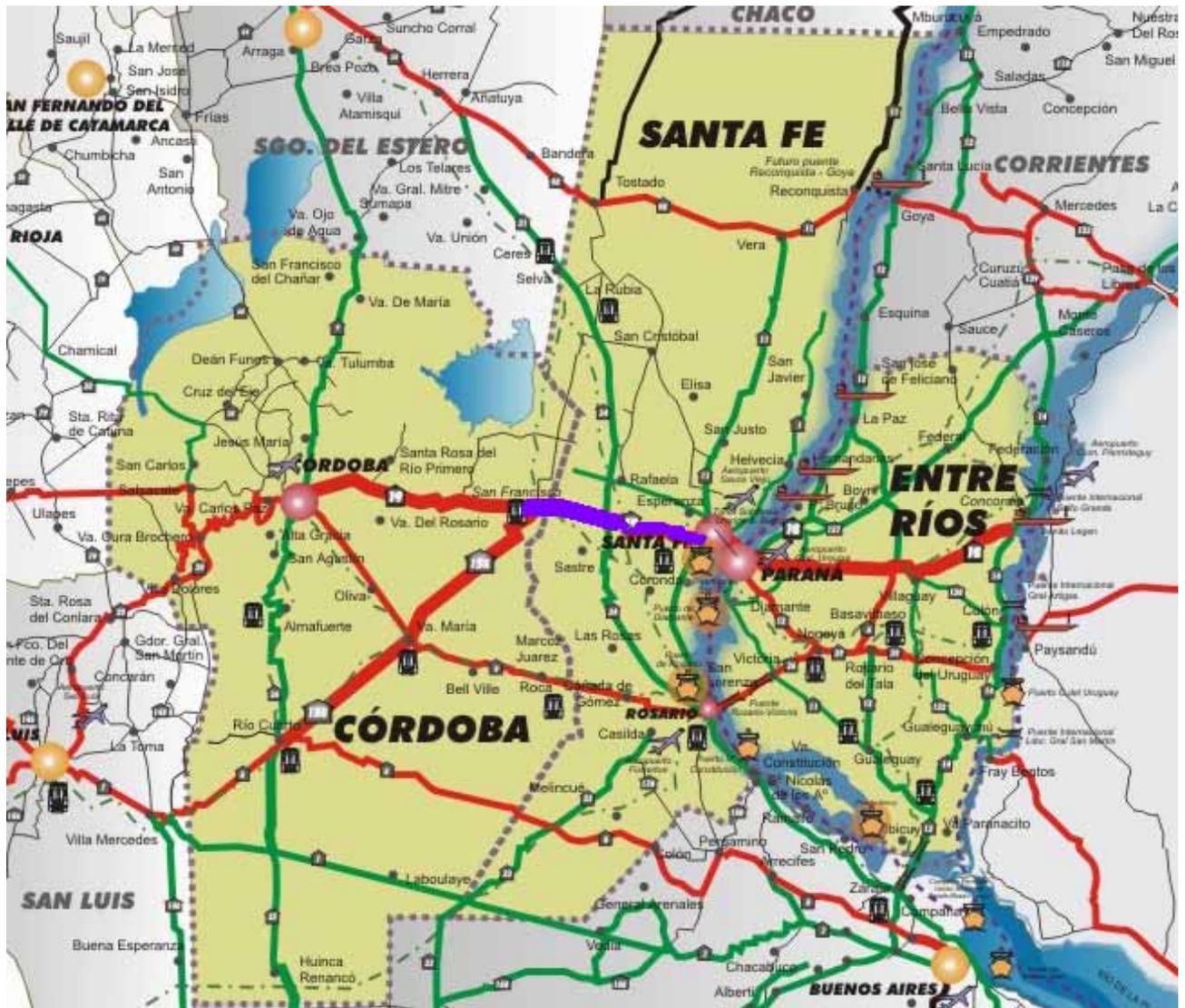


## 1. MARCO GENERAL Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO.

### 1.1 MARCO GENERAL.

El proyecto de transformación en autovía de la RN 19 entre Santo Tome (intersección RN 11) y San Francisco (intersección RN 158) de aproximadamente 136 km de longitud se halla localizado en el centro de la Provincia de Santa Fe y este de la Provincia de Córdoba, tal como puede apreciarse en el siguiente croquis de ubicación.



Ubicación y Vinculaciones de la Ruta Nacional N° 19

El estudio de la transformación en Autovía de la Ruta Nacional N° 19 se conforma por dos componentes, uno Socioambiental y otro de Ingeniería, los cuales fueron licitados a través de la Dirección Provincial de Vialidad (DPV) de Santa Fe, y adjudicados a cuatro Consultoras, tres de Ingeniería a las que se les fueron encargados los proyectos de tres tramos diferentes, y una de Medio Ambiente, que realiza el estudio integral de toda la traza.

El espíritu de las especificaciones de los Estudios es la realización de los proyectos en forma paralela entre sí y con los estudios ambientales, pudiendo sumar al diseño de ingeniería las recomendaciones de índole Socioambiental en el mismo momento de su desarrollo.

## **1.2 JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO.**

La Ruta Nacional N° 19, es parte del sistema o conjunto de infraestructura de transporte que liga las economías del MERCOSUR y Chile. Esta se ha desarrollado como una extensión natural de las redes nacionales existentes y las inversiones en infraestructura que sobre la misma se realizan tendrán efectos sobre la productividad media de la economía y muchas veces constituyen uno de los determinantes principales para decidir la localización de las inversiones privadas.

En el contexto de la rehabilitación y mejoramiento del Corredor Bioceánico Central que constituye una de las prioridades del MERCOSUR y de la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), el Gobierno de la Provincia de Santa Fe, ha emprendido un programa de mejora y ampliación de los diferentes tramos de la Ruta Nacional N°19 entre la intersección con RN 11 y el límite provincial, en adelante el Proyecto RN 19.

El Proyecto se desarrolla en el marco del Convenio entre la Dirección Provincial de Vialidad (DPV) y la Dirección Nacional de Vialidad (DNV). El tramo correspondiente a la Provincia de Santa Fe será realizado por la DPV mientras que la DNV ejecutará el corto tramo restante en la Provincia de Córdoba hasta la intersección con la RN 158 (6 km), alcanzando unos 136 km totales.

La Región del Cono Sur se caracteriza por su gran extensión, su baja densidad de población, las grandes distancias a los mercados mundiales y las bajas economías de escala de su producción industrial, de su comercio, y del uso de su red de transporte. Estas características determinan que, con excepciones, la infraestructura de transporte, en su desarrollo, en su administración y en su mantenimiento sea básicamente muy costosa respecto a los usuarios que se benefician de la misma.

Sin embargo, la inversión en infraestructura es uno de los componentes más relevantes del desarrollo económico y de la integración regional.

Las obras que configuran el Proyecto RN 19 mejorarán las condiciones de tránsito con origen y destino en la región, y del pasante generado desde el Este en las provincias mesopotámicas, Brasil y Uruguay; y desde el Oeste, en las provincias de Córdoba, Noroeste del país, Cuyo y Chile.

Se espera que el Proyecto aporte a la competitividad de la economía regional al proveer infraestructura para una logística más eficiente. Del mismo modo se espera que facilite la complementación de las estructuras productivas locales vinculándolas entre sí y facilitando su acceso a los mercados.

Además, se espera que aporte a disminuir significativamente la tasa de accidentes en la propia ruta e incrementar las posibilidades de la actividad turística en la misma.

En resumen, puede afirmarse que el proyecto realiza un leve aporte al desarrollo de la economía regional, siendo que la magnitud del impacto del mismo depende de inversiones complementarias, algunas en otras áreas de la economía, y un aporte más significativo a la economía local y a la seguridad vial.

El proyecto consiste en la construcción al norte de la calzada existente, de una calzada nueva, pavimentada y el control parcial de los accesos a la vía.

El ancho de la zona de camino, insuficiente para la categoría de camino prevista, requerirá de ampliaciones en el orden de los 20 a 90 metros según el tramo, que se materializarán mediante expropiaciones de las parcelas ubicadas al Norte mayoritariamente. Se construirá obra nueva en las travesías urbanas de las localidades de San Jerónimo del Sauce, Sa Pereira y Frontera – San Francisco donde se proyectan circunvalaciones al sur de las áreas urbanas con la construcción de dos nuevas calzadas requiriéndose en estos tramos de 120 metros de zona de camino.

El proyecto de ampliación, mejoramiento y rehabilitación del tramo de la RNN19 es una iniciativa a ser financiada por aportes del Gobierno de Santa Fe y el Banco Mundial, mediante el redireccionamiento del Préstamo para la Reforma del Estado Provincial por un total de 137 Millones de Dólares. En este marco la Dirección Provincial de Vialidad (DPV), dispuso la contratación de servicios de consultoría de ingeniería, de estudios de tránsito, de factibilidad económica y ambiental y social para la transformación en autovía de la RN 19 en el tramo entre Santo Tomé (Provincia de Santa Fe) y San Francisco (provincia de Córdoba).

Para el Proyecto de Ampliación de la Ruta Nacional N° 19, Tramo: Santo Tomé – San Francisco, se realizó una "Evaluación Expeditiva" (según está definida en el Manual de Evaluación y Gestión de Obras Viales de la DNV) clasificándolo en la Categoría "B".

### **1.3 OBJETIVO Y ALCANCES.**

Los estudios de factibilidad ambiental no sólo deben identificar las afectaciones y los impactos ambientales, tanto positivos como negativos que el Proyecto generará sobre el medio que le da soporte, sino que deben proveer el marco y los instrumentos adecuados para abordar una adecuada gestión ambiental del Proyecto en todas sus etapas de realización. En este sentido es que se presenta el Plan de Manejo Ambiental y Social, en adelante PMAyS del Proyecto RNN19.

Como se dijo, el PMAyS está diseñado para abordar integralmente todas las etapas del Proyecto: Diseño-Preconstructiva o de Liberación de la Traza, Construcción o de Obras, Operación y Mantenimiento; Restauración y Abandono (para aquellos componentes del Proyecto que lo requieran, como por ejemplo, la gestión de los yacimientos de extracción de materiales), estructurando el conjunto de acciones y medidas de mitigación y/o compensación que surgen del Estudio de Impacto Ambiental.

Los Impactos identificados podrían resumirse en dos grandes grupos. Por un lado se encuentran aquellos impactos propios de la interacción particular entre el Proyecto de Transformación de la RN 19 en Autovía y el ambiente que le da soporte, dados por las particularidades tanto del proyecto como del ambiente receptor.

Por otro lado, se encuentran los impactos propios de las etapas de construcción de cualquier obra vial en un ambiente de llanura, con las particularidades que presenta en las áreas rurales, y con las diversas interacciones y molestias que la construcción puede causar a la población en las zonas urbanas y suburbanas.

El PMAyS se organiza entonces de tal modo que provee un conjunto de acciones, estructuradas en programas, destinadas a abordar la gestión integral del Proyecto. Algunas de ellas, serán propias de las etapas previas a la construcción, como por ejemplo el programa dedicado a la expropiación de terrenos necesarios para la ampliación del camino, y otras podrán establecerse en diferentes etapas, sin necesariamente estar vinculadas a una en particular, como por ejemplo, el Programa de Fortalecimiento Institucional.

Las empresas encargadas de la ejecución de las obras serán las que deberán asumir las responsabilidades en cuanto a la aplicación de las Especificaciones Técnicas Ambientales en función del Programa de Manejo Ambiental de la Construcción. Este documento será utilizado por el Contratista, Supervisores, personal de monitoreo e instancias ambientales competentes como instrumento aplicable durante la ejecución de la obra y fácilmente verificable durante las inspecciones de monitoreo y de cumplimiento. Y finalmente, provee los mecanismos para garantizar que las medidas establecidas están siendo implementadas, así como la efectividad de las mismas y los lineamientos de acciones que deberían abordarse para la corrección de las medidas en caso de verificarse su falta de efectividad para evitar el daño ambiental.

En términos generales cabe mencionar que el PMAyS presentado considera que la construcción de la autovía se materializará sobre un Derecho de Vía parcialmente establecido hace 30 años y que las prácticas y procedimientos de construcción a ser implementados por la Dirección Provincial de Vialidad y sus contratistas durante la construcción de la calzada adicional deberán ser implementadas como prácticas de construcción estándar en todas las áreas y bajo todas las circunstancias donde se llevan a cabo las actividades específicas.

Las medidas representan Prácticas de Mejor Manejo (Best Management Practices - BMPs) ampliamente reconocidas a nivel internacional, comúnmente aplicadas por la Dirección Nacional de Vialidad a proyectos como este. Si alguna de estas medidas no es implementada, los impactos finales del proyecto están sujetos a cambios y se pueden incrementar a un rango de impacto más significativo.

Puede decirse entonces que el PMAyS se estructura en 10 programas ambientales y un programa de Fortalecimiento Institucional para todo el ciclo del proyecto.

Por lo tanto el PMAyS se estructura en los siguientes programas:

### *Programas Particulares.*

- Programa Adquisiciones y Reasentamientos
- Programa Paisaje
- Programa Seguridad Vial
- Programa Afectaciones de la Trama Vial Rural
- Programa Afectaciones Zonas Urbanas en Santo Tomé
- Programa Circunvalaciones y Nuevos Boulevares Urbanos
- Programa Patrimonio Natural y Cultural
- Programa Manejo Ambiental de la Construcción

### *Programas Transversales.*

- Programa Comunicación y Participación Comunitaria
- Programa de Fortalecimiento Institucional
- Programa de Gestión Ambiental y Social del Proyecto

## **1.4 CONTENIDOS DEL INFORME.**

Para la identificación de las acciones de gestión ambiental que conforman el PMAyS se requiere en primera instancia identificar, ponderar y evaluar los impactos que el Proyecto generará sobre el medio en el que se desarrollará. Para ello, en primera instancia debe efectuarse una identificación de aquellas acciones del Proyecto susceptibles de provocar impactos, tanto positivos como negativos, así como las condiciones de base del ambiente, tanto natural como antrópico, anteriores a la implementación del proyecto. Asimismo, resulta imprescindible la identificación del marco legal e institucional que condiciona y encuadra tal implementación.

A los efectos de facilitar la lectura del presente Plan de Manejo Ambiental y Social se presenta en primera instancia una Síntesis Ejecutiva que resume todos los análisis efectuados de los Impactos del proyecto, que llevan al planteo y desarrollo de los Programas que conforman el PMAyS.

Luego se realiza una breve referencia al Marco General Legal e Institucional en el que se desarrolla el Proyecto, una sintética Descripción del Proyecto conforme a la información provista por las Consultoras de Ingeniería y las recomendaciones efectuadas por la Consultora Ambiental, un resumen de las Condiciones de Base Naturales y Antrópicas del ambiente potencialmente afectado, identificando particularmente los aspectos sensibles del mismo, y una descripción sumaria de los Impactos que se han identificado, según los tres tramos en los que se ha dividido el proyecto de ingeniería.

Se presenta además una planilla que permite identificar los impactos y sus correspondientes acciones de gestión ambiental asociadas, junto a las acciones del proyecto que dan lugar a los mismos y su correspondiente valoración. Las mismas refieren además, en los casos que corresponde, a los Programas correspondientes.

En los anexos correspondientes se encuentra el desarrollo de tales descripciones que fundamentan lo presentado para cada capítulo.

Luego se incluye un capítulo dedicado a presentar el PMAyS propiamente dicho, el cual comprende el diseño y el programa de ejecución o aplicación de las medidas, acciones y políticas a seguir para prevenir, eliminar, reducir y compensar los impactos adversos que el proyecto pueda provocar en cada etapa de su desarrollo.

Finalmente, se presenta un capítulo donde se describen las actividades de Comunicación y Participación comunitarias realizadas y en curso para el presente proyecto.