

7. PLAN DE MANEJO AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO

7.1 CONTENIDO DEL PLAN

En este capítulo se presentan 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.

El Plan de Manejo Ambiental y Social del Proyecto (PMAyS) se desarrolla conceptualmente aportando soluciones de gestión ambiental a los impactos identificados y ponderados como consecuencia del análisis ambiental. Del mismo, han surgido una serie de impactos que 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, como es aquél en el que se desarrolla la RN 19, con las particularidades que presenta en las áreas rurales, tales como los relictos de espinal que perviven en la región, o los humedales que existen en el área de influencia del proyecto, y con las diversas interacciones y molestias que la construcción puede causar a la población en las zonas urbanas y suburbanas.

Este agrupamiento además se verifica en la gestión misma de los programas, es decir en la identificación de los responsables de efectivizar las acciones que los conforman. En efecto, claramente el segundo grupo de impactos, los relacionados con la construcción del Proyecto, serán responsabilidad de quien efectivice la obra, es decir de la o las empresas contratistas que resulten adjudicatarias de la misma. En cambio, en el primer grupo se identifican diferentes responsables según sean las acciones propuestas, por lo que se irán indicando para cada caso.

La viabilidad social del Proyecto es abordada en parte, por el Programa de Adquisiciones y Reasentamientos, el que necesariamente debe ser desarrollado previo al inicio de las obras, para garantizar que se han tomado todas las medidas de gestión social adecuadas que permitan liberar la traza sin deterioro de las condiciones socioeconómicas de los involucrados.

Por otra parte, desde el inicio mismo del Proyecto, se ha establecido el criterio de abordar el análisis ambiental en las etapas más tempranas del Proyecto, para que el mismo sea efectivo en la viabilidad del proyecto, considerando los aspectos ambientales y sociales antes del diseño de ingeniería. En este sentido es que se proponen una serie de medidas a ser incorporadas en el diseño del proyecto, para garantizar su viabilidad ambiental y social. Estas medidas se relacionan con los aspectos paisajísticos, con la seguridad vial, con el efecto barrera que la autovía podrá generar en la conectividad de la trama vial rural, con el impacto que el establecimiento de circunvalaciones o bypass generará sobre los tramos urbanos de la actual ruta que serán desafectados a ella (Sa Pereira, San Jerónimo del sauce, San Francisco), con los efectos sobre los frentistas de la traza de la ruta urbana en Santo Tomé y sobre el patrimonio cultural y natural que se presenta en la ruta actual.

Del mismo modo es posible agrupar aquellos programas o acciones de gestión ambiental cuyos costos serán absorbidos por la o las contratistas de la obra vial, aquellos que deberían o podrían ser abordados por otro tipo de gestión, como por ejemplo lo relativo a la relocalización de la Escuela N° José de San Martín por parte del Ministerio de Educación de la Provincia de Santa Fe, y aquellos que deberán ser absorbidos por la DPV, como el programa para abordar los impactos sobre el paisaje.

Existe un tercer grupo de programas que podrían denominarse transversales a los otros dos grupos, puesto que no entran en ninguna de las categorías mencionadas, atravesando toda la vida útil del Proyecto. Es el caso de los programas de fortalecimiento institucional, relaciones con la comunidad o de comunicación y participación comunitaria y de gestión ambiental del Proyecto. Además estos tres programas resultan fundamentales para garantizar que se efectivicen adecuadamente las medidas de gestión ambiental propuestas.

En efecto, el programa destinado a la gestión ambiental del proyecto, se establece para garantizar el seguimiento de todas las acciones propuestas, estando a cargo de la Unidad Ambiental de la DPV, organismo que requerirá necesariamente de acciones de fortalecimiento institucional para llevar a cabo tales funciones. Asimismo, el Programa de Comunicación y Participación Comunitaria coadyuvaría a garantizar la adecuada gestión del proyecto involucrando y fomentando la participación de la comunidad local. Por lo tanto el PMAyS se estructura en los siguientes programas

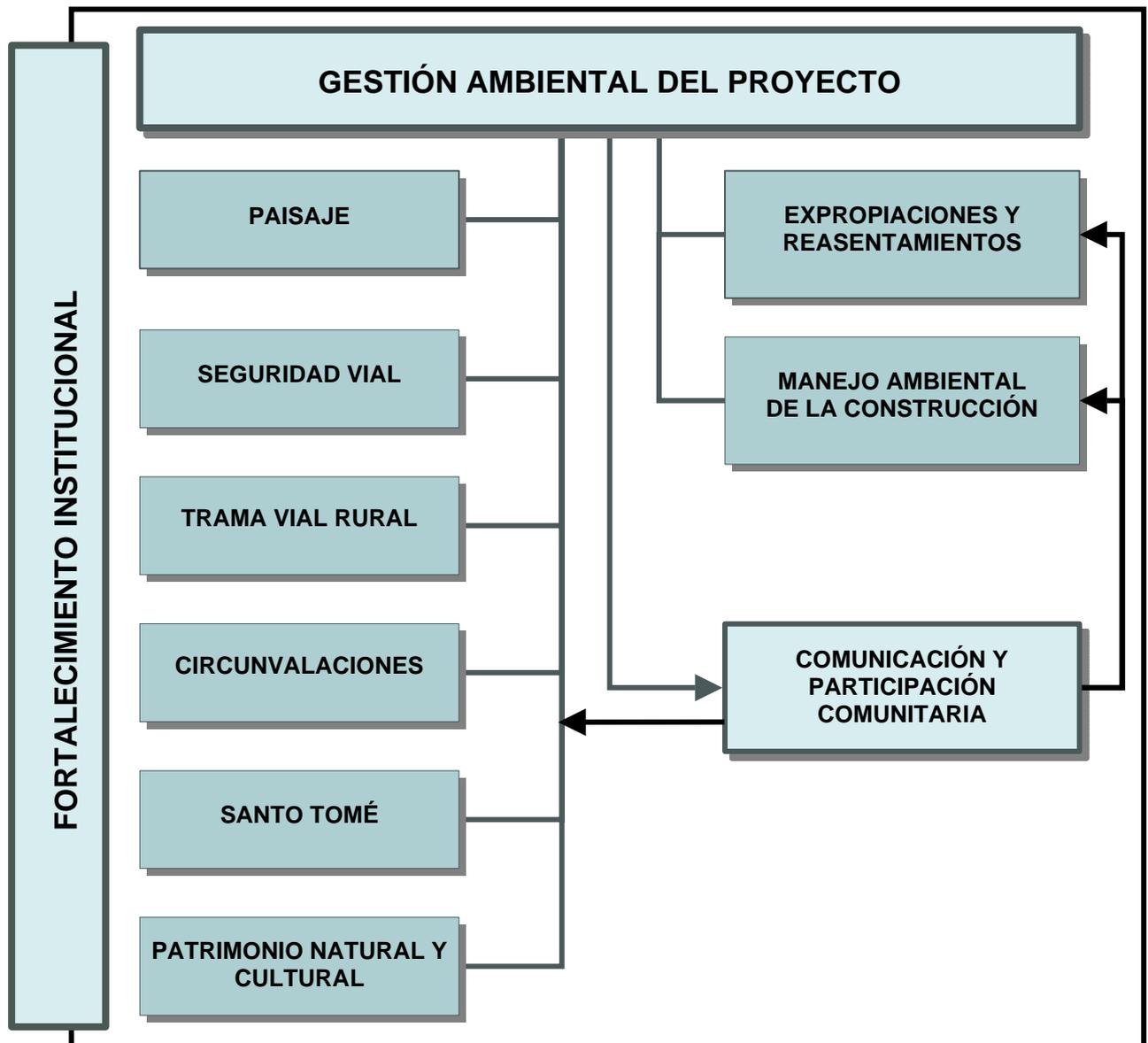
Programas Particulares:

- Plan de Expropiaciones y Reasentamientos
- Programa Paisaje
- Programa Seguridad Vial
- Programa Restauración de la Trama Vial Rural
- Programa Mejoramiento Acceso Urbano 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

7.2 ORGANIGRAMA DEL PMAyS



7.3 SÍNTESIS DE LOS COSTOS DE LAS MEDIDAS

A continuación se incorpora la planilla de cómputo y presupuestos de todos los programas que conforman el presente PMAyS, formulados para la implementación adecuada de las medidas de mitigación previstas y para la prevención y / o minimización de los impactos identificados.

“Estudio Socio Ambiental, Ruta Nacional N° 19, Tramo: RNN° 11 – RNN° 158”

Computo y Presupuesto

Componente	Mano de Obra (\$)	Materiales (\$)	Insumos (\$)	Logística (\$)	Subtotal (\$)
1. Programa de Comunicación y Reasentamiento					
a. Programa de compensación de expropiaciones				8.580.825	8.580.825
b. Programa de Comunicación (Incluido en los costos del Programa 9 de Comunicación y Participación Comunitaria)					-
c. Programa de Atención de Reclamos (Incluido en los costos del Programa 9 de Comunicación y Participación Comunitaria)					-
d. Programa Escuela Agrotécnica (no representa costo)					-
e. Programa de Relocalización de la Escuela N° 1303					382.200
f. Acciones Complementarias	1.200	500		200	1.900
2. Programa Paisaje (*)	5.250.000	2.000.000			7.250.000
3. Programa Seguridad Vial (se considera el costo de talleres de educación vial)(**)	3.600	5.000	1.200	4.800	14.600
4. Programa Restauración de la Trama Vial Rural (costo asociado a la etapa de Obra)					-
5. Programa Afectaciones Zonas Urbanas en Santo Tomé (costo asociado a la etapa de Obra)					-
6. Programa Circunvalaciones y Nuevos Boulevares Urbanos					2.193.730
7. Programa Patrimonio Natural y Cultural (no confiere costo específico)					-
8. Programa Manejo Ambiental de la Construcción (costo asociado a la etapa de Obra)					-
9. Programa de Comunicación y Participación Comunitaria	592.500	24.300		5.900	622.700
10. Programa de Fortalecimiento Institucional	422.800	167.100	206.800		796.700
11. Programa de Gestión Ambiental y Social del Proyecto					-
TOTAL					19.842.655

(*) El costo correspondiente a la fase de construcción es de \$ 5.000.000, correspondiendo el remanente al mantenimiento posterior

(**) El costo de las obras de seguridad Vial se encuentra comprendido en el presupuesto de Ingeniería.