

Mendoza, 20 de agosto de 2025.

Referencia: EX-2025-00137186- -GDEMZA-SAYOT.
Pedido de elaboración del Dictamen Sectorial del Aviso de Proyecto denominado “Vínculo eléctrico subterráneo en Alta Tensión en 132kV entre la Estación Transformadora Villa Hipódromo (ETVH) y la Estación Transformadora Godoy Cruz (ETGC) y nueva ET Puente Olive (ETPO)”

**A la Subsecretaría de Ambiente
Ministerio de Energía y Ambiente**

S. ____/____ D.

Visto el pedido de la Subsecretaría de Ambiente - Ministerio de Energía y Ambiente, solicitando la elaboración del Dictamen Sectorial del Aviso de Proyecto correspondiente al EX-2025-00137186- -GDEMZA-SAYOT, referido al proyecto denominado “Vínculo eléctrico subterráneo en Alta Tensión en 132kV entre la Estación Transformadora Villa Hipódromo (ETVH) y la Estación Transformadora Godoy Cruz (ETGC) y nueva ET Puente Olive (ETPO)” , y que está encuadrado en el marco del Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) que establece la Ley Provincial Nº 5961 y su Decreto Reglamentario Nº 2109/94. Que a tal efecto se ha incorporado al EE, los siguientes GEDO: Memoria descriptiva Obra Coop. Eléctrica Godoy Cruz, Inspección, Informe categorización tendido subterráneo, MGIA, Informe preliminar, Proyecto resolución, Dictamen Legal, Resolución 159/2025, Dictamen Técnico elaborado por la Universidad Tecnológica Facultad Regional Mendoza y respuestas a Dictamen Técnico

1

Considerando los documentos adjuntos: la Resolución Nº 159/2025 mediante la cual se autorizó el inicio del Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, el Estudio de Impacto Ambiental y el Dictamen Técnico elaborado por la Universidad Tecnológica Facultad Regional Mendoza; y a fin de simplificar la etapa de síntesis de opiniones para la elaboración del Proyecto de Resolución, esta Dirección de Planificación y Proyectos informa, refiriéndose específicamente a las competencias del área, conforme a Ley Nº 9024, Decreto Reglamentario 326/2018 y Ley Nº 9086, Decreto Reglamentario 1512/2018, lo siguiente:

De la Actuación IF-2025-03698148-GDEMZA-SAYOT, orden 5; TENDIDO COOP GODOY CRUZ., se informa:

3. DESCRIPCION DEL PROYECTO (pág. 11)

3.1. Descripción general del proyecto

Justificación del proyecto

Para optimizar la operación del Sistema Eléctrico de Godoy Cruz, garantizar el abastecimiento de energía ante el constante crecimiento de la demanda tanto residencial como industrial y mejorar la confiabilidad de la red eléctrica de la provincia de Mendoza, se ha identificado la necesidad de construir un vínculo eléctrico en Alta Tensión de 132 kV.

Esta interconexión se establecerá entre la Estación Transformadora Villa Hipódromo (ETVH) la cual se ampliará y la nueva Estación transformadora Puente Olive, que se encontrará al lado de la Estación Transformadora Godoy Cruz (ETGC), estas estaciones se encontrarán conectadas mediante un electroducto de 66 kV. Estas obras permitirán una mayor estabilidad en el suministro, reducción de pérdidas eléctricas y una distribución más eficiente de la energía en la región.

El proyecto se plantea para satisfacer la creciente demanda de energía eléctrica para el departamento de Godoy Cruz, Ciudad de Mendoza y Luján de Cuyo. Mejorando también la confiabilidad del sistema eléctrico de la provincia

Situación actual (pág.12)

La ET Godoy Cruz tiene varias conexiones de alta tensión, pero el suministro puede verse afectado por problemas en esas conexiones o, de manera importante, por la menor producción de energía del Sistema Río Mendoza en ciertas épocas del año.

Soluciones a instrumentar(pág.13)

Para asegurar el abastecimiento en alta tensión en la ET Godoy Cruz, independizándose del Sistema Río Mendoza, se ha planificado su vinculación en alta tensión con la ET Villa Hipódromo en 132 kV.

A su vez, se plantea la construcción de una nueva ET denominada ET Puente Olive.

Objetivo (pág.14)

Aumentar la potencia, lo que permitirá la ejecución de la obra de 60 MVA para el sistema de 66 kV, para abastecer la creciente demanda de electricidad y brindar mayor confiabilidad al sistema eléctrico de la provincia

Contribución del proyecto

El proyecto planteado brindará una mayor confiabilidad al servicio eléctrico de la provincia de Mendoza y permitirá aumentar la potencia disponible en ET Villa Hipódromo (CEGC), ET Godoy Cruz (CEGC), ET San Martín (EDEMESA) y ET Carbometal (EDEMESA). Esta obra permitirá enviar potencia desde el sistema de 132 kV al sistema de 66 kV y viceversa, lo cual es fundamental para épocas de máxima demanda donde existen cortes en la generación hidroeléctrica del sistema Río Mendoza, por ejemplo.

Beneficiarios directos e indirectos (pág. 15)

Como beneficiarios del proyecto se identifican los usuarios del sistema eléctrico de los departamentos de Godoy Cruz, Luján de Cuyo y Guaymallén, ya que se verán beneficiados no sólo porque habrá mayor potencia disponible, sino también que, al tener otra gran vinculación tendrán mayores posibilidades de anillar las redes de las que se alimentan y de esta manera sufrirán menos cortes del sistema eléctrico. La cantidad de usuarios directamente beneficiados son: 118.588.

Capacidad prestacional del proyecto una vez finalizado

Contribuir al abastecimiento de la demanda de los departamentos Godoy Cruz, Luján de Cuyo y Guaymallén principalmente. Con una capacidad de aumento de potencia de 20 MVA en ETVH y 60 MVA en el sistema de 66 kV con la nueva ET Puente Olive.

3.2. Localización del proyecto

El predio de la ET Villa Hipódromo se encuentra al Oeste de la calle Juan Domingo Perón Norte (Marciano Cantero). Coordenadas: -32.93472367591515, -68.87804223635429.

En calle Sarmiento 387 de Godoy Cruz se ubicará la nueva estación Puente Olive, cuyas coordenadas son: -32.9382773, -68.8420822.

El recorrido de la traza del vínculo eléctrico será por Av. Juan Domingo Perón desde la ET Villa Hipódromo hasta calle Lorenzo Soler, en dirección Norte a Sur, en dicha esquina se realizará un cambio de dirección hacia el Este, la traza continuará por calle Lorenzo Soler hasta el Corredor del Oeste, donde continuará por la misma calle, pero con nombre Tiburcio Benegas, hasta calle Perito Moreno, donde la calle vuelve a cambiar de nombre a Sarmiento, hasta el final de la traza en la ET Godoy Cruz, ubicada en la esquina conocida como Puente Olive.

Toda la traza se encuentra en su totalidad en el departamento de Godoy Cruz.

Jurisdicción/es municipal/es afectadas (pág. 17)

El presente estudio se desarrolla en el Área Metropolitana de Mendoza, específicamente en el departamento de Godoy Cruz. Su trazado coincide con los límites distritales del municipio, incluyendo las zonas de San Vicente, Villa Marini, Trapiche, Gobernador Benegas y el Centro.

Área de influencia directa e indirecta (pág. 18)

Área operativa (AO):

Para este proyecto, el AO comprende las zonas donde se llevarán a cabo las obras proyectadas. En este caso aplica al sector de trazado y 50 metros hacia ambos costados del eje de las mismas. Comprende un área de 4.400m por 100 metros, lo que da una superficie de 440.000 m² aproximadamente.

Área de Influencia Directa (AID):

Abarca el espacio físico en el cual la probabilidad de ocurrencia de impactos ambientales es máxima debido a la construcción de las obras y el funcionamiento del proyecto. Este sector, incluye al AO. Se considera un radio de 500 metros a cada costado del eje de la traza, comprendiendo una superficie de 4.400.000 m² (4,4km²) aproximadamente.

Área de Influencia Indirecta (AI):

Para este Proyecto se considera como AI el Área Metropolitana de Mendoza, con mayor incidencia en el municipio de Godoy Cruz (313 km²)

3.3. Descripción de cada obra a ejecutar (pág. 19)

Se construirá un electroducto subterráneo de cables simple terna de 132 kV, para instalar un nuevo tendido de cables de interconexión. Empleando tres conductores unipolares de aluminio de 500 mm² de sección, la longitud de la línea tripolar de aproximadamente 4.400 metros, a canalizar por calzada.

La canalización se realizará por calle y no por vereda, dependiendo de las interferencias de otros servicios, se cambiará de banquina, según corresponda.

La profundidad del tendido será de 1,90 m promedio, variando según cruces que se deban realizar con otros servicios. A lo largo del tendido descrito, para la excavación se deberá aserrar y demoler hormigón o asfalto actual (pavimento) de las calles mencionadas, (indicación en planos adjuntos) debiendo reponer el mismo según indicaciones del Municipio de Godoy Cruz.

El tendido de los conductores se realizará en el interior de tubos PEAD de 160 mm de diámetro interior insertados en un bloque de hormigón formando la figura de tresbolillo. En los cruces de calle se utilizará la misma configuración en caso de poder realizarse a zanja abierta, tapando los mismos con H° simple H21 (e=150 mm) terminando con la tapada y compactación necesaria para lograr la terminación con el grado de calidad requerido.

La obra contempla la construcción de la nueva ET Puente Olive, como extremo terminal de línea y para transformar la tensión de 132 kV a 66kV, para esto se la debe interconectar a la actual ET Godoy Cruz. Se emplazará en el espacio disponible contiguo a la actual ET Godoy Cruz, teniendo dicho espacio acceso desde la calle Sarmiento N°451/487.

También se realizará la ampliación de la existente ET Villa Hipódromo, como extremo terminal de línea y se acoplará a la actual barra de 132 kV de la ET Villa Hipódromo, la cual se tiene que ampliar en el nivel de 132 kV. La misma se encuentra en la Calle Juan Domingo Perón N°1320.

El plazo de ejecución del proyecto se estima de 24 meses.

3.4. Etapas del proyecto

Excavaciones

En la totalidad del recorrido se realizará a cielo abierto, salvo en cruces especiales.

Durante las horas nocturnas o durante las diurnas en que no se esté trabajando en las zanjas, éstas permanecerán valladas y cubiertas con rejillas de madera lo suficientemente fuertes como para soportar el paso de peatones, debiéndose unir entre sí las rejillas con precintos plásticos resistentes, donde las condiciones así lo exijan, para evitar su separación.

Los cruces peatonales por las esquinas no deberán afectarse, debiéndose construir puentes peatonales con barandas y colocando señales para advertir de su existencia.

Si se interrumpiera el paso de peatones por vereda, debe construirse una alternativa de circulación por calzada con la adecuada protección, señalización e iluminación.

Los cruces de las avenidas y de las calles se realizarán mediante la construcción de túneles para los cuales se realizarán dos aperturas (una de cada lado del túnel) y se comenzará a excavar. Dicha excavación puede ser a mano o a máquina. En estos cruces está prohibido interrumpir el tránsito.

En todos los casos se deberá dejar habilitada como mínimo la mitad de la calzada en cada sentido de circulación. En las avenidas esta condición se extenderá a 3/4 partes del ancho del pavimento.

Los puentes de servicio a utilizar deberán ser lo suficientemente reforzados como para permitir el paso de vehículos de gran porte y deben sobresalir como mínimo 0,50 metros a cada lado del ancho de la zanja o túnel, fijándolos en el pavimento para evitar su deslizamiento. El diseño estructural será tal que verifique la resistencia a las cargas estáticas y dinámicas a los que serán sometidos.

5

Para disminuir el impacto se planificarán las obras teniendo en cuenta tiempos y usos de actividades para lograr la menor afectación posible a la vida urbana local.

Si bien se prevé realizar corte de media calzada, se deberá evaluar la interacción del Transporte Público junto con la maquinaria, el personal trabajando y los usuarios circulando por el sector para acceder a los colectivos.

Vallado y señalamiento

Durante todo el desarrollo de la obra, la misma se mantendrá vallada y señalizada (con carteles indicadores e iluminación) de acuerdo a las ordenanzas y reglamentaciones vigentes de modo de evitar accidentes a personas y/o cosas.

Además, la obra poseerá:

- cartel de obra
- carteles de información /prevención
- zonificación de la zona de trabajos (vallas-tambores plásticos)
- malla PVC color naranja
- lámparas de encendido eléctrico continuo

Como mínimo se colocarán pasarelas con protección lateral cada 30 a 40 m cuando la excavación sea continua o vallas laterales si es discontinua, en los lugares de acceso al público.

Si se buscan vías alternativas para la circulación del transporte público se deberá colocar cartelería informativa en la cuál se oriente a los usuarios por dónde van a transitar los colectivos y la ubicación de las paradas provisorias.

Desvíos de tránsito en calles intervenidas (pág. 48)

Los cruces peatonales por las esquinas no se afectarán, debiéndose construir puentes peatonales con barandas y colocando señales. Si se interrumpiera el paso de peatones por vereda, debe construirse una alternativa de circulación por calzada con la adecuada protección, señalización e iluminación. Los cruces de las calles se realizarán mediante la construcción de túneles para los cuales se realizarán dos aperturas, estando prohibido interrumpir el tránsito, debiendo dejarse habilitada como mínimo la mitad de la calzada en cada sentido de circulación.

En los horarios de alto tránsito vehicular, se dispondrá de personal para colaborar con la dirección del tránsito. La construcción del electroducto se realizará por tramos de aproximadamente 400 metros, con el objetivo de minimizar las interrupciones al tránsito vehicular, peatonal, y garantizar el acceso fluido a comercios y viviendas

Si se interrumpe paso de peatones por vereda, se deberá evaluar si existe en el sector parada de transporte público y si es así se deberá destinar un espacio para la espera, ascenso y descenso de pasajeros en un lugar provisorio, con la cartelería y seguridad correspondiente.

Población (pág. 70)

El área por la cual se conducirá el electroducto es zona urbana en su totalidad atravesando diferentes barrios en su trayectoria. Motivo por el cual se considera que es la población residente en las inmediaciones de las obras y aquella que usa las calles a intervenir para acceder a los establecimientos de infraestructura, equipamiento y servicio social, la que se verá afectada durante la etapa de construcción por ruidos, polvo, demoras en el tránsito y exposición a riesgos de accidentes a causa de la obra civil.

Para disminuir el impacto se planificarán las obras teniendo en cuenta tiempo y usos de actividades para lograr la menor afectación posible a la vida urbana local

Afectación a la transitabilidad del AO y del AID (pág. 129)

Durante la etapa de construcción en la instalación del obrador, el movimiento de maquinaria y apertura de zanja, se prevé una obstrucción en la fluidez del tránsito tanto en el Área de Influencia Directa (AID) como en el Área Operativa (AO). Esto se debe a la reducción de calzada, al desvío de tránsito pesado y al incremento del flujo de camiones y vehículos utilitarios necesarios para el transporte de personal, materiales de construcción y la remoción de escombros. Esta situación puede obstaculizar el tránsito, generar riesgo de accidentes y aumentar el tiempo de traslado de los vehículos que circulen por las calles afectadas. La construcción del electroducto se realizará por tramos de aproximadamente 400 metros, con el objetivo de minimizar las interrupciones al tránsito vehicular y peatonal. La extensión de la afectación se considera parcial, ya que los trabajos se realizarán por tramos. Sin embargo, se califica como crítica debido a que parte de la traza se ubica sobre calle Tiburcio Benegas y Sarmiento, las cuales son vías de conexión principal intra e interdepartamental este-oeste con tránsito vehicular alto, incluyendo transporte público. Además, en estas áreas existe la presencia de instituciones (como iglesias, jardines de infantes y centros de día) y un uso de suelo mayormente residencial y comercial.

Afectación a la transitabilidad del AII (pág. 130)

Durante el desarrollo de la obra, el Área de Influencia Indirecta (AII) también experimentará afectaciones en la transitabilidad. Si bien los trabajos de construcción se concentrarán principalmente en el Área Operativa (AO), las desviaciones de tránsito vehicular en el Área de Influencia Directa (AID), implementadas para mantener la circulación en las zonas de trabajo, podrían generar incrementos en el flujo vehicular en vías alternativas ubicadas dentro del AII.

Asimismo, la reducción de calzada en ciertas áreas del AID podría ocasionar congestionamiento que se extienda hacia rutas y calles comprendidas en el AII, aumentando los tiempos de traslado para los usuarios de estas vías. Se comunicará a la población los caminos alternativos y/o cortes temporales que puedan impactar en la circulación dentro del AII. Este efecto se considera temporal durante el transcurso de la obra (2 años), mitigable con señalización adecuada pero totalmente reversible.

Las arterias a intervenir poseen circulación de transporte público y en algunos sectores con un solo carril de circulación por sentido de marcha. Esto requiere una planificación ordenada para desviar el transporte público a calles alternativas, afectando lo menor posible a los residentes, comercios, escuelas.

Anexo 4

INFORME DE TRÁNSITO (pág. 3)

1- INTRODUCCIÓN

El presente estudio se desarrolla en el Área Metropolitana de Mendoza, específicamente en el departamento de Godoy Cruz. Su trazado coincide con los límites distritales del municipio, incluyendo las zonas de San Vicente, Villa Marini, Trapiche, Gobernador Benegas y el Centro. En el AMM, la movilidad se desarrolla a través de una variedad de medios de transporte, como colectivos, Metrotranvía, motocicletas, automóviles, taxis, remises, bicicletas y desplazamientos a pie, entre otros. Cada uno de estos sistemas tiene su propia dinámica, ocupa un espacio específico y transporta a diferentes cantidades de personas con diversos orígenes, destinos y motivos de viaje.

Los principales conflictos identificados incluyen (pág. 40)

Interferencias con ciclovías y transporte público de pasajeros: Se han detectado cuatro puntos en los que la obra afectará la circulación de ciclistas y 41 paradas de transporte público que se podrán ver afectadas.

Reducción de calzada y desvíos: Presentes a lo largo de toda la traza, con especial incidencia en Lorenzo Soler (entre Pte. Illia y Corredor del Oeste) y en las calles Tiburcio Benegas y Sarmiento, ambas de doble sentido de circulación.

Accesos a establecimientos clave: Instituciones educativas, deportivas y centros de salud dentro del Área de Influencia Directa podrían enfrentar dificultades de acceso durante la obra.

8

OBSERVACIONES DE LA DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y PROYECTOS DE LA SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE:

Conforme a la documentación presentada como AVISO DE PROYECTO - “Vínculo eléctrico subterráneo en Alta Tensión en 132kV entre la Estación Transformadora Villa Hipódromo (ETVH) y la Estación Transformadora Godoy Cruz (ETGC) y nueva ET Puente Olive (ETPO)”. Expte. Referencia: EX-2025-00137186- -GDEMZA-SAYOT se informa lo siguiente:

El área de influencia directa e indirecta presenta zona residencial, comercial, educativa y de salud. La construcción del vínculo eléctrico subterráneo y las estaciones transformadoras genera un severo impacto en el entorno durante la época de construcción por ruidos de maquinarias y vehículos, por aumento de los niveles de polvo atmosférico, por restricciones en la accesibilidad y posibles riesgos de accidentes.

Para disminuir el impacto se deberán establecer rutas alternativas, claramente señalizadas y comunicadas. Estas rutas deberán permitir a los usuarios de Transporte Público acceder de forma segura a las paradas ya sean permanentes o temporales.

También se deberán colocar las barreras correspondientes en sectores en donde existan zanjas abiertas.

En los casos en que algún equipamiento se encuentre dentro del área de influencia directa y que se vea afectado su ingreso/egreso, se deberá prever una circulación segura y señalizada, contemplando la accesibilidad de personas con discapacidad.

- 1) Tal como se observa en el informe la mayor parte del trazado del electroducto se realizará por calle Tiburcio Benegas-Sarmiento y el zanjeo se realizará sobre esta arteria que cuenta con importante circulación vehicular particular y de transporte público. Como se concluye en el Informe de Tránsito, *Una planificación coordinada, basada en estrategias de mitigación y una comunicación efectiva con la comunidad, permitirá reducir las afectaciones y optimizar el desarrollo de los trabajos, asegurando que la infraestructura resultante responda a las necesidades de la ciudad de manera eficiente y sostenible.*
- 2) **Debe incluirse a la Subsecretaría de Transporte en la solicitud de los permisos correspondientes e informes de avance de obra; por su competencia sobre el transporte público de pasajeros, paradas de buses, señalización y semáforos que se verán afectados en la etapa Construcción. Estos permisos refieren a cortes parcial o total de calles, desvíos de tránsito, reubicación de trazas y paradas del sistema de transporte público. Su presentación oficial en la Subsecretaría de Transporte debe realizarse con anterioridad, en un plazo no menor a 10 días hábiles.**
- 3) Se hace redundancia que la empresa contratista deberá:
 - a. Señalizar los desvíos de tránsito conforme a la normativa vigente del municipio.
 - b. Informar a los usuarios de las modificaciones de trazas de los servicios de transporte público de pasajeros y la ubicación de las paradas del transporte público que se habiliten en forma temporal por tal causa, conforme a disposiciones de la Subsecretaría de Transporte.
 - c. Proveer y ejecutar la señalización provisoria, correspondiente a la reubicación de las paradas del transporte público de pasajeros afectado.
 - d. **Prever la ejecución de obras en intersecciones donde existen semáforos y/o sus elementos subterráneos, debiendo mantenerse operativos tales semáforos.**

En caso de que los mismos deban ser puestos en señal intermitente por corte total de la intersección, debe darse vista a la Subsecretaría de Transporte, a efectos de la intervención de personal técnico de Mantenimiento de Semáforos.

De producirse averías o roturas de cualquier elemento componente de la red subterránea, cableados, cámaras y equipamiento semafórico; su reposición queda a cuenta y cargo de la empresa contratista de la obra quien deberá realizar la reconstrucción a su cargo, bajo

la supervisión e inspección de personal de Mantenimiento de Semáforos de la Subsecretaría de Transporte.

Es importante destacar que los conductos subterráneos rotos (PVC o Tritubos PED) y el cableado afectado por la obra (rotura), deberá ser reemplazado por material nuevo.

No se admitirá empalme de cableado de conexión de semáforos.

- 4) Realizar las reparaciones y reposiciones necesarias por su cuenta y cargo en caso de afectarse la ubicación y construcción de dársenas, puentes, losas, paradores, señalización de paradas de buses y equipamiento vial en general, existente en la actualidad.
- 5) Prever los cruces transversales a la zona de obra para los usuarios de la vía pública, prestando atención particular al movimiento vehicular y peatonal frente y en la zona inmediata a escuelas, centros de salud, gimnasios clubes vecinales/sociales, supermercados, locales comerciales concurridos y otros.

A tal efecto deberán instalarse los elementos necesarios que garanticen la circulación en condiciones de seguridad, conforme indiquen inspecciones de obra y los organismos con jurisdicción sobre el espacio público. Entre otros elementos, instalar: señalización, balizamientos, iluminación localizada (nocturna), cubrir la zanja con elementos de suficiente resistencia, rigidez, ancho y contención lateral (evitar caídas a zanja).

10

Sirva la presente de atenta nota de remisión.

Arq. M. EUGENIA BONANNO
Dirección de Planificación y Proyectos
Subsecretaría de Transporte
Min. de Gobierno, Infraestructura y
Desarrollo Territorial
Gobierno de Mendoza

Ing. GUSTAVO PASTOR
Dirección de Planificación y Proyectos
Subsecretaría de Transporte
Min. de Gobierno, Infraestructura y
Desarrollo Territorial
Gobierno de Mendoza

Lic. MARISA DÍAZ
Directora de Planificación y Proyectos
Subsecretaría de Transporte
Min. de Gobierno, Infraestructura y
Desarrollo Territorial
Gobierno de Mendoza



Gobierno de la Provincia de Mendoza
República Argentina

Nota

Número:

Mendoza,

Referencia: Dictamen Sectorial - Vinculo electrico subterraneo en Alta Tension - Cooperativa Electrica de Godoy Cruz

A: Claudia Carnero (SAYOT),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Observaciones:

Sin otro particular saluda atte.

