejo del bosque en su carácter de recurso renovable y que, como tal, es susceptible de explotación, a condición de que se de cumplimiento a las normas que aseguren el mantenimiento del equilibrio ecológico y la reposición y ampliación de las masas boscosas de especies de valor silvícola.

La declaración de "utilidad pública", y por lo tanto de "expropiable" puede afectar a un bosque clasificado como "protector" o como "permanente". En tal procedimiento deberá decidir el poder ejecutivo, una vez establecida la clasificación oficial de los bosques. Esta ley es ampliada y modificada por la ley 5285 la cual incorpora los arts. 18 bis, 19 bis y 21 bis y modifica los arts. 19, 42 y 43.

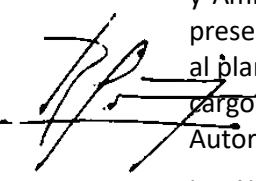
Ley N° 4.358/96. Sistema Provincial de Áreas Naturales Protegidas

Tiene como finalidad conservar y promover lo más representativo y valioso del patrimonio natural de la provincia, como etapa previa a la implementación de medidas generales de protección para todo el territorio a fin de asegurar la sustentabilidad de los sistemas naturales en todo el área provincial; instituir el funcionamiento organizado de un sistema provincial de aéreas naturales protegidas con sus respectivos objetivos de conservación, que comprenda aquellos ambientes de la provincia del chaco que por la excepcionalidad de sus valores naturales merezcan ser conservado en beneficio de la población y de las futuras generaciones, cuando se declaren afectados por las disposiciones de la presente legislación; tender a que el sistema de aéreas protegidas se constituya en una red interconectada a través de corredores, para contribuir al desenvolvimiento normal de los ecosistemas; propiciar la participación de sus habitantes en la determinación, administración y desarrollo de las aéreas naturales protegidas, con los acuerdos de concertación que se celebre, a fin de promover el desarrollo integral de la comunidad, respetando sus particularidades culturales, y asegurar la protección de los ecosistemas.

El decreto 1940/01 aprueba la reglamentación de la ley 4358. La subsecretaria de recursos naturales y medio ambiente del ministerio de la producción, a través de la dirección de fauna, parques y ecología, serán las dependencias competentes para la aplicación de la reglamentación de la ley N°4358.

Ley N° 3.247/98. Plan de Defensa contra Inundaciones

Crea el Ente Plan de Defensa contra Inundaciones, con dependencia del Ministerio de Producción y Ambiente, con jurisdicción en todo el territorio provincial y con arreglo a lo establecido en la presente. Este Ente será el organismo continuador de las acciones y responsabilidades asignadas al plan de defensa del Gran Resistencia, determinadas por ley 3048 y el decreto 84/83 haciéndose cargo de los derechos y obligaciones de este, como organismo de aplicación de la referida ley. Autoridad de aplicación: Administración Provincial del Agua.

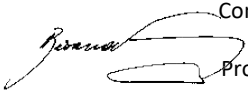


Ing. Rodolfo Gola
Director de Proyecto

Ley N° 4.306/96. Decreto N° 812/96. Monumentos Naturales

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Dirección Nacional de Vialidad

Establece las especies de la fauna amenazadas de extinción, o vulnerables. Autoridad de aplicación: Subsecretaría de Recursos Naturales y Medio Ambiente.

Ley Nº 4.654/99. Decreto 01/08. Sistema de audiencias públicas

Se considera como audiencia pública, a aquella instancia de participación de la ciudadanía en el proceso de toma de decisión administrativa o legislativa, en el cual la autoridad responsable habilita un espacio para que toda la comunidad que se sienta interesada en participar, lo haga libremente en temas que sean de su interés.

La audiencia podrá ser convocada por el poder ejecutivo, por el poder legislativo o por los municipios que se adhieran a la presente ley. Las opiniones recogidas durante las audiencias públicas serán de carácter consultivo y no vinculante. Luego de finalizada la audiencia, la autoridad responsable de la decisión deberá fundamentarla, explicando de qué manera ha tomado en cuenta las opiniones de la ciudadanía y, en su caso, porque razones las desestima.

El decreto 01/08 aprueba el "Reglamento General de Audiencias Públicas para el Poder Ejecutivo Provincial" que como Anexo 1 forma parte integrante del presente decreto. Además del "Reglamento General para la Publicidad de la Gestión de Intereses en el ámbito del Poder Ejecutivo Provincial" que como Anexo II forma parte integrante del mismo.

Ley Nº 5.446/04. Recurso Hídrico Acuífero Guaraní

Dispone que el denominado Sistema Acuífero Guaraní (S.A.G), es el recurso hídrico que se encuentra ubicado en el subsuelo de la provincia del Chaco y será considerado como perteneciente al dominio público del estado provincial, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 124 de la constitución nacional, en el artículo 41 de la constitución provincial 1957-1994 y en los artículos 2339 y 2340 inciso 3 del código civil.

Toda acción a desarrollarse sobre el sistema Acuífero Guaraní, sea la misma de estudio, proyecto, emprendimiento, uso o explotación del recurso, deberá contar obligatoriamente con una evaluación de impacto ambiental (E.I.A), todo ello en concordancia con el artículo 38 inciso 8 de la constitución provincial 1957-1994, previa a cualquier decisión sobre misma, garantizándose el procedimiento de la audiencia pública.

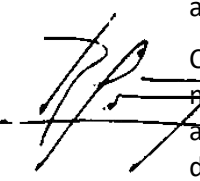
Ley Nº 3.258/86. De las comunidades indígenas

Declarase como objetivo primordial de la presente ley el mejoramiento de las condiciones de vida de las comunidades indígenas, mediante su acceso a la propiedad de la tierra y la asignación de los recursos necesarios para reactivar sus economías, la preservación, defensa y revalorización de su patrimonio cultural, su desarrollo social y su efectiva participación en el quehacer provincial y nacional.

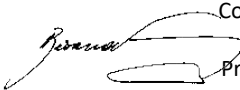
Ley Nº 5.583/05. Defensa del Algarrobo

Declarase por la presente ley que el algarrobo (prosopisspp), es de interés social, económico, ambiental y estratégico para la provincia del Chaco.

Crease el consejo asesor interjurisdiccional e interdisciplinario del algarrobo chaqueño, en el marco de la ley de bosques 2386, sus modificatorias y reglamentaciones correspondientes, el que actuara en el ámbito del ministerio de la producción, con carácter vinculante, para la coordinación de acciones referidas a la investigación, extensión, forestación, reforestación, manejo, explotación, industrialización y comercialización, con el fin de asegurar la conservación de la especie.



Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional Nº 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

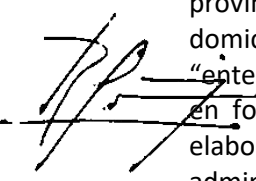
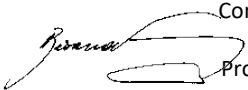
Resolución Ministerial N° 214/12

Modificatoria del Decreto Reg. 1726/07, ya que de acuerdo con las atribuciones conferidas por la Ley de Ministerios N° 6906 y el Decreto N° 274/11, es el Ministerio de Planificación y Ambiente a través de la Subsecretaría Ambiente y Desarrollo Sustentable, la autoridad de aplicación de la Ley Provincial N° 3.946 de Residuos Peligrosos; además el decreto N° 805/12 faculta al Ministerio de Planificación y Ambiente a reglamentar los aspectos normativos, administrativos y técnicos para la implementación de la evaluación de impacto ambiental, así como proponer y aportar modificaciones que sean necesarias

El objetivo de esta reglamentación es prevenir las conductas, acciones u omisiones que puedan producir impactos susceptibles de degradar el ambiente, estableciendo y reglamentando métodos y procedimientos para la aplicación del programa de Evaluación Ambiental, en su artículo 2 define el Impacto Ambiental como "cualquier alteración de las propiedades físicas, químicas y biológicas del ambiente, causadas por cualquier forma de materia o energía resultado de las actividades humanas que por acción u omisión, directa o indirectamente afecten a la seguridad y la calidad de vida de las personas, las actividades sociales y económicas, la configuración y calidad de los recursos naturales, las condiciones estéticas, culturales y sanitarias del ambiente y la biodiversidad". También detalla lo que se entiende por Estudio de Impacto Ambiental en su artículo 5 estableciendo que es un "documento técnico que tiene como objeto predecir las consecuencias de la ejecución de un proyecto, programa o plan sobre el ambiente, establecer medidas de prevención, mitigación, corrección o compensación". En el artículo 9° inc. g determina que condicionalmente pueden estar sujetos a la Evaluación de Impacto Ambiental la obras que signifiquen "(...) obras hidráulicas, drenaje y/o sanitarias de envergadura". Y en los art. 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 y 20 menciona cuales son los requisitos para que la autoridad de aplicación exija un Estudio de Impacto Ambiental y sus atribuciones que son: realizar requerimientos, recomendaciones, inspecciones, extracción de muestras, auditorías, evaluaciones de dicha autoridad, establecer multas y ordenar mecanismos de consulta y participación pública a interesados o afectados por el proyecto, programa o plan.

Ley de Ministerios N° 6.909/12

Modifica la cartera de Ministerios de la Provincia de Chaco, creando 3 nuevos ministerios y modificando las atribuciones de los anteriores estableciendo un total de 10 ministerios. En materia ambiental crea el Ministerio de Planificación y Ambiente (art. 26) y establece su potestad para "ejercer la función de autoridad ambiental provincial y asegurar la inclusión de las cuestiones ambientales en los planes, programas y proyectos de gobierno" (inc. 9); "entender en la planificación, ordenamiento y gestión ambiental del territorio, y coordinar acciones con otros organismos con competencias específicas en la materia" (inc. 10); "coordinar la definición e implementación de políticas públicas tendientes a alcanzar el desarrollo económico con sustentabilidad ambiental" (inc. 11); "coordinar la implementación de acciones de fiscalización, control, preservación y recomposición de la calidad ambiental, realizadas por otros organismos provinciales" (inc. 12); "articular la ejecución de la política de gestión integral de residuos domiciliarios y especiales, con otras áreas del gobierno provincial y de los municipios" (inc. 13); "entender en la elaboración y actualización del diagnóstico de la situación ambiental provincial, en forma coordinada con organismos nacionales e internacionales" (inc. 14); "entender en la elaboración y aplicación de regímenes normativos que permitan la instrumentación jurídica - administrativa de la gestión ambiental provincial" (inc. 15); "articular el establecimiento de un sistema de información pública para el seguimiento del estado del ambiente y de las políticas que


Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyectos
MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

se desarrollan en la materia” (inc. 16); “entender en las relaciones con las organizaciones no gubernamentales vinculadas a la cuestión ambiental y fortalecer los mecanismos de participación ciudadana” (inc. 17).

Decreto Nº 171/03. Sitio Ramsar

La Provincia del Chaco y sus adhesiones a través del Decreto Nº 171 del 22 de enero de 2003 declaró de Interés Provincial el corredor de los humedales fluviales vinculados a los ríos Paraná, Paraguay y Bermejo y se adhirió al Día de los Humedales, el 2 de febrero. Los humedales están vinculados directamente a la provisión de agua dulce, imprescindible para la vida, de las actuales y futuras generaciones y al mantenimiento de los recursos naturales y de la diversidad biológica. La provincia cuenta con ambientes de humedales donde ocurren importantes procesos hidrológicos, que permiten la captación de aguas de lluvias, recarga de acuíferos, retención de sedimentos, depuración de aguas y vinculados a la Cuenca del Plata.

Ley Provincial Nº 5.362/04

Rige en el ámbito territorial provincial la Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como hábitat de aves acuáticas, firmada en Ramsar en 1971 y modificada por el Protocolo de París, el 3 de diciembre de 1982.

1.5.4. Legislación Correspondiente a la Provincia de Corrientes

En el contexto provincial, la Constitución de la Provincia de Corrientes, en su reciente Reforma, incluye preceptos de protección ambiental generales en concordancia con la Constitución Nacional reformada en 1994, y específicos enunciando una clara política de Estado en la materia a través de los Artículos comprendidos en los Capítulos X, XI y XII.

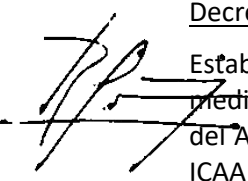
Se destacan los mandatos referidos a:

- Necesidad de realizar Evaluación de Impacto Ambiental sobre proyectos públicos y privados.
- Ordenamiento Ambiental del Territorio.
- Protección, Conservación y Aprovechamiento Racional de los Recursos Naturales y el Patrimonio histórico.
- Protección de los Recursos Hídricos superficiales y subterráneos.
- Preservación del ambiente natural y Promoción del desarrollo productivo compatible con la calidad ambiental.
- Minimización de la contaminación.

Asimismo, se destaca una sólida trama normativa entre las que se incluyen como más sobresalientes:

Decreto Ley Nº 212/01. Creación del ICCA

Establece como objeto crear un organismo con competencia sobre el agua, el suelo, la minería, el medio ambiente y las tierras e islas fiscales de la Provincia. Crea el Instituto Correntino del Agua y del Ambiente (ICAA), sus misiones y funciones. Deberes y atribuciones. Recursos y patrimonio. El ICAA es la Autoridad de Aplicación en materia ambiental de la Provincia.

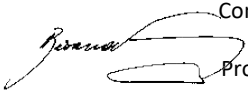


Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyectos

Ley 5654/05

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional Nº 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Dirección Nacional de Vialidad

Adhesión de la Provincia de Corrientes al Consejo Federal de Medio Ambiente (COFEMA), y designa autoridad de aplicación de esta Ley al Instituto Correntino del Agua y del Ambiente (ICAA) lo establecido por el Decreto Ley N° 212/01.

➤ **Recursos Hídricos**

Decreto Ley N° 191/01

Código de Aguas de la Provincia de Corrientes. Dicho Código y los Reglamentos dictados para su aplicación conforman el sistema normativo que orienta la política hídrica de la provincia. El gobierno y administración de las aguas de jurisdicción provincial estará a cargo del Instituto Correntino del Agua creado por Ley N° 3471. El ejercicio del poder de policía comprende la administración, control y vigilancia del aprovechamiento, uso, conservación y preservación de los recursos hídricos y de aquellas actividades que puedan afectarlos.

Define que el dominio sobre aguas públicas y privadas está limitado por los respectivos derechos de uso que los administrados adquieran de acuerdo a las disposiciones del Código. Reconoce al agua como recurso natural indispensable para la vida humana y el mantenimiento del medio ambiente, por lo que prohíbe su comercialización.

El dominio del estado provincial sobre las aguas públicas es inalienable. En esta categoría se incluyen: ríos y sus cauces, demás aguas que corren por cauces naturales, riberas internas de los ríos, lagos navegables y sus lechos.

Reafirma el dominio y jurisdicción de la provincia sobre todas las aguas interjurisdiccionales en el tramo y sobre la porción que corresponde al territorio provincial.

➤ **Aguas Superficiales**

Ley 5588 y Decreto 2245/12

Línea de Ribera y régimen de uso de los bienes inmuebles en áreas inundables. El objeto de la Ley es lograr la determinación y demarcación de la Línea de Ribera en los ríos Paraná, Uruguay y cuerpos de agua de la provincia de Corrientes, la definición a partir de dicha línea de ribera de las líneas demarcatorias de las zonas de riesgo hídrico, y las condiciones de usos de los bienes inmuebles en dichas zonas conforme el Artículo 2611 del Código Civil. La Autoridad de Aplicación de la presente Ley es el Instituto Correntino del Agua y del Ambiente (ICAA).

Resolución N° 370/05

Determina la línea de Ribera. Vale tanto para el río Paraná, Uruguay y todos los cursos de agua de la provincia.

Resolución N° 397/08.

Normativa para Extracción de agua y Obras viales. Reglamenta la extracción de aguas públicas superficiales y subterráneas para obras viales u otras obras que la demande.

➤ **Aguas Subterráneas**

Ley N° 5641 y Decreto 3155/04

Acuífero Guaraní. Reafirma la plena jurisdicción de la Provincia de Corrientes sobre las aguas subterráneas que conforman el Acuífero Guaraní en su ámbito territorial y declara de interés provincial la protección ambiental y uso racional con el objeto de asegurar el uso sustentable y la preservación de este recurso hídrico y estratégico.

Ing. Rodolfo Goyri
Director de Proyecto

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-43

Los proyectos de utilización de los recursos provenientes de la explotación del Acuífero Guaraní que comprende las aguas de alumbamiento, aguas termales y vapores endógenos, siendo de aplicación también para ellos las disposiciones sobre aguas subterráneas, deberán contar con la autorización y permiso o concesión de uso por parte de la Autoridad en materia de Recursos Hídricos y deberán contar con la Evaluación del Impacto Ambiental. Autoridad de aplicación de esta Ley es el Instituto Correntino del Agua y del Ambiente.

➤ **Audiencias Públicas**

Ley Nº 5982/10. Audiencia Pública

Establece el marco general para el desenvolvimiento de las Auditorías Públicas previstas como obligatorias por la Constitución y la Ley, y en aquellas convocadas por autoridad pública competente en el ámbito de los poderes, organismos, entidades, empresas, sociedades, dependencias u otro ente que funcione en jurisdicción provincial. Autoridad convocante, organismo coordinador, participantes, requisitos de participación, lugar físico, secuencia para su correcto desarrollo, informe de cierre y resolución final de la autoridad convocante.

Decreto Nº 2562/12

Reglamentario de Audiencia. Reglamenta Ley Nº 5982/10, definiendo, entre otras cosas, la Auditoria Pública como una instancia administrativa a la que recurre la autoridad ambiental para efectuar una consulta al público interesado, cuyas opiniones deberán ser tenidas en cuenta por dicha autoridad para emitir decisión en un procedimiento formal.

Además, especifica los objetivos de las Auditorias Públicas, designa como presidente de las auditorías al administrador general del ICCA y pautas directrices para la convocatoria, el registro de los participantes y las exposiciones.

➤ **Impacto ambiental**

Ley Nº 5067/96 y su modificatoria Nº 5517/03

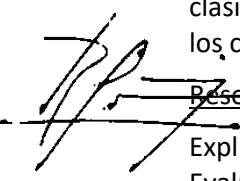
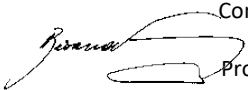
Evaluación del Impacto Ambiental. Determina que se considerará impacto ambiental a cualquier alteración de propiedades físicas, químicas y biológicas del medio ambiente. Deben someterse a Evaluación de Impacto Ambiental los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de obras, instalaciones o cualquier otra actividad contenida en el anexo de la Ley. Evaluación del impacto ambiental y su contenido. Vigilancia y responsabilidad. Proyectos públicos o privados sujetos a una Evaluación de Impacto Ambiental y requisitos de su caracterización. Se excluyen de la Ley los proyectos relacionados con la defensa nacional que no incluyan energía nuclear. Identificación y valoración de impactos ambientales.

Decreto 2858/12

Reglamenta Ley Nº 5067/96 y su modificatoria Nº 5517/03. En su anexo especifica distintos tipos de proyectos que, aún si no incluidos por la Ley, son susceptibles de afectar el ambiente, clasificándolos según el impacto ambiental esperado de sus actividades y los estudios técnicos a los cuales estarán sujetos.

Resolución 366/16

Explicita la modalidad de presentación de los documentos técnicos ambientales y los procesos de Evaluación Ambiental. Contiene Seis anexos en los que se detallan los procedimientos para la categorización de las distintas actividades por su nivel de complejidad ambiental (NCA).


Ing. Rodolfo Goni
Director de Proyectos
MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional Nº 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

➤ **Bosque Nativo**

Ley 5974/10 y Decreto 1970

Ordenamiento territorial de bosques nativos. Define bosque nativo a ecosistemas forestales naturales compuestos predominantemente por especies arbóreas nativas maduras, con diversas especies de flora y fauna asociadas, en conjunto con el medio que las rodea, conformando una trama interdependiente con características propias y múltiples funciones, que en su estado natural le otorgan al sistema una condición de equilibrio dinámico y que brinda diversos servicios ambientales a la sociedad, además de los diversos recursos naturales con posibilidad de utilización económica. Incluye a los palmares.

Delimita planes de conservación, restauración, limpieza, aprovechamiento selectivo, manejo sostenible, desmonte.

Ordenamiento territorial y zonificación de los bosques nativos. Categorías y actividades permitidas siguiendo la Ley Nacional Nº 26.331. Categoría de productores. Observatorio de seguridad forestal como un centro de referencia para la obtención de datos e indicadores de impacto y evolución de la aplicación de la Ley. Comisión Bicameral de Control y Seguimiento.

La autoridad de aplicación de esta Ley es la Dirección de Recursos Forestales de la provincia.

Decreto 1439/09 Protección del Bosque Nativo

Decreto 1014/01 Normas reglamentarias sobre preservación y conservación de los bosques nativos.

➤ **Residuos y Efluentes**

Ley Nº 5394/99 y Decreto Nº 1609/02. Residuos Peligrosos

Adhesión de la Provincia de Corrientes a la Ley Nacional Nº 24.051 sobre "Residuos Peligrosos, la Generación, Manipulación, Transporte, Tratamiento y Disposición Final" y a su Decreto Reglamentario Nº 831/93. Designa Autoridad de Aplicación de la Ley al Instituto Correntino del Agua y del Ambiente.

Resolución 687/13

Efluentes residuales. Establece la reglamentación para el Permiso de Vuelco de Efluentes Residuales en cursos de aguas, lagunas, conductos pluviales y pozos absorbentes, en el ámbito de la provincia de Corrientes.

➤ **Minería**

Ley Nº 3805/83

Actividad Minera. Define como Autoridad Minera Provincial al director de Industria y Minería, su estructura básica y atribuciones. Registro de Productores Mineros de la provincia. Concesiones y permisos.

➤ **Inversiones Públicas**

Ley 5667/05

Adhesión de la provincia de Corrientes a la Ley Nacional 24.354/94 de Inversiones Públicas.

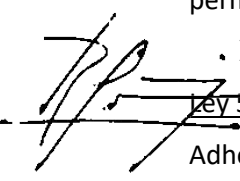
➤ **Otras normativas aplicables**

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional Nº 75/14 – Expediente 21982-V-14

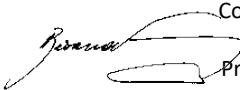
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-45



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Ley Nº 3979/85. Protección del Medio Ambiente. Establecimientos industriales

Prohíbe degradar el ambiente, perjudicar la salud y el bienestar de la población con acciones, obras o actividades que produzcan efluentes residuales. Prohíbe la evacuación de cualquier líquido residual a la vía pública. Procedimiento de habilitación de establecimientos industriales y organismos competentes. Tratamiento de efluentes industriales. Sanciones.

Ley Nº 4731/93. Preservación, conservación, defensa y mejoramiento de ambientes urbanos, rurales y naturales

Declara de Interés Provincial la preservación, conservación, defensa y mejoramiento del ambiente y de todos sus elementos constitutivos. Establece que las personas públicas o privadas, nacionales o internacionales, que sean responsables de obras y/o acciones que degraden el ambiente y/o afecten la salud de la población de la provincia, quedan obligadas a presentar un estudio de impacto ambiental en todas las etapas del desarrollo de dichas obras. Habilita a cualquier habitante de la provincia que se considere afectado por obras contaminantes del medio ambiente y/o que puedan perjudicar la salud de la población a recurrir por la vía de la acción de amparo a cualquier Juez Provincial. El Estado provincial, ejerciendo su poder de policía podrá ordenar suspensión o clausura de las obras.

Ley Nº 4736/93. Parques, Monumentos y Reservas naturales

Esta Ley define los Parques Provinciales como aquellas áreas que deben gozar de protección absoluta para conservar su estado natural, sin más alteraciones que las necesarias para su control y atención del visitante. Las actividades relacionadas con el turismo y la pesca deportiva sólo están permitidas sujetas a las reglamentaciones de la autoridad de aplicación. Especifica actividades prohibidas en los Parques provinciales.

Ley Nº 5260/98. Ley de Conservación, Protección y Difusión del Patrimonio Arqueológico

Declara de Interés Provincial la protección, conservación y difusión del Patrimonio Antropológico y Paleontológico de la Provincia de Corrientes. Designa organismo de aplicación y reemplaza la Comisión creada por el Art. 16 de la Ley Nº 4047.

Establece como objeto crear un organismo con competencia sobre el agua, el suelo, la minería, el medio ambiente y las tierras e islas fiscales de la Provincia. Crea el Instituto Correntino del Agua y del Ambiente (ICCA), sus misiones y funciones.

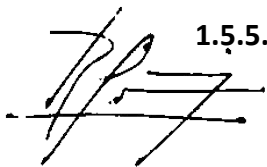
Decreto Nº 1609/02

Designa Autoridad de Aplicación de la Ley Nº 5.394 al Instituto Correntino del Agua y del Ambiente.

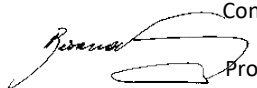
Decreto 2.364/84

Fija límites permisibles de descarga de efluentes líquidos en colectores cloacales conductos pluviales y cursos de agua.

1.5.5. Síntesis de la Matriz Legal Nacional y de las provincias del Chaco y Corrientes



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional Nº 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la
RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Sector: Evaluación de Impacto Ambiental - Obras Viales		
Nivel Nacional		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Res. 1656/93 Res. 1.064/08	Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MPFIPyS) Secretaría de Obras Públicas (SOP). Dirección Nacional de Vialidad (DNV). Unidad de Gestión (UG).	Aprobación de Estudio de Impacto Ambiental (EIA). El EIA y la documentación exigida por el "Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales" durante el ciclo de vida del Proyecto de Conexión Física Corrientes (Corrientes) y Resistencia (Chaco) deberá ser sometido para su evaluación ante la Unidad Técnica, quién lo deberá elevar a la SOP dependientes del MPFIPyS, y a la UG (cf. cláus. 4ª, 7ª, Convenio). Asimismo, se deberán efectuar las presentaciones requeridas ante los organismos ambientales provinciales a fin de obtener la aprobación ambiental correspondiente (cf. MEGA II, Secc. 1, Parte A, Cap. 2, apart. 2.1.3.3.).
Nivel Provincial: Corrientes		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 5067 Ley 5517 Dec. Ley 876/05	Instituto Correntino del Agua y el Ambiente (ICAA)	- Obtención Declaración de Impacto Ambiental: En la Declaración de Impacto Ambiental que dicte la Autoridad de Aplicación se plasmarán los resultados del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental a la que fuere sometido el proyecto. - Programa de Vigilancia Ambiental Una vez otorgada la Declaración de Impacto Ambiental, será responsabilidad de la Autoridad de Aplicación el seguimiento y control del cumplimiento de lo pautado en la Declaración de Impacto Ambiental, a través de un Programa de Vigilancia Ambiental a los efectos de: - Fiscalizar el estricto cumplimiento de las condiciones por las que fuera otorgada la Declaración de Impacto Ambiental. - Determinar la eficacia de las medidas de protección ambiental adoptadas. - Verificar la exactitud y corrección de la Evaluación de Impacto Ambiental. La Autoridad de Aplicación establece la obligatoriedad de la previa Evaluación de Impacto Ambiental en todo proyecto de obra que se pretenda ejecutar en cualquiera de las áreas con restricciones de uso por riesgo de inundaciones definidas a partir de la Ley N° 5.588 que establece la delimitación de la línea de ribera.
Nivel Provincial: Chaco		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley N° 5.562 Ley N° 3.964	Ministerio de la Producción y Ambiente	El procedimiento de presentación de documentación se constituye de: a) Aviso de Proyecto: Resumen de la obra y/o acción propuesta donde debe proporcionarse la

Ing. Rodolfo González
 Director de Proyectos

MSc. Rosana Ferraro
 Ecóloga
 Coordinadora del ESlA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
 Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014
 Dirección Nacional de Vialidad
 Cap 1-47

Dec. 1.726/07	Subsecretaría de Medio Ambiente	imagen más veraz y completa del proyecto, que servirá a la autoridad de aplicación para fundamentar los criterios por los cuales el proyecto, programa, acción deberá someterse o exceptuarse al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental. b) Estudio de Impacto Ambiental: Documento técnico que tiene como objeto predecir las consecuencias de la ejecución de un proyecto sobre el ambiente, establecer medidas prevención, mitigación, corrección o compensación. Estos documentos los debe presentar el proponente del proyecto con carácter de Declaración Jurada, sin perjuicio de ampliarse a otros documentos integrando también la información pública y la valoración crítica y fundada de las actuaciones con pronunciamiento final por parte del organismo de aplicación. La Autoridad de Aplicación podrá exigir la eliminación o mitigación de las consecuencias negativas, interpretar y comunicar la información acerca de los mismos y aprobar, observar y solicitar modificaciones o rechazar el estudio
Sector: Seguro Ambiental		
Nivel Nacional		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 25675 Res. 177/07 Res. 303/07 Res. 1639/07 Res. 1398/08	Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable (SAYDS) Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN).	Contratación Obligatoria de Seguro de Caucción por Daño Ambiental de Incidencia Colectiva De acuerdo con el principio de progresividad establecido por la Ley Nº 25.675 General del Ambiente y la naturaleza del seguro como garantía financiera, la prestación obligatoria se circunscribe en esta etapa, a la recomposición de los medios restaurables, agua y suelo.
Nivel Provincial: Corrientes		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 25675, art. 22	ICAA	Contratación Obligatoria de Seguro de Caucción por Daño Ambiental de Incidencia Colectiva
Nivel Provincial: Chaco		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Res. Nº 0315/10	Ministerio de la Producción y Ambiente Subsecretaría de Medio Ambiente	Contratación de Seguro Ambiental obligatorio por Daño Ambiental de Incidencia Colectiva
Sector: Liberación de Traza		
Nivel Nacional		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
MPFIPyS	Ley 21499	En los casos de la realización de obras públicas de construcción o ampliación de rutas y autopistas, el

Ing. Rodolfo González
 Director de Proyecto

MSc. Rosana Ferraro
 Ecóloga
 Coordinadora del EsIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional Nº 75/14 – Expediente 21982-V-14
 Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014
 Dirección Nacional de Vialidad

SOP DNV Tribunal de Tasaciones de la Nación	Ley 21626	accionar del Tribunal de Tasaciones de la Nación permite a través de la tasación de avenimiento la liberación de la traza expropiada
Nivel Provincial: Corrientes		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 1.487 y normas modificadorias	ICAA	Expropiación Pueden ser objeto de expropiación: Todos los bienes que sean necesarios a los fines del debido cumplimiento del plan de obras públicas, asimismo, bienes adyacentes o no a una obra pública, vinculado o no a ésta, ocuya ocupación convenga al fin principal de la obra proyectada (cf. inc. c) art. 10, arts. 5, 6, L. 1.487). De tratarse de expropiación parcial deberá tenerse en cuenta para fijar la indemnización la depreciación que pueda sufrir la fracción sobrante, como consecuencia de la división del inmueble (cfr. Arts. 7º, 16º, L. 1.487). En toda expropiación, se preverán los fondos especiales suficientes conforme el valor máximo que en concepto de indemnización total estimen las oficinas técnicas competentes (cf. arts. 11, 18, L. 1.487). El Código de Aguas establece la aplicación del régimen de expropiación a fin de cumplir con los objetivos de la política hídrica provincial (cf. art. 22, D. L. 191/01, Código de Aguas).
Ley 3.079 Ley 3.288 Dec. 2283/68	Ministerio de Obras y Servicios Públicos (MOySP)	Liberación de Traza. L. 3288, art. 13 establece liberar la zona de camino buscando los propietarios afectados por la traza y localizarlos a fin de que firmen los convenios de donación correspondiente. La vigencia del documento tramitado es definitiva. La fracción donada pasa a ser propiedad de la Dirección Provincial de Vialidad. Otros trámites requeridos: búsqueda de antecedentes dominiales en el Registro de la Propiedad de la Provincia; de mensuras en la Dirección de Catastro; autoridades que certifiquen la firma del donante: por ej., la policía del lugar: pueblo, paraje, ciudad, etc.; Director de la escuela más cercana.
Nivel Provincial: Chaco		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 2289	Ministro de Infraestructura, Obras y Servicios Públicos	Expropiación Podrá actuar como expropiante el Estado Provincial, también podrán actuar como tales, las municipalidades, las entidades autárquicas y las empresas del Estado en tanto estén expresamente facultadas para ello por sus respectivas leyes orgánicas o por leyes especiales. Pueden ser objeto de expropiación todos los bienes convenientes o necesarios para la satisfacción de la utilidad pública, cualquiera sea su naturaleza jurídica, pertenezcan al dominio público o al dominio

Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014
Dirección Nacional de Vialidad
Cap 1-49

		privado sean cosas o no (Art. 3)
Sector: Construcción de Obras en Vías Navegables Troncales		
Nivel Nacional		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Dec 31/03/1909 Dec. 3396/43 Dec. 20/05 Dec. 1233/99 Res. 419/67 y Res. 535/67 Disp. 162/08	MPFIPyS Secretaría de Transporte (ST) Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables (SsPyVN) Dirección Nacional de Vías Navegables (DNVN)	- Obtención Declaratoria La Declaratoria es una Disposición producida por la Dirección Nacional de Vías Navegables, que indica que las obras o tareas que se pretenden ejecutar no obstruye la libre circulación en las riberas, ni afecta al comercio, la navegación ni al régimen hidráulico del curso de agua. La Disp. 162/08 fija las pautas a seguir para presentar la documentación tendiente a la obtener una declaratoria. - Declaratoria de obras o instalaciones nuevas (Disp. 162/08, Anexo I, Item I). - Declaratoria para dragados y/o rellenos (Disp. 162/08, Anexo 1, Item VI). - Declaratoria extracción de arena y cantos rodados (Disp. 162/08, Anexo 1, Item VII-1 - Disp. 68/2000 -, Item- 2). Pago Aranceles (cf. D. 20/05).
Nivel Provincial: Corrientes		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 5.641 Ley 5.588 Ley 5.523 Ley 5.067 Dec. Ley 191/01 Res. 282/07 Res. 250/06 Res. 075/05	ICAA	Todo proyecto de construcción, reconstrucción, mantenimiento y/o mejoramiento de una obra vial que se realice en la Provincia, deberá contar con el informe y opinión de la Autoridad de Aplicación, respecto de las condiciones del escurrimiento superficial de las aguas en las áreas afectadas por las mismas. Cuando las tareas de mantenimiento de obras viales que se efectúan a través de los Consorcios Camineros o las de reconstrucción de obras viales impliquen alteración o modificación del escurrimiento preexistente, su conformación definitiva deberá someterse a la aprobación previa de la Autoridad de Aplicación, la que deberá verificar que dichas obras no agravarán el efecto nocivo de las aguas por inundación, o con cualquier degradación o deterioro de márgenes cf. arts 189, 227, 191/01). La Provincia podrá celebrar Convenios con la Nación o con otras Provincias para el estudio, proyecto y construcción de obras hidráulicas de interés nacional o interprovincial cf. art. 190, D. L. 191/01).
Nivel Provincial: Chaco		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 4.255 (Modifica Ley 3.230) Dec. 173	Administración Provincial del Agua (APA)	Antes de la ejecución de toda obra vial nueva se deberá presentar para su aprobación a la Administración Provincial del Agua, el estudio hidráulico correspondiente. Los proyectos y estudios de obras públicas, especialmente viales, que de alguna forma puedan influir

Ing. Rodolfo G...
Director de Proyección

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014
Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-50

Dec. 174		en el libre escurrimiento de las aguas o en la preservación de márgenes deberán contar con la aprobación de la Autoridad de Aplicación, la que deberá verificar que dichas obras no agravarán el efecto nocivo de las aguas por inundación, o con cualquier degradación o deterioro de márgenes (Art. 250). La zonificación de las restricciones al uso de la tierra, según el detalle de zona prohibida, zona de restricción severa, zona de restricción leve y zona de advertencia principalmente teniendo en cuenta el peligro de inundación, trata de orientar la urbanización hacia los lugares protegidos por su altura, no permitiendo la misma hacia zonas que naturalmente se inundan
Sector: Atmosfera		
Nivel Nacional		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 20.284 Res. 953/04 Res. 528/01 Res. Conj. 96/94 y 58/94	Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sustentable (MAYDS)	La Ley 20.284 establece un programa de carácter nacional que involucre todos los aspectos relacionados con las causas, efectos, alcances y métodos de prevención y control de la contaminación atmosférica. Fija normas de calidad del aire.
Nivel Provincial: Corrientes		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 5.067 Ley 4.731	ICAA	- Emisiones Gaseosas: - Obtención Declaración de Impacto Ambiental (cf. arts. 3, 5, L. 4731; art. 15, L. 5067). - Presentación Estudio de Impacto Ambiental (cf. art. 3, L. 4731; art. 2, Sec. II, Anexo, incs. 7), 12), L. 5067, modif. Por L. 5517). - Pago arancel por Declaración de Impacto Ambiental (Res.448/07). Disp. 4/08. Establece la suspensión y prohibición de autorizaciones sobre quemas de pajonales, pastizales, o residuos forestales, mientras no se modifiquen las condiciones climáticas y los Índices de peligro de incendios disminuyan a valores de nulo o bajo riesgo.
Nivel Provincial: Chaco		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley Nº 2.494/80	Ministerio de Salud Pública Dirección de Saneamiento Ambiental	Emisiones Gaseosas En adhesión a la Ley Nacional, declara sujetas a la disposición de esta ley a todas las fuentes capaces de producir contaminación atmosférica.
Sector: Ruidos y Vibraciones		

Ing. Rodolfo Goñi
 Director de Proyecto

MSc. Rosana Ferraro
 Ecóloga
 Coordinadora del ESIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
 Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014
 Dirección Nacional de Vialidad

Nivel Nacional		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 19.587	Ministerio de Trabajo IRAM	En todos los establecimientos, ningún trabajador podrá estar expuesto a una dosis de nivel sonoro continuo equivalente superior a la establecida en el Anexo V. La determinación del nivel sonoro continuo equivalente se realizará siguiendo el procedimiento establecido en dicho Anexo.
Sector: Residuos Especiales		
Nivel Nacional		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 24.051	MAYDS Dirección de Residuos Peligrosos (DRP)	Obtención del Certificado Ambiental Anual (CAA) Se debe inscribir en el Registro Nacional como generador, para lo mismo, se debe presentar una Declaración Jurada en formato digital, con la documentación respaldatoria. Dicho CAA tiene validez de un año, pasado este lapso de tiempo, el mismo debe ser renovado.
Nivel Provincial: Corrientes		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 5.394	ICAA	Adhesión de la Provincia de Corrientes a la Ley Nacional N°24.051 de Residuos Peligrosos.
Nivel Provincial: Chaco		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 777-R (Ex Ley 3.946) Dec. N°568/05	MAYDS	Obtención del Certificado Ambiental Anual (CAA)
Sector: Recursos Hídricos		
Nivel Nacional		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 25.688 Ley 25.675 Ley 17.520 Ley 13.064	MPFIPyS SOP Subsecretaría de Recursos Hídricos (SsRH) Subsecretaría de Coordinación de Obra Pública Federal (SsCOPF)	Permiso de Uso de Agua Pública Para utilizar agua objeto de la Ley 25.688 de presupuestos mínimos de gestión ambiental de las aguas, la norma determina que se deberá contar con el permiso de la autoridad competente. Cuando se trate de cuencas interjurisdiccionales cuyo impacto ambiental pueda ser significativo sobre algunas de las otras jurisdicciones involucradas, será necesaria y vinculante la aprobación del comité de la cuenca correspondiente.
Nivel Provincial: Corrientes		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 5.641	ICAA	Permiso de Uso de Agua Pública

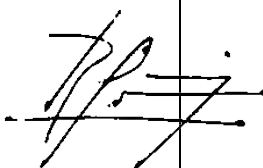
Ing. Rodolfo González
Director de Proyecto

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

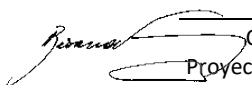
Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014
Dirección Nacional de Vialidad
Cap 1-52

Ley 5.588 Ley 5.523 Ley 5.067 Dec. Ley 191/01 Res. 397/08 Res. 282/07 Res. 250/06 Res. 075/05		Cualquier aprovechamiento de agua pública o privada y/u obras de defensas contra los efectos nocivos de las aguas, deberá encuadrarse en las previsiones de la Ley N° 5067 de Impacto Ambiental (cf. art. 56, D. L. 191/01). • Permiso o Concesión de Uso de Aguas Públicas Superficiales - Obtención de la concesión o permiso de autoridad competente en las condiciones, extensión y modalidades que determinará el respectivo título de otorgamiento del derecho de uso (cf. Tít. III, Cap. IV, Secc. I y III, art. 283, D. L. 191/01). - Cuando se solicite concesión o permiso de uso de aguas públicas navegables o flotables, interprovinciales, y sea necesario realizar obras en el cauce, antes de otorgar el permiso o la concesión, deberá requerir del Poder Ejecutivo Nacional declaración sobre si las obras proyectadas pueden obstaculizar a la navegación o afectar al régimen hidráulico del curso de agua. No podrán otorgarse permisos o concesiones cuando las obras proyectadas afecten a la navegación o al régimen hidráulico del curso o a la fauna acuática (cf. art. 96, D. L. 191/01). - Inscripción en los Registros de Permiso o Concesión de Aguas Públicas Superficiales (cf. art. 271, D. L. 191/01). - Elevar información exigida a fin de actualizar el Catastro de Aguas Provincial (cf. art. 280, D. L. 191/01). - Pagar el canon, las tasas retributivas de servicios y las contribuciones de mejoras que se fijen en razón del permiso o concesión otorgado (cf. arts. 101, 113, D. L. 191/01). - Vencido el plazo del permiso o concesión se produce el cese del uso del derecho concedido y la cancelación de la inscripción respectiva (cf. art. 118, D. L. 191/01). • Permiso o Concesión de Uso de Aguas Subterráneas - Obtención de Permiso o Concesión de Uso de Aguas Subterráneas (cf. Cap. VI, art. 283, D. L. 191/01). - Inscripción en el Registro para solicitud de Explotación y Perforación de Aguas Subterráneas, según lo estipulado en los arts. 53, 271, del Decreto Ley N° 191/01, y los requisitos exigidos en la Res. 282/07. - Toda persona física o jurídica, sea esta última pública o privada, y sus directores técnicos que realicen labores de explotación y perforación de aguas subterráneas, deberán estar inscriptos en el Registro de Empresas Perforadoras y del Personal Técnico de las mismas. (cf. Cap. VI, art. 53, art. 271, D.L. 191/01). - Cuando un aprovechamiento de agua subterránea cesare definitivamente, el concesionario
--	--	---



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto

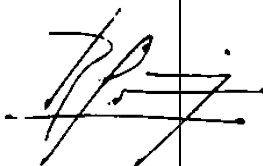


MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESI/A

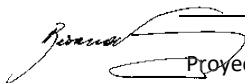
Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014
Dirección Nacional de Vialidad
Cap 1-53

		deberá comunicar de inmediato a la Autoridad de Aplicación la que dispondrá la eliminación de la inscripción del Registro respectivo y las medidas necesarias para la preservación del acuífero (cf. art. 54, D. L. 191/01). Disposición de Efluentes Líquidos El Código de Aguas prohíbe toda acción u omisión que produzca o pueda producir contaminación de las aguas. Los responsables serán sancionados con multas en conformidad con lo prescripto en el Capítulo II del Título IX del Código. Los daños directos y aquellos relacionados con la pérdida del valor del agua atribuibles a la contaminación, serán sufragados por el responsables de la misma (cf. art. 66, D. L. 191/01; art. 22, L. 25.675). Se deberá contar con autorización del tratamiento de depuración de los efluentes. Se deberá devolver lo sobrante a la fuente de origen sin alteraciones significativas en sus características físicoquímica-biológicas y sin ocasionar daño a terceros. Hasta tanto la Autoridad de Aplicación compruebe que se dispone de las instalaciones necesarias para evitar contaminación de las aguas, no se autorizará la habilitación de la concesión de uso de agua pública. Corresponderá al usuario tramitar por ante la Autoridad de Aplicación de la Ley N° 5067, la pertinente declaración de impacto ambiental (cf. arts. 56, 146, 148, D. L. 191/01).
Nivel Provincial: Chaco		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 4.255 (Modifica Ley 3.230) Dec 847 Dec. 173 Dec. 174	APA	Código de aguas, integra el sistema normativo que orienta la política hídrica y regula las relaciones jurídico-administrativas que tienen por objeto los recursos hídricos y las obras necesarias para su aprovechamiento. La Administración Provincial del Agua (APA) es la Autoridad de Aplicación del sistema normativo hídrico, con facultad y atribución jurisdiccional y de policía administrativa. Este poder comprende la administración, control y vigilancia del aprovechamiento, uso, conservación y preservación de los recursos hídricos y las actividades que puedan afectarlos. - Uso de Aguas Superficiales Toda persona física o jurídica que pretenda ser titular de derechos sobre aguas privadas, está obligada a suministrar a la autoridad de aplicación los datos que ésta requiera sobre su uso y calidad. También está obligada a inscribir su título en el "Registro de Aguas Privadas" que llevará la autoridad de aplicación. - Uso de Aguas Subterráneas Cualquier uso especial de agua subterránea, sea en el caso del propietario del terreno o en el caso de



Ing. Rodolfo Goñi
 Director de Proyecto

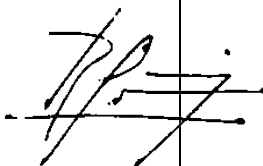


MSc. Rosana Ferraro
 Ecóloga
 Coordinadora del ESI/A

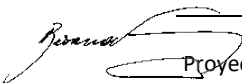
Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
 Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014
 Dirección Nacional de Vialidad
 Cap 1-54

		terceros, requerirá permiso o concesión de la Autoridad de Aplicación, fijándose en el título respectivo, el destino y demás modalidades del respectivo uso. Toda persona física o jurídica, sea esta última pública o privada, y sus directores técnicos, que realicen labores de explotación y perforación de aguas subterráneas, deberán estar inscriptos en los registros que habilitará al efecto la Autoridad de Aplicación. Efluentes Líquidos Aprueba Reglamento de las condiciones físico-químicas a que deben ajustarse las descargas de líquidos residuales, industriales y/o cloacales, agua p/riego cultivos, derrames a cursos, aguas lacustres y las aguas que se infiltran a través de suelos permeables hacia los acuíferos subterráneos. Aprueba Reglamento de Multas por Contaminación del recurso hídrico (Decreto Reg. N° 847/92).
Sector: Desmontes		
Nivel Nacional		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 26.331 D.R. 91/09 Res. 514/09 Res. 450/09 Res. 256/09 Ley 13.273 Res. 222/97	MAYDS	Las jurisdicciones que no hayan realizado su Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos no podrán autorizar desmontes ni ningún otro tipo de utilización y aprovechamiento de los bosques nativos (cfr. arts. 7º, 8º, L. 26.331). Para el otorgamiento de la autorización de desmonte será obligatorio el procedimiento de EIA; además se deberán cumplir los siguientes requerimientos: - Autorización por parte de la A. A. de la jurisdicción correspondiente (cf. arts. 13º, 14º, L. 26.331). - Para realizar desmontes de bosques nativos de cat. III, los interesados deberán además sujetar su actividad a un Plan de Aprovechamiento del Cambio de Uso del Suelo (cf. art. 17, L. 26.331). En el caso de verificarse daño ambiental presente o futuro que guarde relación de causalidad con la falsedad u omisión de los datos contenidos en los Planes de Manejo Sostenible de Bosques Nativos y en los Planes de Aprovechamiento de Cambio de Uso del Suelo, las personas físicas o jurídicas que hayan suscripto los mencionados estudios serán solidariamente responsables junto a los titulares de la autorización (cf. art. 20, L. 26.331). - Prohíbe la quema a cielo abierto de los residuos derivados de desmontes o aprovechamientos sostenibles de bosques nativos (cf. art. 15, L. 26.331). - Exige que en todo proyecto de desmonte o manejo sostenible de bosques nativos se reconozcan y respeten los derechos de las comunidades indígenas originarias del país que tradicionalmente ocupen esas tierras (Cf. art. 19º, L. 26.331)



Ing. Rodolfo Goñi
 Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
 Ecóloga
 Coordinadora del ESlA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
 Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014
 Dirección Nacional de Vialidad
 Cap 1-55

Nivel Provincial: Corrientes		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
L. 5.590 L. 5.175 D.R. 1014/01 L. 5067 L. 5517 L. 4.736 D. L. 18/00 L. 4731 Res. 448/07	ICAA Ministerio de Producción, Trabajo y Turismo (MPTyT) Dirección de Recursos Forestales (DRF)	- Intervención Bosques Nativos y/o Implantados - Obtención Declaración de Impacto Ambiental (cf. arts. 3, 5, L. 4731; art. 15, L. 5067, L. 4.736). - Presentación Estudio de Impacto Ambiental (cf. art. 3, L.4731; art. 2, Sec. II, Anexo, incs. 7), 12), L. 5067, modif. Por L. 5517). - Pago arancel por Declaración de Impacto Ambiental (Res. 448/07). - Quema de pastizales Disp. 4/08. Establece la suspensión y prohibición de autorizaciones sobre quemas de pajonales, pastizales, o residuos forestales, mientras no se modifiquen las condiciones climáticas y los índices de peligro de incendios disminuyan a valores de nulo o bajo riesgo.
Nivel Provincial: Chaco		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 6.409 Disp. 037/10 Disp. 041/10	Dirección de Bosques	Limpieza de áreas quemadas y/o eliminación de especies invasoras Solicitar el Plan de Manejo Sostenible de Aprovechamiento de Limpieza de Áreas quemadas y/o eliminación de Especies. La vigencia será de 2 (dos) años, el mismo deberá ser realizado por ing. Forestal o Ing. Agrónomo
Ley Nº 5.583/05	Dirección de Bosques	Declara al algarrobo (prosopisspp), de interés social, económico, ambiental y estratégico para la provincia del Chaco. Crea el consejo asesor interjurisdiccional e interdisciplinario del algarrobo chaqueño, en el marco de la ley de bosques 2386, sus modificatorias y reglamentaciones correspondientes, el que actuara en el ámbito del ministerio de la producción, con carácter vinculante, para la coordinación de acciones referidas a la investigación, extensión, forestación, reforestación, manejo, explotación, industrialización y comercialización, con el fin de asegurar la conservación de la especie.
Sector: Áreas Protegidas		
Nivel Nacional		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 26.331 D.R. 91/09 Res. 514/09	MAYDS Administración de Parques Nacionales (APN)	Autorización para realizar desmontes de bosques nativos de la categoría III. Cumplimiento de un Plan de Aprovechamiento del Cambio de Uso del Suelo (cf. art. 17, L. 26.331; Res. 16/94). Los Planes de Manejo Sostenible de Bosques Nativos y los Planes de Aprovechamiento del Cambio de Uso del Suelo

Ing. Rodolfo G. Gómez
Director de Proyecto

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-56

Res. 450/09 Res. 256/09 Ley 25.335 Ley 23.919 Ley 22.351 Dec. 453/94 Dec. 2148/90 Res. 74/02 Res. 185/98. Res. 16/94		requerirán de la evaluación y aprobación de la A.A. de la jurisdicción en forma previa a su ejecución y deberán ser suscriptos por los titulares de la actividad y avalados por un profesional habilitado, inscriptos en el registro que se llevará al efecto en la forma y con los alcances que la A.A. establezca (cf. art. 18, L. 26.331). Daño Ambiental. Que guarde relación de causalidad con la falsedad u omisión de los datos contenidos en los Planes de Manejo Sostenible de Bosques Nativos y en los Planes de Aprovechamiento de Cambio de Uso del Suelo, las personas físicas o jurídicas que hayan suscripto los mencionados estudios serán solidariamente responsables junto a los titulares de la autorización (cf. art. 19, 20, L. 26.331).
Nivel Provincial: Corrientes		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 5.175 D.R. 1014/01 Ley 5.067 Ley 4.736 Ley 4.731 Dec. 876/05 Res. 448/07	ICAA	Cambio de uso de áreas naturales protegidas: Obtención Declaración de Impacto Ambiental (cf. arts. 3, 5, L. 4731; art. 15, L. 5067, L. 4.736). Presentación Estudio de Impacto Ambiental (cf. art. 3, L. 4731; art. 2, Sec. II, Anexo, incs. 7), 12), L. 5067, modif. Por L. 5517). Pago arancel por Declaración de Impacto Ambiental (Res. 448/07). Cambios substanciales en el uso previsto para los planes de manejos de áreas naturales protegidas: Obtención Declaración de Impacto Ambiental (cf. arts. 3, 5, L. 4731; art. 15, L. 5067, L. 4.736). Presentación Estudio de Impacto Ambiental (cf. art. 3, L. 4731; art. 2, Sec. II, Anexo, incs. 7), 12), L. 5067, modif. Por L. 5517). Pago arancel por Declaración de Impacto Ambiental (Res. 448/07). Bosques Nativos: Autorización previa de la autoridad de aplicación para la realización de trabajos de desmonte en las márgenes de cursos de agua y para la eliminación de montes por medios químicos (cf. art. 6, L. 5.175). Cuando por razones de interés general se considere necesario afectar bosques nativos para otros destinos, se requerirá el dictado de una ley especial que lo autorice (cf. art. 8, L. 5.175).
Nivel Provincial: Chaco		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley Nº 4.358/96 Dec. 1940/01	Ministerio de Producción Subsecretaría de Recursos Naturales	Tiene como finalidad conservar y promover lo más representativo y valioso del patrimonio natural de la provincia, como etapa previa a la implementación de medidas generales de protección para todo el

Ing. Rodolfo González
Director de Proyectos

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESI/A

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014
Dirección Nacional de Vialidad
Cap 1-57

	Dirección de Fauna y Áreas Naturales Protegidas	territorio a fin de asegurar la sustentabilidad de los sistemas naturales en todo el área provincial; instituir el funcionamiento organizado de un sistema provincial de aéreas naturales protegidas con sus respectivos objetivos de conservación, que comprenda aquellos ambientes de la provincia del chaco que por la excepcionalidad de sus valores naturales merezcan ser conservado en beneficio de la población y de las futuras generaciones, cuando se declaren afectados por las disposiciones de la presente legislación; tender a que el sistema de aéreas protegidas se constituya en una red interconectada a través de corredores, para contribuir al desenvolvimiento normal de los ecosistemas; propiciar la participación de sus habitantes en la determinación, administración y desarrollo de las aéreas naturales protegidas, con los acuerdos de concertación que se celebre, a fin de promover el desarrollo integral de la comunidad, respetando sus particularidades culturales, y asegurar la protección de los ecosistemas.
Sector: Residuos Sólidos Urbanos		
Nivel Nacional		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 25.916		Ley de presupuestos mínimos de gestión ambiental de residuos domiciliarios
Nivel Provincial: Corrientes		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 25.916	ICAA Municipios del AMGC	El Gobierno provincial se encuentra en proceso de formulación del Plan Provincial de Residuos Sólidos Urbanos que luego integrará la Estrategia Nacional. Plantas de tratamiento, recuperación y disposición temporal o final de residuos sólidos urbanos. Obtención Declaración de Impacto Ambiental (cf. arts. 3, 5, L. 4731; art. 15, L. 5067). Presentación Estudio de Impacto Ambiental (cf. art. 3, L. 4731; art. 2, Sec. II, Anexo, incs. 7), 12), L. 5067, modif. Por L. 5517). Pago arancel por Declaración de Impacto Ambiental (Res. 448/07). Transporte Residuos Domiciliarios. Se deben cumplir requisitos establecidos en el Anexo S, L. 24.449, D.R. 779/95, aplicable en Corrientes por L. 5.037, D. R. 4695/97, y normas modificatorias).
Nivel Provincial: Chaco		
Normativa aplicable	Autoridad de Aplicación	Permisos operacionales
Ley 7.034 Ley 7.963	Ministerio de Planificación y Ambiente	Predios destinados a la separación, clasificación y disposición final de residuos sólidos urbanos. Conformidad de la autoridad provincial y municipal. Presentación de Evaluación de Impacto Ambiental y Audiencias Públicas. Adicionalmente, el predio deberá contar con un espacio perimetral interno que actúe como control de propagación horizontal de fuego. La autoridad de aplicación podrá exigir la disposición final de los residuos sólidos asimilables a urbanos en celdas diferenciadas.

Ing. Rodolfo Goñi
 Director de Proyecto

MSc. Rosana Ferraro
 Ecóloga
 Coordinadora del ESlA

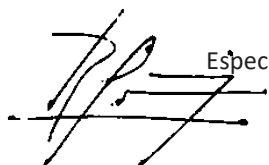
Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
 Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014
 Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-58

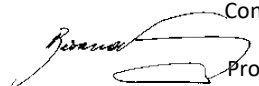
1.6. Autores del Estudio

Dirección del estudio	ING	RODOLFO GOÑI
	ING	G. BARLETTA
Coordinación	ING.	A. GONZALEZ
	ING	MARTIN ORIOLI
Equipo relevam. topográfico	AGRIM	JORGE DONNINI
	AGRIM	MARIO MAYOL
	ING	EDUARDO CAPDEVILA
	DR	ARMANDO MASSABIE
Equipo geotécnico y geomorfológico	ING	ROBERTO LONGARZO
	ING	PABLO TORRES
	ING	ARIEL FRACALOSI
	ING	RICARDO BARLETTA
Pavimentos	ING	GUSTAVO MILIONE
	ING	ANDREA GONZALEZ
Equipo vial	ING	MARIANO MANSILLA
	ING	GRACIELA GLADE
Equipo puentes	ING	HUGO CORRES PEIRETTI
		MARIO PELLICORI
	ING	ANDREA GONZALEZ
Señalización	ING	GRACIELA GLADE
Iluminación	ING	MARTIN ORIOLI
	ING	MIGUEL MAURIÑO
Equipo Hidrología e Hidráulica	ING	MIGUEL WILDE
	ING	DANIEL BACCHIEGA
	ARQ	HECTOR ECHECHURI
	LIC.	ROSANA FERRARO
Estudio de Impacto Ambiental	LIC.	MÓNICA BURMESTER
	LIC	MOIRA CARRIO
	ARQ.	CARLOS SCORNIK
Estudio económico	ING	DANIEL BORTOLIN
Estudio tránsito	ING	DANIEL BORTOLIN
ITS	ING	GUILLERMO THOSS
MENSURAS		GUSTAVO VEXELMAN
	ING	ANDREA GONZALEZ
Cómputos y presupuestos	ING	MARTIN ORIOLI
	ING	GRACIELA GLADE
	ING	ANDREA GONZALEZ
	ING	MARTIN ORIOLI
	ING	GRACIELA GLADE



Especificaciones técnicas

Ing. Rodolfo Goñi
 Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
 Ecóloga
 Coordinadora del EsIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
 Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
 Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la
 RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

1.7. Acciones de consulta. Personas Entrevistadas, entidades consultadas, y documentación básica. Preguntas formuladas y respuestas.

1.7.1. Reuniones de Trabajo

El desarrollo de los Estudios técnico y ambientales ha tenido un proceso interactivo con la DNV en primer lugar a través de los diferentes estamentos de su estructura nacional y regional, así como con representantes de los sectores con competencia y decisión a nivel provincial.

En ese proceso, que lleva alrededor de dos años, se han expuesto y discutido cuestiones relevantes que orientan la toma de decisiones para la resolución del Proyecto.

A continuación, se efectúa una síntesis de las reuniones y encuentros de trabajo más significativos.

13/05/2016

Se llevó a cabo una reunión informativa sobre del Proyecto ante las autoridades de la DNV.

En la misma se misma se expusieron los avances sobre aspectos correspondientes a ingeniería de Proyecto como, alternativas de la traza, Geomorfología, Hidrología e Hidráulica, Dinámica fluvial y estabilidad morfológica, navegabilidad. Asimismo, se informó sobre los avances registrado en cuanto al análisis del área de influencia ambiental.

En dicha reunión estuvieron presentes el Director General de Ingeniería y Operaciones Ing. Juan M. Campana, la Coordinadora de Proyectos Ing. Ema Albrieu, la Subgerente de Proyectos Julieta Eusebio y otros técnicos de la DNV.

Como conclusión de las exposiciones e intercambio de opiniones con los funcionarios técnicos presentes, la DNV definió la traza a asignarle al proyecto del puente y accesos, lo que queda consignado en los Términos de la Addenda suscripta por la DNV y la UTE con fecha 17/05/2017 modificatoria de los alcances del Contrato Original.

04/08/2016

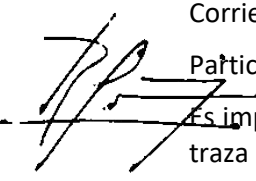
Con el mismo objetivo que la anterior se lleva a cabo, en dependencias a de la Dirección Nacional de Vialidad, una reunión informativa de la que participan autoridades provinciales y de los distritos de la DNV.

La temática expuesta incluyó aspectos correspondientes a ingeniería de Proyecto como, alternativas de la traza, Geomorfología, Hidrología e Hidráulica, Dinámica fluvial y estabilidad morfológica, navegabilidad y el análisis de las encuestas sobre tránsito realizadas en el Puente Gral Belgrano. Se informó, asimismo, sobre los avances registrado en cuanto al análisis del área de influencia ambiental.

A la misma asistieron los ministros de Obras y Servicios de las provincias de Corrientes Ing. Anibal Godoy y del Chaco Arq. Fabian H. Echezarreta; el Secretario de Planeamiento de la Provincia de Corrientes y la Gerente Regional del NEA de DNV Ing. Ingrid Jetter.

Participaron de la misma, funcionarios y técnicos de los respectivos distritos de la DNV.

Es importante señalar que de los resultados de esta reunión surgió el acuerdo preliminar sobre la traza adoptada por parte de la DNV.

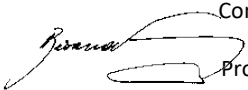

Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto**29/08/2017**

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-60


MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

En esta fecha y a solicitud de la UTE se llevó a cabo una reunión con las autoridades de la DNV, en la sede del Distrito Regional N°10 de la provincia de Corrientes

La misma tuvo como asistentes a los representantes de Casa Central Ing, Mayra Martínez (Sugerente de Estudios y Proyectos), y las ingenieras Luciana Gastaldi y Nilda de la Fuente; la Gerente Regional del NEA Región V Ing. Ingrid Jetter y de los Distritos Regionales N°11 (Corrientes) Ing. José Andriani y Ramón Ayala y N°18 (Chaco) y el ing. Carlos Londra.

En dicha reunión se expusieron las trazas alternativas estudiadas poniendo particular tratamiento para la alternativa adoptada por la DNV indicando las ventajas y desventajas de las mismas, se intercambiaron opiniones, y se atendieron sugerencias y comentarios sobre las razones expuestas.

Finalizada la misma, se entregaron los archivos de la presentación a las autoridades y se discutieron y tomó nota de requerimientos locales.

02/10/2017

En la sede de la DNV se lleva a cabo una reunión a la que asistieron funcionarios y técnicos del nivel de conducción. De la misma participaron, junto a la Coordinadora de Proyectos, Ing. Ema Albrieu, el Subgerente de Puentes Ing. Arturo Petrini y el Ing. Hugo Lucero integrante de dicha subgerencia; el Subgerente de Tránsito Ing. Diego González; el Subgerente de Factibilidad Económica Ing. Mirta Vázquez; y de Gestión Ambiental Ing. Marie Hernández. Asimismo, asistieron técnicos de las respectivas subgerencias.

En la misma se expuso el avance de los Estudios a la luz de los resultados de los intercambios producto de reuniones anteriores y se convalidó la traza adoptada por la DNV.

14/11/2017

En esta reunión de trabajo se expusieron nuevamente ante la Gerente Regional del NEA Región V, Ing. Ingrid Jetter y personal de la DNV Distrito Regional N°11 Corrientes y del Distrito Regional N°18 Chaco los ajustes que surgieran a la traza antes expuestas, teniendo en cuenta los respectivos intercambios de opiniones sucedidos desde la última reunión con este nivel de trabajo, a lo que se sumó la decisión de Casa Central de la DNV sobre la preferencia de traza a adoptar.

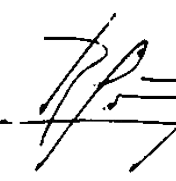
12/12/2017

En esta oportunidad se llevó a cabo una reunión de trabajo en la sede de la DNV, de la que participaron la Gerente de Planificación Ing. Silvina Criveler, personal de las distintas Subgerencias, e integrantes de la UTE.

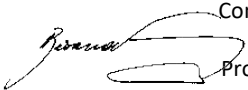
En dicha reunión se analizaron cuestiones vinculadas con el Informe "Preliminar II" presentado por la UTE, identificándose algunos aspectos que requerirían mayor tratamiento y definición.

También se informó que el Proyecto en estudio formaría parte del programa de Participación Pública-Privada de la DNV y que se había acordado una reunión de trabajo en dependencias del Banco Interamericano de Desarrollo para exponer las características y avances de los Estudios técnicos y ambientales del Proyecto teniendo en cuenta la posibilidad del financiamiento parcial por parte del BID del mismo.

09/01/2018


Ing. Rodolfo Goni
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014


MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EslA

Dirección Nacional de Vialidad

En esta fecha se llevó a cabo una reunión de trabajo en la sede del Banco Interamericano de Desarrollo del BID, de la que participó personal del BID, funcionarios y técnicos de la DNV e integrantes del equipo técnico de la UTE.

De esta reunión participaron en Ing. Juan Manuel Leaño por el BID (sede Buenos Aires), la Gerente de Planificación Ing. Silvina Crivelero y personal técnico por la DNV, el Director de los Estudios Técnicos y Ambientales del Proyecto Ing. Rodolfo Goñi, especialistas del campo económico, de ingeniería y ambiental por la UTE y desde Washington los especialistas del campo ambiental Natasha K. Ward (especialista Sr. Ambiental), Robert Langstroth (especialista Sr. en biodiversidad) y Julio Rojas (especialista social).

La mesa trabajo se amplió con una teleconferencia con el personal del BID en la sede de Washington con los que se analizaron aspectos salientes de los avances de los estudios técnicos y ambientales, consultas sobre la documentación disponible por ellos y exponiendo, solicitud de envío de material complementario, salvaguardas a cumplimentar, requisitos procedimentales y de contenido a los que deberían ajustarse los estudios en el marco de las normativas vigentes en el Banco para proyectos de estas características.

En esta oportunidad se anunció también la próxima venida de una misión para conocer detalles del Proyecto y del área en la que se desarrolla el mismo.

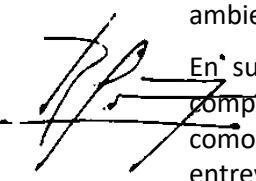
29-31/01/2018

Entre esas fechas se desarrolló una agenda de trabajo "in situ" teniendo en cuenta que las reuniones y tareas se desarrollaron en el área de Influencia de los Estudios, las ciudades de Resistencia y Corrientes y sus respectivas áreas de influencia. La misma tuvo, como objetivos centrales, el tomar contacto con los contextos sociales y ambientales de las trazas resultado del análisis de alternativas, para los tres componentes del Proyecto (Circunvalación Corrientes, Circunvalación Resistencia, Puente Conexión Corrientes a Resistencia).

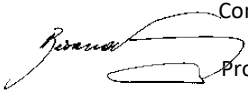
Dicha agenda, de la que formó parte una Misión del BID de Salvaguardas Ambientales y Sociales para la Conexión Vial Resistencia-Corrientes incluyó acordar el alcance y el cronograma de la Evaluación de Impacto Ambiental y Social, el Plan de Gestión Ambiental y Social, el Plan de Reasentamiento y las Consultas Públicas para el Proyecto, verificar si los recursos/capacidades son suficientes para realizar los estudios y consultas necesarias dentro del cronograma acordado, y de no ser así, analizar opciones de fortalecimiento, así como y acordar un cronograma y metas para los estudios/consultas y la revisión y publicación por el BID.

De esta agenda de trabajo participaron por el BID los especialistas Natasha Kate Ward (Especialista Sr. Ambiental), Robert Langstroth (Especialista Sr. en Biodiversidad), Julio Rojas (Especialista Social); Horacio Civelli (Consultor Ambiental), Martin Sosa (Consultor de Transporte); por la DNV la Ing. Silvina Crivelero (Coordinadora de Planeamiento) y Sabina Yuni (Ingeniera Ambiental) y personal de las oficinas de la DNV Regional de Chaco y Corrientes; por la equipo de la UTE el Ing. R. Goñi (Director de los Estudios Técnicos y Ambientales) y los especialistas ambientales Héctor Echechuri y Rosana Ferraro.

En su desarrollo, junto al trabajo de campo de reconocimiento de las características de los componentes del Proyecto y área de influencia directa, en particular componentes significativos como la Laguna Brava en Corrientes o el sitio RAMSAR en Chaco, se efectuaron reuniones y entrevistas con distintos actores institucionales y sociales.


Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014


MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Dirección Nacional de Vialidad

En la Provincia de Corrientes se efectuó una reunión de trabajo con el Ing. Mario R. Rujana, titular del Instituto Correntino del Agua y el Ambiente (ICAA) y personal del mismo y el Sr. Ministro de Obras y Servicios Públicos Ing. Bernardo Rodriguez.

En la Provincia de Chaco la entrevista se llevó a cabo con la Ingeniera María Elina Serrano, Ministra de Planificación, Ambiente e Innovación Tecnológica, junto a personal de la Subsecretaría de Medio Ambiente de dicho Ministerio.

La rueda de entrevistas se completó con las efectuadas con la Fundación Gran Chaco y el Centro de Ecología Aplicada del Litoral.

En todas ellas se expusieron y analizaron aspectos salientes del Proyecto en estudio, así como cuestiones normativas y procedimentales de cada una de las jurisdicciones implicadas en el mismo en lo que hace a la evaluación de impacto ambiental y la complejidad de una obra de estas características.

El Banco dejó clara su opinión en cuanto que la EIAS debe ser un solo estudio para todo el proyecto, lo cual será debidamente sometido a las entidades correspondientes en cada Provincia. Esta opinión fue compartida por los especialistas de la UTE y acompañada por los representantes institucionales presentes

No obstante, estos últimos hicieron notar la necesidad de que cada jurisdicción solo podría dar la viabilidad ambiental a lo específico del Proyecto radicado en su jurisdicción, por lo que se requerirían dos presentaciones y dos aprobaciones de las EIAS.

En todas las entrevistas se recogieron opiniones de aceptación o francamente favorables para el Proyecto, así como de la necesidad de resolver cuestiones de relevancia para la región con la interconexión entre ambas ciudades, sus provincias y la región.

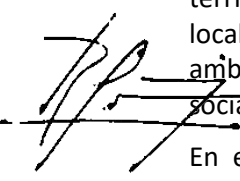
1.7.2. Resultado de las entrevistas realizadas a actores sociales gubernamentales y de la sociedad civil.

Este apartado forma parte de la presentación que analiza en forma integral la construcción del Segundo puente sobre el río Paraná, al Sur de las ciudades de Resistencia y de Corrientes, incluyendo así mismo el trazado de las vías de circunvalación del Área Metropolitana del Gran Resistencia (AMGR) y la ciudad de Corrientes y sus alrededores.

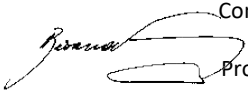
A través de la mirada de las ciencias sociales, en este estudio, queda puesta en evidencia la necesidad de la construcción del Segundo Puente Chaco-Corrientes, con la reflexión y las palabras de actores sociales calificados para opinar sobre dicho proyecto. A tal efecto se trata de una obra incluida mediante la operatoria de PPP, es decir, por medio de la ley N° 27328 de la Nación. (Operatoria, Participativa, Pública y Privada)

La selección y posterior clasificación de actores sociales fue el resultado de dos miradas desde ángulos bien diferenciados: El primero de ellos, fija su atención en los procesos de transformación territorial en marcha (globalización, sistema económico creciente y nuevo rol del Estado en la localización y crecimiento urbano) a través de grandes obras de la mano de la planificación urbana ambiental y el segundo, se centra en los habitantes de las ciudades en su dimensión de actores sociales o sujetos políticos.

En este contexto, el estudio está referido a la presencia de actores sociales o stakeholder, individuales o colectivos, en espacios particulares de influencias en decisiones estatales sobre las políticas "menos duras", en tanto que las decisiones económicas y las representaciones políticas



Ing. Rodolfo Goh
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EslA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

tienden más bien a constreñirse a ámbitos privados. Dentro de esa vertiente participativa, se conduce a actores sociales sujetados dentro de una lógica de reproducción de roles de espacios y contenidos predeterminados. (Barrera, 2010: 108)

Los estamentos del Estado aparecen, en este sentido, como una superestructura que ordena y coordina los intereses diversos de las diferentes categorías de actores sociales. Sin embargo, subyace en este concepto la idea de consensualidad en tanto se analiza el interés de cada actor y se los clasifica, por ejemplo; Estado, (organismos públicos, nacionales, provinciales y locales) y también, a la sociedad civil; asociaciones, colegios de profesionales, etc., así como también los sindicatos.

Todos ellos han brindado con su experiencia y experticia, sus opiniones respecto de la factibilidad de la obra de la construcción del Segundo Puente, identificando las oportunidades y sus riesgos, así como también la aceptabilidad de la obra, su alcance, y la sustentabilidad de la misma, entre otros indicadores.

Los Objetivos planteados en este mapeo y relevamiento de actores sociales son los siguientes:

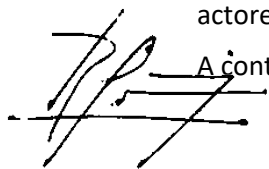
- Analizar las miradas de los actores sociales de manera integral de modo que se visualice la información recogida en las dimensiones social, espacial y temporal, brindando una perspectiva del trabajo de campo como un todo.
- Consultar sobre las Trazas de las Circunvalaciones de Resistencia y Corrientes y la ubicación del 2do Puente.
- Obtener información sobre la aceptabilidad, el alcance, la factibilidad y la sustentabilidad de la obra en ámbitos locales y regionales.
- Relevar con los diferentes actores sociales la visión de riesgo y oportunidades de mejora en relación con Proyecto en general.
- Obtener la información necesaria para elaborar un primer mapa de Actores Sociales (AS)

1.7.2.1. La cuestión metodológica: sus diferentes pasos

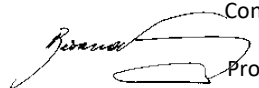
El enfoque metodológico está estructurado en una sucesión de pasos: 1) propuesta inicial de clasificación e identificación del territorio, 2) funciones y roles de cada actor, teniendo en cuenta sus intereses políticos por participar en la gestión local o provincial o intereses de la comunidad, por ser referente de asociaciones, fundaciones, cámaras o colegio de profesionales, 3) análisis de actores sociales de las problemáticas ambientales teniendo en cuenta los riesgos y oportunidades de la obra en cuestión, 4) elaboración de una matriz, en la que se señala el alcance, la aceptabilidad de la Obra, factibilidad entre otros indicadores siguiendo la propuesta metodológica de Pozo Solis (2007), reelaborado ad hoc para este trabajo por Mónica Burmester.

Se aclara que toda la información obtenida en los trabajos de campo, (entrevistas) a actores sociales fue registrada con un número de registro y en la lista de los mismos se identifican los actores con nombre y apellido. (ANEXO 1)

A continuación, se detalla la metodología adoptada:



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EslA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

	Propuesta inicial de clasificación	¿Cómo hacerlo?	Posibles actores
PASO 1	Consiste en identificar ni bien se inicia la intervención a las instituciones, grupos organizados o personas que podrían ser relevantes en función del proyecto de acción o investigación. Para proyectos de intervención, resulta clave identificar en forma concreta los posibles actores con las que se vincularán, que tipo de relaciones se establecerá con ellos y cuál será el nivel de participación de cada uno de los actores.	-Reunir un grupo de informantes con diferentes perspectivas y experiencias.	Instituciones públicas: Organismos Públicos (nacional, provincial o local) con incidencia en la zona.
		-Listado de diferentes actores.	Instituciones privadas: Cámaras de Constructores
		-Clasificación por grupos de actores, (cluster) para reconocer a los más importantes.	Cámara de turismo de la pcia de Corrientes y del NEA.
			Fundaciones y ONG Ambientales.
			Sindicatos
PASO 2	Identificación de funciones y roles de cada actor		Comentarios sobre su adaptación a nuevos proyectos
	Para propuestas de intervención, el objetivo es reconocer las principales funciones y percepciones de los actores sociales del proyecto o programas así como identificar las posibles acciones que podrían desarrollar los actores sociales e institucionales perfilando una red de alianzas interinstitucionales en relación con la propuesta de intervención.		Para un proyecto de evaluación, este momento podría aportar una descripción de las estrategias de actores.
PASO 3	Análisis de actores y antecedentes de la cuestión	Percepciones de los actores respecto de las oportunidades	Percepciones respecto al riesgo
	Acá se busca realizar un análisis de los diferentes actores de cara al proceso consultivo.	a)socioeconómica b) ambientales c)Simbólica cultural	a)socioeconómica b) ambientales c)Simbólica cultural
PASO 4	Elaboración de la matriz	Ámbito de implementación	
	Para proyectos de intervención este paso debiera aportar un cuadro de doble entrada donde se ubiquen a los actores según su grado de poder (alto, medio, bajo) y su posición respecto a la propuesta de intervención (a favor, indiferentes y opuestos). Esto se puede hacer mediante la discusión entre los participantes (ver ejemplo 1 y 2).	El cuadro de doble entrada, en el caso del proyecto debiera combinar actores sociales con el ámbito de implementación:	
		a) Aceptabilidad de todos los actores involucrados sobre al Proyecto.	
		b) Alcance del Proyecto: Que tenga un amplio alcance en las comunidades y que el beneficio no quede en pocos para que favorezca a una mayor cantidad de población.	
		c) Adopción: Que es realista y fácil de adoptar.	
		d)Factibilidad: Entendida como recursos disponibles: d.1) que sea apropiado para los recursos disponibles; d.2) que pueda ser implementado a un costo accesible.	
		e) Sustentabilidad: que sea sostenible en el largo plazo. Es un conjunto de aspectos a explorar a medida que se diseñe el MAS.	

Tabla 2. Esquema metodológico general

Es importante, en este momento, definir dos cuestiones centrales: i) ¿Qué es un actor social? Y ii) ¿qué se entiende por un mapa de actores sociales?

Para comprender el concepto de mapa de actores sociales es necesario entender el concepto de actores sociales o “stakeholder” (en este caso visto como sinónimo). Los actores sociales pueden ser: personas, grupos, organizaciones que tienen interés en el proyecto o programa. Ahora bien, los actores clave son usualmente considerados como aquellos que pueden influenciar significativamente (positiva o negativamente una intervención) o son muy importantes para que una situación se manifieste de determinada forma.

Ing. Rodolfo Goni
Director de Proyecto

Según el glosario adoptado, un actor es toda unidad generadora de acción o relación social, sea un individuo o un todo colectivo (grupo o asociación) que enlaza a su acción un sentido subjetivamente mentado, consciente o inconsciente (Weber en Tapella, 2007); sin embargo es necesario señalar que los actores sociales o “stakeholder” se identifican y definen en relación a una cuestión en particular, ya sea intervención externa en este caso el proyecto mismo que va a tener presencia en el territorio.

En este sentido, esos actores no accionan en forma solitaria sino de manera interdependiente en un territorio; es decir lo hacen articulados con otros agentes con los que establecen acuerdos y convenios a través de los que se relacionan entre sí y van conformando redes (Benko, en Lombardo, 2009: 78)

1.7.2.2. Resultados

PASO I. Propuesta inicial de clasificación e identificación del territorio del Proyecto Segundo Puente Chaco - Corrientes y las Vías de Circunvalación

Encuadre teórico del puente

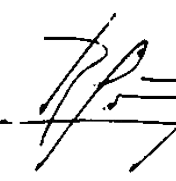
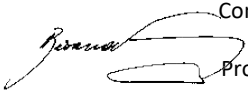
El Puente General Belgrano y el “Segundo Puente” a construir, se han convertido en territorios retóricos. Son ejes, caminos trazados por las personas que conducen de un lugar a otro. Las intersecciones son lugares donde la gente se cruza, se encuentra y se reúne, que fueron diseñados a veces para satisfacer la necesidad del cruce de una época, hoy las necesidades del cruce son otras, se prioriza el intercambio que puede ser de distinto índole; económico, de ideas, de formación de salud y laborales, entre otros, también a diferentes destinos; local, regional internacional y continental.

Nos adscribimos al concepto de Augé (1992) que define a estos sitios “los puentes”, como “no lugares”, son sitios en que hoy priman las relaciones contractuales y utilitarias, constituyen fenómenos espaciales genuinamente nuevos y peculiares, característicos de la “supermodernidad”, que la define en tres categorías: la aceleración de la historia (ligada a la rapidez de la información), el encogimiento del planeta (ligado a la circulación acelerada de individuos e imágenes e ideas) y la individualización de los destinos (ligada a los fenómenos de la desterritorialización).

Sin embargo, pese a la importancia que Augé otorga a los “no lugares” es necesario conservar la medida de su significación. Como él mismo ha dicho en diversas ocasiones los lugares y los no lugares “se entrelazan” (Augé, 1992)

Es evidente que estos lugares están integrados por un complejo conjunto de relaciones sociales, de redes, que se entrecruzan a escala espacial de orilla a orilla y a su vez manteniendo la identidad de cada lugar, consolidando el Área Metropolitana Gran Resistencia (AMGR) y la ciudad de Corrientes y sus alrededores. Dos ciudades con tendencias territoriales aparentemente contradictorias pero funcionales entre sí.

Desde la perspectiva temporal los Actores Sociales locales informan que la sociedad viene pidiendo el nuevo puente desde hace 40 años. Entre las razones, dicen: “... que *“el Puente se hizo Chaco”*”. Aclarando que sus medidas para el paso del tránsito fueron reducidas de expreso por razones estratégicas. (reg. 15)


Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto
MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-66

Continúan diciendo que, en el año 1993, durante la intendencia de Romero Feris (en la ciudad de Corrientes) se incluyó un estudio de factibilidad para un segundo puente en el marco de la conexión interoceánica Chile – Brasil, que incluía conexión ferroautomotor”.(reg. 15)

En este testimonio vemos la ruptura en la historia geopolítica de nuestro continente. Antes se tenían en cuenta las fronteras, hoy el paradigma es otro, en la década de los 90 las tendencias territoriales marcan un proceso de expansión de grandes áreas, áreas metropolitanas y su evolución es hacia una morfología de archipiélago urbano o metrópolis – red, donde se prioriza la fluidez. (Cicoella y Migniqui, 2009).

Los citados autores sostienen que la fluidez aparece junto a la flexibilidad como uno de los pilares del nuevo esquema productivo y económico. Al aumentar los flujos aumenta la velocidad de los mismos, como condición sine qua non de la eficiencia, la productividad, la flexibilidad y el éxito empresarial y del propio sistema económico. (Cicoella y Magniqui, *op. Cit.*)

Al justificar la obra, se tiene en cuenta los casos analizados de Actores Sociales de Organismos Públicos y se identifica en sus discursos sobre la vía Chaco – Corrientes cómo: “...*Corredor Bioceánico, del Mercosur, vía Transversal de los países Latinoamericanos, la conexión Bolivia - Paraguay, al Paso de Jama, Interoceánica, Chile Brasil, etc.*”, siendo éstas denominaciones algunas que ya están incorporadas en sus discursos políticos, teniendo en ambas orillas los AS, un conocimiento de inserción del ámbito espacial en el sistema territorial micro regional, provincial, nacional e internacional.

En esta tabla se explicita en cifras, el número de habitantes locales que se verán beneficiados con la obra.

Municipios	Población (habitantes)	Superficie (has)
Fontana	32.027	2.503
Puerto Tirol	10.876	8.000
Puerto Vilelas	8.878	1.800
Resistencia	291.720	20.196
Puerto Barranquera	54.715	5.339
Corrientes Capital	358.233	50.000
Riachuelo	3668	20.000
Total	760117 habitantes	105.370,25has

Tabla 3. Municipios beneficiados por la obra. Fuente: INDEC, 2010.

La ciudad de Resistencia constituye el motor de crecimiento del área Metropolitana, “manifestando una tendencia de afianzarse tanto cuantitativa como cualitativamente, hecho que se manifiesta no sólo con las cifras demográficas sino también en las económicas, financieras, de transporte, comunicaciones y de servicio en general”. (Valdez, 2009)

Es una provincia con una diversidad de población que hace a su riqueza y a su diversidad cultural, sobre todo con los Pueblos Originarios y en su momento, con inmigrantes de ultramar y criollos.

Ing. Rodolfo González
 Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
 Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
 Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

MSc. Rosana Ferraro
 Ecóloga
 Coordinadora del ESlA

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-67

La ciudad de Corrientes fue fundada en 1588 por San Juan de la Vera de las Siete Corrientes y la administración pública es su principal actividad, destacándose también los centros universitarios (Universidad Nacional del Nordeste, UNNE) prestigiosos centros de salud y ofrece el mejor lugar de turismo de la región.

Se destaca a la etnia Guaraní que marcó la cultura de la región, conjuntamente con los Charrúas y otros pueblos originarios.

Antes de la construcción del Puente General Belgrano, (1973) se cruzaba el río en balsa, éstas salían desde Puerto Barranquera, provincia del Chaco, a la costa de la ciudad de Corrientes. También había “vaporcitos”, como medio alternativo que hacían el cruce varias veces al día. (Reg 6).

En la década del 70 que se inicia la construcción del Puente General Belgrano que fue habilitado en 1973. Dicho puente es un viaducto sobre la Ruta Nacional Nº 16, en el tramo Argentino del río Paraná que une las ciudades de Resistencia en la provincia del Chaco y la ciudad de Corrientes (en la provincia homónima) a pocos km de la desembocadura del río Paraguay. La cabecera del lado chaqueño se halla en jurisdicción del municipio de Colonia Benítez en el poblado conocido como San Pedro Pescador.

Según el Intendente de Resistencia:

“...el aumento del número de habitantes de los respectivos conglomerados urbanos de ambas cabeceras de Resistencia y Corrientes, el incremento extraordinario del número de vehículos en circulación, la inexistencia de vías alternativas y el mayor volumen de tráfico emergente del proceso de integración, comercial, financiero, cultural y productivo de ambos márgenes del río Paraná.(...) en la década del 90, marca el inicio del agotamiento de un modelo de circulación del puente con sus correspondientes demandas en materia de mantenimiento preventivo del mismo y la ocurrencia de siniestros viales que entorpecen de una manera sistemática la circulación vial”. (reg. 12)

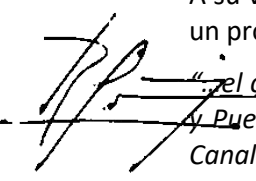
El Intendente de Riachuelo en la provincia de Corrientes dice; *“...que la necesidad de la construcción del 2do Puente está registrada hacia finales de los 80 y entonces se constituye la “Comisión Pro - Segundo Puente” integrada por destacadas personalidades de la sociedad correntina.”*(reg. 14)

Varios Actores Sociales de Organismos Públicos expresaron que hacía muchos años que se espera el 2do Puente. Ante esta necesidad en la década del 90 se habían presentado varios proyectos con la particularidad de ser una ferrovía o ferroautomotor:

“... fue en 1995/96 con la gobernación de Taquino por Chaco y Romero Feris por Corrientes, la idea era construir un Ferroautomotor, hacer un complejo “multimodal de carga” contemplando también una hidrovía”. (reg. 5)

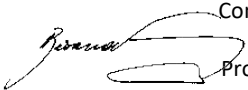
A su vez nos informan que durante el gobierno de Angel Rozas se vuelve a la carga con presentar un proyecto sobre la construcción del Segundo Puente. (...)

“...el consultor era el correntino Palmiero. Para ello hubo audiencias públicas en Riachuelo, Vilelas y Puerto Barranqueras por la obra en cuestión. El punto de bajada estaba en Tacuarí al sur del Canal 16, la traza de circunvalación la diseñó el ingeniero Jean Carlos Skanferlato.”(reg. 8).



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional Nº 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EslA

Dirección Nacional de Vialidad
Cap 1-68

La evidencia señala que la voluntad política del gobierno nacional es la que va a determinar la ejecución de la obra. Hoy por hoy se concretaría mediante la operatoria Participación Pública Privada.

PASO II. Identificación de funciones y roles de cada actor

❖ Clasificación de Actores sociales en función de la evaluación

La técnica de investigación que se usó para esta evaluación fue cualitativa de investigación de campo, son denominadas en Ciencias Sociales como de “observación directa” y “entrevistas abiertas”, para obtener información requerida a actores sociales locales.

Se diseñó una hoja de ruta, donde un equipo interdisciplinario local iba construyendo una agenda en instituciones de las dos provincias, facilitando la rapidez del relevamiento.

Para ello se realizó un recorte de lo real para reunir a un grupo de diferentes actores sociales: i) por un lado, referentes de los gobiernos locales y provinciales y ii) referentes de la sociedad civil; sindicatos, asociaciones, fundaciones, colegio de profesionales no sólo con experiencia sino con experticia en el tema que es convocado.

-Se realizó una agenda o listado de Actores Sociales

-Clasificación por grupos de actores, (cluster) para reconocer a los más importantes.

De esta manera, por medio de un trabajo empírico detallado, se genera la comprensión de categorías de percepción social y apreciación de la experiencia inmediata y vivida de los sujetos, fundada en un conocimiento de las condiciones sociales, es decir las estructuras objetivas que la producen.

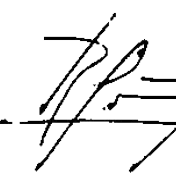
Los primeros en abordarse fueron a los actores sociales de Organismos Públicos involucrados por la obra del segundo Puente. Se destaca que en algunas instituciones se incorporaron a las entrevistas otros funcionarios, invitados por los entrevistados, generando una relatoría grupal de acuerdo con los propósitos de la evaluación. Esto permitió que la entrevista grupal se convierta en un intercambio de punto de vistas, generando una situación comunicacional que retroalimentó el encuentro. Permitiendo observaciones a la obra y al mismo tiempo diciendo que es la primera vez que participan con señalamientos de una obra de tal envergadura con su punto de vista.

❖ Análisis cualitativo de los diferentes actores de cara al proceso consultivo

En la primera parte de la entrevista, se llevó adelante con un cuestionario. Se muestra el plano con la ubicación del Segundo Puente y la Traza de circunvalación (respectiva a cada provincia). La mayor parte de los entrevistados desconocía la ubicación y la traza, esto explica la confidencialidad en la que estuvo el Proyecto por parte de Vialidad Nacional.

El equipo de campo está compuesto por dos profesionales de la consultora y profesionales de Vialidad Distrito Chaco y Corrientes. Los trabajos de campo se llevaron adelante en dos momentos; el primer relevamiento se realizó los días, 22, 23, 24 y 25 de marzo de 2018.

Las entrevistas se realizaron en el sitio de trabajo de los funcionarios, situación que permitió observar el mundo de lo “real”, no sólo de los fenómenos observables, sino también de la significación que los actores le asignan a su entorno y a la trama de acciones que los involucra; se integran en el prácticas y nociones, conductas y percepciones.



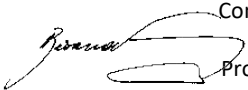
Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-69



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Luego se realiza un segundo relevamiento los días 8, 9, 10 y 11 de abril. En esta oportunidad se entrevistan a actores sociales de la sociedad civil; asociaciones, cámaras de comercio, sindicato, ONG, etc., de las provincias de Corrientes y el Chaco.

Se elaboraron dos tipos de cuestionarios, uno se le administró a los funcionarios y otro al resto de las organizaciones.

Las herramientas cualitativas nos llevaron abordar a los siguientes actores sociales, teniendo en cuenta la taxonomía socio institucional de ambas provincias, para analizar la convergencia de entidades eventualmente convocables a un esquema consultivo que brindó sus aportes al estudio del "Segundo Puente sobre el río Paraná, al Sur de las ciudades de Resistencia y de Corrientes, incluyendo así mismo el trazado de las circunvalaciones del Área Metropolitana Gran Resistencia (AMGR) y la ciudad de Corrientes y sus alrededores".

Se abordó el listado considerando los siguientes estamentos de gobierno y de la sociedad:

- Actores territoriales de gobierno, prevaleciendo el estamento local y provincial.
- Sector Académico, en general estamentos propios de la Universidad, (Nacional del Nordeste y la Universidad Tecnológica Nacional) como también CONICET.
- Sector Sindical, es decir los estamentos u organizaciones de tipo sindical.
- Sector de instituciones de la sociedad civil, como fundaciones, ONG, tanto específicamente orientadas al tratamiento directo de cuestiones ambientales o de bien público, local o regional, como también colegios de profesionales.

Sin embargo, para la mejor comprensión de los testimonios que fueron aportando los actores sociales se los clasifica en dos espacios, uno que contiene a los organismos públicos y el otro que contiene a la sociedad civil.

Actores Sociales	Organismos Públicos
Total	19 Actores Sociales

El total de las entrevistas a AS fueron 38, de las cuales 19 se hicieron a funcionarios públicos de las dos provincias y 19 a referentes de la sociedad civil de la ciudad de Resistencia y de la ciudad de Corrientes.

Actores Sociales	Sociedad Civil
Total	19 Actores

Concebimos al concepto de sociedad civil como ese vasto espacio social históricamente constituido que no ocupa el Estado y no como una oposición al Estado mismo, sino situarla en el contexto de las ideas y prácticas mediante las cuales se establece la cooperación, y la confianza en la vida social. (Cucó Giner, 2008:121)

❖ Listado de Actores Sociales entrevistados de Organismos Públicos

1°	Intendente de Barranquera	Chaco	Graciela Alicia Digiuni
2°	Subsecretario Medio Ambiente Municipalidad de Resistencia	Chaco	Máximo Tognini
3°	Subsecretario de Transporte provincia del Chaco	Chaco	Roberto Medina

Ing. Rodolfo Goni
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EslA

Dirección Nacional de Vialidad

4	UNNE. Decano Facultad de Arquitectura	Chaco	Miguel Barreto
5	Intendente de Puerto Vilelas	Chaco	Leopoldo Gonzalez
6	Intendente de Puerto Tirol	Corrientes	Claudia Gronda
7	Subsecretario de Transporte municipalidad de Resistencia	Chaco	Mariano Brahim
8	Subsecretario de Medio Ambiente, provincia del Chaco.	Chaco	Sra. Claudia Terengui
9	Decano Regional de la Universidad Tecnológica Nacional	Chaco	De Pedro
10	Ministro de Infraestructura, Obras y Servicios	Chaco	Sr. Fabián Echezarreta
11	Intendente de Fontana	Chaco	Antonio Rodas
12	Intendente de Resistencia	Chaco	Jorge Capitanich
13	Instituto Correntino del Agua del Ambiente	Corrientes	Mario Rubén Rujana
14	Ministro de Obras Públicas y Servicios Públicos	Corrientes	
15	ViceIntendente de ciudad de Corrientes	Corrientes	Lanari Subiaux
16	Intendente de Riachuelo	Corrientes	Martín Jetter
17	Centro de Ecología Aplicada del Litoral (CECOAL)	Corrientes	Juan José Neiff
18	Administración Provincial del Agua APA	Chaco	Ing Francisco Zisuela
19	Ministerio de Desarrollo Social, Secretaria de Desarrollo Humano	Corrientes	Diógenes González

Tabla 4. Actores sociales de Organismos Públicos

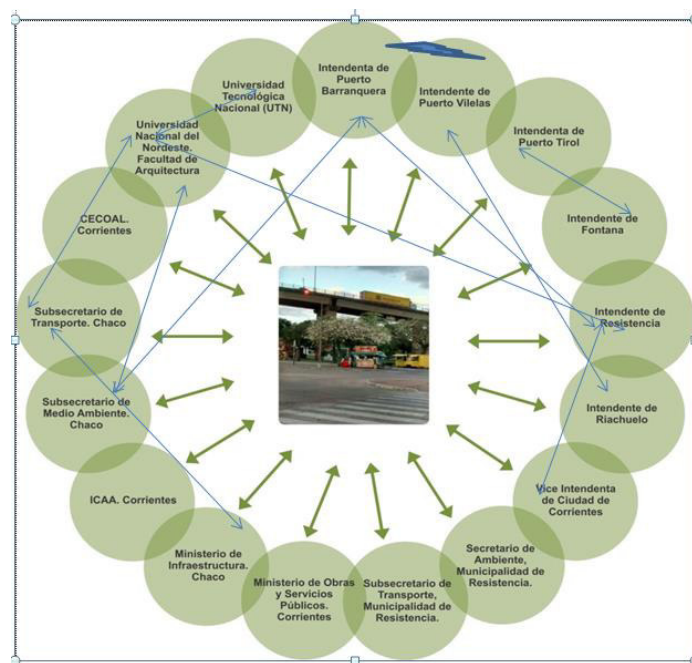
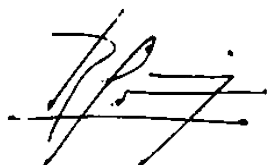


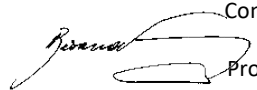
Figura 9. Mapa de Actores Sociales de Organismos Públicos

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Taza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-71


Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto


MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

En la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** se puede apreciar a los Actores Sociales que aportaron a la consulta con su experiencia de políticos en la gestión pública.

El 73% de estos registros hacen referencia a la profundidad temporal de la “idea” del 2do Puente, por lo que el proyecto es algo esperado, si se tiene en cuenta que en varios momentos de la historia reciente de la región se acercaron proyectos, para la construcción de un segundo Puente.

Se entrevistaron a 7 Intendentes, dos Ministros, al Decano de la Facultad de Arquitectura de la UNNE, al Decano Regional de la Universidad Tecnológica, Centro de Investigación de Ecología Aplicada. (CECOAL) Sub Secretario Medio Ambiente de la provincia del Chaco y Subsecretario Medio Ambiente de la Municipalidad de Resistencia, al Instituto Correntino de Agua (ICAA), a la Administración provincial del Agua. (APA) y al Subsecretario de transporte de la Provincia del Chaco.

Se ha marcado con flechas azules las relaciones que merecen ser destacadas; por un lado, tenemos a la Municipalidad de Corrientes con la voz de la Vice-Intendente y por el otro, la Municipalidad de Resistencia con la voz de su intendente. Ambos han manifestado en forma rotunda sobre la necesidad de este 2do Puente y entre las coincidencias, está la “sinistralidad” y lo que ello representa, en vidas humanas y por entorpecer de una manera sistemática la circulación vial por la falta de una vía alternativa de cruce.

También marcamos la propuesta del Intendente de Resistencia que manifiesta; “...quien debería ser el veedor en la administración del 2do Puente es la UNNE (Universidad Nacional del Nordeste) en un Comité Ejecutivo integrado por autoridades provinciales, nacionales y municipales junto a las Universidades Nacionales que deben contribuir con profesionales altamente calificados”.(reg.12)

Al respecto, el Subsecretario de transporte de la provincia del Chaco, opina que tendría que estar la subsecretaría de ambas provincias de veedoras de la administración del 2do Puente.

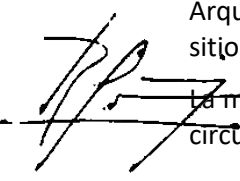
Se marcó la situación de tensión entre el Municipio de Puerto Barranqueras y el Municipio de Puerto Vilelas. Según la ubicación del nuevo Puente y su traza, va favorecer a Vilelas, que va a estar ubicado a pié del Puente. Sin embargo, la Sra intendenta de Barranquera pide por su ciudad, y dice: “...si está el proyecto del traslado del puerto, sino quedamos aislados. Y si, es la muerte del puerto. Acá llegan camiones para la planta de YPF. (...) cualquier obra complementaria es buena; agilizar el ingreso por la Ruta 16 por Gaboto. (reg. 1)

La posición del intendente de Puerto Vilelas es la siguiente; “... por el calado del río tiene que ser Vilelas, Puerto Barranquera era en otros tiempos”. (reg. 5)

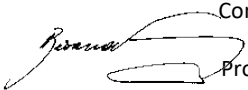
En relación con las ciudades cabeceras del Puente, está Puerto Vilelas y Riachuelo, ambas están vinculadas con una flecha.

A tal efecto, también vemos unidad de criterio entre la Subsecretaria de Medio Ambiente de la provincia del Chaco, la intendenta de Puerto Barranqueras, el decano de la Facultad de Arquitectura de la UNNE, como también, del intendente de la ciudad de Resistencia al señalar el sitio Ramsar, respecto a la ubicación de la traza en la provincia de Chaco.

La municipalidad de Puerto Tirol y la municipalidad de Fontana se van a beneficiar con la traza de circunvalación. La primera tiene un Parque industrial que se va a consolidar.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-72

En el caso de Puerto Tirol señalaron sus autoridades incertidumbre sobre procesos de expropiación al pasar la traza cerca de productores frutihortícolas, como también la afectación a un sector vulnerable como es la comunidad Qom.

❖ **Listado de Actores sociales No gubernamentales y otras instituciones**

En el ranking de jurisdicciones, el poder nacional es la que esta primero, en este caso puntual es la Universidad, la UNNE, y la UTN muy respetadas y un Centro de Investigaciones de larga trayectoria nacional y local en espacios de conocimiento. Su significado en la región, lo convierte en un Actor Social estratégico, de prestigio y de poder simbólico en la democracia.

Luego tenemos a las provincias y las municipalidades. Estas últimas son las que más sienten el paso del "Puente". Y ven como "Imperiosa la construcción del mismo como complementario del primer puente. "El primero es de cabotaje y el segundo puente es para carga pesada".

Ahora bien, se puede, en este punto, comparar el espacio social con un espacio geográfico o territorial en el interior del cual se recortan las regiones, pero este espacio está construido de tal manera que los agentes, los grupos o las instituciones que en él se encuentran colocados tienen tantas más propiedades en común cuantos más próximos estén luchando por un deseo, por un espacio. (Bourdieu, 2011) Por lo tanto no se detectan en los discursos cuestiones de políticas partidarias, ni cuestiones de poder con esta temática.

También dicho autor nos señala que lo visible, lo que es inmediatamente dado, esconde lo invisible que lo determina. Olvidando así que la verdad de la interacción no está nunca toda entera en la interacción tal como ella se ofrece a la observación.

Es por ello que se afirma en las ciencias sociales, que la investigación cualitativa permite un acercamiento a la realidad social, que destaca la realidad subjetiva del individuo, la complejidad de los fenómenos, la historicidad y la imagen sistémica cualitativa que se usaron. (Baeza, 2016)

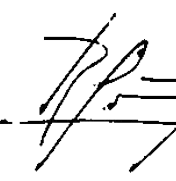
Con estos fines, las entrevistas, de característica focalizadas, fueron orientadas teóricamente teniendo en cuenta los objetivos, por lo tanto, la conformación de una guía de entrevista permitió enfocar las preguntas en torno a una estrategia y línea de indagación. Las baterías de preguntas fueron redactadas de manera flexible, permitiendo libertad para ampliar y dar cuenta de los principales puntos de la indagación.

Dicho guión o cuestionario abierto semiestructurado, se abordó con los siguientes puntos: Registro, datos del entrevistado e investidura política, edad, asociación o pertenencia a un grupo.

Teniendo en cuenta la percepción social de oportunidades de mejoras en su ciudad, provincia y región, asociado a la construcción del Segundo Puente. Se aclara que las respuestas no se cuantificaron.

Las preguntas se tomaban como estrategia de exploración a la temática, apuntaban sobre las oportunidades y riesgos respecto a la dimensión socio-económica, ambiental y simbólica.

A su vez, se rescata que los actores sociales, que recordaban las antiguas propuestas, establecían al mismo tiempo marcos de interacción y cooperación con sus aportes al nuevo Proyecto del Segundo Puente y la traza de Circunvalación. Por otro lado, respecto a la necesidad del Segundo Puente ilustramos con las respuestas en las entrevistas, detectando lo que ven como oportunidades y riesgo de esta obra.



Ing. Rodolfo Gotti
Director de Proyecto

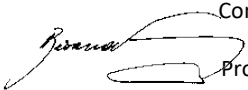
En la siguiente tabla se identificaron situaciones de oportunidades y riesgo de origen socio - económico, ambiental y simbólico, por los actores de Organismos Públicos. En la primera columna

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-73



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

se identifica el número de registro, luego las instituciones y cargos de los quienes participaron en la consulta y en la última columna los nombres y apellido de los entrevistados.

20	Fundación Encuentro por la vida, cultura y democracia ambiental	Chaco	Lic. Ramón Vargas
21	Fundación Ambiente Total	Chaco	Ing. Luis Marino y el Lic. en Psicología Jorge Castillo
22	Instituto de Cultura Popular (INCUPPO)	Chaco	Sr. Luis Noceti
23	Cámara de turismo del Chaco y Asociación Argentina de Agentes de Viaje y Turismo del NEA	Chaco	Dr. Daniel Gaona y Gladys Rulfo
24	Consejo Profesional de Agrimensores, Arquitectos e Ingenieros	Chaco	Ing. Simón Ortiz
25	Colegio de Corredores Inmobiliarios Federación Económica del Chaco.	Chaco	a) Sra. Mónica Avalue b) Sr. Matías Sironi c) Carlos Caravaca Pazos
26	Unión Obrera de la construcción (UOCRA).	Chaco	Sr. Tiburcio Fernández
27	Federación de Cámaras de turismo de la Provincia de Corrientes	Corrientes	Sr. Luis Escobar
28	ONG Continental NEA	Corrientes	Sr. Adolfo Vercheni
29	Fundación Comunidad	Corrientes	Sr. Emiliano Aguirre y Sra Graciela Jara
30	Cámara Argentina de la construcción. (CAC) Filial Resistencia	Chaco	Ing. Arzuaga Jorge
31	Instituto del Aborigen Chaqueño	Chaco	Presidente: Orlando Charole
32	Unión Industrial del Chaco	Chaco	Sr. Andrés Irigoyen. Ing. Leonel O. Melli.
33	Cámara de comercio de Chaco	Chaco	Presidente: Dr. Ernesto Scaglia. Dra. Verónica Nilsen.
34	Unión de Obreros de la Construcción de la República Argentina. Seccional Corrientes	Corrientes	Juan de Dios Ávalos y Alfredo Romero
35	Consejo Profesional de Ingeniería, Arquitectura y Agrimensura de la provincia de Corrientes.	Corrientes	Gustavo Vexelman
36	Cámara Empresaria del transporte Automotor de Corrientes	Corrientes	José Ojeda y José Spínola
37	Comisión ProPuente (Cabildo Abierto Pro 2º Puente Ferroviario Chaco-Corrientes)	Corrientes	Marcelo Falcione

Ing. Rodolfo Goni
 Director de Proyecto

MSc. Rosana Ferraro
 Ecóloga
 Coordinadora del ESlA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
 Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
 Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-74

38	Asociación Transportistas de Carga de Resistencia	Chaco	Javier Matone, Jorge Merlo, Juan Belloncini, Carlos Pegoraro
----	---	-------	--

Tabla 5. Actores sociales entrevistados de la sociedad civil

En este mapa de Actores Sociales, vemos a tres instituciones preocupadas por la situación del río con la construcción del 2do Puente. Nos referimos a la “Fundación Ambiente Total”, “la Cámara Argentina de la Construcción” (CAC) y la “Fundación Encuentro por la Vida y la Cultura”, *detienen su mirada en el río y la hidrovía. En los lugares donde arman y desarman las barcazas; “Advierten sobre el oleaje que provocan las barcazas y dice que el agua puede contener muchas sales que habría que estar atento al tipo de cemento que se use”.* (reg. 18)

La Fundación Total, nos advierte que no está de acuerdo con el lugar donde va a estar el puente porque dice: *“...que el río migra y cambia el canal principal de lugar. (reg 19) la Cámara Argentina de la Construcción, (CAC); “...opina que la isla Noguera está destinada a soportar las obras del 2do Puente Interprovincial es de propiedad de la empresa de transporte fluvial ABL que la utiliza para estacionar sus trenes delanteros”.* (reg. 28)

Asimismo, el Consejo Profesional de Agrimensores, Arquitectos e Ingenieros, también están atentos a la situación del Río Paraná. Respecto al diseño del 2do Puente.

Se señala, la cuestión laboral, Secretario General de la Unión Obrera de la Construcción, (UOCRA), Corrientes y Chaco, la Cámara Argentina de la Construcción, (CAC) y al Presidente de la Cámara de Turismo de Corrientes, brindan sus puntos de vista sobre la cuestión laboral y respecto a la mano de obra que se generará en la región.

El secretario de la UOCRA (Resistencia) expresa: *“que es una obra añorada por ser de gran envergadura que dará trabajo a muchas personas y por mucho tiempo”.* Lo califica como una bendición de Dios.

El presidente de la Cámara Argentina de la Construcción opina; *“...recomiendan a las empresas adjudicatarias deban tener un 10 % o 20% de los montos de sus contratos generales destinados a las empresas locales. Sería una forma del concreta de promover “el compe provincial”, para inyectar recursos económicos a la región. (reg. 28)*

Asimismo, el presidente de la Cámara de Turismo de Corrientes, aportó diciendo; *“... que la construcción y su funcionamiento generará nuevos puestos de trabajo en Corrientes y en la región, haciendo mención que estos tipos de obras tienen estipendios más altos que los que se pagan en Corrientes.”* (reg. 25)

Se relaciona a INCUPO, que es una Asociación de Cultura Popular con el Instituto del Aborigen Chaqueño y se recomiendan consultar con los pueblos indígenas la alternativa de la traza. Proponen: *“... el nombre al 2do Puente en referencias a los pueblos originarios”.* (reg. 30)

Otro aspecto en el mapa de actores sociales y su vinculación es acerca del turismo, la Asociación de la Cámara de Turismo del Chaco y Asociación Argentina de Agentes de Viajes y Turismo del NEA, manifiestan que; *“... no sólo con el 2do Puente se verán beneficiados las actividades productivas en general y en particular el turismo se verá activado al tener un acceso más fluido desde las provincias del NEA, Paraguay, y de Entre Ríos, Santa Fé, porque el transporte de larga distancia se hará más fluido en el 2do Puente”.* Acuerdan con sus pares de Corrientes; que el turismo será beneficiado. (Reg. 25)

Ing. Rodolfo Gotti
 Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
 Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
 Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

MSc. Rosana Ferraro
 Ecóloga
 Coordinadora del EsIA

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-75

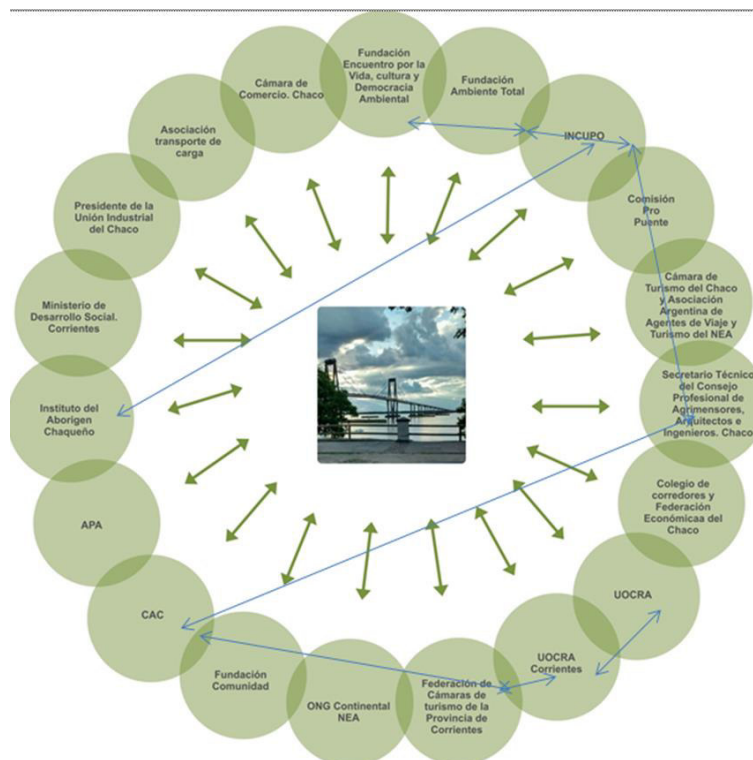


Figura 10. Mapa de Actores Sociales no gubernamentales y otras instituciones

PASO III. Percepción de los Actores Sociales respecto a las oportunidades y Riesgos de la Obra en cuestión

En la siguiente tabla se identificaron situaciones de riesgo de origen económico, natural, y simbólico, también se clasificaron las oportunidades sentidas por los actores de organismos públicos y aquellos que representan a la sociedad.

Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-76

ACTORES SOCIALES	VISION DE OPORTUNIDADES	VISION DE RIESGO
	Socioeconómicas	Socioeconómicas
Intendente Municipalidad de Barranquera.	En lo laboral: Generación de empleo durante la obra y con posterioridad	Que no se respeten los convenios laborales con la empresa constructora. Como también velar por el porcentaje de ocupación de mano de obra local.
Subsecretario de Medio Ambiente de Resistencia	La construcción del 2do Puente, fortalecerá el flujo comunicacional regional, nacional e internacional. (Mercosur, Bioceánico etc)	La Traza de Circunvalación pasa a 500 metros por el barrio TAKAY, de la etnia Qom. (Reg 6)
Subsecretario de Transporte de la provincia.	Oportunidad para el traslado del combustible y el gas que vienen por la Ruta11	También pasa en cercanía de productores hortícolas, en el municipio de Puerto Tirol. (reg 6)
Decano de la Facultad de Arquitectura.	Actividad Primaria: Ruta accesible para sacar la materia prima de la región; agricultura extensiva e intensiva (frutihortícola y arroz) y también ganadería.	Evitar en el 2do Puente y Traza de Circunvalación, congestión y siniestralidad garantizando el tránsito con sistema de alerta temprano. Redactar protocolos en caso de accidentes.
Intendente Municipalidad de Puerto Vilelas.	Actividad Industrial: Oportunidad al desarrollo de un Polo Industrial regional. Especialmente ciudad de Corrientes y consolidar al Parque Industrial de P. Tirol.	
Intendente Puerto Tirol	Actividades de Servicios: Desarrollo del turismo; regional e interprovincial e internacional en la región	
Subsecretario de transporte municipalidad de Resistencia	Oportunidad para conformar un órgano consultivo local, del 2do Puente, arbitrado por la subsecretaría de transporte de las dos provincias, la Universidad Nacional del Nordeste y la Universidad Tecnológica Nacional.(local)	
Subsecretario de Medio		
Ambiente provincia del Chaco	Ambientales	Ambientales
Decano Regional UTN.	La Construcción del 2do Puente, <i>complementaria</i> el flujo de tránsito con el Puente General Belgrano y evitaría la <i>siniestralidad</i>	Se advierte que el sitio Ramsar no tiene un plan de Gestión Ambiental.
Ministro de Infraestructura, Obras y Servicios de la provincia de Chaco	Con esta obra el Estado se verá obligado a realizar inversiones complementarias en infraestructura básica, especialmente en desagües pluviales	La zona del sureste de la ciudad de Resistencia es un bajo debe preservarse como un humedal y evitar los asentamientos.
Intendente de Fontana		La Traza de Circunvalación pasa cerca de la planta de tratamiento de residuos.
Intendente de Resistencia		Se puede generar especulación sobre el suelo en Riachuelo, y en el proceso de ocupación de tierras en el campo de tiro en el área de la nueva urbanización.
ICAA. Instituto Correntino del Agua y el Ambiente.		Evitar siniestros en la hidrografía: Tener en cuenta en la construcción del Puente, los trenes de barcasas para cruzar ambos puentes con una <i>seguridad aceptable</i> .
Ministro de Obras y Servicios Públicos de Corrientes		Es necesario revisar la normativa del APA en lo que respecta a la regulación y restricción de uso de suelo del área Metropolitana del Gran Resistencia, así como la adecuación hidráulica del territorio afectado. (reg 29)
Viceintendente de la ciudad de Corrientes	Simbólico-cultural	Simbólico-cultural
Intendente de Riachuelo	Beneficiaría el acceso a la Educación en especial a la Universitaria del Área Metropolitana Gran Resistencia Y Corrientes.	La traza de circunvalación pasa aproximadamente a 600metros del barrio Takay de la comunidad Qom.
Centro de Ecología aplicada. CECOAL	A la "Universidad Nacional del Nordeste" UNNE Y "Universidad Tecnológica Nacional", como a la Universidad Privada, "Cuenca del Plata." Y a otras Instituciones de educación públicas y Privadas de ambas ciudades. Son 14000 estudiantes universitarios que se desplazan de una a otra ciudad. (ATACO)	
Administración Provincial del Agua APA	La Universidad cambió el espacio cultural, en el que Resistencia se destaca en el arte y Corrientes en la tradición y el folklore.	
Secretario de Desarrollo Humano de la Provincia de Corrientes		

Tabla 6. Visión de Riesgos y Oportunidades de los actores sociales gubernamentales

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-77

Percepción de oportunidades y Riesgo en Actores Sociales de la Sociedad Civil y Asociaciones

ACTORES SOCIALES	VISION DE OPORTUNIDADES	VISION DE RIESGO
Fundación Encuentropor la Vida. Cultura y Democracia Ambiental	Socioeconómicas	Socioeconómicos
Fundación Ambiente Total INCUPU. (Instituto de Cultura Popular)	Para la UOCRA, esta es una obra de gran envergadura que dará trabajo a muchas personas y por mucho tiempo. Es una bendición de Dios.	Las expectativas de la Cámara de Construcción no son alentadoras, ya que las empresas que ejecutan obras de esa magnitud recurren frecuentemente a las empresas locales como subcontratistas, fijando muy bajos precios para los contratos. (reg 28)
Cámara de Turismo del Chaco Y Asociación Argentina de Agentes de Viaje y Turismo del NEA	Las actividades productivas van a beneficiarse	Riesgo por el narcotráfico. Lo manifiesta la Cámara de Turismo del Chaco.
Consejo profesional de Agrimensores, Arquitectos e Ingenieros de la provincia del Chaco.	Va a favorecer en general y en particular el turismo; local, interprovincial e internacional.	
Colegio de Corredores inmobiliarios y Federación Económica del Chaco	Conjuntamente con el transporte de colectivos de larga distancia que se hará con más fluidez las conectividades.	
UOCRA. Unión Obrera de la Construcción	Ambientales	Ambientales
Presidente de la Federación de Cámaras de turismo de la Provincia de Corrientes	Posibilita una comunicación fluida, reduce los tiempos y con ello una mejora en la calidad de vida.	Riesgos de los procesos que alteran el curso del río Paraná. En la zona sur el río migra y cambia el canal principal.
Presidente ONG Continental NEA	La Cámara Argentina de Construcción manifiesta: "Por lo que considera que el Segundo Puente constituye una obra importante en materia de seguridad".	Se advierte sobre el oleaje que provocan las barcazas y dice que el agua puede contener muchas sales que habría que estar atento al tipo de cemento que se use. (reg 18)
Fundación Comunidad	Reducir niveles de siniestralidad vial por descongestión de las vías. Como efecto rebote garantiza la dinamización de la economía regional.	Proteger el Campo de tiro del Ejército que junto al puente extenderá la ciudad hacia zonas bajas.
Cámara Argentina de la construcción. CAC Filial Resistencia	Posibilidad que se contemplen lugares de descanso (mesas y bancos) en la traza de circunvalación	Manejar adecuadamente la etapa de construcción derivados de movimiento de suelo, desmontes, expropiaciones.
Instituto del Aborigen Chaqueño		Evitar que se produzcan ocupaciones en las inmediaciones de las respectivas trazas de Circunvalación. APA.
Unión Industrial del Chaco	Simbólico-cultural	Simbólico-cultural
Consejo Profesional de Ingeniería, Arquitectura y Agrimensura de Corrientes	Garantizar en las dos provincias la agenda de turismo religioso y mejorar la circulación de los peregrinos.	Proteger la circulación de los hermanos aborígenes del NEA (caminando) por las rutas y por el "Puente General Belgrano", como también asegurar su circulación por el 2do Puente.
Cámara Empresaria del transporte Automotor de Corrientes	Proponer el nombre al nuevo Puente con una significación a los Pueblos Originarios de la Región.	
Cámara de Comercio del Chaco		
Comisión Pro-Puente		
UOCRA-Corrientes		
Asociación transport. de Carga de Resistencia		

Ing. Rodolfo Goni
Director de Proyecto

Tabla 7. Visión de Riesgos y Oportunidades de los actores sociales de la sociedad civil y asociaciones

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014
Dirección Nacional de Vialidad
Cap 1-78

PASO IV. Matriz de Indicadores

Actores Sociales	Ámbitos o dimensión de Implementación ¹				
Políticos y autoridades de gobierno local: Municipal regional e internacional. Municipales y Provinciales. Organismos Públicos: de la provincia del Chaco y de la provincia de Corrientes	Aceptabilidad Al Diseño: Según los A. S. consultados de Organismos Públicos, respecto del “Proyecto del Segundo Puente y traza de Circunvalación”, en un alto porcentaje, expresaron su amplia conformidad con el diseño de la misma y la ubicación del Puente, con mínimas expresiones menores. A la Financiación: Conformidad con la forma de pago mediante la operatoria de Participación Pública Privada, es decir, por	Alcance A nivel local: La obra de la Taza de Circunvalación llevada adelante por Dirección Nacional de Vialidad, penetrará en comunidades menores beneficiarias de las mejoras que aportará. Fontana. Reclama accesos pavimentados desde la autovía al centro de Fontana, como por ejemplo la Avenida Cacuí, se deberá tener en cuenta la implementación de los desagües pluviales. Puerto Barranquera, puede complementar	Adopción o acogida Al justificar la obra, se tiene en cuenta los casos analizados de AS de Organismos Públicos e identificamos en sus discursos sobre la vía Chaco – Corrientes cómo paso internacional; “<i>Corredor Bioceánico, del Mercosur, vía Transversal de los países Latinoamericanos, la conexión Bolivia - Paraguay, al Paso de Jama, interoceánica, Chile Brasil</i>”, etc. Convirtiéndose este, en un escenario con “fluidez”. Aparece junto a la flexibilidad uno de los pilares del nuevo esquema productivo y	Factibilidad La aceptabilidad manifestada hace a la factibilidad de este gran emprendimiento, contando con un alto porcentaje de posibilidad de su realización y de adecuación apropiada con los recursos disponibles. Va a generar una significativa inversión del Estado, con efecto multiplicador e intervención fundamental de capital privado. (P.P.P). Las obras programadas por la Dirección Nacional de Vialidad van a generar	Sustentabilidad Al Considerar el área metropolitana intermedia del Gran Resistencia-Gran Corrientes se pretende avanzar en su caracterización con miras a impulsar un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, generar oportunidades de desarrollo sin perjudicar a las generaciones futuras y elevar la calidad de vida de las personas El sitio Ramsar no tiene un plan de

Ing. Rodolfo Goni
Director de Proyecto

¹ Landsverk J, et, al. “Design and Analysis in Dissemination and Implementation Research”. (2012).

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Taza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda
Expediente 21982-V-2014
Dirección Nacional de Vialidad
Cap 1-79

medio de la ley N° 27328 de la Nación.

A la Dinámica

Demográfica:

Consideran que la construcción del segundo puente reduciría el alto índice de “siniestralidad”, en función de la ausencia de una vía alternativa en la conexión de ambas orillas, teniendo en cuenta el incremento de la población de aproximadamente *un 84%* calculado desde la década del 80 (411.637 hab.) al 2010 (760.117 hab.) A todo ello debe adicionarse la existencia de una mayor circulación de vehículos de carga y particulares, por resultar ser paso de una ruta internacional, que une la Región del NEA, con países

con asfalto la salida a la ruta por Gaboto, mejorando su accesibilidad, contribuirá a implementar en ese tramo, también desagües pluviales, aportando al saneamiento ambiental.

Puerto Tirol, la vía de circunvalación beneficiará la accesibilidad al Parque industrial de la ciudad. Esta pasa a 500 metros del barrio Takay de la etnia Qom, dicha Traza podría comprometer el lugar, previendo obras de compensación.

Puerto Vilelas, es pie del Puente nuevo, la obra puede optimizar la accesibilidad a través de la avenida San Martín. El puerto tiene un calado natural.

económico. Al aumentar los flujos de tránsito pesado, aumenta la velocidad de los mismos, como condición *sine qua non* de la eficiencia, la productividad, la flexibilidad y el éxito empresarial y del propio sistema económico. (Cicolella y Magniqui, *op, cit*)

El Área Metropolitana Gran Resistencia con el área de Gran Corrientes **conforman el polo regional de mayor relevancia en la región NEA**, siendo considerada a nivel continental como un **punto estratégico de interconexión de los países integrantes del MERCOSUR, Corredor Biocénico** los cuales se encuentra conformando la Hidrovía Paraná-Paraguay, **además de componer un eje**

un importante desarrollo del sector de la traza y van a requerir significativas inversiones privadas en materia de infraestructura básica, equipamientos, transporte, etc.

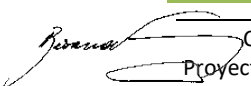
El municipio va a encarar todas las acciones que fueran necesarias (proyectos requeridos, presupuestos, cronogramas de obras, etc.) para complementar, desde su jurisdicción, las importantes inversiones que realizará la DNV.

gestión ambiental porque no está aprobado el Plan Maestro de Humedales.

Como medida de prevención para hacer sustentable el puente nuevo, tendría que haber un sistema de alerta temprano, con uniformidad y celeridad en su implementación dado la siniestralidad actual. Con protocolos claros, concretos y preventivos, y si no funciona el puente por accidente u otra cuestión, que haya un sistema de control del tránsito, ambulancia y todo aquel mecanismos que ordene.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESI/A

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-80

asociados al Mercosur, todo lo cual forma parte del corredor bioceánico.

El análisis de la cuestión excede el marco político partidario, resultando ser un pedido unánime de la sociedad, la que requiere jerarquizar infraestructura.

Por ser una de las obras más importantes y con mayor trascendencia que se va a ejecutar en el Noreste Argentino. El Segundo Puente Chaco – Corrientes”” será una vía transversal de los países de Latinoamérica, con alto impacto político, social, económico y productivo.

En Riachuelo, con el relevamiento empieza la especulación inmobiliaria.

regional multimodal de transportes, centro económico y sociocultural, entre otros aspectos. (Valdes,2009)

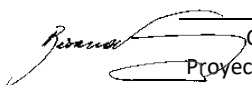
Se rediseñará una nueva dimensión del mercado productivo, con la promoción de bienes primarios.

A futuro se consolidó un complejo “multimodal” teniendo en cuenta las comunicaciones y funciones de Hidrovía y Viaducto.

La cuestión Laboral con la obra: Durante la obra se espera la ocupación de trabajadores de las dos provincias.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESI/A

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014
Dirección Nacional de Vialidad
Cap 1-81

Actores Sociales no gubernamentales	Ámbito o Dimensión de implementación				
 Ing. Rodolfo Goñi Director de Proyecto	Aceptabilidad	Alcance	Adopción o acogida	Factibilidad	Sustentabilidad
	La construcción del 2do Puente sería por demás positiva, ya que es una obra fundamental para las dos ciudades que constituyen una metrópolis.	Va a mejorar la calidad de vida por la confiabilidad en el diseño de la Traza de circunvalación.	Desde el punto de vista económico es el beneficio más importante entre ambas provincias dado los intercambios entre personas y mercancías entre las dos ciudades y en la región, también agrega que sería importante que se obligara al tránsito pesado a salir de la ciudad y que el Puente General Belgrano quede para tránsito liviano.(20)	Agregan que es posible que en Corrientes se cambie de lugar la estación terminal de ómnibus. Luego insisten en que proveerá mano de obra a mucha gente de manera directa. (reg20)	Respecto a la inversión que significará la construcción del Puente y las circunvalaciones además de considerarla significativa para la región, considera que la misma, al igual que sucedió con las construcciones del actual puente, tendrá un alto impacto económico en ambas provincias y generando una dinámica de desarrollo que se repetirá con creces en este caso, en particular a través del transporte. (Reg 22)
	El 2do Puente, va a reducir tiempos, acrecentar el sistema educativo y el sistema de salud e intensificar los controles del narcotráfico	las actividades productivas se verán beneficiadas en general y en particular las de servicios como el Turismo, que se verá activado al tener un acceso más fluido desde las provincias del NEA, Paraguay y de Entre Ríos y Santa Fe porque el transporte de colectivos de larga distancia se hará más fluido.	Hacen hincapié al cuidado y a las características del río Paraná.	La inversión en tanto construcción civil generará un movimiento económico importante, potenciando el crecimiento de todos los sectores	
	Ayudará a descomprimir el actual puente que tiene mucho tiempo de vida y respondía a otras necesidades.		Mejorará el área de servicios de la red vial y modernizará su traza (señalamientos, rotondas		
	El 2do Puente es una necesidad en la región.	Es importante que la mano de obra sea local			Es una obra que beneficiará a la región y a las generaciones futuras, pero hay una etapa de

Por seguridad de la población y por los que lo transitan

Desde el punto de vista económico es el beneficio más importante entre ambas provincias dado los intercambios entre personas y mercancías entre las dos ciudades y en la región.

para generar trabajo en la región que tanta falta hace.

Se reclama por la gente capacitada que podría trabajar en un proyecto de estas características.

Turismo religioso

Beneficios a la comunidad Qom por pasar la traza de circunvalación cerca de su barrio.

etc).

Bajaría la siniestralidad y muertes por accidentes de la actual situación.

Es buena la ubicación del puente por las condiciones del lecho del río, destacando, además que del lado chaqueño no se localiza población que pudiera afectarle.

Generará puesto e trabajo. Las empresas constructoras tienen estipendios más altos que en la región.

CAC/ que participen de manera equitativa las empresas locales y obreros, para generar una redistribución de ingreso a nivel regional.

expropiación, movimientos de suelo y desmante que se prevé en el marco de un plan ambiental y de mitigación.

Hidrografía y 2do Puente:

Sobre la isla Noguera va a pasar la obra del nuevo puente. Se utiliza para estacionar sus propios trenes de barcaza.

Ambiente natural.

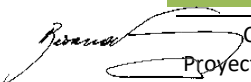
Definen al río como una cinta transportadora de sedimentos.

Advierten sobre el cuidado del río. Señalan a la hidrografía cercana a la nueva ubicación del 2do Puente, como también a la actividad extractiva de una arenera en el río generando cambios en el canal principal.

Advertencia es cuidar el río.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESI

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación. Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda

Expediente 21982-V-2014
Dirección Nacional de Vialidad
Cap 1-83

1.7.2.3. Resumen y comentarios finales

A través de las herramientas metodológicas puestas en juego se planteó interactuar con los Actores Sociales (AS) tanto de organismos públicos como de la sociedad civil mediante la utilización de las técnicas de investigación cualitativa según funciones y roles de los mismos.

El procesamiento, lectura y análisis de la información obtenida permiten esbozar la percepción de aquellos con relación a la obra en cuestión a través de la valoración y expectativas de los grupos primarios de actores, así como las preocupaciones diferentes respecto a la escala, las problemáticas, la priorización de factores, ventajas y beneficios.

Reseñamos a continuación los que se consideran datos más relevantes resultantes de la información recogida que tiene como objeto incluir tempranamente en el proceso de diseño del proyecto elementos de juicio que podrían perfeccionar las decisiones que se adopten.

✚ Para la casi totalidad de los Actores Sociales entrevistados, el Segundo Puente, como comúnmente se denomina al Puente en proyecto, es señalada como una de las obras más importante para ejecutar en el Norte Argentino, convirtiéndose en una vía transversal para los países de Latinoamérica.

A través de sus percepciones nos muestran una consistente opinión respecto a la necesidad de construcción de la Obra del nuevo Puente Chaco Corrientes.

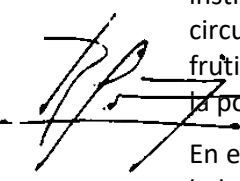
✚ Los AS de organismos públicos, asimismo, destacan ciertos aspectos que hacen al valor agregado del futuro puente. Una de ellas fue resaltar el polo regional de mayor relevancia en la región del NEA por parte del Área Metropolitana Gran Resistencia y Corrientes, siendo a su vez considerada a nivel continental como un punto estratégico de interconexión de los países integrantes del MERCOSUR en los cuales se encuentra el Corredor Bioceánico e incluyendo también a la Hidrovía, consolidando ambos un eje multimodal.

Una causa poderosa para la construcción de este 2do Puente es que operaría como complementario del puente General Belgrano en lo que hace a tránsito pesado, fortaleciendo el objetivo de permitir la intensificación del tránsito pesado y evitar la siniestralidad que padece la región, con los costos que esto significa.

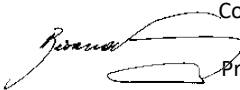
Otra cuestión que ponen en valor los AS de organismos públicos fue el potencial de la enorme mano de obra que va a requerir la empresa adjudicataria en estas dos provincias, las que serán beneficiadas por la obra en sí, modernizando sus rutas de circunvalación y con la construcción del 2do puente.

✚ En un plano jurisdiccional y territorialmente más acotado, el de gestión local, se muestran preocupaciones con mayor nivel de referenciamiento como por ejemplo tener en cuenta en las áreas próximas al proyecto y de posible afectación, mejoras para los barrios cercanos en instituciones escolares y de salud, mejoras de accesibilidad de y hacia el puente o las circunvalaciones y tener en cuenta el riesgo de expropiación de unidades productivas frutihortícolas, planteándose en tales casos una actuación conjunta y coordinada del municipio, la población, el INTA y la DNV para acordar criterios de valoración de las unidades productivas.

En este orden de cosas se incluye la relación entre la traza de la circunvalación de Resistencia con la localización del barrio Takay asiento de una pequeña comunidad Quom, Si bien la traza pasa a



Ing. Rodolfo Gola
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

unos 600 metros del barrio y sus predios no están afectados, habrá que asegurar medidas de mitigación en la etapa de obra.

Por su parte distintos actores de la Sociedad Civil muestran expectativas que expresan intereses específicos.

Así las ONG y Fundaciones advierten sobre la afectación, durante la etapa de construcción, de atributos del sistema natural, del recurso río Paraná y su navegabilidad. Nos referimos a su cauce, sedimentos, canal principal y tránsito de las barcazas por la Hidrovía.

Surge allí la necesidad de adoptar medidas sobre las áreas de humedales del sitio Ramsar, de la provincia del Chaco, que será potencialmente afectada (relleno del terreno, obstaculización de drenajes naturales y en la flora y la fauna del lugar).

Las Cámaras de Comercio, de Turismo, Colegios de profesionales y sindicato de la construcción (UOCRA) de ambas provincias muestran, al puente y su construcción y habilitación con una visión de oportunidad para las provincias de Corrientes y el Chaco por la envergadura de dicha construcción como generadora de empleo.

En lo específico la significación a nivel de paso internacional coadyuvaría al desarrollo de la actividad del turismo, entre las dos ciudades, así como al regional e internacional.

Bibliografía

Administración Provincial del Agua. Area de estudios hídricos. (s.f.). Obtenido de <http://apachaco.gob.ar/web/index.php/novedadesapa/noticias/76-apa-presenta-plan-de-contingencia-hidrica>

C. Scornik, J. Borges Nogueira, J. Caric Petrovic, S. Godoy, M. J. Roibón, R. Marín Carlos, V. Schneider, M. Scornik, C. Bassi. (2010). Algunas reflexiones sobre el territorio de la Región Metropolitana Resistencia-Corrientes (Vol. 04). Observatorio Urbanístico. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral.

Barros, V., & Vera, C. (2015). Cambio Climático en Argentina: tendencias y proyecciones. Centro de Investigaciones del Mar y la Atmósfera. Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.

Basterra N., Valiente M. y L. Pellegrino. (2013). Humedales de los cursos encajados del abanico Bermejo-Pilcomayo. En Inventario de los humedales de Argentina: sistemas de paisajes de humedales del corredor fluvial Paraná Paraguay. Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.

Bertonatti, C. y Corcuera, J. (2000). Situación Ambiental Argentina 2000 (Primera ed.). Buenos Aires: Fundación Vida Silvestre.

Bonetto, A. A., Corrales, M. A., Varela, M. E., Rivero, M. M., Bonetto, C. A & y Zalocar, Y. (1978). Estudios limnológicos en la cuenca del Riachuelo. ECOSUR, II(5), 17-55.

Bonetto, A. A., Neiff, J. J., Poi De Neiff, A., Varela, M. E., Corrales, M. A. & Zalocar, Y., . (1978). Estudios limnológicos en la cuenca del Riachuelo (Corrientes, Argentina) III: Laguna "La Brava". ECOSUR, IV(9), 57-84.

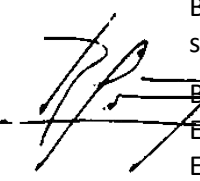
Bordieu, P. (2011). Las Estrategias de reproducción Social. Buenos Aires: Siglo XXI.

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

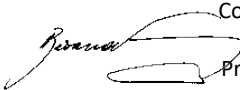
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-85



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

Brown, A., U. Martinez Ortiz, M. Acerbi y J. Corcuera. (2005). La Situación Ambiental Argentina. Buenos Aires: Fundación Vida Silvestre Argentina.

Carignan R. y Neiff JJ. (1992). Nutrients dynamics in the floodplain ponds of the Paraná River (Argentina) dominated by the water hyacinth (*Eichhornia crassipes*). Biogeochemistry, 17, 85-121.

Chatellenaz, M.L. (2005). Aves del Valle del Río Paraná en la Provincia del Chaco, Argentina: Riqueza, Historia Natural y Conservación. En F. G. (Coordinador, Temas de la Biodiversidad del Litoral fluvial argentino II (págs. 527-550). Tucumán: Magna Publicaciones.

Chebez, J.C., H. López & J. Athor. (2009). Peces de agua dulce amenazados de la Argentina. Buenos Aires, Argentina: Albatros.

Censo de Población, Hogares y Viviendas. (2010). Obtenido de <https://www.indec.gov.ar/bases-de-datos.asp>.

Corregido G., Casas L. & Kozak Grassini A. (2015). Estudio de la relación existente entre presencia de basurales a cielo abierto y afectación a la salud en la ciudad de Resistencia. Resistencia: Instituto Defensor del Pueblo del Chaco y Universidad Nacional del Nordeste.

Di Giacomo, A. S. (2007). Áreas importantes para la conservación de las aves en la Argentina (Vol. TEMAS DE NATURALEZA Y CONSERVACIÓN Nº 5). Buenos Aires: Aves Argentinas/Asociación ornitológica del Plata.

Diario "EsChaco". (2017). EsChaco. Obtenido de <http://www.eschaco.com/index.asp>

Dirección de Estadísticas y Censos. Provincia de Corrientes. (s.f.). Obtenido de <http://www.deyc-corrientes.gov.ar>

Dirección de Patrimonio Cultural. (2018). Dirección de Patrimonio Cultural, Gobierno del Pueblo de Chaco. Obtenido de <http://patrimoniochaco.blogspot.com.ar/>

Dirección Nacional de Planificación Sectorial. (2016). INFORMES PRODUCTIVOS PROVINCIALES: Chaco. Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas.

Dirección Nacional de Planificación Sectorial. (2016). INFORMES PRODUCTIVOS PROVINCIALES: Corrientes. Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas.

Fernández, R. (2000). La Ciudad Verde. Teoría de la Gestión Ambiental Urbana. Buenos Aires: ESpacio.

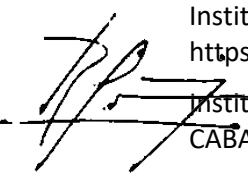
Gómez, E. L. (s.f.). La Cobertura de Servicios Públicos de Infraestructura en la Ciudad de Corrientes. Resistencia, Chaco. Argentina: Instituto de Geografía, Facultad de Humanidades. Universidad Nacional del Nordeste.

INDEC. (2018). Obtenido de <https://www.indec.gov.ar>

Instituto Nacional de Asuntos Indígenas. (2010). Argentina.gob.ar. Obtenido de <https://www.argentina.gob.ar/derechoshumanos/inai/mapa>

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2015). Pueblos originarios: región Nordeste Argentino. CABA: INDEC.

Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria. (2017). Proyecto Arroz. Corrientes: INTA Ediciones.



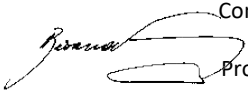
Ing. Rodolfo Gómez
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-86



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

Kandus P., Quintana R., Minotti J., Bigún C., Gonzales Trilla G. y D. Ceballos. (2011). Ecosistemas del humedal y una perspectiva hidrogeomórfica como marco para la valoración ecológica de sus bienes y servicios. En Valoración de Servicios Ecosistémicos: Conceptos, herramientas y aplicaciones para el ordenamiento territorial. (págs. 265-290). Buenos Aires: Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria.

Lombardo, J. (2009). Transposición del Orden Social y Espacial. En H. Poggiese, Otro Desarrollo Urbano. Buenos Aires: CLACSO.

Lucifora L., Solari A., Oddone M., Teixeira de Mello F. y D. Mandel burger. (2016). La familia Potamotrygonidae en Argentina, Paraguay y Uruguay. En R. R.-N. Carlos A. Lasso, Serie de Recursos Hidrobiológicos y pesqueros continentales de Colombia (págs. 181-198). Bogotá: Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt.

Maldonado, P. (2006). Atlas del Gran Chaco americano (1a. ed.). BuenosAires: AgenciaAlemana de Cooperacion Tecnica.

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable. (2016). Informe del estado del ambiente. Buenos Aires: Presidencia de la Nación.

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable. (2016). Regiones de Humedales de Argentina – Documento de avance. Buenos Aires: Presidencia de la Nación.

Ministerio de Desarrollo Urbano y Territorial. (2015). Plan de Ordenamiento y Desarrollo Urbano del “Ex Campo De Tiro”. Resistencia – Chaco. Resistencia: Gobierno del Pueblo de la Provincia del Chaco.

Ministerio de Educación. (2018). Mapa Educativo. Obtenido de Ministerio de Educación: <http://mecdemo02-mapa.azurewebsites.net/>

Ministerio de Salud Corrientes. (s.f.). Salud.Corrientes. Obtenido de <http://salud.corrientes.gov.ar/home/centros-de-salud>

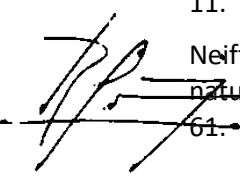
Ministerio de Salud Pública. (2009). ECOM CHACO. Obtenido de http://www.ecomchaco.com.ar/ministeriosalud//aps/comunes/Regi%C3%B3n_8.pdf

Municipalidad de Resistencia. (2017). Patentamiento de Vehículos y motos. Obtenido de http://resistencia.gob.ar/wp-content/uploads/Estad%C3%ADstica-Patentamiento-de-Motos-y-Veh%C3%ADculos_Septiembre-2017.pdf

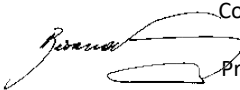
Municipalidad de Resistencia. (s.f.). Código de Planeamiento Urbano Ambiental del Gran Resistencia.

N., Oldani; J., Iwaskiw; Otaegui, Padín O. y A. (1992). Fluctuaciones de la abundancia de peces en el Alto Paraná (Corrientes Argentina). Publicaciones de la Comisión Administradora del Río Uruguay, 11.

Neiff, J. J., & Neiff, M. (2013). Evaluación de los impactos del cambio climático sobre el ecosistema natural y la diversidad. Esteros del Iberá (Argentina). Serie Medio Ambiente y Desarrollo(152), 2-61.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-87

Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial. (2016). Áreas económicas locales: Empleo, empresas y remuneraciones. Actualización 2016 - Datos a 2015. Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

PEP Corrientes 2021. (s.f.). PEP 2021. Diagnóstico Participativo. Corrientes: Órgano Ejecutivo Sistema Provincial de Planificación. Gobierno de la Provincia de Corrientes, Ministerio del Interior.

PET. (2008). Plan Estratégico Territorial 1816-2016 Argentina del Bicentenario. Buenos Aires: Ministerios de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

PET Chaco. (2013). Plan Estratégico Territorial de la Provincia del Chaco. Gobierno del Pueblo de la Provincia del Chaco.

PMHUM. (2017). Plan Maestro de Humedales. Provincia de Chaco (1a ed ed.). Resistencia: Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos. Gobierno de Chaco.

Poggiese, H. (1993). Metodología FLACSO de Planificación, Gestión, Planificación Participativa y Gestión Asociada. Buenos Aires: FLACSO.

Poi A., y M. E. Galassi. (2013). Humedales del Noroeste de Corrientes. En Inventario de los humedales de Argentina: sistemas de paisajes de humedales del corredor fluvial Paraná Paraguay. Buenos Aires: Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.

Poi de Neiff, A., & Neiff, J. J. (2006). Riqueza de especies y similaridad de los invertebrados que viven en plantas flotantes de la planicie de inundación del río paraná (argentina). INCI, 31(3).

POT-RES 2040. (2017). Diagnostico-Avance II. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2040. Municipio de Resistencia. Resistencia: Municipio de Resistencia & UNNE.

Proyecto de Inclusión Socio-económica en Área Rurales. (2016). Plan de Implmentación Provincial Corrientes.

Proyecto de Transporte Urbano en Áreas Metropolitanas de la Argentina (PTUMA). (2013). Encuestas de Movilidad Domiciliaria Origen-Destino para las áreas Metropolitanas de las ciudades Resistencia-Corrientes. Informe final. Ministerio del Interior y Transporte de la Nación.

Ringuelet, R. A. (1961). Rasgos fundamentales de la zoogeografía de Argentina. Physis, XXII(63), 151-162.

SAMEEP. (2013). ECOMCHACO. Obtenido de http://www.ecomchaco.com.ar/sameep/imagenes/OBRAS_DE_AGUA_AMGR.pdf

Scornick, C. O., Petrovic, J. C., & Godoy, S. (2012). Consideraciones sobre el proceso de metropolización del Gran Corrientes-Gran Resistencia. Cuaderno urbano.

Scribano, R., Cabello C., Orellana R., Ríos F., Pacheco D., Pasten M., Álvarez M., Mayeregger E., Scribano V., Yanosky A., Bragayrac E., González L., Leguizamón F., Palacios F., Giménez A., y J. Garicoche. (2017). Evaluación de vulnerabilidad e impacto del cambio climático en el Gran Chaco Americano. Asunción Paraguay: Investigación para el desarrollo. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente – PNUMA.

Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación. (2013). Proyecto GEF 4206 PNUD ARG 10/003. Inventario de los humedales de Argentina: sistemas de paisajes de humedales del

Ing. Rodolfo Godoy
Director de Proyecto

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14

Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-88

corredor fluvial Paraná Paraguay (Primera ed.). Buenos Aires: Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.

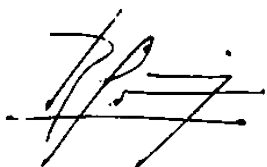
Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación. (2014). Los humedales del Corredor Fluvial Paraná-Paraguay, Argentina (1a ed.). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Proyecto GEF 4206 - PNUD ARG10/003.

The Nature Conservancy, Fundación Vida Silvestre Argentina (FVSA), Fundación para el Desarrollo Sustentable del Chaco (DeSdel Chaco) y WildlifeConservationSociety/Bolivia (WCS). (2005). Evaluación ecoregional del Gran Chaco Americano. Buenos Aires.

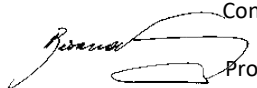
TRANSNEA. (2018). Obtenido de TRANSNEA S.A.: <http://www.transnea.com.ar/mapa-de-nuestra-red.htm>

Zalocar De Domitrovic Y. Asselborn V. y S. Casco. (1998). Variaciones espaciales y temporales del fitoplancton en un lago subtropical de Argentina. Revista Brasileira de Biología, 58(3).

Tapella Esteban. 2007. El Mapeo de Actores Claves. Documento de trabajo del proyecto. "Efectos de la biodiversidad funcional sobre procesos ecosistémicos, servicios ecosistémicos y sustentabilidad en las Américas: Un abordaje interdisciplinario". Universidad Nacional de Córdoba, Inter – American Institute for Global Change Research (IAI)



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto

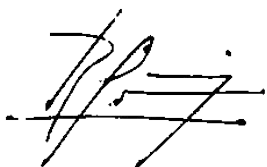


MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESlA

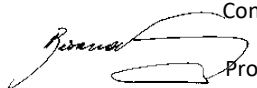
Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

ANEXO 1



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Conexión Física entre Chaco y Corrientes - Elección de Traza Vial, Proyecto Ejecutivo y Documentos de Licitación.
Licitación Pública Nacional N° 75/14 – Expediente 21982-V-14
Proyecto Ejecutivo de la RNN11-Variante de paso por la ciudad de Resistencia (Chaco) y Proyecto Ejecutivo de la
RNN12-Variante de paso por la ciudad de Corrientes (Corrientes)-Addenda Expediente 21982-V-2014

Dirección Nacional de Vialidad

Cap 1-90

ANEXO REGISTROS

Registro 01. Intendencia De la ciudad de Barranquera-Provincia de Chaco

Sra. Graciela Alicia Digiuni de Azula.

Desde siempre hubo necesidad de un segundo puente, es "imperiosa", hay que vivirlo todo el día. Hay que descomprimir. Se cruza el puente a paso de hombre. (Gral. Belgrano)

Nos cuenta que desde la Pcia. de Corrientes, hubo una propuesta de construir un teleférico, que va desde la ciudad de Corrientes a la ciudad de Barranqueras.

Tiene que estar contemplado la llegada de la traza de esta obra al Puerto Barranqueras. Si está el Proyecto del traslado del puerto, sino quedamos aislados. Y sí es la muerte del puerto. Acá llegan camiones cargados para la planta de silo y también en barcaza, así como camiones para la planta de YPF.

La obra es importante en la provincia donde hace años se habla del Corredor Bioceánico y la conexión en su conjunto es fundamental, a los efectos de su economía.

Si bien toca una zona de humedales (sitio Ramsar) va a potenciar la zona agropecuaria sur en la que se registran unas 3000 cabezas de ganado.

Estamos hablando de un lecho de inundación del río Paraná y la obra beneficiaría al productor que tendrá una ruta accesible para sacar la producción, también al combustible y el gas que vienen por la ruta 11 que está colapsada. Y nos descomprimiría el tránsito en general.

Recuerda los beneficios obtenidos como compensación de las obras de Yaciretá.

En este sentido indica que cualquier obra complementaria es buena para Puerto Barranqueras, como obras de defensa o agilizar el ingreso por Barranqueras por la ruta 16 y por calle Gaboto.

También incluye como obras complementarias la posibilidad de mejorar el tratamiento de aguas cloacales o construir pozos en las escuelas.

Registro 02. Subsecretario de Medio Ambiente de la Municipalidad de Resistencia-Provincia de Chaco

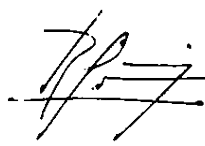
Ing. Agrónomo Maximiliano Tognini

El Puente sirve hoy al transporte de carga y señala que se observa un gran analfabetismo en materia de tránsito; que era chico (hoy tiene 33 años) se hablaba del Segundo Puente.

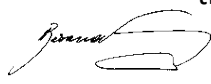
Consulta sobre si la traza sale de Vilela a Riachuelo, aclarándosele que va entre Puerto Tirol y Riachuelo.

Indica que beneficiaría sacar la materia prima del campo así como los productos del Parque industrial de Corrientes, como también de Puerto Tirol.

Construcción a futuro mejoraría la traza con servicio mecánico, daría más trabajo, se pondría la Revisión Vehicular por la Ruta 11 casi la 16. Más estaciones de servicios por la traza.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESI/A

Registro 03. Subsecretario de Transporte de la Provincia del Chaco-Provincia de Chaco

Roberto Medina

No duró mucho la eficacia del Primer Puente, desde la década del 80 comienza a incrementarse el aumento de los autos que circulan por el puente.

El transporte urbano que cruzaba el puente de 24 unidades por día disminuyó a 14 unidades. Y el tránsito se incrementó con automóviles y también vehículos de carga.

Corredor Bioceánico: Cruzan camiones IVECO que vienen por Iguazú pasan por Corrientes, Chaco por R16, va a Salta, Salta Paso de Jama, Iquique. A parte de esto por el puente pasan taxi que van y vienen.

Según ATACO (servicio de colectivos) una encuesta realizada indica que hay 14000 estudiantes universitarios que se desplazan para estudiar en una o en otra ciudad.

Pasan fletes comerciales ejemplo bebidas gaseosas de alimentos, camiones forestales (postes, eucaliptus, tablas de machimbre) que traen al consumo del mercado y 2000 ómnibus de larga distancia que están cruzando el puente General Belgrano hacia la Ruta 14.

Hay un intercambio regional, que se inicia en los años 80 entre el NEA y el NOA (Santiago del Estero, Salta, Tucumán) al que se agregan Catamarca, San Juan; asimismo más tarde amplió ese intercambio con Brasil.

En síntesis, este segundo puente va a unir regiones.

Indica conocer que el segundo puente llega a Corrientes por Riachuelo y en Resistencia por Pto. Tirol donde hay una urbanización nueva que es el ex campo de tiro.

Sobre el lugar señala que el Río Salado desborda por todas partes y cuando crece el Paraná el agua entra al Palmar, precioso paisaje. Sugiere que se terminará urbanizando la Isla Santa Rosa en la cual se podría hacer una bajada, ya que hoy se maneja con canoeros y "malloneros"

Sobre la obra y sus consecuencias señala:

Que políticamente el gobernador no va a disfrutar la obra. Entre proyecto y construcción de la obra pasarán unos cuantos años, luego la gente se olvida. Estas obras van más allá de los mandatos;

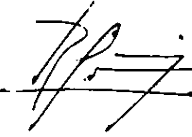
Que hace falta un tren, hay que dejar la fundación preparada para el tren;

Que Hay que dar conectividad a la isla Santa Rosa;

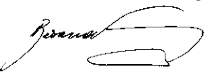
Que la obra va a potenciar y va a dar un valor fiscal a toda la zona, sobre todo a partir de la infraestructura que acompañe y también le va a dar un valor agregado a la isla.

Que facilitará explotación ganadera y beneficiará a las empresas de hormigón local.

Que estima que esta obra va a tomar a 1000 obreros en Corrientes y 1000 obreros en Chaco, van a ver sectores que se benefician por ejemplo el que vende un clavo se va a beneficiar y va a movilizar gente del interior de la provincia.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Asimismo, entiende que el organismo de transporte debería ser veedor en la administración del Puente.

Registro 04. Decano de la Facultad de Arquitectura y urbanismo de la Universidad nacional del Nordeste-Resistencia, Provincia de Chaco.

Arq. Miguel Barreto.

Respecto a la traza del Segundo Puente y la Circunvalación manifiesta que casi esa traza la había diseñado el Arquitecto Braian Thomson en el año 1974.

En los 90 empezó el crecimiento de la ciudad de Resistencia que se dio hacia el nordeste y sureste que es un bajo que debe preservarse como un humedal.

Lo importante de esa área sudeste, punto de ingreso del puente a Resistencia, es mejorar el recinto de la defensa hidráulica, ya que la defensa sur es la más baja y precaria.

El Plan de urbanización a futuro debe plantearse sobre la segunda terraza lugar cuya aptitud la muestran con claridad las imágenes satelitales.

La integración bioceánica a la también responde este segundo Puente, tiene como propuesta romper con la hegemonía del puerto de Buenos Aires. Detrás de ello está en juego un modelo de desarrollo, hay decisiones que son continentales.

En la hidrovía los paraguayos mandan los granos al puerto de Rosario y la destilería que está en Barranquera envía el petróleo a Paraguay por la hidrovía.

Registro 05. Intendente de Puerto Vilelas- Provincia de Chaco

Leopoldo Marcelo González

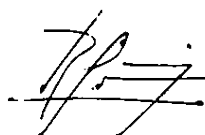
Vilelas es una Lonja. Nuestro gran Problema es la falta de tierra. Vincular entre la Av. San Martín y la ruta que va al segundo puente y vincular la avenida con las rutas accesorias, permite ganar espacio para tierras.

El puerto es Vilelas. Puerto Barranquera era en otros tiempos, otras realidades económicas. Vilelas tiene un calado natural más profundo que se lo da la cercanía con el Paraná

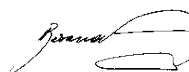
En los años 95 o 96 empezó hablarse del proyecto del segundo puente. Fue la necesidad. Sobre todo durante la gobernación de Taquino por Chaco y Romero Feris por Corriente. La idea era ferroautomotor, un complejo multimodal de carga.

Señala su opinión de que el puente ferroautomotor abarata costos y que se pensó en un complejo multimodal teniendo en cuenta las comunicaciones y funciones integralmente aunque en términos de financiamiento no dé para el ferrocarril. Habría alzar la estructura del puente para hacer el FF CC.

No obstante reconoce que hacer el Puente es una de las obras más importante del Norte Argentino es el Segundo Puente chaco – Corrientes. Es una vía transversal de los países de Latinoamérica, con impacto político, social, económico y productivo que abre expectativas en toda la región.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Puerto Vilelas está al pie del Puente.

El camino de Paranacito es un complejo turístico importante y está 15 km al Sur de la traza, aproximadamente, que lo va a beneficiar.

Va tomar una enorme mano de obra de las dos provincias. Van a necesitar herreros, armadores, carpinteros, y otros, además todo el negocio que habilitaría durante la obra, comercio, servicio que se multiplicarían.

La zona tiene que crecer en servicios. Una ruta requiere de servicios por lo que habrá que invertir en servicios.

Entiende que el Segundo Puente debe vincular Pto. Vilelas y Barranqueras, que debería ser de carga y turístico y dejar al Pte. Gral. Belgrano como de cabotaje.

Registro 06. Intendencia Municipalidad de Puerto Tirol-Provincia de Chaco

Claudia Patricia Gronda

Dice la intendenta que para ellos la construcción de la segunda traza es positiva. Su hija va a estudiar a la ciudad de Corrientes. Va a repercutir en su familia.

Es altamente positiva la circunvalación. Hace años se dice del proyecto.

Antes se cruzaba en balsa, yo lo cruzaba en la camioneta de mi abuelo y recuerdo la emoción cuando se estaba construyendo el puente. Todas las luces prendidas a la noche.

Señala que le “molestó la noticia aparecida en un medio periodístico diciendo que no llega a ningún lado”.

A nosotros nos sacaron el tren hace un año, la población se tomaba en el centro del pueblo y nos dejaban en el centro de Resistencia. Sin embargo el de carga suele pasar.

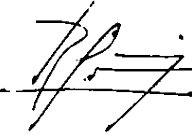
Puerto Tirol, tiene turismo religioso, la ciudad recibe peregrinos ya que se le rinde homenaje a Santa Rita, que moviliza unos 150 fieles en las fiestas patronales.

En el Municipio hay pequeños productores frutihortícolas con unidades productivas de aproximadamente entre 15 y 20 has., y aun menores. Pero también está el Parque industrial que hoy registra inversiones brasileiras.

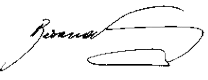
La traza pasaría a algo más de 500m del barrio TAKAY, de la etnia Qom, en cuyo pueblo hay alrededor de 20 viviendas en las que viven más de 120 personas, detrás de las cuales quisieron dejar sus ranchos. A ellos le vamos a llevar las cloacas, hay agua potable. El instituto de la vivienda hizo mejoras en las viviendas y quedaron hermosas.

Señala como anécdota que el municipio entregó una vivienda con aljibe, fueron a visitarlos y no los encontraban, estaban durmiendo adentro del aljibe porque estaba fresco.

Ese grupo de la etnia Quom en su mayoría es evangélico. Durante la mañana duermen, no se puede planificar nada en la comunidad a la mañana temprano, todos duermen hay que ir después de las 10.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Señala como experiencia que cuando fue la construcción del gasoducto se tomaba gente de acá, pero la UOCRA empezó a echar gente por no afiliarse, por lo que no cree que los indígenas vayan a trabajar en la obra.

Registro 07. Subsecretario de Transporte de la Municipalidad de Resistencia- Provincia de Chaco

Contador Mariano Brahim

El entrevistado señala que la necesidad del segundo puente en forma firme surge a partir del 2015 que plantea perspectivas ciertas.

Se registrará como impacto positivo el beneficio que va a producir un puente de estas características para comunicar Santa Fe, Corrientes, y evitar el embotellamiento, apareciendo también como muy importante la conexión Formosa, Corrientes, Chaco. Ni hablar del Mercosur lo que necesita del Paraguay.

VA a generar una gran inversión y efecto multiplicador. Inversión del Estado y privado.

Refuncionaría el tren por el tramo que venga de Santa Fe. Y el FF CC Belgrano Carga se refuncionaría al puerto.

También se proyectaría sobre el Transporte fluvial el Transporte terrestre y el Transporte ferroviaria y conectaría el Mercosur y el Norte Argentino

En lo laboral, se generará una oferta con la demanda existente, para lo cual “lo más importante es que haya un horizonte de inicio y una finalización”.

Seguramente va a producir una inyección en los comercios, comercialización de materiales de construcción y en todos aquellos insumos para el mejoramiento de las rutas.

A los efectos del funcionamiento del puente expresa su idea de que hay que generar un órgano específico consultivo compartido por todas las jurisdicciones, donde se generan las distintas opiniones y tener siempre la representación de ellos. Son los que tiene que defender el funcionamiento del puente.

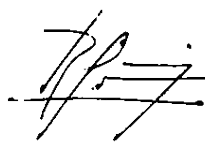
En el deberían estar representadas todas las carteras de gobierno resultando importante generar una política consultiva.

Registro 08. Subsecretaria de Medio Ambiente-Provincia del Chaco

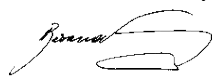
Arq. Claudia Terenghi

La entrevista indica que estuvo en la Unidad Ejecutora de un proyecto anterior cuyo director de Proyecto era el Ing. Palmeiro, llevado a cabo durante la Gobernación del Dr. A. Rozas, cuya licitación se postergó. Por disponerse de fondos. En esa oportunidad hubo audiencias públicas en Riachuelo, Vilelas y Barranquera,

La operación fue parte de una firma de acuerdo entre los gobiernos de Chaco y Corrientes y estaba bajo la nomenclatura COT. (Construcción, operación y transferencia)



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

El Segundo Puente implica desarrollo de posibilidades para ambas ciudades. A tener conocimiento los accesos van a generar crecimiento para otras poblaciones también.

Respecto al sitio Ramsar, la entrevistada señala que hubo algún inconveniente con el municipio de resistencia ya que está excluido de dicha jurisdicción.

El sitio Ramsar no tiene hoy un plan de gestión ambiental. Asimismo, no está aprobado el Plan Maestro de Humedales. Hay un proyecto de tratamiento del Borde Ribereño.

Señala que en el proyecto anterior el punto de Bajada estaba en Tacuarí al Sur del Canal 16, según la traza del Ing. Jean Carlo Scanferlatto y destaca como dato ilustrativo que con el inicio del relevamiento empezó la especulación inmobiliaria. En esa traza Riachuelo también fue el destino del lado Corrientes.

Registro 09. Universidad Tecnológica Nacional -Decano de la Regional Resistencia.

Ing. De Pedro y la Ingeniera Mirta Lagrost (Subsecretaría de Infraestructura).

Toda la vida tuvimos la necesidad del 2do Puente. A nivel laboral, trabajan acá y viven en Corrientes y viceversa.

Antes había balsas y vaporcitos que salían del Puerto de Barranqueras y sólo llevaban a las personas. Luego cuando se inaugura el puente Gral. Belgrano dejan de andar estos transportes

Hoy distintos grupos sociales cortan el puente y uno queda cautivo sobre el mismo...

Por estas rutas se mueven cereales, mucho de la producción se mueve en camiones. Los camiones tiene la obligación de ir por la ruta 11.

La construcción va más allá de las cuestiones políticas, es un pedido de la sociedad siempre escuché la necesidad del Segundo Puente; quien no ha sufrido tener esta única comunicación es inevitable.

Tenemos alumnos en la UTN, correntinos. Los que vienen a la UNNE y UTN, son un 40 % de jóvenes que se mueven diariamente. Que están en movimiento.

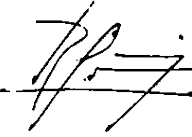
Hay movimiento ciudad, ciudad y regional porque toda la producción del Chaco sale por la Ruta 12 o la Ruta 11.

El tránsito no va a aliviarse va a incrementarse. Actualmente hay mucho tránsito pesado que va a Chile.

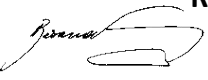
Se muestra sorprendido del aumento de la cantidad de camiones paraguayos con conexión con Bolivia.

Respecto al modelo de gestión del puente pondría como veedores a miembros de los Consejos de arquitectos, de ingenieros y de agrimensores y entiende que es fundamental que participe la universidad e integrar a distintos centros y consejos para que participen en la administración del puente en funcionamiento.

Registro 10. Ministro de Infraestructura, Obras y Servicios-Provincia del Chaco



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESI/A

Arq. Fabián Echezarreta – Lorena Sanchez

Respecto a la Trazas la entrevistada señala que cuenta con el antecedente de la traza del Proyecto elaborado por el Agr. Palmeiro.

La actual muestra diferencia para la Prov. de Chaco pero no varió mucho en la provincia de Corrientes con la traza propuesta anteriormente.

Señala como cuestiones a tener en cuenta si la actual traza afecta al Proyecto de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, y la tecnología que se iba a usar con el viaducto, porque se convertiría en vía de comunicación y defensa.

Destaca que se viene un trabajo con mucha seriedad, con paso firme y sólidamente.

Sobre la traza indica que respecto al Área Metropolitana de Resistencia y la movilidad urbana se generaron unas cuatro alternativas según la DNV y que la seleccionada plantea un ingreso por Urquiza.

En líneas generales la logística de transporte optimizará el transporte y la seguridad basada en la categoría de vía.

Respecto al control indica que tendría que haber un sistema de alerta temprano, haber protocolos si no funciona por accidentes.

Hoy la gestión del tránsito es caótico, si hay un corte no hay una camioneta que ordene.

Respecto a los controles en el caso de los residuos urbanos no tienen que pasar entre provincias. Hay normas legales que tienen que hacer efectivo su cumplimiento.

Registro 11. Intendente del Municipio de Fontana- Provincia de Chaco

Sr. Antonio Rodas (Sr. Secretario de Obras Públicas)

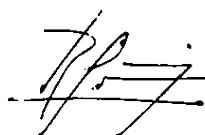
Los funcionarios consultados tienen conocimiento de las gestiones para la materialización de la obra del 2º Puente hace aproximadamente 10 años en forma general, no con los detalles que se están conociendo en esta oportunidad a través de las acciones encaradas por Vialidad Nacional.

Las inversiones previstas en estas obras son muy significativas para la Provincia del Chaco y especialmente para el Municipio de Fontana, hecho que es muy valorado por la comunidad local.

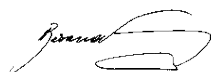
Estiman que con seguridad se van a generar empleos directos e indirectos, como así también nuevas actividades económicas (industrias, depósitos, logística, servicios de ruta y de servicios en general) en la localidad.

La traza de la autovía de circunvalación que pasa por el ejido municipal de Fontana es coincidente con la orientación del crecimiento urbano que viene encarando esta gestión municipal y les interesaría tener más precisiones sobre dicha traza.

Hace mucho tiempo que están tratando de tener más información sobre las características de la localización del 2º Puente, los viaductos de acceso y especialmente la autovía de circunvalación.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del Es/A

Las obras programadas por Vialidad Nacional van a generar un importante desarrollo del sector sur de Fontana y van a requerir significativas inversiones en materia de infraestructura básica, equipamientos, transporte, etc. Motivo por el cual se deberán realizar, lo antes posible, los estudios correspondientes para la implementación de tales emprendimientos, especialmente de desagües pluviales.

Se considera fundamental que se prevean accesos pavimentados desde la autovía al centro de Fontana, como por ejemplo la Avenida Cacui y otras formas de accesibilidad para que la población local pueda hacer uso efectivo de las obras programadas.

El municipio va a encarar todas las acciones que fueran necesarias (proyectos requeridos, presupuestos, cronogramas de obras, etc.) para complementar, desde su jurisdicción, las importantes inversiones que realizará Vialidad Nacional.

Consideran que el gobierno local debería participar como veedor con facultades en la ejecución de las obras programadas en este trascendente emprendimiento.

Registro 12. Intendente Municipalidad de Resistencia- Provincia de Chaco

Lic. Jorge M. Capitanich

Las respuesta del Sr. Intendente fueron realizadas por escrito luego de la entrevista personal y definido el contexto en el cual se hacía la misma. El texto responde a los puntos indicados en el formulario guía para las entrevistas.

La necesidad de construir el segundo puente se origina por el aumento de la TMDA derivado del aumento del número de habitantes de los respectivos conglomerados urbanos de ambas cabeceras de Resistencia y Corrientes, el incremento extraordinario del número de vehículos en circulación, la inexistencia de vías alternativas y el mayor volumen de tráfico emergente del proceso de integración, comercial, financiero, cultural y productivo de ambos márgenes del río Paraná. La década del 90' marca el inicio del agotamiento de un modelo de circulación del puente con sus correspondientes demandas en materia de mantenimiento preventivo del mismo y la ocurrencia de siniestros viales que entorpecen de una manera sistemática la circulación vial.

La extensión y dimensión del segundo puente será de 35 km, contemplando los accesos que resultan necesarios construir en las provincias de Chaco y Corrientes.

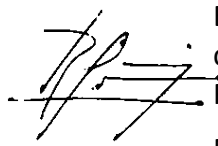
El plazo máximo de la obra se prevé en 5 años.

Dirección de Vialidad Nacional con dependencia funcional en el Ministerio del Interior e Infraestructura.

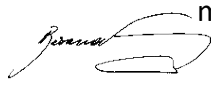
Mediante la operatoria de PPP, es decir, por medio de la ley N° 27328 de la Nación.

Esta inversión implica un impacto en el empleo mientras dure la ejecución de la obra y, con posterioridad, un mejoramiento en las condiciones de acceso a la ciudad de Resistencia y Corrientes.

No observo afectación de ninguna actividad en particular durante en proceso de ejecución de la obra, siempre que estas se realizan siguiendo las reglas de arte en la materia. Una especial atención merece la mitigación del impacto ambiental dado que la



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESI/A

obra en el Chaco se realizará en un área inscripta como sitio Ramsar, caracterizado por la preeminencia de humedales sufrirá, la que podría sufrir una debido a relleno del terreno, obstaculización de drenajes naturales, afectación en la flora y la fauna del lugar. Respecto a la circunvalación, la traza mejorará el consumo de combustible de los vehículos en virtud de las mejores condiciones de transporte.

A los trabajadores que podrán acceder a nuevas fuentes de empleo, a los comerciantes pues podrán ganar en mayor intercambio y a los vecinos de ambas riberas del Paraná por el proceso de integración que facilitará la transformación de su calidad de vida.

La compensación del costo de capital, el recupero de la inversión en el menor plazo y el flujo financiero derivado del peaje.

Todas las actividades productivas y de servicios.

Si, pues la obra en sí mismo implica catering, alojamiento, obreros calificados, profesionales y técnicos, redes de proveedores locales.

Un Comité Ejecutivo integrado por autoridades provinciales, nacionales y municipales junto a las Universidades Nacionales que deben contribuir con profesionales altamente calificados.

Registro 13. Instituto Correntino del Agua y del Ambiente. (ICAA)-Provincia de Corrientes

**Administrador General Ing. Mario Rubén Rujana – Dr. Miguel Osmar Dufort
Coordinador**

Desde el año 1998 junto con se plantea la necesidad de un segundo puente, junto con la pretensión de hacer el sistema multimodal.

Ni bien se inauguró el puente General Belgrano surgió el proyecto y la necesidad del segundo puente. Y sobre todo la necesidad de construir un cruce ferro automotor.

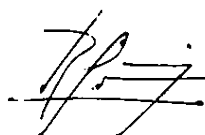
El abogado Falsioni hizo una recopilación de lo que significó esta propuesta y el proyecto multimodal contempla la hidrovía. También hoy hay un proyecto de FFCC que lo están impulsando desde el Mercosur. Era parte de una estrategia en cuanto a un corredor bioceánico.

Aparecerán otros corredores que están más arriba, más al norte. Corrientes, no es oficialmente Resistencia ruta 167 en Posadas multitrocha. Ruta Salada. 80km.

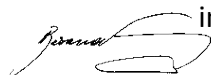
1998. pasó a la intendencia hasta junio de 1999- 2000.

Ahora la traza está perfecta, es una zona de la Municipalidad de Corrientes que está gestionando la reserva provincial de Laguna Brava por un decreto del gobernador se la convierte sólo en espejo de agua. Una ley de demarcación determina la línea de ribera.

Respecto a la obra a construir, se necesita mano de obra calificada y entiende que sería provechoso complementarse con gente local. Pero hay que tener en cuenta que no hay ingenieros hidráulicos ya que forman parte de la actividad privada y escasea la gente



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

especializada. Se perdió o al menos se degradó la cultura del trabajo en los últimos 20 años.

No cree que vayan a existir perjudicados por la obra del nuevo puente.

Consultado acerca de la existencia de comunidades aborígenes, indica que no hay aborígenes que se asuman como tal y que la mayoría de ellos participaron en la guerra de la triple alianza y murieron en el frente de batalla.

Señala sentirse gratamente sorprendido por ser consultados sobre estos temas indicando que es la primera vez que ello ocurre y que la primera vez que se pide opinión. Al respecto señala disponer de un bajo nivel de información.

Registro 14. Entrevista al Ministro de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Corrientes

Cdor. Bernardo Rodríguez

El puente aparece como una necesidad de vinculación desde hace muchos años. En 1986 inició su Carrera en la Facultad de Ingeniería en Resistencia y desde entonces oyó hablar del tema. Por esos años aparecieron las primeras fallas técnicas del Puente Gral. Belgrano, es decir se hicieron las primeras reparaciones de juntas en el mismo por lo que, en su experiencia, a 15 años de construido se hizo más evidente la necesidad de contar con una alternativa.

Desde su perspectiva el Puente, más allá del servicio que brinda al tránsito cotidiano, que es intenso y permanente, significará una apuesta muy importante al desarrollo e integración con la red vial de Bolivia, Paraguay y Brasil y con ello un logro importante para el desarrollo de la Región.

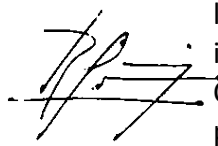
Brindará asimismo, la posibilidad de mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad de Corrientes, teniendo en cuenta que se podrá eliminar el paso de combustibles y químicos por el centro de la ciudad, ya que el puente conecta directamente con la Av. 3 de Abril, eje de tránsito urbano.

Señala asimismo, que no se observan hechos que podrían afectar a la Provincia como resultado de la construcción del Puente; por el contrario entiende que esto la beneficiaría claramente.

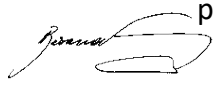
El Puente y la circunvalación darán lugar al desarrollo de un sector de la ciudad hoy con muy bajo nivel de urbanización y calidad de vida.

Al respecto agrega que potenciará el Parque Industrial en construcción en el sector sur de la ciudad (Santa Catalina) en proceso de urbanización, lo que ayudará y estimulará inversiones y actividad industrial y con ello a localizar empresa de gran volumen como Coca-Cola y a potenciar la actividad forestal, teniendo en cuenta que Corrientes es la primera productora forestal de Argentina.

Junto a los avances en materia de disposición de potencial eléctrico y el gasoducto se producirá, con el Puente un efecto sinérgico relevante.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESI/A

Asigna a la construcción del Puente la generación de muchos puestos de trabajo (de acuerdo a la magnitud de la obra podrían ser más de 1000 puestos) durante, al menos, unos 4 años. La necesidad de operario y con ello la generación rápida de trabajo, transporte o producción de bienes y servicios será muy positivo si bien advierte que habrá que tener en cuenta que al fin de la obra también se registrará un descenso brusco de mano de obra.

Finalmente se hace referencia al modelo de gestión del puente expresando que la Provincia podría aportar algún criterio sobre aspiraciones o beneficios locales.

Registro 15. Municipalidad de Corrientes- Provincia de Corrientes

Sr. Vice Intendente Dr. Emilio Lanari Subiaur

La misma tuvo carácter de colegiada ya que con la presencia del Sr. Vice Intendente, Dr. Lanaria Subiaux, compartieron la misma los Secretarios de Coordinación de Gobierno, de Medio Ambiente y de Desarrollo Urbano a cargo asimismo de la Secretaría de Infraestructura.

La entrevista se enriqueció con los aportes de los actores involucrados que aportaron visiones concurrentes sobre el tema.

La síntesis que se efectúa registra la opinión interactiva de los presentes.

La sociedad viene pidiendo un nuevo puente desde hace 40 años. Si se tiene en cuenta que el actual Puente Gral. Belgrano fue habilitado en 1973; prácticamente desde ese momento surge la necesidad de un nuevo puente.

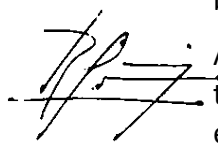
Entre las razones de esta necesidad se menciona que “el puente se hizo chico” es decir que sus medidas para el paso de tránsito fueron reducidas de expreso por razones estratégicas.

Como antecedentes más concretos se señala la propuesta efectuada en el año 1993 durante la Intendencia del Sr. Romero Feris. La misma incluyó un Estudio de Factibilidad para un Segundo Puente, en el marco de la conexión interoceánica Chile-Brasil, que incluía conexión ferroautomotor.

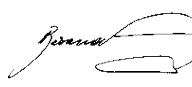
Informan, asimismo, que desde fines de la década del 80 se creó una Comisión Pro Segundo Puente que sigue activa hasta el presente y que preside el Sr. Macelo Falccione.

La presencia del 2° Puente, en estudio, permite prever que el mismo tendrá efectos positivos sobre cuestiones significativas de las condiciones de vida de la ciudad como la promoción de un ordenamiento del tránsito. El mismo parece hoy condicionado por la presión que se ejerce desde el actual puente sobre la Av. 3 de Abril, lo que plantea la bisección de la ciudad y constituyendo una barrera urbana.

Asociado a esto se menciona también, como beneficios, la reducción de riesgos de todo tipo que ello conlleva ya sea por accidentes mortales o por riesgos de contaminación por el contenido de camiones de combustible y productos químicos que atraviesan dicha avenida, así como la habilitación de vías de comunicación alternativas (circunvalación) que mejorará las condiciones generales del tránsito pasante hacia otros destinos regionales.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Los entrevistados señalan que por sobre estos aspectos, la construcción del nuevo puente y las circunvalaciones incidirán sobre el turismo interprovincial o interciudades. Acompañan esta opinión con el dato de que semanalmente la ciudad y sus alrededores, que se extiende hasta las localidades de Paso de la Patria y Santa Ana, recibe un flujo recreativo-turístico de 30.000 personas proveniente de la otra orilla del Paraná, teniendo como atractivos, la playa, la pesca y la vida nocturna de Corrientes.

También hay previsiones sobre el impacto sobre el Parque Industrial lo que resulta concurrente a la gran apuesta del Municipio a la consolidación del Area Industrial ubicada en las tierras próximas a Santa Catalina.

Estiman, asimismo, que la nueva interconexión rediseñará una nueva dimensión del mercado productivo y reactivará el ferrocarril en territorio provincial, con la promoción de bienes primarios y cambios en dicha producción.

Es opinión de los entrevistados que la construcción de las obras que incluye el proyecto será una fuente de generación de trabajo y que habrá que prevenir, a la conclusión de las obras, la resolución de las necesidades de alojamiento para actividades complementarias como alojamiento de un número importante de personas durante el tiempo que duren las mismas.

Expresan su preocupación por la etapa de operación de las obras en cuestión ya que la regulación de los servicios interurbanos es competencia del Municipio. Si bien no hay previsiones al respecto será necesario buscar sistemas alternativos, por ejemplo agregando protocolos de tratamiento de accidentes en el puente, tomando como base la experiencia (positiva y negativa) del actual Puente.

Registro 16. Municipio de Riachuelo-Provincia de Corrientes

Intendente de Riachuelo Sr Martín Jetter

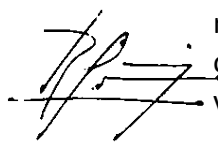
La necesidad de construcción de un Segundo Puente está registrada desde hace muchos años cuando hacia finales de los años 80 se constituye la Comisión pro Segundo Puente integrada por destacadas personalidades de la sociedad correntina.

El Municipio de Riachuelo sensible ante la necesidad de dicho puente colabora activamente en la gestión que se llevó a cabo en el año 1999 para hacer lugar a la construcción del mismo, en la seguridad que es una obra muy necesaria para la Provincia y la zona sur de la ciudad de Corrientes.

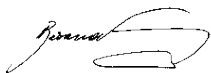
A este respecto, el Municipio participó de numerosas reuniones con los restantes municipios implicados como Brranqueras y Puerto Vilelas.

La inclusión de las circunvalaciones, que considera una adecuada respuesta a los requerimientos actuales, son apoyadas activamente por la intendencia ya que resultan obras complementarias que ordenarán el tránsito hacia el norte y el sur y podrán vertebrar el crecimiento de la expansión urbana del municipio de Corrientes.

Entiende que la traza del Puente y la circunvalación es compatible con los lineamientos y estrategias de desarrollo de su municipio y que la construcción de la interconexión, en su



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

conjunto, representa la posibilidad de afianzar el cruce del Mercosur y con ello consolidar el desarrollo de la Región así como la de generar trabajo a nivel provincial y local.

Respecto al primero de los temas, la interconexión, considera que la estrategia ferroviaria, es conveniente y viable si bien puede resolverse bajo condiciones diferentes, es decir podrá efectuarse de manera independiente de la resolución del Puente.

Al respecto señala la existencia de, al menos, una alternativa para resolver el cruce ferroviario que ha quedado registrada en una propuesta del diputado del Parlasur por la Pcia. de Corrientes Dr. Alejandro Karlem cuya traza básica incluye la vinculación a través de las localidades de Santos y Sao Borja (Brasil) con -Santo Tomé (Corrientes) y Barranqueras (Chaco).

El entrevistado señala que ya se están viendo los impactos positivos del futuro puente teniendo en cuenta que se acercan hombres de empresas a su Municipio consultando sobre la posible instalación, por ejemplo, de productoras de alimentos o de servicios.

En esta línea se podría beneficiar al Municipio también con el asentamiento de empresas de logística y distribución para brindar estos servicios sin acceder a un área más céntrica de Corrientes.

Abordó también el tema de generación de empleo en relación con el Municipio de Riachuelo que tendrá reflejos durante la obra y luego, una vez habilitada, por la prestación de servicios.

Al respecto señaló la importancia e interés que despierta en un municipio como Riachuelo, pero advierte que en su jurisdicción hay poca mano de obra capacitada. Expone al respecto, la existencia de un Programa de Capacitación a Jóvenes, llevado adelante por el ministerio de Trabajo de la Nación teniendo en cuenta los requerimientos de la empresa que llevará adelante la construcción de otra obra recién licitada y próxima a comenzarse, en las proximidades de Riachuelo, como la Autovía RN N12.

Registro 17. Centro de Ecología Aplicada del Litoral (CECOAL)-Provincia de Corrientes

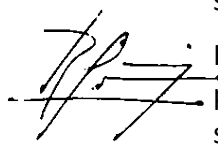
Investigador Principal del CONICET Dr. Juan José Neiff.

El entrevistado señala que conoce o tiene información desde hace más de 20 años sobre la necesidad de un nuevo puente, es decir desde el Estudio de Factibilidad de 3 trazas llevado a cabo por el Ing. Palmeiro.

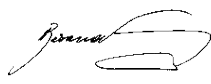
Hoy el Puente es una necesidad a partir del número de vehículos y relaciones de todo tipo (comerciales, académicas, de servicios, etc.,) entre las dos provincias.

Señala a manera referencial que este tránsito se incrementa de manera crítica los fines de semana en razón de la intensa actividad recreativa semanal y del turismo regional.

Indica que los días domingos y feriados el cruce del actual puente, entre las 7 y las 21hs puede demorar hasta una hora y media, agregando que el tránsito de los fines de semana suele ser más intenso que en días hábiles.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESI/A

El aumento de vehículos no va de la mano con las condiciones de las rutas que incluso en varios casos, como en el de la ciudad de Corrientes las calles/rutas atraviesan el área urbana.

Apoya su comentario recordando que la ciudad de Corrientes se extiende al noroeste, sin pautas de Ordenamiento Urbano y ocupación de suelo no regulado, potenciada por la Ruta Provincial N°5 y la Ruta Nacional N°12

Considera que la propuesta del Puente y Circunvalaciones, junto al resultado más directo como la descongestión urbana, constituirá una “mejora substancial”, considerando en primer lugar que la Provincia de Corrientes, en su actividad productiva contiene la 2a producción de arroz y la 1ª forestal del país.

Sacar dicha producción y el valor agregado sobre la misma, ajustar procesos productivos y tiempos de distribución son valores potenciales de la obra.

Advierte que es posible, asimismo, que se genere un cuadro dinámico de presión o especulación sobre el suelo, aumentos de valor de propiedades, en particular en Riachuelo, así como un cambio de hábitos o costumbres. Esas condiciones, en su opinión se extienden a lugares como Santa Ana, Laguna Brava o San Luis.

Más adelante señala que no se han registrado demandas sobre el medio natural por el paso de la circulación a través del puente y no se han expuesto quejas de ONG ambientalistas.

Aporta sobre estos temas la conveniencia de incluir en el diseño del proyecto espacios amigables con el ambiente como miradores, lugares de descanso, etc.

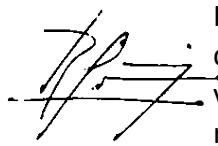
Respecto a una posible afectación de las obras sobre las ciudades señala que la interconexión reduce asimetrías y desequilibrios entre las sociedades a partir de lo cual se homogenizan muchas actividades, si bien reduce las identidades. La Universidad cambió el espacio cultural en el que Resistencia destaca más con las artes y Corrientes con la tradición y el folklore.

Pero habrá que ver lo positivo en la interconexión la posibilidad de contribuir a generar una nuclearización única de las dos ciudades, potenciando la consolidación de un espacio común.

El Puente, en este sentido, va a legitimar y normalizar relaciones que hoy existen “facilitando lo que hoy se hace”.

Si bien no lo percibe como atractor de nuevas actividades económicas, podrá generarse crecimiento de la ciudad y sus áreas próximas así como en las ciudades satélites (Barranqueras, Pto. Tirol, Pto. Vilelas, Riachuelo, San Luis) y con ello de rubros en servicios y comercio.

Por último aporta una opinión que hace al mayor aprovechamiento de las obras complementarias que requerirán el puente y las circunvalaciones. El objetivo es logar valor agregado a dichas instalaciones de obradores o campamentos pensando en el reciclado de oficinas galpones o dormitorios de obreros, evitando el uso de container, galpones de chapa, etc. pensando en construcciones usables a futuro.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESI/A

Registro 18. Administración Provincial del Agua (APA)-Provincia de Chaco

Presidente: Ing. Francisco M. Zisuela-Director de Estudios Hídricos: Ing. Hugo Rohrmann

Los funcionarios entrevistados tienen conocimiento de los sucesivos proyectos del 2º Puente desde 1997, en que se comenzaron a discutir y elaborar diversas propuestas a nivel interprovincial.

Destacaron la trascendencia de las obras previstas, tanto para la Provincia del Chaco como para toda la Región Nordeste Argentino (NEA).

Consideran claramente positiva la ejecución de los proyectos viales, aunque destacan como negativa la posibilidad que se produzcan ocupaciones o urbanizaciones en las inmediaciones de las respectivas trazas.

En la zona sur de Resistencia ya han ocurrido una serie de problemas en la ejecución del acceso a la planta de tratamiento de líquidos cloacales en construcción.

Por otra parte, en la misma zona sur se está ejecutando la obra del "Canal 16" que conduce gran parte de los desagües pluviales del sector sur y de la cuenca del Riacho Arazá que se origina en el Municipio de Fontana.

Las actividades económicas en general tendrán un gran impulso con la ejecución de las obras proyectadas por Vialidad Nacional, especialmente los sectores inmobiliarios, transportes, logística, comercios, etc.

Con estos emprendimientos viales el Estado en sus diferentes niveles se verá obligado a realizar importantes inversiones complementarias en infraestructura básica, especialmente en desagües pluviales.

También será necesario revisar y actualizar la normativa de APA vigente en lo que respecta a la regulación y restricción de la ocupación y usos del suelo del Área Metropolitana del Gran Resistencia, así como la adecuación hidráulica del territorio afectado.

Consideraron muy importante que la Provincia del Chaco, a través de sus organismos especializados participe en la supervisión de la ejecución de las obras proyectadas y su posterior funcionamiento.

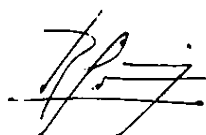
Se preguntaron los funcionarios cómo serán organizados los trenes de barcazas para cruzar ambos puentes sobre el Río Paraná con un grado de seguridad aceptable.

Registro 19. Secretaría de Desarrollo Humano del Ministerio de Desarrollo Social-Provincia de Corrientes

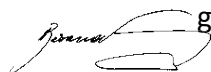
Dr. Diógenes González

El entrevistado tiene entre sus competencias las cuestiones correspondientes a la temática del aborigen y otros grupos sociales.

Con referencia a la historia de sus pueblos originarios, señala que la provincia tiene una extensa historia que abarca más de cuatrocientos cincuenta años, tiempo en el cual esos grupos se han ido fundiendo con la población de origen europeo, blanco dando como



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del Es/A

resultado una población mestiza que, mayoritariamente, se ha ido fundiendo culturalmente y forma parte de los algo mas de un millón de habitantes que hoy tiene la provincia que no se reconocen como indígena.

No obstante reconoce la existencia, como por ejemplo en la zona del Iberá, de poblaciones rurales aisladas, que no hablan castellano que casi no tienen contacto con las urbanizaciones, pero que tampoco están organizados socialmente y jerárquicamente como tribu.

Respecto al proyecto del Segundo Puente, del cual indica estar informado, lo califica como una necesidad muy sentida y al cual el ministerio de Desarrollo Social le asigna gran importancia pues impactará sobre el intercambio de las dos provincias y contribuirá sensiblemente al funcionamiento de dos ciudades (Corrientes y resistencia) como si fuera una sola unidad regional.

Las potenciales afectaciones solo se referencian, en su opinión, a las personas que puedan ser directamente expropiados por la traza, pero que por otra parte los enormes beneficios de la obra son muy importantes para los intereses de la provincia y la región. Esto incluye a cualquier sector productivo.

Entiende que las empresas de construcción, ante una obra de esta magnitud, tienen capacidad para generar empleo genuino

Al mencionar la capacidad de generar empleo a través de mano obra local, señala que un sector artesanal como el de los ladrilleros localizados en las inmediaciones de la traza podría verse beneficiado sumándose como proveedores de insumos, en particular los radicados en los poblados de Santa Marta, Tosquera, Rio Paraná y Esperanza, especialmente estos últimos.

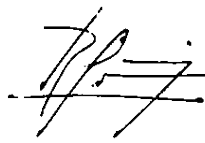
Registro 20. Fundación Encuentro por la Vida. Cultura y Democracia Ambiental-Provincia del Chaco

Presidente Lic. Ramón Vargas

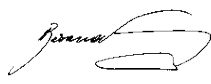
Se inició la entrevista al licenciado Vargas explicándole claramente porque se lo convocaba a ofrecer una opinión respecto del proyecto del Puente y Av. de circunvalación de la ciudad de Resistencia.

El Sr. Vargas en ese momento, expresó que no era muy adecuado opinar en este momento, pues la provincia del Chaco tiene normativa sobre Audiencia Pública y presupone que no va a haber AP y que el proyecto saldrá a licitación de este modo. Cuando se le pregunta porque supone este hecho, contesta que es lo que ha salido en el periódico.

En ese momento se vuelve a explicar la situación, el estado del proyecto y que esta primera ronda de entrevistas está vinculada a recoger la percepción que se tiene del proyecto. Seguidamente el responde a las preguntas del cuestionario-guion.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Expresa que personalmente la traza sur no le gusta, plantea dudas sobre el proyecto. Cita que hay problemas con la navegación en la Hidrovía en los lugares donde arman y desarman las barcazas que van y vienen hacia y desde Paraguay. Luego, expresa que el sector sur de la ciudad es muy caro a su gusto ya que el practica pesca deportiva y lo hace en ese sector.

Luego, advierte sobre el oleaje que provocan las barcazas y dice que el agua puede contener muchas sales que habría que estar muy atento al tipo de cemento que se usa.

También se expresa sobre el río, y lo define como una cinta transportadora de sedimentos y a advierte que hay una arenera en la zona cercana que está extrayendo arena y que el río cambia la posición del canal principal.

También se expresa en el sentido que el puente fue motorizado por la provincia de Corrientes más que por los chaqueños y como puente ferroviario. Habla del eje Capricornio de IIRSA. Luego sigue comentando acerca de la construcción de otros puentes sobre el Parana. Finalmente, aprueba la necesidad de otro puente y explicita que además de este proyecto, hubo otros.

Respecto de la localización, vuelve a insistir con las amarras de las barcazas como problema y que ve con mucha preocupación que se vaya a urbanizar el campo de tiro del ejército, que junto al puente extenderá la ciudad hacia zonas bajas.

También aprueba la circunvalación dado que tensiona a la ciudad hacia una mejor localización, Fontana y Puerto Tirol se verían beneficiados.

Destaca que el proyecto generará trabajo y dice que es necesario que sea con personal local.

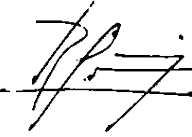
Registro 21. Fundación Ambiente Total- Provincia de Chaco

Presidente Psicólogo Jorge Castillo y Vicepresidente Ing. Luis Marino

La entrevista se inicia igual que la anterior, el Presidente de la Fundación es el Sr. Castillo, pero ha invitado al Ing. Marino porque expresa que conoce muy bien proyectos anteriores del puente.

Este último conoce desde 1995 un proyecto de puente en ese sector de la ciudad. Expresa que no le parece razonable el cruce por esa zona, porque el río migra y cambia el canal principal de lugar. El personalmente expresó antes y expresa ahora que tiene muchas observaciones ambientales, pero utiliza éste término referido exclusivamente a las características del río y no aluden a flora y fauna. Insiste que la alternativa a construir debería ser la Norte.

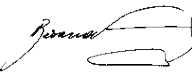
Respecto a quienes se beneficiarían con la construcción del puente y la av. de circunvalación dice que todas las actividades productivas se beneficiarían de esta obra y más allá de sus objeciones considera que el puente es una necesidad.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto

Registro 22. Instituto de Cultura Popular (INCUPO)- Provincia del Chaco.

Presidente: Sr. Luis Noceti



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESI/A

Al igual que en los anteriores casos, se inicia la entrevista con una explicación del proyecto y el Señor expresa que conoce el proyecto desde 1995, que se ha hablado mucho de este puente, tan esperado por todos que hay mucha decepción en general entre las personas porque no se ha hecho nada aún.

Insiste con referencias al Plan Belgrano y a otras oportunidades en que se habló del puente en los medios, no obstante, dice que el puente es imprescindible para la ciudad porque el actual está copalsado de tanto tránsito. Insiste que se realice un estudio de impacto ambiental y cree que si bien para los vecinos no representa una ventaja directa socioambiental, dece que generará un reacomodamiento de algunas partes de la ciudad (operando como un estímulo para mejorar la vida cotidiana).

No conoce en detalle la zona sur, pero a priori no percibe desventajas, no obstante insiste en que si hubiera afectaciones a comunidades indígenas es necesario consensuar con ellos la mejor alternativa de traza.

Desde el punto de vista económico es el beneficio más importante entre ambas provincias dado los intercambios entre personas y mercancías entre las dos ciudades y en la región, también agrega que sería importante que se obligara al tránsito pesado a salir de la ciudad y qu el Puente General Belgrano quede para tránsito liviano.

Luego lamenta que el proyecto no contemple ser ferroviario ya que eso generó mucha expectativa entre la gente; también dice que es importante que la mano de obra sea local para generar trabajo en la región que tanta falta hace.

Dice que localmente hay gente capacitada que podría trabajar en un proyecto de estas características. Respecto a la localización los beneficios serán regionales además de regionales.

Registro 23. Cámara de Turismo de Chaco. Presidente Dr. Daniel Gaona- Provincia del Chaco

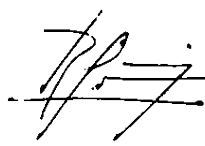
Asociación Argentina de Agestes de Viajes y Turismo del NEA. Presidenta Gladys Rulfo

Ambos entrevistados son socios en la Agencia de Turismo en la que se realiza la entrevista y ambos acuerdan las opiniones sobre el puente. Sin dos instituciones pero se toma un solo registro.

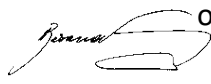
Ambos expresan que tienen conocimiento del proyecto del puente por FECHACO (Federación Económica del Chaco) desde donde insistentemente los integrantes de la misma han solicitado el segundo puente desde hace tres o cuatro años porque el puente General Belgrano está colapsado de tránsito, destacan éste último fenómeno y están de acuerdo con la construcción de uno nuevo.

Ellos dicen que las actividades productivas se verán beneficiadas en general y en particular el Turismo se verá activado al tener un acceso más fluido desde las provincias del NEA, Paraguay y de Entre Ríos y Santa Fe porque el transporte de colectivos de larga distancia se hará más fluido.

Agregan que es posible que en Corrientes se cambie de lugar la estación terminal de omnibus. Luego insisten en que proveerá mano de obra a mucha gente de manera directa



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

y que tanto Fontana como Puerto Tirol, han crecido mucho en los últimos años y este proyecto también los beneficiará.

Finalmente, dicen que este es un proyecto muy sentido para toda la ciudad.

Registro 24. Consejo Profesional de Agrimensores, Arquitectos e Ingenieros-Provincia del Chaco.

Secretario Técnico Ing. Simón H. Ortiz

El entrevistado indica conocer la posibilidad de construcción de un segundo puente entre Resistencia y Corrientes desde hace al menos 15 años a través de publicaciones en medios periodísticos y artículos publicados.

Sobre el puente opina que su construcción sería por demás positiva sea o no ferroviaria, ya que es una obra fundamental para las dos ciudades que ya constituyen una metrópoli

El actual puente Gral. Belgrano quedó muy céntrico y está colapsado la mayor parte del día.

Desde todo punto de vista lo considera importante y beneficioso e indica no saber que ventaja podría adicionarle el que sea ferroviario como algunos exponen en los medios de comunicación.

Si bien indica no conocer exactamente la traza que se adoptó, si conoce que pasará por Puerto Vilelas en Chaco y Riachuelo en Corrientes.

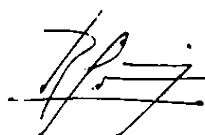
Respecto a la inversión que significará la construcción del Puente y las circunvalaciones además de considerarla significativa para la región, considera que la misma, al igual que sucedió con las construcciones del actual puente, tendrá un alto impacto económico en ambas provincias y generando una dinámica de desarrollo que se repetirá con creces en este caso, en particular a través del transporte.

Por otra parte, agrega que si bien luego de la habilitación del primer Puente se registró sedimentación en el riacho ubicado entre isla Santa Rosa y la costa, entiende que no parece que pudiera repetirse el efecto por la ubicación y condiciones de lecho del río, destacando, además que del lado chaqueño no se localiza población que pudiera ser afectada.

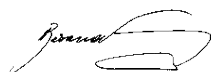
Respecto a la construcción y funcionamiento del nuevo puente considera que va a requerir mucha obra en la zona y que demandará empleo más calificado en la etapa de funcionamiento, por lo que tendrá también en este aspecto un fuerte impacto.

Registro 25. Colegio de Corredores Inmobiliarios. Presidente Sra. Mónica Avalué; Vicepresidente Sr. Matías Sironi y Federación Económica del Chaco. Secretario Sr. Gustavo Martínez

La entrevista tuvo como referente a la Sra. Presidenta del Colegio, si bien participaron con opiniones concurrentes los otros asistentes



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESI/A

La entrevista y los otros miembros asistentes manifiestan tener información del puente desde hace muchos años. En particular el Sr. Caravaca Pazos muestra documentación de la inauguración del Puente Gral. Belgrano en cuya ceremonia estuvo presente.

Respecto al segundo Puente, expresan la conveniencia de que constituya una conexión ferroviaria.

En particular el Sr. Caravaca pazos hace una llamada muy insistente sobre la “necesidad” de que el puente sea ferroviario. Ante la explicación de que la traza y condiciones fueron adoptadas por las autoridades nacionales con el aval de las provinciales expone que de esta manera no se considerará un cuadro más amplio de políticas como la portuaria, vial y ferroviaria.

Solicita que su opinión sea conocida por las autoridades nacionales y provinciales, indicándosele que la misma será recogida en esta entrevista y formará parte del proceso de consultas que incluyen en el EIA.

Los entrevistados si bien indican conocer en sus términos generales la traza para el nuevo puente, indican tener poca información sobre la circunvalación. Luego de una breve referencia sobre la traza de la misma reconocen a la misma como muy importante.

Califican en general de conexión muy benéfica para ambas ciudades, señalando que la comunicación hoy no es viable en condiciones adecuadas. Las empresas evitan el cruce y esto es negativo para la economía.

Esperan que el nuevo puente agregue confiabilidad a la vía alternativa, restituir una comunicación fluida, reducir tiempos, acrecentar el sistema educativo y de salud y con ello una mejora de calidad de vida.

Agregan que para la logística internacional el Puente Gral. Belgrano es lo que se llama un puente “sucio”, por lo que mucho tráfico se desvía a la conexión Rosario-Victoria.

Consideran, asimismo, que por su ubicación la construcción no afectará localidades de la provincia.

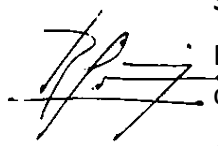
Como efecto a tener en cuenta señalan el proceso de ocupación de tierras en el área de la nueva urbanización (Ex campo de tiro del Ejército) ligada a la traza del proyecto. Sobre el tema consideran como preocupante la entrega de documentación que según su conocimiento se ha venido haciendo en los últimos tiempos, lo que conduciría a la tenencia de tierras, situación que podría verse agravada con el estado público de la nueva traza.

Registro 26. Unión Obreros de la Construcción- Provincia de Chaco

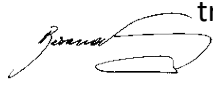
Secretario general Sr Tiburcio Fernandez

El entrevistado indica estar informada desde hace unos diez años de la posibilidad de construcción de un nuevo puente.

Al respecto señala que es una necesidad absoluta ya que el puente actual “quedó chico” generando caos de tránsito y congestión, afirmando que debería quedar solo para tránsito de vehículos livianos.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EIA

Desde su punto de vista será de gran importancia poder disponer de condiciones adecuadas de cruce entre las dos ciudades. Entre otras razones señala que diariamente cruzan, en moto, unos 40 obreros correntinos que viene a trabajar en obras en Resistencia y mejorará la conexión entre provincia y con el país.

Para su gremio es una obra muy añorada por ser de gran envergadura que dará trabajo a muchas personas y por mucho tiempo. Lo califica, en reiteradas oportunidades como “una bendición de Dios”.

Entiende que será muy importante para el transporte de cargas y que incrementará el mismo entre el Nordeste y Brasil.

La generación de trabajo señalada más arriba, será un fuerte estímulo para los trabajadores generando, desde ahora una fuerte expectativa.

No obstante, señala que Chaco no podrá abastecer toda la mano de obra que se necesitará, ‘por lo que se está previendo capacitación para este tipo de obra (construcción sobre agua) y se están estudiando medidas y procedimiento de precaución.

Por último, señala como un efecto posible de repetirse ante la futura construcción, la ocupación que se viene produciendo en el área del ex Campo de Tiro del Ejército.

Registro 27. Federación de Cámaras de Turismo de la Provincia de Corrientes.

Presidente Sr. Luis Escobar

El entrevistado manifiesta haber estado en la inauguración del Puente Gral. Belgrano y a poco tiempo ya se hablaba de un segundo puente, además de ello se informó a través de los medios de esta posibilidad de contar con un nuevo puente.

El nuevo ayudará a descomprimir el actual que tiene mucho tiempo de vida, respondía a otras necesidades y su diseño y capacidad se vieron superados, en particular por tráfico pesado de cargas que viene del norte y va a Brasil. Cree en la necesidad del 2° puente ya que hay saturación de vehículos en particular los fines de semana.

Asimismo, indica que, si se pudiera habilitar el ferrocarril, en un futuro, las cargas deberían disponer del mismo por lo que la solución ideal sería hacerlo ferro automotor.

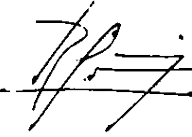
Respecto a su conocimiento sobre el lugar por donde cruzará el puente, entiende que cruzará por Riachuelo, agregando que al menos hay gente vendiendo tierras en la creencia de que el puente cruzará por allí y esto revalorizará la zona.

La inversión, en tanto construcción civil generará un movimiento económico importante, potenciando el crecimiento de todos los sectores.

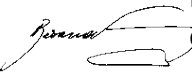
No reconoce posibles impactos negativos, a excepción de los clásicos de una etapa de construcción derivados de movimiento de suelos, desmonte, expropiaciones, etc.

El turismo, en particular podrá beneficiarse ya que habrá más fluidez comunicativa, la que será mayor en tanto sea ferroviaria. A este respecto considera que habrá que asegurar el control del narcotráfico, optimizando el control.

Por último, señala que la construcción y su funcionamiento generarán puestos de trabajo en Corrientes y la Región, haciendo mención que este tipo de obras tiene estipendios más



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESI/A

altos que los sueldos que se pagan en Corrientes lo que movilizará la economía, si bien tiene un tiempo finito.

Y se formula una pregunta respecto de que pasará con la población residual convocada para la obra una vez que esta finalice.

Registro 28. Continental NEA. ONG-Provincia de Corrientes

Presidente Sr. Adolfo Bercheñi

Respecto a lo posible construcción de un puente, señala que desde la década del 90 viene escuchando comentarios y leyendo artículos sobre la necesidad de un segundo puente.

Entiende que Corrientes es una provincia sin infraestructura, ejemplificando con que “no hay ni rotondas”. Si a esto se la añade malos indicadores sociales la resultante es sinónimo de atraso.

Sobre la construcción del puente indica que tendrá un efecto dinamizador de la economía de la ciudad, la provincia y la región ya que el aumento de comunicación física vitaliza cualquier sistema productivo.

Al hecho físico (puente) se van sumando actividades que incluyen aumento de comercio y servicios (hoteles, estaciones de servicio y negocios de venta), junto a baja de la siniestralidad vial por descongestión de las vías. Indirectamente hay dinamización de la economía regional.

Respecto a los efectos que cause la obra en el territorio elegido el entrevistado señala que podrían generarse algunos efectos negativos pero que son claramente paliables. Nada importante.

Los mismos no son comparables con las muertes por accidentes que genera la situación actual.

Un accidente, aun sin víctimas directas. Hace que se paralice al menos por dos horas el puente y con ello la actividad económica. Habrá que cuantificar esa situación.

Sobre la traza de circunvalación agrega que habrá que asegurar mejoras sobre las RR PP N°5 y 9 y que podrán verse impactadas las localidades de San Luis del Palmar y Riachuelo a partir de los usos de suelo, valor de la tierra y actividades.

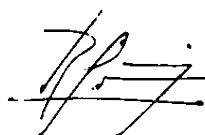
Registro 29. “Fundación Comunidad”. ONG-Provincia de Corrientes

Director Ejecutivo Sr Emilio Aguirre

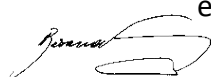
Directora Operativo Sra. Graciela Jara

La entrevista que se llevó a cabo en la sede de la ONG contó con la asistencia de ambas dirigentes y si bien la misma se centró en el Sr Emiliano Aguirre, incluye algunas opiniones concurrentes de la Sara. Graciela Jara.

Hace muchos años que se conoce la posibilidad de contar con un segundo puente. En su experiencia personal hace al menos 12 años que el puente actual está colapsado. Es



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

resultado de la vivencia personal como usuario frecuente y en el testimonio de muchas personas y de jóvenes estudiantes, tema sobre el cual hay muchos videos ilustrativos.

Desde la costanera de Corrientes se puede observar el paso constante durante casi todo el día de camiones del gran porte y vehículos que constituyen un peligro.

Por lo que considera que el segundo puente constituye un importante en materia de seguridad.

Sacar el tránsito pesado del actual puente lo considera un aporte fundamental, así como minimizar, al disponer de una alternativa, el efecto de los cortes que paralizan las dos ciudades.

Sobre el lugar de la obra señala que si bien pensaba que se ubicaría más al norte (en conexión con la localidad de Barranqueras en Chaco) últimamente circuló información de que el paso se haría por Riachuelo, lo que considera positivo pues cuanto más lejos del área urbana de Corrientes mejor.

El entrevistado señala que impactos positivos altos y que a simple vista no vislumbre impactos negativos.

Su presencia podrá favorecer al Parque Industrial de Santa Catalina, así como también a la actividad maderera de Ituzaingó e Itá Ibaté, micro emprendimientos y plantaciones frutales (sandía).

Como valor positivo incluye la generación de empleo y ocupación de mano de obra, pero sobre esto advierte la necesidad de capacitar recursos humanos en un proceso que asegure incorporar mano de obra local.

Asimismo, señala que no cree que podría verse afectada las poblaciones próximas pero que habrá que tener cuenta los eventuales efectos sobre un sector de la RN N°12 que va entre Paso de la Patria y Ramada Paso que tiene importante actividad de floricultura. De la misma manera habrá que atender posibles efectos sobre el turismo religioso.

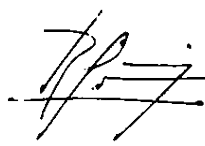
Registro 30. Cámara Argentina de la Construcción (CAC) filial Resistencia-Provincia de Chaco

Presidente: Ing. Jorge Arzuaga

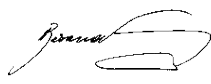
Siempre que se ha tratado el tema de la construcción del 2º Puente Chaco-Corrientes (desde hace aproximadamente 20 años) la Cámara ha participado en todas las oportunidades.

La institución tenía conocimiento del proyecto del nuevo puente en forma general, pero recién ahora está reconociendo la localización definitiva de las autovías de acceso al 2º Puente y de circunvalación tanto de la Provincia de Corrientes como del Chaco.

Considera que las obras previstas son muy significativas para las actividades económicas en general, pero las expectativas de la Cámara no son alentadoras, ya que las grandes empresas que ejecutan obras de esta magnitud recurren frecuentemente a las empresas locales como subcontratistas, fijando muy bajos precios para los contratos.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESI/A

En esta problemática hay tres empresas locales (socias de la Cámara) que mantienen juicios con grandes empresas que no han cumplido con lo especificado en sus respectivas contrataciones.

Recomiendan que las empresas adjudicatarias deban tener un 10% o 20% de los montos de sus contratos generales destinados a las empresas locales. Sería una forma concreta de promover el “compre provincial” (de las características del “compre nacional”) para inyectar recursos económicos en la región en forma efectiva.

Proponen que se busque una forma de que participen de manera equitativa los obreros y empresas locales si se pretende generar una verdadera redistribución de ingresos a nivel regional.

También proponen reducir los condicionamientos exigidos en este tipo de contratos de obras para facilitar la intervención de las empresas medianas y pequeñas de la provincia.

Consideran que todo el norte del país se va a beneficiar con las obras programadas, aunque la CAC no visualiza los beneficios a sus asociados por experiencias en obras anteriores.

Estiman que las inquietudes planeadas en la entrevista son compartidas por las tres cámaras de empresarios de la construcción en la Provincia del Chaco.

Información proporcionada no incluida en cuestionario: la Isla Noguera destinada a soportar las obras del 2º Puente Interprovincial es de propiedad de la empresa de transporte fluvial ABL que la utiliza actualmente para estacionar sus propios trenes de barcasas.

Registro 31. Instituto del Aborigen Chaqueño (IDACH)- Provincia de Chaco

Presidente: Orlando Charole (acompañado de un grupo de seis aborígenes).

En términos generales, el organismo tiene conocimiento de la posibilidad de que se construya efectivamente el 2º Puente por parte de Vialidad Nacional.

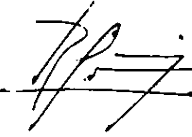
Los pueblos originarios “reconocen la dimensión incalculable” de las obras previstas para la ejecución del nuevo Puente Interprovincial y su importancia regional.

Consideran que si se concretan los proyectos previstos va a haber un impacto económico, cultural, territorial general y en especial en los pueblos aborígenes del Chaco.

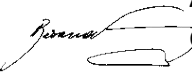
No creen que exista población aborigen que se vea afectada por la ejecución de las obras proyectadas. Por el contrario, se podrían ver beneficiados los que se asientan en el Municipio de Puerto Tirol.

Expresaron que “los Estados han destruido históricamente la cultura y costumbres de los pueblos originarios con acciones de distinto tipo en detrimento de sus hermanos”, hechos que deberían tenerse en cuenta para concretar algún tipo de reparación histórica con ellos.

A este respecto, propone que los peajes que se vayan a cobrar en el nuevo puente deberían “tener en cuenta una reparación” con un porcentaje de su recaudación. Un



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

derecho que les compense de alguna manera “el daño causado previamente por la sociedad destruyendo sus pueblos y llevándolos a una realidad actual muy cruda”.

Por tal motivo, plantean que se afecten recursos económicos que “sean contemplados como un gesto de reivindicación de los pueblos originarios”.

Actualmente al cruzar el Puente General Belgrano los “hermanos estamos todos sospechados”. Motivo por el cual, solicitan que les permitan “cruzar con mucha libertad para que los aborígenes no sean considerados como locos”.

Para los pueblos originarios no existen límites o fronteras interprovinciales (Chaco – Corrientes – Formosa – Santiago del Estero) para movilizarse, solidarizarse y tener intercambio con sus hermanos.

Los entrevistados proponen que se ponga un nombre de los pueblos originarios al nuevo puente y que les interesaría proponerlo.

Solicitan que se prevea un cupo de obreros aborígenes cuando se licite la construcción y mantenimiento de las obras proyectadas, comprometiendo a las empresas contratistas, ya que sus comunidades cuentan con albañiles, carpinteros, capataces y otras especialidades requeridas para este tipo de obras.

Ante la consulta, comentan que la comunidad aborigen que vive en jurisdicción del Municipio de Puerto Tirol (a cierta distancia de la traza proyectada para la nueva autovía de circunvalación) está constituida por unas 60 familias aborígenes y otro tanto de familias mixtas (aborígenes y criollos) y cuentan con una concejala en el mencionado municipio.

Registro 32. Unión Industrial del Chaco-Provincia de Chaco

Presidente Sr. Andrés Irigoyen; Tesorero Ing. Leonel O. Melli.

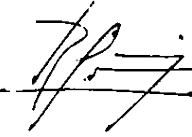
En opinión de los entrevistados el nuevo Puente resulta Imprescindible. Recuerdan que en el año 1999 el proyecto para el mismo fue expuesto en el Aula Magna de la facultad de Ingeniería.

Desde el punto de vista productivo, hay un serio problema que es hoy en día el costo logístico el que, naturalmente, afecta a la competitividad. La resolución del problema de interconexión afectará, positivamente, a la producción al mejorar el transporte.

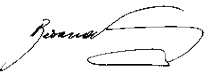
Citan como ejemplo la colocación en el mercado de producción primicia lo que será una oportunidad única.

Si bien la inversión que demande tendrá un efecto con demora en ambas ciudades es evidente que la misma significa potenciar el futuro, con sus efectos sobre viviendas, hotelería y consumo, por ejemplo.

Agregan que el puente es necesario para integrar del Norte del país con el resto de la Argentina y dar lugar complementariedades regionales: el cemento de Jujuy con la piedra de Chaco...) y su presencia será en beneficio de todas las actividades en particular la industrial, comercial y turística.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Con respecto a la circunvalación indican que su construcción aportará al desarrollo urbano del Gran Resistencia, en particular Fontana y Pto. Tirol.

Registro: 33. Cámara de Comercio del Chaco- Provincia del Chaco

Presidente Dr. Ernesto Scaglia; Secretaria Dra. Verónica Nilsen.

Los entrevistados señalan que muchos años atrás ya se visualizaba el colapso del puente actual, por lo que la necesidad de uno nuevo era más que evidente.

Sobre el nuevo se mantiene informado a través de funcionarios del Plan Belgrano y el presidente señala que hace unos 4 años la Federación económica llevó a cabo una reunión en la que se tomó conocimiento de una ubicación posible que es muy semejante a la actual.

Asimismo, los medios expusieron sobre el puente y su necesidad y se puede observar una demanda social creciente.

Su existencia permitirá consolidar a Resistencia y Corrientes como un solo conglomerado urbano y ayudará a la ciudad de Corrientes a resolver la dificultad actual del paso de tránsito liviano y pesado por el centro de la misma.

Asimismo, entienden que el nuevo puente generará un fuerte impacto económico, con desarrollo de una nueva zona urbana, playas de transferencia de cargas, tránsito turístico (P. ej. de paraguayos hacia Punta del Este), emprendimientos turísticos, hoteles, estaciones deservicio, desarrollo inmobiliario, etc.

Destacan como significativa la valorización de tierras en proximidades de cruce de traza del puente con la RN N°11 y que Puerto Vilelas podría ser directamente beneficiado.

Si bien generará mano de obra, es importante atar a este proyecto la presencia de Recursos humanos para el desarrollo de actividades que hoy no tienen una gran presencia ni historia.

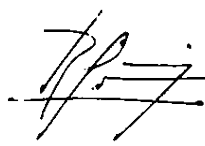
Habrà que pensar en llevar servicios a obras conexas con el puente y las circunvalaciones

Registro 34. Unión Obreros de la Construcción de la República Argentina (Seccional Corrientes)- Provincia de Corrientes

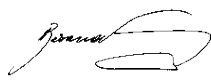
Juan de Dios Ávalos (Secretario General) y Alfredo Romero (Secretario Organizacional)

Al igual que en el día anterior, se realizó una presentación del tema objeto de la entrevista, se aclararon algunas dudas sobre el contenido de la misma y luego se inició el guión de la misma.

Ambos entrevistados, respondieron que tienen mucho tiempo de conocimiento del proyecto de un nuevo puente, aunque no sea éste el proyecto específico. Asimismo explican que el conocimiento proviene de participar en distintas reuniones y por su actividad tan sensible a la economía local.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del EsIA

Consideran que es muy necesario para los intercambios de tránsito, personas y para el transporte en general. Repiten que es imprescindible que el proyecto alcance etapa de ejecución.

Respecto a quienes se beneficiarían con la construcción, responden que de manera directa o indirecta, todos los rubros de las actividades económicas y explican que los afiliados a la UOCRA al generarse más empleo también constituyen una contribución importante a la corriente de divisas.

También agregan que es importante para ellos y así lo reclamarían que en la contratación de personal se tuviera muy en cuenta el empleo local aún cuando el Sindicato no tiene personal especializado en puentes, pero entienden que es una oportunidad para preparar a los más jóvenes.

Sobre potenciales efectos no deseados, manifiestan que creen que no habría grandes inconvenientes e insisten en que lo más importante es que el puente se inicie para el mejoramiento de todos.

Registro 35. Consejo Profesional de Ingeniería, Arquitectura y Agrimensura de la provincia de Corrientes- Provincia de Corrientes

Gustavo Vexelman. El entrevistado habla a título personal porque no pudo organizar una reunión con la comisión del Consejo. El se desempeña en el área técnica del mismo.

El entrevistado expresa que conoce al detalle el proyecto del puente a través de información técnica por el lugar que ocupa en el Consejo y por su profesión de ingeniero. Dice que todos están a favor de la ejecución del puente y que conoce muy bien la localización aunque dice que no tiene elementos técnicos para evaluar el proyecto.

Destaca que en las actividades económicas locales serían mínimos los beneficios porque es de paso hacia otros lugares, pero el beneficio más importante es descongestionar el actual puente General Belgrano.

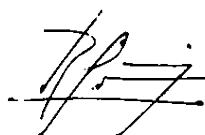
Respecto de que localidades podrían verse beneficiadas con la construcción del puente y la circunvalación y expresa que San Luis del Palmar, Paso de la Patria y Santa Ana se verían beneficiados.

Finalmente, expresa preocupación por cómo será el Plan de Gestión en obra, para que ésta se realice correctamente.

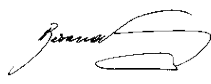
Registro 36. Cámara Empresaria del transporte Automotor- Provincia de Corrientes

José Ojeda (Presidente) y José Spínola (Secretario). También se encuentra presente secretaria de la Cámara.

Se les explica a los entrevistados la metodología de la entrevista, y el Señor Ojeda habla inicialmente del puente ferroviario y pregunta si se trata de este proyecto. Aclarada la duda, explica que la provincia de Corrientes tiene problemas con el ferrocarril y que es



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del Es/A

difícil que se haga algo porque no hay demasiado carga que transportar desde el río Corriente hacia el norte.

Expresa que tiene conocimiento del proyecto desde hace mucho tiempo porque ha participado de los foros pro puente.

Respecto de la localización, dice que está de acuerdo con que la traza pase por el sur, aunque según opiniones de expertos, la planteada por el norte era mejor, pero puesto que se ha tomado esa decisión, lo más importante es que el puente se haga.

Encuentran que los efectos generales serán todos positivos para la actividad que representan desde la Cámara pero para otras actividades también.

Destaca fuertemente el efecto sobre la integración que tendrá entre las ciudades de Resistencia y Corrientes, también encuentra que se generará mano de obra e insiste en que sea local.

Respecto de las localidades, tanto Santa Ana como San Luis del Palmar se verán beneficiadas y mayoritariamente expresan sus expectativas positivas.

Finalmente, una de los señores, expresa sus dudas con la construcción, cree que es una acción política y duda que vaya a construirse.

Finalmente, agradecen la invitación a participar y a expresar su opinión sobre el tema.

Registro 37. Comisión Pro-Puente-Cabildo Abierto Pro Segundo Puente Ferrovia Chaco-Corrientes.

Dr. Marcelo Falcione

El Sr. Falcione explica con mucho detalle la conformación de la Comisión, y si bien está de acuerdo con el nuevo puente, insiste vehementemente en que debería ser ferroviario.

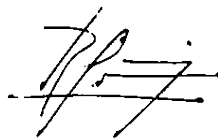
Registro 38. Asociación Transportistas de Carga de Resistencia-Provincia de Chaco

Sr. Javier Matone (vicepresidente), Jorge Merlo (vocal), Carlos Pegoraro (revisor de cuentas) y Juan Belloncini (vocal).

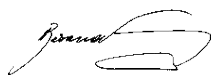
Todos los entrevistados están de acuerdo con la construcción del nuevo puente, más allá de las observaciones que tengan sobre la traza. Sugieren algunas alternativas.

Para los transportistas es muy buena localización, especialmente para los de sustancias peligrosas. Las actividades comerciales, agrícola-ganaderas se verán beneficiadas, no sólo en Corrientes y Chaco sino en toda la región.

Insisten en que haya estación de pesaje.



Ing. Rodolfo Goñi
Director de Proyecto



MSc. Rosana Ferraro
Ecóloga
Coordinadora del ESI/A